

---

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

---

181

## 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 1910.

(Vom 16. Mai 1911.)

Tit.

Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen hat uns unterm 28. April 1911 den Bericht der Generaldirektion über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1910 zu Ihren Händen vorgelegt.

Gemäss dem Berichte des Verwaltungsrates wurde die vorliegende Rechnung an eine aus der Mitte der ständigen Kommission bestellte Delegation gewiesen, welche mittelst zahlreicher Stichproben die volle Übereinstimmung der Bücher mit den Rechnungen und überhaupt deren in allen Teilen geordnete Führung festgestellt hat.

Es wird dann aber bemerkt, dass die Zeit, welche für die Abwandlung der Revisionsarbeiten zur Verfügung stehe, eine absolut ungenügende sei. Die nötige Zeit könnte dadurch gewonnen werden, dass der Termin zur Vorlage der Rechnungen an den Bundesrat, der gemäss Art. 63 der Vollziehungsverord-

nung zum Rückkaufsgesetz auf Ende April des nachfolgenden Jahres angesetzt sei, hinausgeschoben und die Genehmigung der Rechnungen auf die Herbst- oder Dezembersession verlegt werde. Anlässlich der Revision des Rückkaufsgesetzes werde auf diese Angelegenheit zurückzukommen sein.

Wir werden diese Frage noch einer genaueren Prüfung unterziehen.

Dem Berichte des Verwaltungsrates entnehmen wir sodann, dass der Überschuss der Betriebsrechnung pro 1910 Fr. 70,473,383 beträgt gegenüber Fr. 56,451,663 im Jahre 1909. Die Gewinn- und Verlustrechnung weise ein befriedigendes Ergebnis auf. Dieselbe ergebe mit Einrechnung der Teuerungszulagen nur noch einen Passivsaldo von Fr. 1,535,615. 95 gegenüber einem solchen von Fr. 9,484,373. 80 per 31. Dezember 1909, schliesse also mit einem eigentlichen Überschuss der Einnahmen über die Ausgaben von Fr. 7,948,757. 25 ab.

Der Betriebskoeffizient betrage pro 1910 nur 65,<sup>48</sup>, und sei somit noch niedriger als derjenige des Jahres 1903, welcher sich auf 65,<sup>53</sup> belaufen habe.

An den Rechnungsergebnissen sei namentlich erfreulich, dass sich der Überschuss nicht bloss aus Mehreinnahmen ergebe, sondern dass daran auch die Minderausgaben mitgewirkt haben. Neben den getroffenen Vereinfachungen und Ersparnismassnahmen auf allen Gebieten der Verwaltung und des Betriebes seien Minderausgaben vor allem infolge der seit 1. Mai 1909 eingetretenen Verminderung der Fahrleistungen erzielt worden. Den Personalausgaben widme die Verwaltung eine grosse Aufmerksamkeit, und es dürfe mit Befriedigung konstatiert werden, dass trotz erheblicher Vermehrung des Verkehrs, trotz Eröffnung der Rickenbahn und der Übernahme des Betriebes der Bodensee-Toggenburgbahn auch im Berichtsjahre wiederum eine Personalverminderung eingetreten sei. Der Durchschnittsstand der Angestellten und Arbeiter im II. Semester 1909 betrage 35,755 und im II. Semester 1910 nur 35,100, so dass sich also eine Verminderung des Personals um 655 Personen ergebe.

Der Erneuerungsfonds habe im Jahre 1910 einen Nettowachst von Fr. 2,101,196 erfahren und sei mit Ausschluss der früheren Gotthardbahn auf Fr. 65,521,000 angewachsen.

Das Total der gesetzlichen Amortisationen betrage für die Jahre 1902—1910 rund Fr. 42,000,000.

Die Totalzahl der Jahresfreikarten belaufe sich im Jahre 1910 auf 3576. Das Ausland beziehe mit Rücksicht auf die be-

stehenden Beziehungen mehr als ein Drittel dieser Karten, die aber nur wenig oder gar nicht benützt werden.

Die Aufnahme eines Anleiheins im Betrage von Fr. 80,000,000 im November 1909 habe, da die im Frühjahr 1911 fälligen Kassascheine im Betrage von Fr. 34,000,000 auf weitere drei Jahre erneuert worden seien, den Bundesbahnen beträchtliche flüssige Mittel zugeführt. In der Bilanz per 31. Dezember 1910 seien dieselben mit Fr. 62,442,846 ausgewiesen.

Unter Hinweis darauf, dass sich aus den Erträgnissen des Berichtsjahres der Passivsaldo von 1909 mit Fr. 9,484,373 per Ende 1910 auf Fr. 1,535,615 reduziert hat, spricht der Verwaltungsrat die Erwartung aus, dass die Bundesbahnen nunmehr aus der Periode der Fehlbeträge wieder herauskommen. Immerhin sei ausserordentliche Vorsicht und Masshalten in allen Dingen mehr als je geboten. Schon das Jahr 1911 bringe neue grosse Ausgaben, weil gemäss Beschluss der Bundesversammlung die ausserordentlichen Zulagen im Betrage von rund Fr. 4,250,000 vom 1. Januar 1911 an nicht mehr in Form einer temporären Hilfeleistung, sondern als ein Teil des Gehaltes anzusehen seien. Demnach werde der entsprechende Betrag nunmehr in monatlichen Raten ausbezahlt, und es müssen der Pensions- und Hilfskasse einmalig fünf Monatsbeträge und 7% ordentliche Einlage = Fr. 1,900,000 zugeführt werden.

Vom 1. April 1912 an treten sodann die hauptsächlichsten materiellen Bestimmungen des neuen Besoldungsgesetzes in Kraft. Infolgedessen ergebe sich für das Jahr 1912 gegenüber 1911 eine Mehrbelastung von Fr. 7,340,627.

Vom Jahre 1913 an betragen die Mehrausgaben gegenüber 1911 Fr. 7,302,670.

Diese Beträge werden voraussichtlich infolge weiterer Zugeständnisse an das Personal noch erhöht werden (vgl. Seite 165 des Berichtes des Verwaltungsrates).

Der Verwaltungsrat spricht sich aber immerhin dahin aus, dass die starke Ausgabenvermehrung zugunsten des Personals ohne Störung des finanziellen Gleichgewichts zu ertragen sein werde. Das Tempo der Ausführung der bereits beschlossenen oder projektierten Bauten habe sich namentlich nach den vorhandenen Mitteln und auch danach zu richten, ob die projektierte Erhöhung der Personentaxen bewilligt werde oder nicht. Die angestrebte Reform habe nur dann Aussicht auf Annahme, wenn nach Durchführung der möglichen Vereinfachungen und

Sparmassnahmen deren Notwendigkeit einwandfrei nachgewiesen werde.

Wir sind mit diesen Ausführungen einverstanden.

Zum Bericht der Generaldirektion bemerken wir folgendes:

### **Bahnanlage und feste Einrichtungen.**

Die für Bauzwecke verausgabten Summen sind, soweit Bahnanlage und feste Einrichtungen betreffend, in der nachfolgenden Tabelle im Vergleich mit den ins Baubudget aufgenommenen Beträgen zusammen- und denjenigen für das Jahr 1909 gegenübergestellt. Wie sich aus dieser Tabelle ergibt, belaufen sich bei einer Totalbudgetsumme von Fr. 25,397,900 die tatsächlichen Ausgaben insgesamt auf Fr. 20,370,715, das heisst auf rund Fr. 2,900,000 mehr als im Vorjahre. Wenn auch die durch die finanzielle Lage der Bundesbahnen gebotene Zurückhaltung immer noch zum Ausdruck gelangt, so macht sich doch eine gewisse Steigerung der Bautätigkeit fühlbar.

## Vergleichung der Bauausgaben 1910 mit dem Budget.

	Budget 1910	Ausgaben im Jahre 1910		
		für budgetierte Bauten	für nicht im Budget enthaltene Bauten	Total
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Simplontunnel . . . . .	1,000,000 1,000,000	19,640 46,561	— —	19,640 46,561
Rickenbahn . . . . .	400,000 1,200,000	1,164,292 1,355,283	— —	1,164,292 1,355,283
Brienzerseebahn . . . . .	1,000,000 500,000	34,151 64,363	— —	34,151 64,363
Generaldirektion . . . . . (diverse Ausgaben)	702,000 490,000	616,658 386,803	— 524,910	616,658 911,713
Kreis I . . . . .	5,249,300 5,246,400	4,447,077 4,331,808	53,502 — 76,144	4,500,579 4,255,664
Kreis II . . . . .	6,781,000 6,923,200	4,741,217 2,625,035	73,792 255,290	4,815,009 2,880,325
Kreis III . . . . .	3,233,000 5,315,200	3,474,671 4,232,627	58,812 155,268	3,533,483 4,387,895
Kreis IV . . . . .	5,435,100 5,467,000	4,696,276 3,443,452	25,516 — 127,730	4,721,792 3,315,722
Kreis V (Mai — Dez.) . . . . .	1,597,500 808,900	732,072 184,927	39,944 104,040	772,016 288,967
Ehemalige Gotthardbahn (Übernahme des Kontos „Un- vollendete Bauobjekte“ der ehemaligen Gotthardbahn laut Bilanz auf 30. April 1909.)	— —	— —	193,095 —	193,095 —
Gesamtsumme . . . . .	25,397,900 26,950,700	19,926,054 16,670,859	444,661 835,634	20,370,715 17,506,493

NB. Die Kursivzahlen beziehen sich auf Baubudget und Bauausgaben pro 1909.

Es liegt in der Natur der Sache, dass sich die Verwendungen auf die verschiedenen Budgetposten sehr ungleich verteilen. Für einige wenige grössere Arbeiten gelangten wesentlich höhere Summen zur Ausgabe als im Budget vorgesehen, während für

eine grosse Zahl der übrigen zahlreichen Arbeiten die wirklichen Verwendungen hinter den budgetierten Beträgen zurückgeblieben sind. Budgetüberschreitungen von über Fr. 100,000 sind für folgende Arbeiten zu verzeichnen:

Rickenbahn;

Kreis I: Doppelspur Vauderens-Siviriez;

Kreis III: Werkstätten Zürich,  
Stationserweiterung Uznach;

Kreis IV: Stationsumbau St. Fiden,  
Doppelspuriger Tunnel St. Gallen-St. Fiden.

Diesen Bauten entspricht eine Totalausgabe von Fr. 6,052,621, was bei den entsprechenden Budgetansätzen von Fr. 3,145,000 einer Überschreitung von Fr. 2,907,621 gleichkommt.

Da es sich aber hierbei nicht um die Abrechnungssummen der einzelnen Bauwerke, sondern nur um die Ausgaben des Jahres 1910 handelt, sind diese Überschreitungen für die Beurteilung der endgültigen Kosten der betreffenden Bauten nicht massgebend.

Von den Bauten, für welche im Berichtsjahre die Budgetansätze gar nicht oder nur zum geringern Teil verausgabt worden sind, begnügen wir uns, die folgenden mit einer Gesamtvoranschlagssumme über Fr. 100,000 hervorzuheben:

Ausbau des Simplontunnels II;

Brienzerseebahn;

Hauenstein-Basislinie Sissach-Olten;

Kreis I: Morges, Strassenunterführungen,  
Renens, Bahnhoferverweiterung,  
„ Getreidelagerhäuser,  
Siders, Stationserweiterung,  
Croy-Vallorbe, Entwässerungen,  
Vallorbe, Stationserweiterung,  
Serrières, Stationserweiterung,  
Travers, Stationserweiterung,  
Payerne, Stationserweiterung,  
St. Maurice-Martigny, Doppelspur,  
Neuenburg-St. Blaise, Überführung „du Mail“,  
St. Blaise-Neuenstadt, Doppelspur;

Kreis II: Pratteln, Stationserweiterung,  
Emmenbrücke-Luzern, Unterführung bei der St. Karli-  
brücke,

Herzogenbuchsee, Unterführung,  
 Derendingen, Stationserweiterung,  
 Schüpfen, Stationserweiterung,  
 Konolfingen, Stationserweiterung,  
 Aarburg-Sursee, Doppelspur,  
 Wilerfeld-Gümligen, Doppelspur,  
 Basel, Zentralanlage;

Kreis III: Zürich, Zollniederlagshaus,  
 Wettingen, Ersatz der obern Limmatbrücke,  
 Ziegelbrücke, Stationserweiterung,  
 Rothkreuz, Zentralanlage,  
 Turgi, Zentralanlage,  
 Oberrieden-Horgen, Unterführung der Horngasse;

Kreis IV: Winterthur, Erweiterung der Rangiergeleiseanlagen,  
 Gossau, Stationsverlegung,  
 St. Gallen, Abstellgeleise,  
 Rorschach, Erweiterung der Rangiergeleiseanlagen,  
 Winterthur-Wil, Doppelspur,  
 Emmishofen-Kreuzlingen, Stationserweiterung;

Kreis V: Lavorgo, Überholungsgeleise,  
 Mendrisio-Chiasso, Doppelspur.

Der Konto „Unvollendete Bauobjekte“ ist von Fr. 62,786,510 auf Fr. 70,413,278, also um Fr. 7,626,768 gestiegen.

### **Rollmaterial, Mobiliar und Gerätschaften.**

Für Rollmaterialanschaffungen wurden Fr. 9,576,265. 10 gegenüber einer Budgetsumme von Fr. 9,676,500 und für Mobiliar und Gerätschaften Fr. 318,155. 56 gegenüber einer Budgetsumme von Fr. 408,800 verausgabt.

### **Gesamtbauausgaben.**

Die Gesamtbauausgaben pro 1910 betragen inklusive Kosten für Verwendungen auf Nebengeschäfte (Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee) und unter Berücksichtigung der Nachtragskredite Fr. 30,265,635. 79 (Baubudget 1910 Fr. 35,484,400), wovon Fr. 4,370,479. 88 der Betriebsrechnung belastet werden. Die Nettobauausgaben belaufen sich also auf Fr. 25,895,155. 91 (1909 Fr. 22,213,609. 54).

## Geleiseerneuerungen und Verstärkungen.

Im Berichtsjahre sind in Geleiseerneuerungen und Verstärkungen 92 km Geleise mit Material nach den neuen Normalien für Hauptlinien verlegt worden und liegen nun im ganzen 1207 km Geleise nach den neuen Profilen der schweizerischen Bundesbahnen in der Bahn.

## Zugsleistungen.

Im Anschlusse an die im Geschäftsbericht des Eisenbahndepartements enthaltenen Bemerkungen betreffend die Zugsleistungen verweisen wir auf die auf Seite 140 des Berichtes enthaltenen Angaben, wonach zufolge der auf den 1. Mai 1909 eingeführten und im Jahre 1910 beibehaltenen Zugsreduktionen auf den Kreisen I—IV für das ganze Jahr 1910 gegenüber dem Vorjahre eine Gesamtminderleistung von 146,316 Zugskilometern im Personenverkehr sich ergibt.

Die Gesamtleistungen des Kreises V betragen im Berichtsjahre 2,838,610 Zugskilometer.

Der Sommerfahrplan des Kreises V hat einige Erweiterungen erfahren. Ferner gelangten mit dem Winterfahrplan 1910/11 einige Verbesserungen zur Einführung. Daraus ergeben sich für die Zeit vom 1. Mai bis 31. Dezember 1910 gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres für die Kreise I—V Mehrleistungen von 153,209 Zugskilometern, wovon 37,416 Zugskilometer auf die am 1. Oktober eröffnete Linie Wattwil-Uznach, auf daherige neue Zugsleistungen auf der Toggenburgbahn und auf der Strecke Rapperswil-Uznach entfallen.

## Rechnungen und Bilanz.

Die Vorschriften des Rechnungsgesetzes sollen auf die Bundesbahnen analoge Anwendung finden wie auf die Privatbahnen. Demgemäss werden ihre Rechnungsausweise der von den Organen des Eisenbahndepartements einer allgemeinen und grundsätzlichen Prüfung, und, soweit es von praktischer Bedeutung erscheint, teilweise auch einer Einzeldurchsicht unterzogen.

Der günstige Rechnungsabschluss für 1910, der sich nach den vorliegenden Berichten durch wesentlich höhere Einnahmen und eine weitere Verminderung der Ausgaben ergeben hat, lässt

in erfreulicher Weise erkennen, dass das in den zwei vorhergehenden Jahren gestörte Gleichgewicht zurzeit wieder hergestellt ist. Es darf aber nicht ausser acht gelassen werden, dass in den nächsten Jahren neue bedeutende Anforderungen an die Bundesbahnen herantreten, zu deren Deckung eine andauernde Einnahmenvermehrung erforderlich ist.

Zur näheren Erläuterung des finanziellen Ergebnisses lassen wir am besten die Zahlen der Rechnungen von 1910 sprechen. Bei einer Vergleichung mit dem Vorjahre lassen sich die einzelnen Rechnungsposten am besten beurteilen.

### Betriebsrechnung.

#### *Einnahmen.*

	1910	1909
	Fr.	Fr.
Vom Personentransport . . . . .	75,598,155	69,819,047
Von Gütern . . . . .	104,263,597	97,436,067
Verschiedene Einnahmen . . . . .	7,742,303	6,975,785
Zusammen	187,604,055	174,230,899

#### *Ausgaben.*

	1910	1909
	Fr.	(inkl. G. B. Januar—April) Fr.
Allgemeine Verwaltung . . . . .	3,896,670	3,958,263
Unterhalt und Aufsicht der Bahn . . . . .	17,397,841	16,335,449
Expeditions- und Zugsdienst . . . . .	39,175,448	38,883,794
Fahrdienst . . . . .	46,829,188	46,851,450
Verschiedene Ausgaben . . . . .	11,048,667	12,844,218
Zusammen	118,347,814	118,873,174
Ab: Mehreinnahmen aus Betriebsführungen etc. . . . .	— 1,217,142	— 1,093,938
Nettoausgaben mit Erneuerungskosten . . . . .	117,130,672	117,779,236
Dem Erneuerungsfonds fallen zu . . . . .	— 6,772,948	— 6,551,116
Reine Betriebskosten . . . . .	110,358,724	111,228,120
Einnahmenüberschuss . . . . .	77,246,331	63,002,779

Die in den beiden Jahren verabfolgten, in die Gewinn- und Verlustrechnung eingestellten ausserordentlichen Zulagen an das Personal wären zum grössten Teil den Betriebskosten zuzuschlagen. Das kann aber nicht geschehen, weil die Ausscheidung der auf das Bau- und das Betriebspersonal entfallenden Beträge nicht vorgenommen worden ist.

Die sparsame Betriebsführung im Jahre 1910 tritt in den reinen, ohne die Ausgaben für Erneuerung ermittelten Betriebskosten deutlich hervor. Die Minderausgabe erreicht annähernd Fr. 900,000. Da die Transportmengen erheblich gestiegen sind, und auch das Bahnnetz einen Zuwachs erhalten hat, sind die Ersparnisse in Wirklichkeit noch grösser, als die Rechnung sie nachweist.

Die weitere Übersicht über die Gestaltung der Nutz- und Lastenposten bietet die

### Gewinn- und Verlustrechnung.

#### *Einnahmen.*

	1910	1909
	Fr.	(inkl. 6. B. Januar—April) Fr.
Überschuss der Betriebseinnahmen, ohne die Erneuerungskosten . .	77,246,331	63,002,779
Ertrag verfügbarer Kapitalien . .	4,741,641	3,111,503
Zinse zu Lasten des Baukontos . .	729,219	789,389
Ertrag der Bodensee-Schiffe . . .	219,826	163,981
Zuschuss aus dem Pensionsfonds J. S.	65,093	77,566
Betriebssubvention von Italien . .	66,000	66,000
Sonstige Einnahmen . . . . .	10,226	293,687
<b>Zusammen</b>	<b>83,078,336</b>	<b>67,504,905</b>

#### *Ausgaben.*

	1910	1909
	Fr.	(inkl. 6. B. Januar—April) Fr.
Pachtzins für Vevey-Chexbres . . .	30,000	30,000
Kontokorrentzinse und Provisionen	3,640,473	3,629,134
Verzinsung der Anleihen . . . . .	47,749,431	44,491,434
Gesetzliche Amortisation . . . . .	6,779,181	6,486,699
Abschreibung beseitigter Anlagen .	805,766	544,868
Amortisation von Anleihenskosten .	423,756	423,756
Einlage in den Erneuerungsfonds . .	8,874,143	8,921,380

Einlage in den Pensionsfonds J. S.	15,666	17,557
Rücklage für Feuerversicherung .	120,000	113,300
Verzinsung und Abschreibung des Hülfskassadefizits . . . . .	915,000	915,000
Sonstige Ausgaben . . . . .	54,643	126,502
Ausserordentliche Zulage an das Personal . . . . .	5,721,518	4,865,628
Zusammen	<u>75,129,577</u>	<u>70,565,258</u>
Überschüsse . . . . .	+7,948,759	—3,050,353
Passivsaldo vom Vorjahr . . . . .	—9,484,374	—5,311,935
Verbleibender Fehlbetrag . . . . .	—1,535,615	—8,372,288

Der oben angegebene Fehlbetrag des Jahres 1909 stellt sich infolge des Einbezuges der Ergebnisse der Gotthardbahn für die Monate Januar bis April kleiner als der Passivsaldo des Jahres 1909 nach der Rechnung der schweizerischen Bundesbahnen. Der erstgenannte Betrag dient selbstverständlich nur zu Vergleichszwecken.

Der um 14 Millionen Franken grössere Betriebsüberschuss des Jahres 1910 rührt in der Hauptsache von der Einnahmevermehrung her.

Die Aktivzinsen auf dem Kontokorrentverkehr haben infolge vermehrter verfügbarer Mittel einen um 1,6 Millionen höhern Ertrag ergeben.

Die Kontokorrentzinsen verminderten sich infolge Umwandlung der den Hülfskassen zugewiesenen Kassaschuldscheine in jederzeit rückzahlbare Depotscheine, die nicht alle 6 Monate erneuert werden müssen. Dagegen ist ein Betrag von zirka 2 Millionen Franken zu den Passivzinsen gezahlt, der einstweilen in Reserve gestellt wird und später zur Verzinsung der Restschuld an die Gotthardbahngesellschaft dienen soll. Dieser Betrag wird aber voraussichtlich hierfür nicht genügen.

Für die Verzinsung der Anleihen waren über 3 Millionen mehr aufzuwenden. Das Ende 1909 aufgenommene  $3\frac{1}{2}\%$ -Anleihen von 80 Millionen Franken und die schon erwähnte geänderte Buchung der an die Hülfskasse abgegebenen Kassascheine bewirkten diese Steigerung.

### Erneuerungsfonds.

Die Einlagen in den Fonds des alten Netzes und für den hinzugekommenen Kreis V sind nach den für beide Gruppen

geltenden Reglementen berechnet. Die verminderten Fahrleistungen veranlassten eine kleine Reduktion der Einlage gegenüber dem Vorjahre.

Die Entnahme aus dem Fonds belief sich auf Fr. 6,8 Millionen; sie weicht nur wenig vom vorjährigen Betrage ab.

Auf Ende 1910 sind für Erneuerungszwecke im ganzen Fr. 65,521,253 zurückgelegt. Der Erneuerungsfonds der Gotthardbahn, auf Ende April 1909 gegen 14 Millionen Franken betragend, ist noch nicht an die Bundesbahnen übergegangen, da die Frage der Abtretung einen Teil des Rückkaufprozesses bildet.

### **Amortisationen.**

Die gesetzliche Amortisation auf den Anlagekosten ist bis dahin planmässig durchgeführt worden. Die Verbesserung des Betriebsergebnisses lässt erwarten, dass die Erfüllung dieser Pflicht auch in Zukunft möglich sein wird. Mit dem neuen Abschreibungsbetrag ist der Bestand des Amortisationskontos auf 42 Millionen Franken angestiegen. Daneben hat die Bundesbahnverwaltung seit dem Jahre 1903 noch für 16 Millionen weitere Amortisationen (Bauverluste, Geldbeschaffungskosten, Hilfskassadefizit) durchgeführt.

### **Baurechnung.**

Auf den Vorschlag des Eisenbahndepartements wurden dem Baukonto der Bundesbahnen auf Ende 1910 auch die Anlagekosten der Gotthardbahn, die nach Abzug der Subventionssumme von Fr. 119,000,000 noch Fr. 177,823,312 betragen, zugeschlagen. Diese Anordnung erschien geboten, nachdem die Gotthardbahn auf 1. Mai 1909 gesetzmässig in das Eigentum der Bundesbahnen übergegangen war. Infolge dieses Zuwachses erreichen nun die gesamten Baukosten der Bundesbahnen auf Ende 1910 die beträchtliche Summe von Fr. 1,301,888,993.

Die Nachprüfung der auf das Berichtsjahr entfallenden Bauverwendungen durch die Organe des Eisenbahndepartements erfolgt in üblicher Weise erst nach Abgabe dieses Berichtes, und es gelangen die sich ergebenden Differenzen in der folgenden Rechnung zum Ausgleich.

Über die Natur der ausgeführten Bauten sind im Abschnitte „Bahnanlage und feste Einrichtungen“ nähere Angaben enthalten.

## Bilanz.

Die in der Bilanz eingetretenen Änderungen gegenüber dem Vorjahre sind in der Hauptsache schon erklärt. Die mit dem Rückkauf der Gotthardbahn zusammenhängenden Posten sind in der Bilanz gegenüber dem Vorjahre anders eingeordnet. Im Jahre 1909 stand der übernommenen Anleiheenschuld von Fr. 117,090,000 ein gleicher Betrag unter den Debitoren, d. h. unter den verfügbaren Mitteln, gegenüber. Das bezahlte Aufgeld für die Anleihen war auf dem gleichen Aktivkonto belastet. In der neuen Bilanz ist der erstgenannte Betrag weggefallen; dafür sind, wie schon erwähnt, die Anlagekosten der Gotthardbahn dem Baukonto der Bundesbahnen beigelegt worden. Zum Ausgleich des Mehrwertes der Gotthardbahn über den Anleihebetrag von 117 Millionen Franken steht nun ein Betrag von zirka 60 Millionen unter den schwebenden Schulden. Diese Anordnung entspricht bis zum Abschluss der Rückkaufverhandlungen den bestehenden Verhältnissen.

Das Aufgeld von Fr. 6,000,000 für die Übernahme der Obligationenschuld wurde vorläufig dem Konto „Überschuss des Rückkaufspreises über die Aktiven der Gesellschaften“ beigelegt. Über die definitive Buchung kann erst später nach Feststellung des Rückkaufspreises der Gotthardbahnunternehmung entschieden werden.

## Pensions- und Hilfskasse.

Der früher stattgefundenen Vereinigung der Hilfskassen der vier zuerst verstaatlichten Bahnen folgte nun im Jahre 1910 auch die Verschmelzung der vom Bunde übernommenen Arbeiterkrankenkassen. Die Hilfskasse der ehemaligen Gotthardbahn wird einseitig von der Generaldirektion der Bundesbahnen gesondert verwaltet. Ihre Übernahme konnte noch nicht erfolgen, weil mit der Gesellschaft über die Höhe des auf 1. Mai 1909 notwendigen Deckungskapitals Differenzen bestehen. Die vom Bundesrate bestellte Expertise ermittelte auf den 31. Dezember 1908 einen Fehlbetrag von Fr. 4,000,000.

## Schlussbemerkungen.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf, der den Anträgen des Verwaltungsrates entspricht, zur Annahme,

und benützen auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 16. Mai 1911.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Vizepräsident:

**L. Forrer.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Schatzmann.**

***Beilagen:***

1. Bericht und Antrag des Verwaltungsrates vom 28. April 1911.
  2. Bericht der Generaldirektion vom 31. März 1911.
-

(Entwurf.)

## **Bundesbeschluss**

betreffend

**Genehmigung des Geschäftsberichtes und der Rechnungen  
der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1910.**

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. des Berichtes der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1910, vom 31. März 1911, nebst Beilagen;
2. des Berichtes und Antrages des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen vom 28. April 1911;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 16. Mai 1911,

beschliesst:

1. Die Rechnungen des Jahres 1910 und die Bilanz auf 31. Dezember 1910 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Der Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung pro 1910 von Fr. 1,535,615. 95, wird auf neue Rechnung vorgetragen.

3. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1910 wird genehmigt.

---

## Bericht und Antrag

des

Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen an den schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung betreffend den Bericht der Generaldirektion über die Geschäftsführung und die Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1910.

(Vom 28. April 1911.)

*Hochgeachteter Herr Bundespräsident!*

*Hochgeachtete Herren Bundesräte!*

Nach Vorschrift des Art. 17, Ziffer 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 sind die von der Generaldirektion aufgestellten Jahresrechnungen und der von ihr erstattete Jahresbericht vor der Weiterleitung an den Bundesrat, beziehungsweise die Bundesversammlung, dem Verwaltungsrat zur Prüfung und Vernehmlassung zu unterbreiten.

In Ausführung dieser Bestimmungen wurde die vorliegende Rechnung für das Geschäftsjahr 1910 an eine aus der Mitte unserer ständigen Kommission bestellte Delegation gewiesen, welche mittelst zahlreicher Stichproben die volle Übereinstimmung der Bücher mit den Rechnungen und überhaupt deren in allen Teilen geordnete Führung festgestellt hat. Die Vornahme verschiedener Kassenstürze und die Revision der Wertschriftendepots bei der

Generaldirektion, sowie der dormalen noch durch die Kreiskasse V verwalteten Wertschriften der ehemaligen Gotthardbahn gaben ebenfalls zu keinerlei Aussetzungen Veranlassung. Mit Nachdruck wird indessen geltend gemacht, dass die Zeit, welche für die Abwandlung der Revisionsarbeiten zur Verfügung steht, eine absolut ungenügende ist. Der Verwaltung wird es kaum möglich sein, die Rechnungen vor Ende März zum Abschluss zu bringen, und da dieselben nach Art. 63 der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetz vom Verwaltungsrate dem Bundesrate zuhanden der Bundesversammlung bereits Ende April des nachfolgenden Jahres eingereicht werden müssen, so wird die für eine sorgfältige, alle Dienstzweige umfassende Prüfung notwendige Zeit nur gewonnen werden können, wenn der letztere Termin hinausgeschoben und die Genehmigung der Rechnungen auf die Herbst- oder Dezembersession verlegt wird. Ähnliche Klagen sind auch schon im Schosse der die Rechnungen begutachtenden Kommissionen des National- und Ständerates laut geworden, und es wird daher anlässlich der Revision des Rückkaufsgesetzes darauf zurückzukommen sein.

Über den Verlauf des Rechnungsjahres, soweit er sich in der Jahresrechnung widerspiegelt, erlauben wir uns zunächst folgende Ziffern hervorzuheben:

Die Betriebseinnahmen betragen . . . . .	Fr. 187,604,055
Vermehrung gegenüber der Rechnung pro 1909 . . . . .	„ 13,373,156
Steigerung der Einnahmen beim Personen-transport 8,27 % oder . . . . .	„ 5,779,108
Vermehrung der Einnahmen aus dem Gepäck-, Tier- und Gütertransport 7,01 % oder . . . . .	„ 6,827,530
Erhöhung der Verschiedenen Einnahmen . . . . .	„ 766,518
Die Betriebsausgaben belaufen sich auf . . . . .	„ 117,779,236
Verminderung gegenüber der Rechnung pro 1909 . . . . .	„ 648,564
Überschuss der Betriebsrechnung pro 1909 . . . . .	„ 56,451,663
Überschuss der Betriebsrechnung pro 1910 . . . . .	„ 70,473,383

Dem günstigen Abschluss der Betriebsrechnung entsprechend weist auch die Gewinn- und Verlustrechnung ein befriedigendes Ergebnis auf. Dieselbe ergibt mit Einrechnung der Teuerungszulagen nur noch einen Passivsaldo von Fr. 1,535,615. 95 gegenüber einem solchen von Fr. 9,484,373. 80 per 31. Dezember 1909, schliesst also mit einem eigentlichen Überschuss der Einnahmen über die Ausgaben von Fr. 7,948,757. 25 ab.

Infolge der verbesserten Abschlussziffern weist der Betriebskoeffizient eine ganz wesentliche Verminderung auf; er betrug:

1903 . . . . .	65,58
1904 . . . . .	67,68
1905 . . . . .	66,42
1906 . . . . .	67,49
1807 . . . . .	69,22
1908 . . . . .	72,82
1909 . . . . .	70,32
1910 nur . . . . .	65,48

wobei zu bemerken ist, dass die dem Personal zugewendeten Teuerungszulagen in obigen Ziffern berücksichtigt sind.

Dieser Darstellung ist zu entnehmen, dass sich der Betriebskoeffizient wieder auf einen Betrag ermässigt hat, welcher unter demjenigen des Jahres 1903, dem ersten vollen Betriebsjahre des Hauptnetzes, steht. Es ist also möglich geworden, alle jene Mehrausgaben, welche der so sehr gehobene Betrieb notwendig zur Folge hatte, mit den Einnahmen wieder in ein Verhältnis zu bringen, wie es die Privatbahnen bei weit geringeren Leistungen uns hinterlassen haben.

An den angeführten Rechnungsergebnissen ist namentlich erfreulich, dass sich der Überschuss nicht bloss aus Mehreinnahmen ergibt, sondern dass daran namentlich auch die Minderausgaben mitgewirkt haben. Bis Ende 1908 hatten die Mehreinnahmen regelmässig eine entsprechende Steigerung der Ausgaben zur Folge.

Wenn nun trotz einer Steigerung der Betriebseinnahmen um mehr als 13 Millionen Franken diesbezüglich Wandel geschaffen worden ist, so verdanken wir das, neben den getroffenen Vereinfachungen und Ersparnismassnahmen auf allen Gebieten der Verwaltung und des Betriebes, namentlich der seit 1. Mai 1909 eingetretenen Verminderung der Fahrleistungen. Welchen Einfluss dieselben auf die Ökonomie der Bundesbahnen ausüben, geht aus den folgenden Erhebungen hervor:

	1908	1910
Lokomotivkilometer . . . . .	45,150,718	43,052,350
Zugskilometer . . . . .	34,425,647	33,254,454
Personenkilometer . . . . .	1,767,605,063	2,017,198,378
Tonnenkilometer . . . . .	1,098,892,876	1,191,162,141

Bei einem Zuwachs der Personenkilometer um rund 14 % und der Tonnenkilometer um rund 8 % haben sich die Lokomotivkilometer um nicht ganz 5 % oder um 2,098,368 vermindert. Wenn man bedenkt, dass die Selbstkosten per Lokomotivkilometer

im Durchschnitt auf zirka Fr. 2. 75 zu stehen kommen, so wird sofort jedermann klar, welch eminenten und fast ausschlaggebenden Einfluss auf die Finanzlage der Bundesbahnen, neben einer rationellen Ausnützung der neuen leistungsfähigeren Lokomotiven, den eingetretenen Zugsreduktionen zukommt. Dabei darf wohl behauptet werden, dass aus den getroffenen Einschränkungen nicht nennenswerte Belästigungen des reisenden Publikums entstanden sind, dass vielmehr die unterdrückten Personenzüge keinem weitgehenden Bedürfnisse entsprochen haben. Aus der obigen Darstellung darf aber auch die Lehre abgeleitet werden, dass die massgebenden Behörden den an allen Ecken und Enden wieder auftauchenden Begehren um Führung neuer Züge ausserordentlich vorsichtig und bedachtsam gegenüberstehen sollten, wenn man die Finanzlage der Bundesbahnen nicht neuerdings gefährden will.

Im engen Zusammenhang mit der Frage der Fahrleistungen stehen die Personalausgaben. Diesem Kapitel widmet die Verwaltung eine um so grössere Aufmerksamkeit, als die Verbesserung der ökonomischen Lage des Personals den Bundesbahnen in Zukunft neue grosse Lasten auferlegen wird; dieselben sind aber nur erträglich, wenn die vorhandenen Kräfte im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften eine rationelle Verwendung finden, und aller unnütze Ballast von dem Unternehmen ferngehalten wird.

Mit Befriedigung darf nun konstatiert werden, dass trotz erheblicher Vermehrung des Verkehrs, trotz Eröffnung der Rickenbahn und der Übernahme des Betriebes der Bodensee-Toggenburgbahn auch im Berichtsjahre wiederum eine Personalverminderung eingetreten ist. Die Delegation unserer ständigen Kommission, von welcher eingangs dieses Berichtes die Rede ist, hat eine Zusammenstellung gemacht, welche den Durchschnittsstand an Angestellten und Arbeitern erzeigt, den das II. Semester 1909 und das II. Semester 1910 aufweisen. Der Vergleich dieser analogen Perioden ergibt eine Verminderung des Personals um 655 Personen, und zwar:

	1909	1910
Allgemeine Verwaltung . . . . .	1,013	997
Unterhalt und Aufsicht der Bahn . . . . .	7,947	7,555
Expeditions- und Zugsdienst . . . . .	15,938	15,866
Fahrdienst . . . . .	5,475	5,463
Hilfsgeschäfte . . . . .	5,122	4,776
Nebengeschäfte . . . . .	85	85
Temporäre Anstellungen . . . . .	165	358
	<hr/> 35,755	<hr/> 35,100

Ebenso erfreulich wie die Abschlussziffern der Gewinn- und Verlustrechnung ist der dermalige Stand des Erneuerungsfonds. Derselbe hat sich 1910 um . . . . . Fr. 8,874,143 vermehrt und um Entnahmen im Betrage von . . . . . „ 6,772,947 vermindert. Er hat also einen Nettozuwachs Fr. 2,101,196 von . . . . . erfahren.

Das Bild der Entwicklung des Fonds ist folgendes:

1902 . . . . .	Fr. 34,640,000	
1903 . . . . .	„ 53,397,000	
1904 . . . . .	„ 56,849,000	
1905 . . . . .	„ 58,613,000	
1906 . . . . .	„ 58,775,000	
1907 . . . . .	„ 60,398,000	
1908 . . . . .	„ 61,140,000	
1909 . . . . .	„ 63,420,000	} mit Ausschluss der früheren Gotthardbahn
1910 . . . . .	„ 65,521,000	

Der Erneuerungsfonds wirft sein Zinserträgnis in die allgemeine Rechnung ein und hilft so bei der Aufbringung der Amortisationsquote mit. Er stellt somit in der Hauptsache eine Rücklage dar, welche dem Amortisationskonto zur Seite gestellt werden kann.

Die bis jetzt vorgenommenen Amortisationen sind in der beiliegenden Tabelle übersichtlich dargestellt.

Zu dieser Aufstellung ist zu bemerken, dass vom Rollmaterial nur 30 % getilgt werden, dass der italienische Teil des Simplontunnels und die unvollendeten Arbeiten von der Amortisation ausgeschlossen sind und dass das Anlagekapital der früheren Gotthardbahn auf blosser Schätzung beruht.

Die Tabelle stellt so recht eigentlich dar, wie die Hauptabsicht der Verstaatlichung vorwegs erreicht wird, nämlich die Amortisation der Anlagen innert 60 Jahren. In den Amortisationen ist der Posten „Gesetzliche Amortisation des Anlagekapitals“, rund Fr. 42,000,000 betragend, als der Geschäftsgewinn der Bundesbahnen zu betrachten, der bei der Privatwirtschaft in Form von Dividenden der Allgemeinheit entzogen worden wäre. Daneben laufen die mannigfachen Verbesserungen und Erleichterungen, welche die Verstaatlichung mit sich gebracht hat. Das Fazit der Verstaatlichung spiegelt sich in diesen Betrachtungen wider.

Der Bericht der Generaldirektion gibt uns zu einigen Bemerkungen Anlass, die hier folgen mögen:

Es ist gelungen, mit den ausländischen Interessenten über die Verkehrsverhältnisse zum Simplon eine Vereinbarung zu treffen, welche, wie wir hoffen, eine Erhöhung des immer noch mehr als bescheidenen Güterverkehrs über diese Linie bringen wird.

Eine weitere Einigung brachten die Verhandlungen über den Einbezug des Netzes der Bodensee-Toggenburgbahn. Die Rickenbahn wurde im Laufe des Jahres dem Betrieb übergeben. Diese beiden Faktoren werden vorerst für die Bundesbahnen eine Einbusse nach sich ziehen, welche dermalen noch nicht ziffermässig festgestellt werden kann.

Die so oft berührte Frage der Jahresfreikarten darf hier ebenfalls gestreift werden. Ihre Totalzahl beläuft sich im Jahre 1910 auf 3576. Davon fallen auf:

Beamte der Bundesbahnen, zirka . . . . .	40 %
schweizerische Behörden, zirka . . . . .	9 %
andere schweizerische Transportanstalten, zirka . . . . .	11 %
Beamte fremder Bahnen, zirka . . . . .	35 %
Verschiedene, zirka . . . . .	5 %

Es ergibt sich hieraus, dass das Ausland mit Rücksicht auf die bestehenden Beziehungen mehr als ein Drittel dieser Karten bezieht, welche aber nur wenig oder gar nicht benützt werden.

Die Aufnahme eines Anleiheens im Betrage von Fr. 80,000,000 im November 1909 hat, da die im Frühjahr 1911 fälligen Kassascheine im Betrage von Fr. 34,000,000 auf weitere drei Jahre erneuert worden sind, den Bundesbahnen beträchtliche flüssige Mittel zugeführt. In der Bilanz per 31. Dezember 1910 sind dieselben mit Fr. 62,442,846 ausgewiesen. Diese Kapitalien sind zum grösseren Teil bei Banken, und zwar gewinnbringend angelegt. Dieselben werden neben den Überschüssen des Betriebes, und wenn man von einer eventuellen Befriedigung der Aktionäre der ehemaligen Gotthardbahn absieht, für die laufenden Kassa-bedürfnisse der Jahre 1911, 1912 und einen Teil von 1913 ausreichen. Wir verstehen unter diesen Kassabedürfnissen die Zahlung der fälligen Zinsen und ausgelosten Obligationen, die Aufwendungen für Bauten, Rollmaterial- und Materialanschaffungen, die Löhnung des Personals, die Mehrausgaben infolge Anwendung des neuen Besoldungsgesetzes, sowie voraussichtlich auch an die Gotthardbahn in Liquidation zu leistende Vorschüsse. Wir heben diesen Umstand mit Befriedigung hervor, weil dermalen die Lage

des Geldmarktes für die Aufnahme von Anleihen eine wenig günstige ist, und um darzutun, dass die Bundesbahnen in aller Ruhe eine günstigere Konjunktur abwarten können, bevor sie an eine neue grössere Finanzoperation herantreten. Werden zudem, wie es beabsichtigt ist, die Rollmaterialanschaffungen und Neubauten für die nächsten Jahre auf zirka 25 Millionen Franken jährlich beschränkt, so dürften die künftigen Geldbedürfnisse der Bundesbahnen — und zwar selbst im Inlande — unschwer zu befriedigen sein.

\* \* \*

Wie eingangs dieses Berichtes erwähnt wird, hat sich aus den Erträgen des Berichtsjahres der Passivsaldo von 1909 mit Fr. 9,484,373 per Ende 1910 auf Fr. 1,535,615 reduziert. Es will uns scheinen, dass die Bundesbahnen damit aus der Periode der Fehlbeträge wieder herauskommen. Das übrig bleibende verhältnismässig kleine Defizit wird ohne Zweifel aus den Erträgen des Jahres 1911 getilgt werden können. Ein Ausblick in die nächste Zukunft aber zeigt uns, dass ausserordentliche Vorsicht und Masshalten in allen Dingen mehr als je geboten ist.

Schon das Jahr 1911 bringt uns neue grosse Ausgaben. Während nämlich bei den Berechnungen bezüglich des neuen Besoldungsgesetzes von der Voraussetzung ausgegangen wurde, dass die wesentlichen materiellen Bestimmungen desselben erst mit dem 1. April 1912 in Kraft treten werden, beschloss die Bundesversammlung, dass die ausserordentlichen Zulagen im Betrage von rund Fr. 4,250,000 vom 1. Januar 1911 an nicht mehr in Form einer temporären Hülfeleistung, sondern als ein Teil des Gehaltes anzusehen seien. Demnach wird der entsprechende Betrag nunmehr in monatlichen Raten ausbezahlt, und es müssen der Pensions- und Hülfskasse einmalig fünf Monatsbeträge und 7 % ordentliche Einlage = Fr. 1,900,000 zugeführt werden.

Vom 1. April 1912 an treten sodann die hauptsächlichsten materiellen Bestimmungen des neuen Besoldungsgesetzes in Kraft. Gemäss der Einreihung des Personals in die neue Gehaltsordnung, welche die Generaldirektion dem Verwaltungsrate vorgeschlagen hat, werden mehr als bisanhin betragen:

a. die jährlichen Gehalte . . . . .	Fr. 11,097,170
b. die jährlichen Einlagen in die Pensions- und Hülfskasse . . . . .	„ 753,000
c. die einmalige Einlage in die Pensions- und Hülfskasse . . . . .	„ 4,603,000

Die Mehrbelastung wird somit für das Jahr 1912 ausmachen :

a. $\frac{3}{4}$ von Fr. 11,097,170 . . . . .	Fr. 8,322,877
b. $\frac{3}{4}$ „ „ 753,000 . . . . .	„ 564,750
c. ganz . . . . .	„ 4,603,000

---

Fr. 13,490,627

An diese Mehrbelastung werden pro 1911  
bereits ausgerichtet worden sein . . . . . „ 6,150,000

---

Mehrbelastung gegenüber 1911 Fr. 7,340,627

Vom Jahre 1913 an betragen die Mehrausgaben :

a. ganz wie oben . . . . .	Fr. 11,097,170
b. ganz wie oben . . . . .	„ 753,000

---

Fr. 11,850,170

Ab: Die pro 1911 bereits übernommenen . . . . . „ 4,547,500

---

Bleiben mehr als 1911 Fr. 7,302,670

Diese Beträge werden voraussichtlich infolge einer bescheidenen Erhöhung der Gehaltmaxima der untersten Gehaltsstufen der VII. Besoldungsklasse eine Erhöhung erfahren; ebenso ist zu bemerken, dass in dieser Aufstellung der Erhöhung der Löhne der im Taglohn beschäftigten Arbeiter keine Rechnung getragen ist. Wir glauben gleichwohl, dass die Aussichten für die Zukunft nicht direkt beunruhigend sind. Man darf vielmehr annehmen, dass die starke Ausgabenvermehrung zugunsten des Personals, die als eine durchaus dringende und zeitgemässe betrachtet werden darf, ohne Störung des finanziellen Gleichgewichtes zu ertragen sein wird. Andererseits mahnt aber das unabgeklärte Verhältnis zu den Subventionsstaaten und den Aktionären der Gotthardbahn zur grössten Zurückhaltung. Es wird sich namentlich das Tempo der Ausführung der bereits beschlossenen oder projektierten Bauten nach den vorhandenen Mitteln und auch darnach zu richten haben, ob die projektierte Erhöhung der Personentaxen bewilligt wird oder nicht. Wir verhehlen uns übrigens durchaus nicht, dass die angestrebte Reform nur dann Aussicht auf Annahme hat, wenn nach Durchführung der möglichen Vereinfachungen und Sparmassnahmen deren Notwendigkeit einwandfrei nachgewiesen wird.

\* \* \*

Zum Schlusse beehren wir uns, Ihnen zu

beantragen:

1. Die Rechnungen des Jahres 1910 und die Bilanz auf 31. Dezember 1910 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Der Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung pro 1910 von Fr. 1,535,615. 95 wird auf neue Rechnung vorgetragen.

3. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1910 wird genehmigt.

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

Bern, den 28. April 1911.

Namens des Verwaltungsrates  
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

**Casimir von Arx.**

Der Sekretär:

**Mürset.**

*Beilage:*

Eine Tabelle.

---

## Bericht

der

Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen für das Jahr 1910 an den schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung.

(Vom 31. März 1911.)

*Hochgeachteter Herr Bundespräsident!*

*Hochgeachtete Herren Bundesräte!*

Wir haben die Ehre, Ihnen zuhanden der Bundesversammlung gemäss Art. 17 des Rückkaufgesetzes über die Geschäftsführung der Bundesbahnverwaltung für das Jahr 1910 zu berichten und die Rechnungen dieses Jahres zur Genehmigung vorzulegen.

Das Resultat des abgelaufenen Jahres darf als ein recht günstiges bezeichnet werden. Obwohl der Verkehr eine ganz erhebliche Steigerung erfahren hat, ist es gelungen, eine Vermehrung der Betriebsausgaben zu vermeiden. Der Überschuss der Betriebs-einnahmen über die Betriebsausgaben ist von Fr. 53,990,451, bezw. mit Hinzurechnung des Betriebsüberschusses der Gotthardbahn für die vier ersten Monate des Jahres 1909 von Fr. 56,451,663 auf Fr. 70,473,382.88 gestiegen; die Gewinn- und Verlustrechnung ergibt mit Einrechnung der Teuerungszulagen nur noch einen Passivsaldo von Fr. 1,535,615.95, gegenüber einem solchen von Fr. 9,484,373.80 für das Jahr 1909. Das Budget für 1910 hatte nur einen Betriebsüberschuss von Fr. 52,248,360 und dagegen einen Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von Fr. 5,125,000 oder mit Hinzurechnung der Teuerungszulagen von Fr. 9,125,000 vorgesehen.

Die bedeutende Verbesserung des Rechnungsabschlusses ist einerseits der Steigerung der Betriebseinnahmen um Fr. 13,373,156 zuzuschreiben, anderseits dem Umstande, dass ein Anwachsen der Betriebsausgaben vermieden werden konnte, weil die ernstliche-

Absicht der Bundesbahnverwaltung, im Fahrplanwesen und im Ausbau des Bahnnetzes die durch die finanzielle Lage gebotene Vorsicht walten zu lassen, durch die Aufsichtsbehörde unterstützt worden ist. Mit Rücksicht auf die zufolge des neuen Besoldungsgesetzes zu erwartende grosse Ausgabensteigerung wird es notwendig sein, auch künftig Mass zu halten, wenn eine bleibende Gesundung des Haushaltes der Bundesbahnen eintreten soll. Der Betriebskoeffizient ist mit Einrechnung der Teuerungszulagen von 70,82 % im Jahre 1909 auf 65,48 % gefallen, ohne Einrechnung derselben von 67,39 % auf 62,44 %.

Die Kreiseinteilung des Bundesbahnnetzes hat während des Berichtsjahres keine Änderung erfahren; die Länge der dem Bunde gehörenden Linien hat sich zufolge der Eröffnung der Rickenbahn um 13,644 km Baulänge und 14,378 km Betriebslänge vermehrt und beträgt auf Ende 1910:

		Baulänge km	Betriebslänge km
Kreis	I . . . . .	643,207	657,158
"	II . . . . .	615,011	620,975
"	III . . . . .	736,445	757,528
"	IV . . . . .	428,766	432,958
"	V . . . . .	272,537	275,150
	Total	2695,966	2743,769

Die Betriebslänge der von den Bundesbahnen betriebenen, fremden Bahnen gehörenden Anschlussstrecken Mitte Rhein—Waldshut, Vallorbe Grenze—Pontarlier, Les Verrières Grenze—Pontarlier und Delle Grenze—Delle umfasst km 36,286. Ferner besorgen wir auf der den italienischen Staatsbahnen gehörenden 19,068 km langen Strecke Iselle—Domodossola und auf der ebenfalls den italienischen Staatsbahnen gehörenden 14,640 km langen Anschlussstrecke Grenze Pino—Luino den Zugs- und Fahrdienst.

Ausserdem betreibt die Bundesbahnverwaltung zufolge Eintrittes in die von der Jura-Simplon-Bahn abgeschlossenen Betriebsverträge die Nebenbahnen Bière—Apples—Morges, Bulle—Romont, Cossonay Bahnhof—Stadt, die Traverstalbahn und Visp—Zermatt, zusammen 95,697 km Betriebslänge, sowie die Linie Nyon—Crassier der Bahngesellschaft Nyon—Crassier (5,941 km) und die anschliessende Linie Crassier—Divonne-les-Bains der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn (3,202 km) gemäss besonderen Betriebsverträgen. Ferner wird die Linie Vevey—Chexbres mit einer Betriebslänge von 7,825 km laut Pachtvertrag vom 2. Juli 1903 mit der Eisenbahngesellschaft Vevey—Chexbres von den Bundesbahnen betrieben. Für

den Betrieb der Bahn Wald-Rüti mit einer Betriebslänge von 6,570 km ist dagegen seit 1906 die Besorgung des Zugs- und Fahrdienstes der Tösstalbahn übertragen worden.

Die Bundesbahnen betreiben ferner die am 3. Oktober 1910 eröffnete 53,208 km lange Bodensee-Toggenburgbahn gemäss Betriebsvertrag vom 18./21. Juni 1910.

Dagegen besorgen die Bundesbahnen den Betrieb der Bahn Martigny—Châtelard seit dem 1. Januar 1910 und der Bahn Pruntrut-Bonfol seit 1. Juli 1910 nicht mehr.

## A. Verwaltungsrat.

Der Verwaltungsrat hat im Berichtsjahre 11 und die ständige Kommission 12 Sitzungen abgehalten; in denselben sind folgende Geschäfte behandelt worden:

1. Vorlagen an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung:

1. Geschäftsbericht und Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1909, vom Verwaltungsrat mit Beschluss vom 29. April genehmigt.

Die Bundesversammlung hat über diese Vorlage am 21./24. Juni Beschluss gefasst (vergl. C, I, 1, b, 1).

Der Bericht pro 1909 über die Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und Angestellten konnte infolge längerer Krankheit des Vorstandes der Pensions- und Hülfskasse erst nach Jahresabschluss fertig gestellt werden.

2. Revision des Besoldungsgesetzes. Nachdem der Ständerat bereits in seiner Sitzung vom 17. Dezember 1909 den Entwurf des revidierten Besoldungsgesetzes mit einigen Änderungen gutgeheissen hatte (vergl. Geschäftsbericht pro 1909, S. 4), wurde das Geschäft mit Beschluss vom 23. Juni 1910 auch vom Nationalrat erledigt (vergl. C, I, 1, b, 2).

3. Über die Vorlage betreffend die Erhöhung der Personentarife (vergl. Geschäftsbericht pro 1909, S. 4) sind von der Bundesversammlung noch keine Beschlüsse gefasst worden.

4. Bewilligung eines Kredites von Fr. 24,000,000 für die schweizerischen Bundesbahnen zum Zwecke der Erstellung des Hauensteinbasistunnels. Mit Beschluss vom 25. November 1909 hatte der Verwaltungsrat das von der Generaldirektion ausgearbeitete Projekt betreffend die Verlegung der Hauensteinlinie von Sissach über Gelterkinden und

Tecknau nach Olten genehmigt und den Bundesrat ersucht, der Bundesversammlung die Bewilligung eines bezüglichen Kredites von Fr. 24,000,000 zu beantragen (vergl. Geschäftsbericht pro 1909, S. 4/5).

Die Bundesversammlung hat über diese Vorlage am 12. April/20. Juni 1910 Beschluss gefasst (vergl. C, I, 1, b, 3).

5. Betriebsvertrag mit der Bodensee-Toggenburgbahn, vom Verwaltungsrat genehmigt am 29. Juli.

Die Bundesversammlung hat über diese Vorlage am 1. November Beschluss gefasst (vergl. C, I, 1, c, 2).

6. Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1911, umfassend:

- a. das Betriebsbudget mit 17 Beilagen, enthaltend die Voranschläge der Hilfs- und Nebengeschäfte;
- b. das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung;
- c. das Baubudget;
- d. das Budget der Kapitalrechnung,

vom Verwaltungsrat durch Beschluss vom 30. September festgestellt.

Die Bundesversammlung hat über diese Vorlage am 22. Dezember Beschluss gefasst (vergl. C, I, 1, d, 1).

7. Vertrag zwischen der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen und der Gesellschaft der elektrischen Strassenbahn Bremgarten-Dietikon vom 14. Mai/3. Juni 1910 über die Verpachtung des Betriebes der Linie Wohlen — Bremgarten an die Bremgarten-Dietikon-Bahn, vom Verwaltungsrat genehmigt am 28. November.

Die Bundesversammlung hat über diese Vorlage am 23. Dezember Beschluss gefasst (vergl. C, I, 1, d, 2).

## 2. Vorlagen an den Bundesrat.

1. Mit Beschluss vom 29. September 1909 hat der Verwaltungsrat dem zwischen der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen und der Direktion der Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn abgeschlossenen Nachtrag vom 7./8. Juni 1909 zum Verträge vom 14./15. Oktober 1902 betreffend den Bau und Betrieb einer Bahnlinie durch den Mont d'Or zur Verbindung mit dem schweizerischen Bahnnetz in Vallorbe die vorbehaltenene Genehmigung erteilt.

Der Bundesrat seinerseits hat diesen Nachtrag mit Beschluss vom 7. Januar 1910 genehmigt (vergl. C, I, 3, 1).

2. In den Sitzungen vom 22. Februar und 7. März hat der Verwaltungsrat den von der Generaldirektion ausgearbeiteten Entwurf der Statuten der Kranken- und Hilfskasse für die ständigen Arbeiter, sowie den Entwurf des zugehörigen Verwaltungsreglements behandelt. Die Statuten wurden mit einigen Änderungen und das Verwaltungsreglement in globo angenommen.

Die Statuten sind vom Bundesrat durch Beschluss vom 4. April genehmigt worden.

3. Bei Behandlung einer Eingabe der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten, vom 9. Mai 1909, um Aufnahme einer Übergangsbestimmung in die Statuten der Kranken- und Hilfskasse für die ständigen Arbeiter der Bundesbahnen, vom 7. März 1910, zugunsten der bereits pensionierten ehemaligen Arbeiter der Bundesbahnen beschloss der Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 30. Juli, es sei zu Art. 34 der genannten Statuten folgender Zusatz aufzunehmen:

„Die vorstehend festgesetzten Pensionen, jedoch im Maximum bis auf Fr. 2.— werden mit Rückwirkung auf den 1. Juli 1910 auch denjenigen Arbeitern ausgerichtet, welche schon vor Inkrafttreten dieser Statuten nach Massgabe des Beschlusses des Verwaltungsrates vom 23. April 1903 pensioniert worden sind.“

Dieser Zusatz wurde vom Bundesrate durch Beschluss vom 12. September 1910 genehmigt.

#### 4. Wahlvorschläge.

a. Durch Beschluss des Bundesrates vom 1. März ist Herr Paul Baldinger, welcher auf Vorschlag des Verwaltungsrates vom Bundesrat am 13. Dezember 1909 an Stelle des verstorbenen Herrn E. Frey zum Mitglied der Kreisdirektion II gewählt worden war, zum Vizepräsidenten der Kreisdirektion II ernannt worden.

b. Mit Beschluss vom 8. Februar hat der Bundesrat die Vollziehungsverordnung zum Rückkaufgesetz dahin abgeändert, dass auch die Kreisdirektion V gemäss dem genannten Gesetze aus drei Mitgliedern bestehen soll.

Am 4. März hat er sodann in Übereinstimmung mit dem Vorschlage des Verwaltungsrates die Herren Lusser und Simen zu Mitgliedern der Kreisdirektion V ernannt, erstere gleichzeitig zum Vizepräsidenten. Herr Simen hat das Amt am 16. März angetreten, Herr Lusser am 1. April.

c. An Stelle des wegen Krankheit auf den 1. Juli zurückgetretenen und seither verstorbenen Herrn Hui wählte der Bundes-

rat mit Beschluss vom 6. Mai, gemäss dem Vorschlage des Verwaltungsrates, Herrn Christen, Stellvertreter des Oberingenieurs bei der Generaldirektion, zum Mitglied der Kreisdirektion II.

d. Auf Vorschlag des Verwaltungsrates ernannte der Bundesrat mit Beschluss vom 2. Dezember, an Stelle des verstorbenen Herrn Simen, zum Mitglied der Kreisdirektion V. Herrn Siegfried, Betriebschef dieses Kreises, indem er ihm das Betriebsdepartement übertrug, während Herrn Präsidenten Zingg das Finanz- und Rechtsdepartement zugeteilt wurde.

e. Am 29. November hat der Bundesrat dem wegen Krankheit eingereichten Entlassungsgesuch des Herrn Lusser, Mitglied der Kreisdirektion V, entsprochen. Der Verwaltungsrat hat dem Bundesrate im Berichtsjahr noch keinen bezüglichen Wahlvorschlag gemacht.

### 3. Wahlen.

Das Verzeichnis der Mitglieder des Verwaltungsrates ist im Geschäftsbericht pro 1908 enthalten; die im Jahre 1909 eingetretenen Änderungen sind im Geschäftsbericht pro 1909 mitgeteilt.

An Stelle des aus Gesundheitsrücksichten zurücktretenden Herrn alt Landammann Lutz wählte der Regierungsrat des Kantons Appenzel A.-Rh. am 24. November Herrn Nationalrat A. Eugster zum Mitglied des Verwaltungsrates.

4. Wahlgenehmigungen. Der Verwaltungsrat hat folgende von der Generaldirektion getroffene Wahlen genehmigt:

Bei der Generaldirektion:

1. Wahl des Herrn Vuilleumier zum Vorstand des statistischen Bureaus und des Publizitätsdienstes.
2. Wahl des Herrn Stutz zum Oberbetriebschef.

5. Folgende Anschluss- und Mitbenützungsverträge mit anderen Bahnunternehmungen erhielten vom Verwaltungsrat die vorbehaltene Genehmigung:

1. Vertrag mit der Thunerseebahn über die Mitbenützung der Station Scherzligen, vom 27. September 1909, vom Verwaltungsrat genehmigt am 21. Februar 1910.

2. Nachträge vom 17./22. Dezember 1909 zu den Verträgen vom 8./21. Oktober 1901 betreffend den Anschluss der Burgdorf—Thun-Bahn an die Bahnhöfe Burgdorf und Thun und die Mitbenützung derselben durch die Burgdorf—Thun-Bahn, vom Verwaltungsrat genehmigt am 21. Februar 1910.

3. Vertrag mit der Eisenbahngesellschaft Aigle—Ollon—Monthey betreffend die Mitbenützung der Station Aigle und den Stationsdienst in St. Triphon, vom 11. Dezember 1909/11. Januar 1910, vom Verwaltungsrat genehmigt am 29. April 1910.

4. Vertrag mit der elektrischen Eisenbahn Bellinzona—Mesocco betreffend die Mitbenützung der Station Castione, vom 8. Dezember 1909/11. Januar 1910, vom Verwaltungsrat genehmigt am 29. April 1910.

5. Vertrag mit der Eisenbahngesellschaft Aigle—Leysin, vom 23. Mai/8. Juni 1910, betreffend die Mitbenützung der Station Aigle, vom Verwaltungsrat genehmigt am 29. Juli 1910.

6. Vertrag mit dem Verwaltungsrat der Sennetalbahn, vom 15. April 1910, betreffend die Mitbenützung der Station Flamatt, vom Verwaltungsrat genehmigt am 29. Juli 1910.

7. Vertrag mit der Gesellschaft der Monte Generoso-Bahn, vom 28. März/15. April 1910, betreffend die Mitbenützung der Station Capolago, vom Verwaltungsrat genehmigt am 29. Juli 1910.

8. Vertrag mit der schmalspurigen Montreux—Berner Oberland-Bahn, vom 20. August 1910, betreffend deren Anschluss an den Bahnhof Montreux und dessen Mitbenützung, vom Verwaltungsrat genehmigt am 28. November 1910.

9. Nachtrag vom 12. September 1910 zu der zwischen der Jura-Simplon-Bahn und der Eisenbahngesellschaft Martigny—Châtelard abgeschlossenen Übereinkunft vom 20. Dezember 1902, betreffend den Anschluss an die Station Martigny und Mitbenützung derselben, vom Verwaltungsrat genehmigt am 28. November 1910.

10. Vertrag mit der Regionalbahn Tramelan—Tavannes, vom 24. August 1910, betreffend die Mitbenützung der Station Tavannes, vom Verwaltungsrat genehmigt am 28. November 1910.

11. Verträge mit der Langenthal—Jurabahn, vom 11./21. Oktober 1910, betreffend den Anschluss an den Bahnhof Langenthal und an die Stationen Niederbipp und Oensingen, vom Verwaltungsrat genehmigt am 28. November 1910.

## 6. Konkurrenzvertrag.

Dem am 10./11. Dezember 1909 mit der Bodensee—Toggenburgbahn abgeschlossenen Konkurrenzvertrag über die gegenseitigen Beziehungen und Konkurrenzverhältnisse im Güterverkehr erteilte der Verwaltungsrat am 29. Juli 1910 die vorbehaltene Genehmigung.

### 7. Betriebsvertrag.

In der Sitzung vom 29. Juli erteilte der Verwaltungsrat dem am 18./21. Juni 1910 mit der Bodensee—Toggenburgbahn in St. Gallen abgeschlossenen Verträge betreffend den Betrieb der Bodensee—Toggenburgbahn die vorbehaltene Genehmigung und ermächtigte die Generaldirektion, die Zustimmung des Bundesrates und der Bundesversammlung für die Betriebsübernahme einzuholen (vergl. A, 1., 5.)

### 8. Pachtvertrag.

Dem mit der elektrischen Strassenbahn Bremgarten—Dietikon abgeschlossenen Vertrag vom 14. Mai/3. Juni 1910 betreffend die Verpachtung der Bahnlinie Wohlen—Bremgarten, sowie dem Vertrag vom 18./21. Oktober 1910 über die gegenseitigen Beziehungen und Konkurrenzverhältnisse im Güterverkehr erteilte der Verwaltungsrat am 29. Juli die vorbehaltene Genehmigung (vergl. A, 1., 7.)

### 9. Bauvorlagen.

1. In seiner Sitzung vom 21. Februar fasste der Verwaltungsrat, betreffend den vorsorglichen Landerwerb für einen Güterbahnhof im Flontal bei Lausanne, folgende Schlussnahme:

a. „Der Verwaltungsrat erklärt sich grundsätzlich damit einverstanden, dass bei eintretendem Bedürfnis im Flontal bei Lausanne („en Sébeillon“) ein Güterbahnhof gemäss dem generellen Projekte III erstellt werde, wobei es die Meinung hat, dass vor Inangriffnahme der Bauarbeiten seinerzeit noch eine Spezialvorlage gemacht werde und wobei noch zu untersuchen ist, ob nicht eine Verbindung mit dem jetzigen Bahnhof von Vorteil wäre.

b. Der Verwaltungsrat ermächtigt die Generaldirektion, das erforderliche Terrain vorsorglich zu erwerben.

c. Der Verwaltungsrat erteilt der Generaldirektion für diese Landerwerbungen einen Kredit von Fr. 1,600,000.“

2. Projekt für die Erstellung des zweiten Geleises zwischen Mendrisio und Chiasso, vom Verwaltungsrat am 21. Februar unter Bewilligung eines Kredites von Fr. 1,120,000 genehmigt.

3. Projekt betreffend die Erweiterung der Station Pratteln, vom Verwaltungsrat genehmigt am 30. April unter Bewilligung eines Kredites von Fr. 1,280,000 für die Ausführung der Arbeiten nebst Fr. 12,000 für Abschreibung untergehender Anlagen.

4. Projekt für die Erweiterung der Station Weinfeld und den Anschluss der Mittelthurgaubahn, vom Verwaltungsrat genehmigt am 30. April unter Bewilligung eines Kredites von Fr. 660,000 für die Ausführung der Arbeiten, sowie Fr. 5000 für Abschreibungen.

5. Projekt für die Erweiterung des Bahnhofes Wil behufs Anschluss der Mittelthurgaubahn und Durchführung des II. Geleises Winterthur—St. Gallen im Betrage von Fr. 1,862,000, vom Verwaltungsrat genehmigt am 30. April unter Bewilligung eines Kredites von Fr. 1,200,000 für Ausführung der Arbeiten der ersten Bauperiode nebst Fr. 42,000 für Abschreibungen.

6. Projekt für die Fortsetzung der Brünigbahn von Brienz bis zum Anschluss an die Station Interlaken-Ost, vom Verwaltungsrat unter Bewilligung eines Kredites von Fr. 6,475,000 für die Ausführung der Arbeiten am 30. September genehmigt.

7. In der Sitzung vom 30. September hat der Verwaltungsrat Kenntnis genommen von der zu gewärtigenden Überschreitung des für die Erstellung der neuen Werkstätten in Zürich unterm 2. Juni 1905 bewilligten Kredites und hat denselben um Fr. 1,720,000, d. h. von Fr. 5,400,000 auf Fr. 7,120,000 erhöht.

8. Projekt für den Ersatz der bestehenden zweigeleisigen Eisenkonstruktion der obern Limmatbrücke bei Wettingen durch zwei neue, eingeleisige eiserne Brücken, vom Verwaltungsrat genehmigt am 28. November unter Bewilligung eines Kredites von Fr. 440,000, wovon Fr. 422,000 zulasten des Baukontos und Fr. 18,000 zulasten der Betriebsrechnung; ferner wurde für die Abschreibung der wegfallenden Konstruktion, abzüglich des Erlöses aus dem Altmaterial, ein Kredit von Fr. 188,000 bewilligt.

9. Projekt für die Erweiterung des Bahnhofes Vallorbe, vom Verwaltungsrat am 28. November genehmigt unter Bewilligung eines Kredites von Fr. 6,450,000 für Ausführung der Arbeiten, sowie Fr. 190,000 für Abschreibungen.

#### 10. Lieferungsverträge.

Es erhielten folgende Lieferungsverträge die vorbehaltene Genehmigung des Verwaltungsrates:

1. Vertrag mit der schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur vom 12. April 1910 über Lieferung von 16 Lokomotiven, vom Verwaltungsrat genehmigt am 30. April.

2. Verträge mit

a. der schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen,

b. der schweizerischen Wagonsfabrik A.-G. in Schlieren, betreffend die Lieferung von Personen-, Gepäck- und Güterwagen, vom 21. Juni 1910, vom Verwaltungsrat genehmigt am 29. Juli.

## II. Verschiedenes.

1. In seiner Sitzung vom 21. Februar hat der Verwaltungsrat beschlossen, es sei den Eingaben des schweizerischen Pressverbandes vom 22. Juli 1909 und des bundesstädtischen Pressvereins vom 28. August 1909 betreffend Einführung der Öffentlichkeit der Verhandlungen des Verwaltungsrates, bezw. Zulassung der Presse zu denselben, keine Folge zu geben.

2. Über das vom Bundesrate im Dezember 1909 beschlossene Bundesbahnanleihen im Betrage von 80 Millionen Franken hat die Generaldirektion mit Schreiben vom 14. Dezember 1909 Bericht erstattet, von welchem der Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 21. Februar Kenntnis genommen hat.

3. In der Sitzung vom 29. April beschloss der Verwaltungsrat, dass der Berechnung der Personentaxen auf der Bergstrecke Giswil—Meiringen der Brünigbahn die Einheitssätze des Normalschemas der schweizerischen Bundesbahnen zugrunde zu legen seien unter Erhöhung der effektiven Distanzen um 100 % für die I. und II. Wagenklasse und um 50 % für die III. Wagenklasse und dass, nach Einholung der Genehmigung des Bundesrates, die Durchführung dieser neuen Berechnungsart anlässlich der Neuausgabe des internen Personentarifs der schweizerischen Bundesbahnen zu erfolgen habe. Der Bundesrat hat diesem Beschluss unterm 3. Juni die Genehmigung erteilt.

4. Nach Kenntnisnahme vom Berichte der Generaldirektion betreffend die Perronsperre wurde sie durch Beschluss des Verwaltungsrates vom 30. September ermächtigt, im Sinne ihres Berichtes vorzugehen (vgl. Seite 297 ff. dieses Berichtes).

5. Dem Vertrag mit der Gesellschaft „Dinamo“ in Mailand, betreffend die Übertragung eines Wasserrechtes an der Cairasca, auf der Südseite des Simplon, und die Lieferung von elektrischer Energie für Bau und Betrieb des Simplontunnels, vom 23./25. März 1910, hat der Verwaltungsrat mit Beschluss vom 28. November die vorbehaltene Genehmigung erteilt.

6. Aus der Mitte des Verwaltungsrates gestellte Anträge betreffend den Beitritt der Bundesbahnen zu den Schifffahrtsverbänden und aktive Beteiligung an den Studien für Schiffbarmachung des Rheines bis in den Bodensee hat der Verwaltungsrat mit Beschluss vom 29. Nov. abgelehnt.

## B. Kreiseisenbahnräte.

Die Kreiseisenbahnräte haben die in ihren Geschäftskreis fallenden Gegenstände einlässlich beraten und mehrfache, auf den Bau und Betrieb der Bundesbahnen bezügliche Anregungen beschlossen. Besonders hervorzuheben sind Interpellationen über den Stand wichtiger Baufragen ihrer Kreise, welche betrafen: bei Kreis I: den Bau des zweiten Simplontunnels und der Doppelspur auf den Zufahrtlinien zum Simplon; bei Kreis II: das zweite Geleise Basel-Delle und den Bau einer Station Boncourt; bei Kreis III: den Ausbau der Aargauischen Südbahn; bei Kreis IV: das zweite Geleise Wil-Winterthur, den Bahnhofumbau St. Gallen, die Erweiterung der Bahnhöfe Romanshorn und Rorschach, den Ersatz der hölzernen Eisenbahnbrücke bei Ragaz; bei Kreis V: das zweite Geleise Giubiasco-Chiasso, speziell der Strecke Melide-Maroggia; die Bahnhoferverweiterung Chiasso.

Im Berichtsjahre hielten

der Eisenbahnrat des	I. Kreises	4
„ „ „	II.	4
„ „ „	III.	3
„ „ „	IV.	4
„ „ „	V.	4

Sitzungen ab.

## C. Generaldirektion.

Die Generaldirektion hat in erster Linie alle für den Verwaltungsrat bestimmten Vorlagen vorbereitet. Dieselbe behandelte in 99 Sitzungen 3405 Geschäfte.

Wir erwähnen folgende wichtigere Angelegenheiten:

### I. Allgemeines.

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

#### a. In der Aprilsession:

wurden keine die Bundesbahnen betreffenden Angelegenheiten behandelt.

#### b. In der Junisession:

1. Bundesbeschluss betreffend Genehmigung des Geschäftsberichts und der Rechnungen der schweize-

rischen Bundesbahnen für das Jahr 1909, vom 21. 24. Juni 1910, lautend:

„1. Die Rechnungen des Jahres 1909 und die Bilanz auf 31. Dezember 1909 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

„2. Der Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung pro 1909 von Fr. 9,484,373.80, in welchem die für das Jahr 1909 bezahlten ausserordentlichen Zulagen an das Personal von Fr. 4,865,627.75 inbegriffen sind, wird auf neue Rechnung vorgetragen.

„3. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen des Jahres 1909 wird genehmigt.“

2. Bundesgesetz betreffend die Besoldungen der Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen, vom 23. Juni 1910.

Die Referendumsfrist für dieses Besoldungsgesetz ist am 4. Oktober abgelaufen.

Der Bundesrat hat mit Beschluss vom 8. November 1910 das Gesetz auf den 1. Januar 1911 in Kraft gesetzt, insoweit nicht hinsichtlich des Beginnes seiner Wirksamkeit schon bestimmte Termine im Gesetze selbst enthalten sind.

3. Bundesbeschluss betreffend Bewilligung eines Kredites von Fr. 24,000,000 für die schweizerischen Bundesbahnen zum Zwecke der Erstellung des Hauensteinbasistunnels, vom 12. April/20. Juni 1910, lautend:

„I. Den schweizerischen Bundesbahnen wird ein Gesamtkredit von Fr. 24,000,000 zum Zwecke der Verlegung der Hauensteinlinie von Sissach über Gelterkinden und Tecknau nach Olten gemäss dem Projekte IV a bewilligt.

Der für das Jahr 1910 gewährte Kredit wird auf Fr. 200,000 festgesetzt.

II. Dieser Beschluss tritt, als nicht allgemein verbindlicher Natur, sofort in Kraft.“

4. Der Ständerat hat in der Sitzung vom 22. Juni die Motion Schulthess behandelt, welche lautet:

„Der Bundesrat wird eingeladen:

1. Künftig sich über die Aufnahme von Anleihen für die Bedürfnisse der Bundesbahnen mit den Organen derselben zu verständigen und in den Anlehensverträgen die Ratifikation der Bundesversammlung vorzubehalten.

2. Einen Beschlussesentwurf vorzulegen, wodurch die Bundesbeschlüsse vom 20. Dezember 1901 und 26. Juni 1903 aufgehoben werden.“

Diese Motion wurde als erledigt betrachtet, nachdem die Vertreter des Bundesrates erklärt hatten, dass künftig beim Abschluss von Anleihen für die Bundesbahnen die Bundesbahnverwaltung werde angehört werden und dass der Bundesrat von sich aus die Aufhebung der frühern Bundesbeschlüsse beantragen werde, welche ihn zum Abschluss von Bundesbahnanleihen ohne Ratifikationsvorbehalt durch die Bundesversammlung ermächtigten.

*c. In der Oktober-Novembersession:*

1. Das Postulat Muri (Aargau), betreffend die Hauensteinlinie, vom 6. Juni 1910, abgeändert am 26. Oktober 1910, lautend:

„Der Bundesrat wird eingeladen, die Frage zu prüfen und darüber Bericht zu erstatten, ob nicht im Interesse der Abkürzung der nördlichen Zufahrt zum Gotthard gleichzeitig mit der Ausführung des Hauensteinbasistunnels eine direkte Verbindung desselben mit der Linie nach Aarau—Arth-Goldau hergestellt werden sollte“,

wurde am 26. Oktober 1910 vom Nationalrate angenommen.

2. Bundesbeschluss betreffend Genehmigung des zwischen der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen und der Direktionskommission der Bodensee-Toggenburgbahn abgeschlossenen Betriebsvertrages, vom 1. November 1910, lautend:

„1. Der unterm 18./21. Juni 1910 zwischen der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen und der Direktionskommission der Bodensee-Toggenburgbahn abgeschlossene Betriebsvertrag wird mit dem Vorbehalt genehmigt, dass für die Erfüllung der von den schweizerischen Bundesbahnen übernommenen gesetzlichen und konzessionsmässigen Pflichten im Sinne des Art. 28 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft, vom 23. Dezember 1872, auch die Bahneigentümerin haftet.

„2. Der Bundesrat wird mit der Vollziehung dieses Beschlusses, der am 15. November 1910 in Kraft tritt, beauftragt.“

*d. In der Dezembersession:*

1. Bundesbeschluss betreffend den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1911, vom 22. Dezember 1910, lautend:

„Die nachstehenden Budgets der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1911 werden genehmigt:

„1. Das Betriebsbudget der schweizerischen Bundesbahnen, abschliessend mit Fr. 185,448,495 Einnahmen und mit Fr. 120,985,625 Ausgaben.

„2. Das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung der schweizerischen Bundesbahnen, abschliessend mit Fr. 76,185,230 Einnahmen und mit Fr. 74,177,550 Ausgaben.

„3. Das Baubudget der schweizerischen Bundesbahnen im Betrage von Fr. 30,740,450.

„4. Das Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung der schweizerischen Bundesbahnen im Betrage von Fr. 37,403,450.“

2. Bundesbeschluss betreffend Genehmigung des zwischen der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen und der Gesellschaft der elektrischen Strassenbahn Bremgarten-Dietikon abgeschlossenen Vertrages vom 14. Mai/3. Juni 1910 über die Verpachtung des Betriebes der Linie Wohlen-Bremgarten an die Bremgarten-Dietikon-Bahn, vom 23. Dezember 1910, lautend:

„1. Der zwischen der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen und der Direktion der elektrischen Strassenbahn Bremgarten-Dietikon unterm 14. Mai/3. Juni 1910 abgeschlossene Vertrag über die Verpachtung des Betriebes der Linie Wohlen-Bremgarten an die Bremgarten-Dietikon-Bahn wird unter dem Vorbehalte genehmigt, dass für die Erfüllung der von der betriebsführenden Verwaltung übernommenen gesetzlichen Pflichten im Sinne des Art. 28 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft, vom 23. Dezember 1872, auch die Bahneigentümerin haftet.

„2. Der Bundesrat wird mit der Vollziehung dieses Beschlusses, der am 1. Januar 1911 in Kraft tritt, beauftragt.“

3. Bundesbeschluss betreffend Bewilligung eines Spezialkredites für die schweizerischen Bundesbahnen im Betrage von Fr. 2,670,000 behufs Ausrichtung von ausserordentlichen Zulagen an ihre Arbeiter für die Zeit vom

1. Januar 1910 bis zum 31. März 1912, vom 23. Dezember 1911 lautend:

„1. Den in den Werkstätten und im Betrieb der schweizerischen Bundesbahnen beschäftigten Arbeitern wird für die Zeit vom 1. Januar 1910 bis zum 31. März 1912 pro Jahr eine ausserordentliche Teuerungszulage von Fr. 150 verabfolgt.

„2. Für Arbeiter, die nur einen Teil der in Ziffer 1 erwähnten Zeit im Dienste der schweizerischen Bundesbahnen zugebracht haben, wird die Zulage im Verhältnis zur Dienstzeit berechnet, sofern die Dienstzeit mindestens drei Monate betrug.

„3. Die in Ziffern 1 und 2 enthaltenen Bestimmungen finden auf die Arbeiter, welche aus dem Dienste der ehemaligen Gotthardbahngesellschaft in denjenigen der schweizerischen Bundesbahnen übergetreten sind, keine Anwendung.

„4. Zur Auszahlung der ausserordentlichen Zulage wird der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen ein Kredit von Fr. 2,670,000 eröffnet. Dieser Kredit ist auf das jeweiligen in Frage kommende Betriebsjahr anzurechnen.

„5. Gegenwärtiger Beschluss tritt, als nicht allgemein verbindlich, sofort in Kraft.

„Der Bundesrat wird mit der Vollziehung desselben beauftragt.“

4. Bundesbeschluss betreffend Bewilligung eines Spezialkredites für die schweizerischen Bundesbahnen im Betrage von Fr. 1,050,000 behufs Ausrichtung von ausserordentlichen Zulagen an die in den Dienst der Bundesbahnen übergetretenen Beamten, Angestellten und Arbeiter der ehemaligen Gotthardbahn, für die Zeit vom 1. Mai 1909 bis 31. März 1912, vom 23. Dezember 1910, lautend:

„1. Den auf 1. Mai 1909 in den Dienst der Bundesbahnen übergetretenen Beamten, Angestellten und Arbeitern der ehemaligen Gotthardbahn, deren frühere Teuerungszulage beziehungsweise früherer Lohnzuschlag nicht den Betrag der von den Bundesbahnen für das Jahr 1909 ausgerichteten ausserordentlichen Zulage erreicht hat, wird für die Zeit vom 1. Mai 1909 bis 31. Dezember 1909 die Differenz zwischen der von der Gotthardbahn seinerzeit bewilligten Teuerungszulage und der ausserordentlichen Zulage S. B. B. von Fr. 200 beziehungsweise Fr. 120 ausbezahlt, ebenso für die Zeit vom 1. Januar 1910 bis 31. März 1912 mit dem Unterschied, dass für diese Zeit die für die Arbeiter bewilligte Teuerungszulage von Fr. 150 in Anrechnung fällt.

„2. Zur Auszahlung dieser besonderen Zulage wird der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen ein Kredit von Fr. 1,050,000 eröffnet. Dieser Kredit ist, soweit es sich um die Zulage für die Zeit vom 1. Mai 1909 bis 31. Dezember 1910 handelt, auf das Betriebsjahr 1910 anzurechnen.

„3. Wer nur einen Teil der erwähnten Zeit im Dienste der Bundesbahnen stand, dem wird die Zulage im Verhältnis zur Dienstzeit berechnet, sofern die Dienstzeit wenigstens drei Monate betrug.

„4. Gegenwärtiger Beschluss tritt, als nicht allgemein verbindlich, sofort in Kraft.

„Der Bundesrat wird mit der Vollziehung desselben beauftragt.“

## 2. Rückkauf der Gotthardbahn.

1. Über den Rückkaufspreis hat noch keine Verständigung stattgefunden. Gegenüber dem im schwebenden Prozesse zur Prüfung der Berechtigung der vom Bunde verlangten Abzüge dem Bundesgerichte erstatteten Expertengutachten wird eine Oberexpertise beantragt werden.

2. Der unterm 13. Oktober 1909 zwischen der Schweiz, Deutschland und Italien abgeschlossene Staatsvertrag betreffend die Gotthardbahn ist bisher nur von Deutschland genehmigt worden. Die Bundesversammlung hat darüber noch nicht beraten.

3. Auf Einladung des eidgenössischen Eisenbahndepartementes haben wir in Beantwortung einer Eingabe des Staatsrates des Kantons Tessin am 3. Mai über die Verhältnisse der von der Gotthardbahn eingerichteten deutschen Schule in Belinzona einlässlich berichtet.

## 3. Simplonangelegenheiten.

1. Mit Beschluss vom 7. Januar hat der Bundesrat den mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn abgeschlossenen Nachtrag vom 7./8. Juni 1909 zum Verträge betreffend die Erstellung der Linie Frasnè-Vallorbe genehmigt, nachdem der Staatsvertrag vom 18. Juni 1909 über die Zufahrtslinien zum Simplon allseitig ratifiziert worden war. Der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn ist auch von der französischen Regierung die Konzession für diese Linie endgültig erteilt worden (loi déclarant l'utilité publique vom 23. Januar 1910). Seither hat uns die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn das Bauprojekt für den Anschluss der Linie an den Bahnhof

Vallorbe zugestellt; die Vorbereitungen für die Bauausführung ind beendet und mit dem Bau ist begonnen worden.

2. Auf Einladung des eidgenössischen Eisenbahndepartements haben wir uns am 18. März über das Begehren des Staatrates des Kantons Genf um sofortige Ausführung der Verbindungslinie zwischen den Bahnhöfen Genf-Cornavin und Genf-Eaux-Vives vernehmen lassen. Die französisch-schweizerische Konvention über die Zufahrtslinien zum Simplon nimmt diesen Bau erst auf den Zeitpunkt der Ausführung der Faucille-Bahn in Aussicht.

3. Die internationale Simplondelegation hielt am 26./27. April eine Sitzung in Bern ab, in welcher neben Fahrplan- und Tarifrfragen insbesondere die Feststellung der Baurechnung des Simplontunnels unter Ausscheidung des auf schweizerisches und italienisches Gebiet fallenden Kostenanteils auf Grundlage eines Berichtes einer aus je zwei schweizerischen und italienischen Mitgliedern der Delegation gebildeten Subkommission behandelt wurde. Das Resultat der Verständigung wurde den Regierungen zur Annahme empfohlen. Von den Gesamtbaukosten auf Ende 1907 mit Fr. 76,582,419.10 fallen auf die schweizerische Strecke Fr. 36,206,533.58 und auf die italienische Strecke Fr. 40,375,885.52.

Eine weitere Sitzung wurde am 27./28. September in Bern abgehalten, bei welcher der Winterfahrplan pro 1910/11 und Tarifrfragen behandelt wurden. Die Bau- und Betriebsrechnungen für die Jahre 1908 und 1909 konnten noch nicht vorgelegt werden, da die Genehmigung der Rechnungen für 1907 seitens der italienischen Regierung noch aussteht.

#### 4. Mitbenützungsverträge.

a. Auf unsern Antrag hat der Verwaltungsrat folgende von uns abgeschlossene Anschluss- und Mitbenützungsverträge ratifiziert:

1. am 21. Februar den Vertrag mit der Thunerseebahn betreffend die Mitbenützung der Station Scherzliggen;

2. am 21. Februar die Nachträge zu den Verträgen mit der Burgdorf-Thun-Bahn betreffend die Mitbenützung der Bahnhöfe Burgdorf und Thun;

3. am 29. April den Vertrag mit der Eisenbahngesellschaft Aigle-Ollon-Monthey betreffend die Mitbenützung der Station Aigle und den Stationsdienst in St. Triphon;

4. am 29. April den Vertrag mit der Verwaltung der elektrischen Eisenbahn Bellinzona-Mesocco betreffend die Mitbenützung der Station Castione;

5. am 29. Juli den Vertrag mit der Eisenbahngesellschaft Aigle-Leysin betreffend die Mitbenützung der Station Aigle;

6. am 29. Juli den Vertrag mit dem Verwaltungsrat der Sensetalbahn betreffend die Mitbenützung der Station Flamatt;

7. am 29. Juli den Vertrag mit der Monte Generoso-Bahn betreffend die Mitbenützung der Station Capolago;

8. am 28. November den Vertrag mit der Montreux-Berner Oberland-Bahn betreffend den Anschluss an den Bahnhof Montreux und dessen Mitbenützung;

9. am 28. November den Nachtrag zur Übereinkunft zwischen der Jura-Simplon-Bahn und der Eisenbahngesellschaft Martigny-Châtelard betreffend den Anschluss an die Station Martigny und Mitbenützung derselben;

10. am 28. November den Vertrag mit dem Verwaltungsrat der Regionalbahn Tramelan-Tavannes betreffend die Mitbenützung der Station Tavannes;

11. am 28. November die Verträge mit der Langenthal-Jurabahn betreffend deren Anschluss an den Bahnhof Langenthal und die Stationen Niederbipp und Oensingen.

b. Vom Verwaltungsrat noch nicht genehmigt ist der von der Generaldirektion mit dem Stadtrat Luzern vereinbarte Nachtrag zu den seinerzeit von der Kriens-Luzern-Bahn mit der schweizerischen Centralbahn und der Jura-Simplon-Bahn abgeschlossenen Verträgen über den Anschluss an den Bahnhof Luzern und an die Linie der Brünigbahn vom 20./24. Dezember.

c. Noch nicht beendet sind die Verhandlungen über folgende Mitbenützungsverträge:

1. mit der Solothurn-Münster-Bahn über die Mitbenützung der Bahnhöfe Münster und Neu-Solothurn und der Station Alt-Solothurn;

2. mit der Pruntrut-Bonfol-Bahn, welche seit dem 1. Juli von der Regionalbahn Saignelégier-Glovelier betrieben wird, über die Revision des Vertrages betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Pruntrut;

3. mit der Bahn Saignelégier-Glovelier über Abänderung des Vertrages betreffend die Mitbenützung der Station Glovelier;

4. mit der Bern-Schwarzenburg-Bahn über die Mitbenützung des Bahnhofes Bern;

5. mit der Bahngesellschaft Martigny-Orsières betreffend den Anschluss an die Station Martigny und Mitbenützung derselben.

d. In Behandlung ist die Revision folgender Anschluss- und Mitbenützungsverträge:

1. Vertrag mit den Tramways Lausannois als Rechtsnachfolgern der Joratbahn betreffend die Station Moudon;

2. Vertrag mit den Tramways in Locarno betreffend den Bahnhof Locarno.

3. Veranlasst durch eine Anregung der Kreisdirektion IV haben wir den Grossherzoglich Badischen Staatsbahnen mit Schreiben vom 28. Oktober eine Revision der für Mitbenützung der Bahnhöfe Konstanz und Singen zu entrichtenden Beträge beantragt. Die badische Verwaltung hat sich durch Schreiben vom 20. November mit Neuordnung dieser Mitbenützungsverhältnisse einverstanden erklärt; für einmal sind Erhebungen über die in den genannten Bahnhöfen verkehrende Achsenzahl angeordnet.

4. Mit Schreiben vom 25. Oktober haben die italienischen Staatsbahnen eine Revision der bestehenden Verträge über die Mitbenützung der Bahnhöfe Chiasso und Luino und den Betrieb der Strecke Luino-Schweizergrenze bei Pino angeregt. Die bezüglichen Untersuchungen sind im Gang.

5. Die Appenzeller-Bahn hatte die Herabsetzung der für die Mitbenützung der Station Winkeln zu entrichtenden Entschädigung auf den Zeitpunkt der Betriebseröffnung der Bodensee-Toggenburgbahn verlangt. Wir haben uns dahin verständigt, mit Festsetzung der neuen Entschädigungsquote sei zuzuwarten, bis über die Verkehrsentwicklung unter den veränderten Verhältnissen einige Erfahrungen vorliegen. Vorläufig wurde ohne Präjudiz eine jährliche Akontozahlung von Fr. 5000 vereinbart.

e. Begehren um Reduktion der Mitbenützungsentschädigungen:

1. Ein Begehren der schweizerischen Südostbahn um Reduktion des von ihr für Mitbenützung des Bahnhofes Arth-Goldau entrichteten Aversalbeitrages von Fr. 15,000 ist nach Erörterung der Sache in einer Konferenz vom 17. November am 22. gleichen Monats abgelehnt worden.

2. Am 16. Juni hat eine Konferenz mit Vertretern der Regierungen der Kantone Bern und Neuenburg stattgefunden, welche ihre Gründe für das Begehren um Herabsetzung der von der Bern-Neuenburg-Bahn (direkte Linie) für die Mitbenützung der Bahnhöfe Bern und Neuenburg und der Station Kerzers zu entrichtenden Entschädigung auseinandersetzen. Wir sagten eine eingehende Prüfung des Verlangens

zu. Nachdem die bezüglichlichen Untersuchungen abgeschlossen waren, hat am 8. September eine weitere Konferenz stattgefunden, bei welcher wir eröffneten, dass wir am Grundsatz festhalten müssen, die für die Mitbenützung der Bahnhöfe Bern und Neuenburg und der Station Kerzers zu entrichtenden Entschädigungen seien, wie bisher, nach dem Achsenprinzip zu berechnen; es könne daher eine Herabsetzung dieser Beiträge nicht zugestanden werden. Zuzufolge dieser Erklärung hat die Verwaltung der Bern-Neuenburg-Bahn uns am 3. Dezember eröffnet, dass sie die Kündigung der Verträge aufrecht erhalte. Wir sind daher genötigt, den Entscheid des Bundesgerichtes anzurufen.

5. Mit der Bremgarten-Dietikon-Bahn haben wir unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Verwaltungsrat am 14. Mai einen Vertrag über Verpachtung der Linie Wohlen-Bremgarten an dieselbe zum elektrischen Betrieb unter gleichzeitiger Verlängerung der elektrischen Bahn Dietikon-Bremgarten-Oberthor bis zur Station Bremgarten S. B. B. vereinbart, welcher den Bundesbahnen eine sukzessive Reduktion des Ausfalles auf dem Betriebe der Linie Wohlen-Bremgarten sichert.

Der Verwaltungsrat hat diesen Vertrag am 28. November genehmigt (vergl. A, 8 und C, I, 1, d, 2).

Auf Verlangen des Initiativkomitees für eine normalspurige Eisenbahn Wohlen-Meisterschwanden hatten wir dasselbe am 6. September zu einer gemeinsamen Konferenz mit der Bahn Bremgarten-Dietikon auf den 3. Oktober eingeladen, bei welcher es sich herausstellte, dass die Vorbereitungen für eine Bahn Wohlen-Meisterschwanden noch zu wenig vorgerückt seien, um für die Frage der Verpachtung der Linie Wohlen-Bremgarten ernstlich in Betracht zu fallen.

6. Auf den Wunsch der Berner Alpenbahngesellschaft (Lötschbergbahn) haben wir am 1. Juni die Erklärung abgegeben, dass wir zum Abschluss eines Vertrages über billige Verkehrsteilung Hand bieten werden, sobald die erforderlichen umfangreichen Vorarbeiten abgeschlossen sein werden, indem wir von der Erklärung der genannten Gesellschaft Notiz nahmen, dass sie das ihrige dazu beitragen werde, um zu einer solchen Übereinkunft zu gelangen.

## 7. Begutachtungen von Konzessionsbegehren.

1. Auf Einladung des eidgenössischen Eisenbahndepartementes haben wir eine Anfrage der Gemeinderäte von Mendrisio

und Stabio, ob der Bund die projektierte Bahn von Mendrisio nach der Schweizergrenze bei Stabio mit Fortsetzung auf italienischem Gebiet selbst bauen und betreiben wolle, am 10. Juni dahin begutachtet, es sei auf den Bau dieser mehr nur lokalen Interessen dienenden Bahn durch den Bund zu verzichten.

2. Eine uns vom eidgenössischen Eisenbahndepartement zur Vernehmlassung überwiesene Anregung der Regierung des Kantons Uri, der Bund möge an Stelle eines zweiten Geleises der Gotthardbahn von Luzern über Arth-Goldau-Brunnen nach Flüelen eine normalspurige linksufrige Vierwaldstättersee-Bahn erstellen, haben wir am 7. Juni ablehnend begutachtet.

3. Vom eidgenössischen Eisenbahndepartement zur Vernehmlassung eingeladen, haben wir uns am 16. November dahin ausgesprochen, dass der Bund keine Veranlassung habe, den Bau der Bahnlinie Locarno-Fondotoce auf Schweizergelände durch die Bundesbahnen ausführen zu lassen.

8. Der Bundesrat hat uns seinen Beschluss vom 18. März mitgeteilt, durch welchen er dem Staatsrate des Kantons Neuenburg eröffnete, er könne auf Verhandlungen über den Rückkauf der Neuenburger Jurabahn nur unter der Voraussetzung eintreten, dass für den Kaufpreis der kommerzielle Wert der Bahn als massgebend anerkannt werde; derselbe sei vom Bundesrat in Nachprüfung des Gutachtens der Generaldirektion, welches diesen Wert auf höchstens 5 Millionen schätzte, auf 4 Millionen angenommen worden.

9. Die Verhandlungen mit dem Stadtrat Zürich über die Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn haben in der Konferenz vom 13. Mai zu einer Einigung geführt, worauf am 25. August die Unterzeichnung des Vertrages stattfand.

Doch hat die Stadt Zürich nachträglich eine Tracéänderung verlangt, wodurch die ganze Angelegenheit eine Verzögerung erfahren hat. Der neue Vertrag vom 30. November 1910 ist dem Verwaltungsrat zur Genehmigung vorgelegt worden.

10. Das Bundesgesetz betreffend das schweizerische Postwesen, vom 5. April 1910, ist vom Bundesrate auf den 1. Januar 1911 in Kraft gesetzt worden. Die Vollziehungsverordnung zu demselben, vom 15. November, enthält unter anderem auch Vorschriften über die Neuordnung der Portofreiheit. Im Einvernehmen mit dem eidgenössischen Postdepartement haben wir

im Eisenbahnamtsblatt vom 21. Dezember eine Publikation erlassen, welche die für die Bundesbahnverwaltung eingetretenen Änderungen bekannt gibt.

**11.** Vom 4. bis 16. Juli hat die 8. Sitzung des internationalen Eisenbahnkongresses in Bern stattgefunden. Die Vorarbeiten für die Organisation des Kongresses beanspruchten viel Zeit und Mühe. Sitzungen des erweiterten Organisationskomitees fanden in Bern statt am 17. Januar und am 16. April. In denselben wurde namentlich das Programm des Kongresses und die zu veranstaltenden festlichen Anlässe behandelt. Ferner wurde am 28. Mai eine Sitzung der ständigen Kommission des Kongresses in Brüssel abgehalten.

Der Kongress war sehr zahlreich besucht; es haben sich 799 Mitglieder mit 648 begleitenden Damen aus allen Erdteilen eingefunden. Der Empfang durch die Einwohnergemeinde Bern fand im Stadtkasino und ein vom Bundesrat angebotenes offizielles Bankett in der Festhalle des eidgenössischen Schützenfestes statt. Der Kongress hat eine grosse Zahl wichtiger Fragen aus allen Gebieten des Eisenbahnwesens behandelt. Die Kongressteilnehmer haben sich über die ihnen in der Schweiz gewordene gastfreundliche Aufnahme sehr anerkennend ausgesprochen. Dankend zu erwähnen ist namentlich auch die tätige Mitwirkung der Behörden und Transportanstalten bei den nach Lausanne-Montreux, ins Berner Oberland, an den Vierwaldstättersee und nach Zürich veranstalteten Ausflügen.

Die Kosten des Kongresses, von welchen den Bundesbahnen ein Drittel auffällt, belaufen sich gegenüber dem bewilligten Kredit von Fr. 150,000 nur auf Fr. 117,114.

**12.** Am 10. März, 7. September und 12. Dezember fanden gemeinsame Konferenzen der Generaldirektion und der Kreisdirektionen statt, in welchen hauptsächlich behandelt wurden: die Weiterverfolgung der Sparmassnahmen, eine Anregung beim Eisenbahndepartement betreffend Vereinfachung der Anzeigen bei Eisenbahnunfällen, die Übertragung der Erledigung kleinerer Reklamationen wegen Verlust, Beschädigung oder Verspätungen an die Stationen nebst Erlass von bezüglichen provisorischen Vorschriften, die Vereinfachung der Quartalberichte der Kreise, Einführung einer besondern Kontrolle über die Frachtenberechnung durch die Stationen, Spezialfragen betreffend den Vollzug der Statuten der Pensions- und Hülfskasse der Beamten und der Kranken- und Hülfskasse der Arbeiter.

13. Im Laufe des Jahres 1910 sind von den Bundesbahnen folgende Jahresfreikarten ausgestellt worden:

an:	Ganzes Netz		Kreise		Strecken			Total
	I. Klasse	II. Klasse	I. Klasse	II. Klasse	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	
Bundesbehörden . . . . .	96	53	6	7	—	9	2	173
Kantonsbehörden . . . . .	—	—	131	9	—	—	—	140
Behörden und Personal der Bundesbahnen . . . . .	232	138	268	841	—	7	—	1,486
Andere schweiz. Transportanstalten . . . . .	99	4	79	40	40	96	8	366
Ausländ. Transportanstalten . . . . .	1,014	64	60	12	55	22	3	1,230
Verschiedene . . . . .	46	—	30	10	22	63	10	181
Total	1,487	259	574	919	117	197	23	3,576
1909	1,496	267	574	906	118	201	22	3,584

#### 14. Personal.

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

Die Zahl der Beamten und Angestellten mit Jahresgehalt betrug auf Ende 1910 im ganzen 23,047, diejenige der im Taglohn oder Monatslohn Angestellten 11,640, zusammen 34,687 (gegenüber 23,186 Beamten mit Jahresgehalt und 11,618 im Taglohn oder Monatslohn Angestellten, zusammen 34,804, im Vorjahre).

	Beamte mit Jahresgehalt	im Taglohn oder Monatslohn Angestellte
bei der Generaldirektion . . . . .	749	22
beim Kreis I . . . . .	4696	1757
beim Kreis II . . . . .	6131	3536
beim Kreis III . . . . .	5432	2376
beim Kreis IV . . . . .	3145	2070
beim Kreis V . . . . .	2894	1879
Total wie oben	23047	11640

Trotz der eingetretenen allgemeinen Hebung des Verkehrs, der Eröffnung der Rickenbahn und der Übernahme des Betriebes der Bodensee-Toggenburgbahn ist somit eine Verminderung um 117 Mann eingetreten.

b. Über die Bundesbeschlüsse vom 23. Dezember 1910 betreffend Kreditbewilligung für die Bundesbahnen behufs Ausrichtung von ausserordentlichen Zulagen an ihre Arbeiter, für die Zeit vom 1. Januar 1910 bis zum 31. März 1912, sowie behufs Ausrichtung von ausserordentlichen Zulagen an die in den Dienst der Bundesbahnen übergetretenen Beamten, Angestellten und Arbeiter der ehemaligen Gotthardbahn, für die Zeit vom 1. Mai 1909 bis 31. März 1912 vergl. C. I. 1. d. Wir haben die Auszahlung dieser Zulagen pro 1910, bzw. für die Zeit vom 1. Mai 1909 an bis 31. Dezember 1910 sofort angeordnet, sodass sie in der Hauptsache noch im Berichtsjahre durchgeführt werden konnte.

c. Ebenso wurden die nunmehr gesetzlich festgesetzten ausserordentlichen Zulagen pro 1910 an die Beamten und Angestellten ausgerichtet.

---

## II. Finanzdepartement.

### a. Bericht über die Jahresrechnung.

Dem gegenwärtigen Bericht sind folgende Rechnungen nebst Beilagen beigegeben:

Betriebsrechnung;

Spezialrechnungen:

Erneuerungsfonds,

Fonds zur Deckung von Pensionen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn,

Versicherungsfonds gegen Feuerschaden,

Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee;

Gewinn- und Verlustrechnung;

Kapitalrechnung;

Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken und auf Nebengeschäfte vom Jahre 1910;

Baurechnung auf 31. Dezember 1910;

Bilanz auf 31. Dezember 1910;

Beilagen:

Vergleichung der Betriebsrechnung mit dem Budget,

Detail der Entschädigungen für die Gemeinschaftsbahnhöfe und für den Betrieb anderer Bahnen,

Vergleichung der Gewinn- und Verlustrechnung mit dem Budget, Ausweis über die Bauverwendungen, nach Objekten aus-  
geschieden,

Bauausgaben für den Ricken auf 31. Dezember 1910,

Vergleichung der Bauausgaben mit dem Budget;

Rechnungen der Hilfsgeschäfte:

Drucksachenverwaltung in Bern,

Oberbaumaterialverwaltung in Bern,

Materialverwaltung in Lausanne,

„ „ Basel,

„ „ Zürich,

„ „ Rorschach,

„ „ Luzern,

Werkstätte in Yverdon,

„ „ Freiburg,

„ „ Biel,

„ „ Olten (inkl. Gasanstalt),

- Werkstätte in Zürich,  
 „ „ Romanshorn,  
 „ „ Rorschach (inkl. Gasanstalt),  
 „ „ Chur,  
 „ „ Bellinzona (inkl. Gasanstalt),  
 Zusammenzug der Rechnungen der Werkstätten S. B. B. ;  
 Rechnungen der Hilfskassen :  
 Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten der S. B. B.,  
 Pensions- und Hilfskasse der Beamten und Angestellten der ehemaligen Gotthardbahn,  
 Krankenkasse der Arbeiter der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn vom 1. Januar bis 30. Juni 1910,  
 Krankenkasse der ständigen Arbeiter der ehemaligen Centralbahn vom 1. Januar bis 30. Juni 1910,  
 Krankenkasse der Werkstätte in Olten vom 1. Januar bis 30. Juni 1910,  
 Krankenkasse der ständigen Arbeiter der ehemaligen Nordostbahn vom 1. Januar bis 30. Juni 1910,  
 Krankenkasse der Regiearbeiter der ehemaligen Nordostbahn vom 1. Januar bis 30. Juni 1910,  
 Krankenkasse der ständigen Arbeiter der ehemaligen Vereinigten Schweizerbahnen vom 1. Januar bis 30. Juni 1910,  
 Krankenkasse der Arbeiter des Stations-, Magazin-, Depot- und Werkstätdienstes der ehemaligen Gotthardbahn vom 1. Januar bis 30. Juni 1910,  
 Krankenkasse der Arbeiter des Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienstes der ehemaligen Gotthardbahn vom 1. Januar bis 30. Juni 1910,  
 Kranken- und Hilfskasse für die ständigen Arbeiter der S. B. B. vom 1. Juli bis 31. Dezember 1910,  
 Fonds für ausserordentliche Unterstützungen der ehemaligen Centralbahn,  
 Fonds der ehemaligen Gotthardbahn für hervorragende Leistungen im Betriebsdienste ;  
 Inventar der eigenen Wertschriften ;  
 Inventar der Wertschriften des Erneuerungsfonds.

### **Betriebsrechnung.**

In der Rechnung des Jahres 1910 sind die Einnahmen und Ausgaben des Kreises V zum erstenmal für ein ganzes Jahr ent-

halten. Zur richtigen Vergleichung haben wir in die Kolonne „Rechnung 1909“ die Einnahmen und Ausgaben der ehemaligen Gotthardbahn für die Monate Januar bis April 1909 ebenfalls einbezogen.

Der Einnahmüberschuss pro 1910 beträgt . . . . . Fr. 70,473,382. 88

Rechnung 1909	Budget 1910	Rechnung 1910	Gegenüber 1909	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
56,451,663	52,248,360	<b>70,473,383</b>	+14,021,720	+18,225,023

Diese Vermehrungen setzen sich zusammen aus:

	Gegenüber	
	Rechnung 1909 Fr.	Budget 1910 Fr.
Vermehrung der Betriebseinnahmen . . . . .	+ 13,373,156	+ 13,603,020
Verminderung der Betriebsausgaben . . . . .	— 648,564	— 4,622,003
Vermehrung des Betriebsüberschusses . . . . .	+ 14,021,720	+ 18,225,023

Wir werden diese Veränderungen in den einzelnen Abschnitten der Betriebsrechnung begründen. Die Vermehrung der Betriebseinnahmen gegenüber 1909 und dem Budget 1910 betrifft sowohl den Ertrag aus dem Personenverkehr als auch denjenigen aus dem Gepäck-, Tier- und Güterverkehr; ebenso haben die „Verschiedenen Einnahmen“ auf den meisten Kapiteln eine Vermehrung gegenüber dem Vorjahre und dem Budget aufzuweisen.

Eine Verminderung der Betriebsausgaben ist gegenüber der Rechnung 1909 und gegenüber dem Budget eingetreten. Die Minderausgaben gegenüber 1909 betreffen in der Hauptsache die geringeren Einlagen der Verwaltung in die Pensions- und Hilfskassen infolge Wegfalls der Gehaltserhöhungsbetreffnisse aus den gesetzlichen Besoldungserhöhungen auf 1. April, beziehungsweise für Kreis V auf 1. Mai 1909, ferner die Minderausgaben zufolge der Personalreduktion und der sonstigen Sparmassnahmen; diese Minderausgaben haben die Mehrausgaben für die gesetzlichen Besoldungserhöhungen auf 1. April, beziehungsweise 1. Mai 1909, welche pro 1910 während eines ganzen Jahres in Wirksamkeit waren, sowie die weitem Mehrausgaben namentlich für

den Unterhalt und die Erneuerung der Bahnanlagen (zufolge Nachholung bisher verschobener Unterhaltungsarbeiten und zufolge ausserordentlicher Arbeiten wegen Wasserschäden) überstiegen.

In Vergleichung mit dem Budget sind die Minderausgaben in der Hauptsache der Reduktion des Personals, den verminderten Unterhaltungs- und Erneuerungskosten des Rollmaterials und der Bahnanlagen (mit Ausnahme der Herstellungsarbeiten zufolge der Wasserschäden), sowie den geringern Einlagen in die Pensions- und Hilfskassen zuzuschreiben.

Der Betriebskoeffizient S. B. B. betrug mit Einrechnung der Teuerungszulage im Jahre 1909, einschliesslich des Kreises V pro Mai bis Dezember, 70,<sup>32</sup>; im Jahre 1910 ist er auf 65,<sup>48</sup> zurückgegangen (vide weitere Vergleichung der Betriebskoeffizienten auf Seite 226 dieses Berichtes).

### Betriebseinnahmen.

Dieselben erreichen den Betrag von . Fr. 187,604,054.64

und setzen sich aus folgenden Haupterträgen zusammen:

	Rechnung 1909 Fr.	Budget 1910 Fr.	Rechnung 1910 Fr.	Gegenüber 1909 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
I. Ertrag des Personen- transportes . . . . .	69,819,047	71,000,000	75,598,155	+ 5,779,108	+ 4,598,155
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Güter- transportes . . . . .	97,436,067	95,500,000	104,263,597	+ 6,827,590	+ 8,763,597
III. Verschiedene Ein- nahmen . . . . .	6,975,785	7,501,035	7,742,303	+ 766,518	+ 241,268
	<u>174,230,899</u>	<u>174,001,035</u>	<u>187,604,055</u>	<u>+ 13,373,156</u>	<u>+ 13,603,020</u>

#### I. Ertrag des Personentransportes.

Bei der Aufstellung des Voranschlages pro 1910 haben wir mit einer auf dem Durchschnitt der letzten Jahre basierenden voraussichtlichen Verkehrszunahme von 3 % gerechnet; in Wirklichkeit ergab sich aber eine solche von 8,<sup>27</sup> % und damit eine Überschreitung des budgetierten Betrages um Fr. 4,598,155. Bezüglich der nähern Begründung dieser Mehreinnahme verweisen wir auf Abschnitt III, Kommerzielles Departement, Seite 286 ff. dieses Berichtes.

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

Die Periode der geschäftlichen Depression war zur Zeit der Aufstellung unseres Voranschlages noch nicht vorüber. Wir veranschlagten die mutmassliche Verkehrszunahme pro 1910 auf Grund der schätzungsweise ermittelten Einnahmen des Jahres 1909 zu 3 % = Fr. 2,800,000; in Wirklichkeit trat aber eine Verkehrszunahme von 6,39 % ein, was gegenüber dem Budget eine Mehreinnahme von Fr. 8,763,597 ergab. Wir verweisen im übrigen auf die nähern Ausführungen über die Betriebseinnahmen im Abschnitt III, Kommerzielles Departement, auf Seite 286 ff. dieses Berichtes.

### III. Verschiedene Einnahmen.

Die Mehreinnahmen sind in folgenden Abweichungen gegenüber der Rechnung 1909 und dem Budget begründet:

	Rechnung 1909	Budget 1910	Rechnung 1910	Gegenüber 1909	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1. Pacht- und Mietzinse:					
<i>a.</i> Für Gemeinschaftsbahnhöfe und -strecken . . . . .	989,888	998,310	<b>996,754</b>	+ 6,866	— 1,556
<i>b.</i> Für Rollmaterial . . . . .	1,431,606	1,400,000	<b>1,562,577</b>	+ 130,971	+ 162,577
<i>c.</i> Für sonstige Objekte . . . . .	1,840,739	1,904,740	<b>1,977,253</b>	+ 136,514	+ 72,513
	<b>4,262,233</b>	<b>4,303,050</b>	<b>4,536,584</b>	+ 274,351	+ 233,534
2. Ertrag von Hilfsgeschäften . . . . .	2,501,249	2,974,985	<b>2,979,646</b>	+ 478,397	+ 4,661
3. Sonstige Einnahmen . . . . .	212,303	223,000	<b>226,073</b>	+ 13,770	+ 3,073
	<b>6,975,785</b>	<b>7,501,035</b>	<b>7,742,303</b>	+ 766,518	+ 241,268

Bezüglich der Veränderungen in den Kapitalzinsanteilen für Mitbenützung der Gemeinschaftsbahnhöfe und Bahnstrecken verweisen wir auf die Details auf Seiten 44—46 der Jahresrechnung.

Den Mehreinnahmen für Rollmaterialmieten, welche dem vermehrten Verkehr zuzuschreiben sind, stehen im Kapitel V der Betriebsausgaben auch grössere Ausgaben für die Miete von Rollmaterial anderer Bahnen gegenüber; weitere Erläuterungen geben wir zur diesbezüglichen Zusammenstellung auf Seite 218 dieses Berichtes.

Im Ertrag der Hülfseschäfte ist auch die Verzinsung der Bau- und Betriebskapitalien enthalten; nachstehend die Ausscheidung:

	Kapitalzins Fr.	Reingewinn Fr.
Drucksachenverwaltung . . . . .	33,057	80,120
Oberbaumaterialverwaltung . . . . .	433,628	271,733
Materialverwaltungen . . . . .	478,269	225,356
Werkstätten, inkl. Gasanstalten . . . . .	1,200,365	244,906
Privattelegraphendienst . . . . .	—	12,213
	<u>2,145,319</u>	<u>834,328</u>

Der eigentliche Gewinn der Hülfseschäfte beträgt somit Fr. 834,328, d. h. nur zirka 1,7 % der gesamten Jahreslieferungen und Leistungen derselben im Betrage von rund Fr. 48,368,000.

Der Umsatz hat sich gegenüber dem Vorjahre vermehrt, weil die Abgaben und Leistungen der Materialverwaltung und der Werkstätte des Kreises V pro 1910 ein ganzes Jahr umfassen; die Kapitalzins haben ebenfalls eine Vermehrung erfahren, der Hauptanteil fällt auf die neuen Werkstätteanlagen in Zürich und auf eine teilweise Vermehrung der Betriebskapitalien.

### Betriebsausgaben.

Die Betriebsausgaben des Jahres 1910 betragen . . . . . Fr. 117,130,671. 76

Rechnung 1909	Budget 1910	Rechnung 1910	Gegenüber 1909	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
117,779,236	121,752,675	<b>117,130,672</b>	-648,564	-4,622,003

Die Verminderung der gesamten Betriebsausgaben gegenüber dem Vorjahre beträgt 0,55 % und gegenüber dem Budget 3,50 %.

Wie wir bereits hinsichtlich der Vermehrung des Betriebsüberschusses bemerkt haben, ist die Ausgabenverminderung hauptsächlich der Personalreduktion und den Sparmassnahmen, dem teilweise geringern Aufwand für Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten und den verminderten Einlagen in die Pensions- und Hilfskassen zufolge Wegfalls der zu entrichtenden Monatsbeträge für Gehaltserhöhungen zu verdanken. Gegenüber dem Budget haben überdies die Fahrdienstleistungen eine kleine Verminderung aufzuweisen, wogegen sie diejenigen des Jahres 1909 um etwas übersteigen (vide die dahierigen Vergleichen im Abschnitt „Fahrdienst“ auf Seite 215 dieses Berichtes).

Bevor wir zur rubrikenweisen Darstellung der Ausgaben übergehen, geben wir in den folgenden Tabellen eine Vergleichung der hauptsächlichsten Kapitel der Betriebsrechnung.

Kapitel	Rechnung 1909	Budget 1910	Rechnung 1910	Gegenüber 1909	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. Allgemeine Verwaltung . . . . .	3,958,263	4,119,265	<b>3,896,670</b>	— 61,593	— 222,595
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	16,335,449	18,218,435	<b>17,397,841</b>	+ 1,062,392	— 820,594
III. Expeditions- und Zugsdienst . . . . .	38,883,794	40,737,895	<b>39,175,448</b>	+ 291,654	— 1,562,447
IV. Fahrdienst . . . . .	46,851,450	48,496,340	<b>46,829,188</b>	— 22,262	— 1,667,152
V. Verschiedene Ausgaben . . . . .	12,844,218	11,340,500	<b>11,048,667</b>	— 1,795,551	— 291,833
	118,873,174	122,912,435	<b>118,347,814</b>	— 525,360	— 4,564,621
VI. Nicht rubrizierte Ausgaben und Einnahmen (Mehreinnahmen) . . . . .	— 1,093,938	— 1,159,760	— <b>1,217,142</b>	+ 123,204	+ 57,382
	117,779,236	121,752,675	<b>117,130,672</b>	— 648,564	— 4,622,003

Die Personalausgaben für die Bahnaufsicht und für den Betrieb, inbegriffen die Bekleidungskosten und die Nebenbezüge, belaufen sich auf folgende Beträge:

Kapitel	Rechnung 1909	Budget 1910	Rechnung 1910	Gegenüber 1909	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Personal des Bahndienstes . . . . .	6,056,966	6,120,235	<b>5,730,170</b>	— 326,796	— 390,065
Personal des Expeditions- und Zugs- dienstes . . . . .	35,719,912	37,206,085	<b>36,029,586</b>	+ 309,674	— 1,176,499
Personal des Fahrdienstes . . . . .	15,412,180	16,062,470	<b>15,442,492</b>	+ 30,312	— 619,978
	57,189,058	59,388,790	<b>57,202,248</b>	+ 13,190	— 2,186,542

Obschon die gesetzlichen Besoldungserhöhungen auf 1. April, beziehungsweise für Kreis V auf 1. Mai 1909 die Betriebsausgaben pro 1910 für ein ganzes Jahr belasten, beträgt die Mehrausgabe auf diesen Personalkosten netto nur Fr. 13,190; das Mehrbetreffnis für drei, beziehungsweise vier Monate der genannten Erhöhungen ist also in der Hauptsache durch die Minderausgaben infolge der Personalreduktion und zum Teil durch sonstige Mutationen nahezu kompensiert worden. Für das Personal des Bahndienstes wurde dieses Mehrbetreffnis durch die Minderausgaben zufolge der neuen Wärterstreckeneinteilung sogar überschritten.

Die Mehrausgaben gegenüber 1909 für Gehalte und Löhne des gesamten Personals, ausschliesslich der Reiseentschädigungen, Dienstkleider und Nebenbezüge, verteilen sich wie folgt auf das Mehrbetreffnis der gesetzlichen Besoldungserhöhungen vom 1. April 1909, auf die Gehaltsmaxima nach 25 Dienstjahren gemäss dem neuen Besoldungsgesetz und auf Minder- oder Mehrausgaben zufolge der Personalreduktion und der sonstigen Mutationen:

## Veränderungen gegenüber 1909 für:

	Gesetzliche Gehaltserhöhungen, Mehrbetreffnis für drei Monate	Maximalgehälte nach 25 Dienst- jahren	Minder- oder Mehrausgaben zufolge Personal- reduktion und sonstigen Mutationen
	Fr.	Fr.	Fr.
<i>Zentralverwaltung und Kreise I—IV.</i>			
I. Personal der allgemeinen Verwaltung . . .	+ 52,111	+ 24,798	— 70,420
II. „ des Bahndienstes . . . . .	+ 41,209	+ 6,092	— 235,797
III. „ des Expeditions- und Zugsdienstes .	+ 547,696	+ 35,485	— 246,577
IV. „ des Fahrdienstes . . . . .	+ 204,706	+ 9,749	— 179,695
Total Betrieb	+ 845,722	+ 76,124	— 732,489
Personal der Hilfs- und Nebengeschäfte . . .	+ 33,307	+ 13,171	— 321,337
Nicht rubriziertes Personal des Bahndienstes . .	+ 17,197	—	+ 543,960
Total Zentralverwaltung und Kreise I—IV	+ 896,226	+ 89,295	— 509,866

Die Mehrausgabe pro 1910 für die gesetzlichen Gehaltserhöhungen beträgt somit . . Fr. 896,226  
und für Verabfolgung der Maximalgehälte nach 25 Dienstjahren . . . . . „ 89,295

Zusammen Fr. 985,521

Abzüglich: Minderausgaben für Personalreduktion und Mutationen . . . . . „ 509,866

Betrag der reinen Mehrausgaben gegenüber 1909 für Gehälte und Löhne des Personals Fr. 475,655

Die Mehrausgaben für das nicht rubrizierte Personal des Bahndienstes rühren davon her, dass durch die neue Wärterstreckeneinteilung ein Teil der Bahnwärter (Rubrik II. A. 4) dem nicht rubrizierten Personal zugeteilt und weil im Jahre 1910 für ausserordentliche Arbeiten zufolge der Hochwasserschäden eine grössere Zahl Hilfsarbeiter beschäftigt wurde.

Im Kreis V haben die Mehrbetroffnisse für die Gehaltserhöhungen auf 1. Mai 1909 und die Veränderungen infolge der Personalreduktion, von Mutationen, etc. folgende Beträge erreicht, wobei für deren Feststellung die Ausgaben der Gotthardbahn pro Januar bis April 1909 in die Ziffern des Jahres 1909 einbezogen wurden, so dass für die Gehaltserhöhungen der Gotthardbahn auf 1. Januar 1909 für 1910 keine Mehrausgabe zum Ausdruck kommt:

<i>Kreis V</i> *)	Veränderungen gegenüber 1909 für:	
	Gehaltserhöhungen, Mehrbetroffnis für vier Monate	Minderausgaben zufolge Personalreduktion und sonstigen Mutationen
	Fr.	Fr.
I. Personal der allgemeinen Verwaltung . . . . .	+ 2,014	— 26,800
II. Personal des Bahndienstes . . . . .	+ 7,965	— 125,505
III. Personal des Expeditions- und Zugsdienstes . . . . .	+ 39,540	— 173,774
IV. Personal des Fahrdienstes . . . . .	+ 16,557	— 18,870
Total Betrieb	+ 66,076	— 344,949
Personal der Hilfsgeschäfte . . . . .	+ 13,742	— 77,910
Nicht rubriziertes Personal des Bahndienstes . . . . .	+ 9,155	— 47,455
Total Kreis V	+ 88,973	— 470,314

\*) Die Verabfolgung der Maximalgehälter nach 25 Dienstjahren kommt beim Kreis V nicht in Betracht.

Zu den Mehrausgaben der Zentralverwaltung und der Kreise I—IV für gesetzliche Erhöhungen und Maximalgehälter von zusammen . . . . . Fr. 985,521  
 zählen wir diejenigen des Kreises V für Gehaltserhöhungen auf 1. Mai 1909, also das Mehrbetreffnis für vier Monate . . . . . „ 88,973

Total der Mehrausgaben pro 1910 gegenüber 1909 für Besoldungsaufbesserungen . . . . . Fr. 1,074,494

Hiervon ab die Minderausgaben infolge der Personalreduktion etc. gegenüber 1909 (unter Einbezug der Ausgaben der Gotthardbahn pro Januar bis April 1909) (509,866 + 470,314) . . . . . „ 980,180

Nettobetrag der Mehrausgaben für Gehälter und Löhne . . . . . Fr. 94,314

Die Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen und des Rollmaterials weisen folgende Beträge auf:

	Rechnung 1909 Fr.	Budget 1910 Fr.	Rechnung 1910 Fr.	Gegenüber 1909 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen . . . . .	9,766,450	11,513,600	<b>11,118,423</b>	+ 1,351,973	— 395,177
Unterhalt und Erneuerung der Lo- komotiven und Tender . . . .	8,162,890	8,785,700	<b>8,011,037</b>	— 151,853	— 774,663
Unterhalt und Erneuerung der Personenwagen . . . . .	2,972,307	2,937,500	<b>2,957,048</b>	— 15,259	+ 19,548
Unterhalt und Erneuerung der Lastwagen . . . . .	2,363,801	2,762,300	<b>2,625,318</b>	+ 261,517	— 136,982
	<b>23,265,448</b>	<b>25,999,100</b>	<b>24,711,826</b>	<b>+ 1,446,378</b>	<b>— 1,287,274</b>

Die Vermehrung gegenüber 1909 beträgt 6,22 % und die Verminderung gegenüber dem Budget 4,95 %. In der Rechnung pro Januar bis April 1909 der ehemaligen Gotthardbahn für Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen ist eine ausserordentliche Rückerstattung für die durch die schweizerischen Bundesbahnen übernommenen Oberbaumaterialien enthalten, welche die schweizerischen Bundesbahnen auf den Konto „Materialvorräte“ verrechnet haben.

Nachstehende Darstellung zeigt ferner die Verminderung der Ausgaben für die hauptsächlichsten Konsummaterialien des Betriebs:

	Rechnung 1909 Fr.	Budget 1910 Fr.	Rechnung 1910 Fr.	Gegenüber 1909 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Sonstige Ausgaben des Expeditions- und Zugsdienstes . . . . .	3,163,882	3,531,810	<b>3,145,862</b>	— 18,020	— 385,948
Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen . . . . .	17,428,422	17,329,630	<b>17,317,600</b>	— 110,822	— 12,030
	<b>20,592,304</b>	<b>20,861,440</b>	<b>20,463,462</b>	<b>— 128,842</b>	<b>— 397,978</b>

Die Verminderung gegenüber 1909 beträgt 0,63 % und diejenige gegenüber dem Budget 1,90 %.

Die bis zum Jahre 1908 beständig gewachsenen Ausgaben für Bureaubedürfnisse, Drucksachen etc., sowie für Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale und für Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen sind im Jahre 1910 weiter reduziert worden, was aus nachstehender Vergleichung hervorgeht:

	Rechnung 1909	Budget 1910	Rechnung 1910	Gegenüber 1909	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Bureaubedürfnisse, Drucksachen etc. .	1,546,189	1,783,740	<b>1,524,928</b>	— 21,261	— 258,812
Beleuchtung, Heizung und Reinigung .	2,007,196	2,125,090	<b>1,885,763</b>	— 121,433	— 239,327

Die Verminderung gegenüber der Rechnung 1909 beträgt für Bureau- und Druckkosten 1,38 % und für die Kosten der Beleuchtung, Heizung und Reinigung 6,05 %. Die Minderausgaben gegenüber dem Budget 1910, das auf Grund der Rechnung 1908 erstellt wurde, sind dementsprechend erheblicher.

In den folgenden Aufstellungen erläutern wir die Differenzen der einzelnen Rubriken der Kapitel I—VI der Betriebsrechnung, in welchen jeweiligen die Ausgaben der Zentralverwaltung und der fünf Kreise enthalten sind.

### I. Allgemeine Verwaltung.

Die Ausgaben dieses Kapitels betragen Fr. 3,896,670. 16

Rubriken	Rechnung 1909	Budget 1910	Rechnung 1910	Gegenüber 1909	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A 1. Verwaltungsbehörden . . .	290,958	281,680	<b>266,092</b>	— 24,866	— 15,588
2. Sekretariate, Kanzleien, Archive und Registraturen .	581,000	605,970	<b>564,924</b>	— 16,076	— 41,046
3. Ausgabenkontrolle, Hauptbuchhaltung, Hauptkasse und Rechnungsbureaux . . .	565,355	583,145	<b>570,615</b>	+ 5,260	— 12,530
4. Rechtsbureaux und Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen . . .	311,260	338,740	<b>331,709</b>	+ 20,449	— 7,031
5. Tarifbureaux, kommerzielle Agenturen und Frachtreklamationsbureau . . . . .	359,332	386,600	<b>345,039</b>	— 14,293	— 41,561
6. Einnahmenkontrolle . . . .	874,553	895,430	<b>865,427</b>	— 9,126	— 30,003
7. Statistisches Bureau . . . .	70,728	79,990	<b>76,764</b>	+ 6,036	— 3,226
8. Bureaux f. d. Telegraphendienst u. d. elektr. Anlagen	274,794	324,135	<b>297,741</b>	+ 22,947	— 26,394
9. Abwartpersonal . . . . .	108,644	116,275	<b>104,580</b>	— 4,064	— 11,695
B 1. Bureau- und Druckkosten .	332,799	311,600	<b>274,913</b>	— 57,886	— 36,687
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale	88,225	101,400	<b>89,383</b>	+ 1,158	— 12,017
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars . . . . .	19,198	23,200	<b>21,698</b>	+ 2,500	— 1,502
4. Verschiedenes . . . . .	81,417	71,100	<b>87,785</b>	+ 6,368	+ 16,685
	<b>3,958,263</b>	<b>4,119,265</b>	<b>3,896,670</b>	— 61,593	— 222,595

Das Total der allgemeinen Verwaltung erzielt gegenüber 1909 eine Verminderung von 1,56 % und gegenüber dem Budget eine solche von 5,40 %.

A 1—9. Personalausgaben. Durch die Personalreduktion und sonstigen Mutationen und Vakanzen ist gegenüber dem Budget auf allen Rubriken eine Minderausgabe entstanden; gegenüber der Rechnung 1909 sind die Minderausgaben durch die Mehrausgaben für die gesetzlichen Besoldungserhöhungen auf einigen Rubriken überschritten worden.

B 1—4. Verschiedene Ausgaben. Auf den Bureau- und Druckkosten haben wir infolge der Weiterführung der Sparmassnahmen eine Verminderung der Ausgaben gegenüber dem Vorjahre und dem Budget erzielt. Auch die Ausgaben für Beleuchtung etc. der Dienstlokale und für Inventarunterhalt sind unter dem Voranschlag geblieben, wogegen auf der Rubrik „Verschiedenes“ für vermehrte Abrechnungskosten und durch verminderte Rückerstattungen eine Mehrausgabe entstanden ist.

## II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

Im Jahre 1910 betragen die Ausgaben Fr. 17,397,841. 12

Dieser Betrag enthält die reinen Ausgaben für die Aufsicht, den Unterhalt und die Erneuerung der Bahnanlagen; die Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung (Ausgaben für Änderungen und kleinere Abschreibungen anlässlich von Neubauten) sind im Kapitel VI, Ziffer 1, eingestellt. Die Abschreibungen für grössere untergegangene Anlagen werden dem Konto „Zu amortisierende Verwendungen“ belastet.

Rubriken	Rechnung	Budget 1910	Rechnung	Gegenüber	Gegenüber		
	1909		1910	1909	dem Budget		
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.		
A 1. Bureaux der OBERINGENIEURE . . . . .	679,036	737,690	<b>660,019</b>	—	19,017	— 77,671	
2. Bahningenieure und deren Hilfs- personal . . . . .	446,733	463,450	<b>444,599</b>	—	2,134	— 18,851	
3. Bahnmeister und deren Gehülfen	1,127,468	1,236,125	<b>1,176,538</b>	+	49,070	— 59,587	
4. Bahnwärter, Barrierenwärter u. deren Stellvertreter . . . . .	3,803,729	3,682,970	<b>3,449,014</b>	—	354,715	— 233,956	
B 1. Unterbau und Kunstbauten . . . . .	2,074,465	2,345,200	<b>2,746,218</b>	+	671,753	+	401,018
2. Oberbau (einschl. Erneuerung)	5,454,572	6,789,400	<b>6,055,531</b>	+	600,959	—	733,869
3. Hochbau und mechanische Sta- tionseinrichtungen . . . . .	1,296,312	1,444,500	<b>1,290,040</b>	—	6,272	—	154,460
4. Telegraph, Signale und Ver- schiedenes . . . . .	710,565	732,500	<b>748,194</b>	+	37,629	+	15,694
5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis . . . . .	230,536	202,000	<b>278,440</b>	+	47,904	+	76,440
C 1. Bureau- und Druckkosten . . . . .	78,269	101,550	<b>75,133</b>	—	3,136	—	26,417
2. Beleuchtung, Heizung und Reini- gung der Dienstlokale . . . . .	60,003	65,750	<b>62,374</b>	+	2,371	—	3,376
3. Beleuchtung der Bahn . . . . .	65,441	88,500	<b>59,971</b>	—	5,470	—	28,529
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars . . . . .	274,461	296,600	<b>313,546</b>	+	39,085	+	16,946
5. Entschädigung für vorüberge- hende Benützung von Land- stücken und für Kulturschaden	1,601	7,100	<b>3,825</b>	+	2,224	—	3,275
6. Verschiedenes . . . . .	32,258	25,100	<b>34,399</b>	+	2,141	+	9,299
	<b>16,335,449</b>	<b>18,218,435</b>	<b>17,397,841</b>	+	<b>1,062,392</b>	—	<b>820,594</b>

Die Vermehrung der Gesamtausgaben des Bahndienstes gegenüber 1909 beträgt 6,50 % und die Verminderung gegenüber dem Budget 4,50 %.

Unter Abzug der zu lasten des Spezialfonds fallenden Kosten für die Erneuerung des Oberbaues ergibt sich folgende Vergleichung der reinen Aufsichts- und Unterhaltungskosten des Bahndienstes:

	Rechnung 1909	Budget 1910	Rechnung 1910	Gegenüber 1909	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Gesamtausgaben	16,335,449	18,218,435	<b>17,397,841</b>	+1,062,392	— 820,594
ab: Oberbau- erneuerung*	4,209,636	4,401,600	<b>3,872,894</b>	— 336,742	— 528,706
<b>Netto</b>	<b>12,125,813</b>	<b>13,816,835</b>	<b>13,524,947</b>	+1,399,134	— 291,888

\* Ausschliesslich der Erneuerung, die auf den Spezialkonto „Bauausgaben zu lasten des Betriebes“ verrechnet wird.

Die Vermehrung der Nettokosten gegenüber 1909 beträgt 11,54 % und die Verminderung gegenüber dem Budget 2,11 %.

A 1—4. Personalausgaben. Die Minderausgaben sind der Personalreduktion zuzuschreiben. Die erhebliche Minderausgabe auf der Rubrik II A 4, Bahn- und Barrierenwärter, ist eine Folge der Neuordnung des Bahnbewachungsdienstes.

B 1. Unterbau und Kunstbauten. Mit Ausnahme der Schottererneuerung haben die Unterbauarbeiten vermehrte Ausgaben erfordert, weil die im Jahre 1910 wiederholt eingetretenen Hochwasser den Bahnkörper, die Strassen und Brücken, sowie die Ufersicherungen an mehreren Orten erheblich beschädigten.

B 2. Oberbau. Die Arbeiten für den Unterhalt und die Erneuerung des Oberbaues haben nicht den im Budget 1910 vorgesehenen Umfang erreicht; dagegen sind sie gegenüber dem Vorjahre bedeutender gewesen.

B 3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen. Wegen Verschiebung aller nicht dringlichen Arbeiten und teilweiser Unterlassung von Renovationsarbeiten infolge der schlechten Witterung sind die Ausgaben unter denjenigen der Rechnung 1909 und namentlich unter dem Voranschlag für 1910 geblieben.

B 4. Telegraph, Signale und Verschiedenes. Vermehrte Kosten für den Umbau von Barrieren und Unterhalt der

Einfriedigungen haben Mehrausgaben gegenüber dem Vorjahre und dem Budget erfordert.

C 1—6. Sonstige Ausgaben. Die Bureau- und Druckkosten, sowie die Ausgaben für Beleuchtung, Heizung etc. sind noch etwas reduziert worden, wogegen die Ausgaben für Unterhalt und Ersatz des Inventars etwelche Vermehrung erfahren haben.

### III. Expeditions- und Zugsdienst.

Die Ausgaben pro 1910 dieses Kapitels  
betragen . . . . . Fr. 39,175,447. 33

Sie verteilen sich auf die einzelnen Rubriken wie folgt:

Rubriken	Rechnung	Budget	Rechnung	Gegenüber	Gegenüber
	1909	1910	1910	1909	dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A 1. Betriebsinspektionen, Kursinspektionen . . . . .	1,024,271	1,061,220	<b>1,029,416</b>	+ 5,145	— 31,804
2. Bahnhof- und Stationsvorstände und das ihnen unterstellte Personal . . . . .	25,563,163	26,570,575	<b>25,846,980</b>	+ 283,817	— 723,595
3. Zugdienstpersonal . . . . .	9,132,478	9,574,290	<b>9,153,190</b>	+ 20,712	— 421,100
B 1. Bureau- und Druckkosten . . . . .	1,088,594	1,313,770	<b>1,130,015</b>	+ 41,421	— 183,755
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale und Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen . . . . .	1,657,094	1,751,240	<b>1,542,305</b>	— 114,789	— 208,935
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars . . . . .	251,301	278,600	<b>272,807</b>	+ 21,506	— 5,793
4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen und Telegraphenapparate . . . . .	33,018	40,200	<b>32,468</b>	— 550	— 7,732
5. Camionnage und Plombage . . . . .	46,714	51,900	<b>45,094</b>	— 1,620	— 6,806
6. Verschiedenes . . . . .	87,161	96,100	<b>123,173</b>	+ 36,012	+ 27,073
	<b>38,883,794</b>	<b>40,737,895</b>	<b>39,175,448</b>	+ 291,654	— 1,562,447

Die Vermehrung gegenüber 1909 beträgt 0,75 % und die Verminderung gegenüber dem Budget 3,84 %.

Auf diesem Kapitel kommen namentlich die vermehrten Ausgaben für die pro 1910 für das ganze Jahr in Wirksamkeit gewesenen Gehaltserhöhungen in Betracht, wogegen anderseits die Minderausgaben infolge der Personalreduktion einen erheblichen Betrag ausmachen.

A 1—3. Personalausgaben. Gegenüber dem Budget haben die Ausgaben zufolge der Personalverminderung einen ansehnlichen Minderbetrag ergeben; die Mehrausgaben gegenüber 1909 für Gehaltserhöhungen sind dadurch bedeutend reduziert worden.

B 1—6. Sonstige Ausgaben. Die Fortführung der Sparmassnahmen hat gegenüber dem Budget namentlich auf den Bureau- und Druckkosten, sowie auf den Ausgaben für Beleuchtung etc. Minderausgaben zur Folge gehabt; die Ausgaben dieser letzteren Rubrik sind auch gegenüber 1909 reduziert worden.

#### IV. Fahrdienst.

Die Ausgaben des Jahres 1910 belaufen  
sich auf . . . . . Fr. 46,829,187. 96

Nachstehend die Verteilung auf die Rubriken:

Rubriken	Rechnung	Budget	Rechnung	Gegenüber	Gegenüber
	1909	1910	1910	1909	dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A 1. Zentralbureaux des Fahrdienstes	570,218	625,150	<b>570,721</b>	+ 503	— 54,429
2. Maschinenpersonal und Wagen- visiteure . . . . .	11,838,688	12,196,160	<b>11,870,485</b>	+ 31,797	— 325,675
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials .	3,003,274	3,241,160	<b>3,001,286</b>	— 1,988	— 239,874
B 1. Brennmaterial . . . . .	16,267,838	16,072,000	<b>16,267,751</b>	— 87	+ 195,751
2. Schmiermaterial . . . . .	446,549	465,000	<b>370,139</b>	— 76,410	— 94,861
3. Beleuchtungsmaterial . . . .	204,551	235,980	<b>183,841</b>	— 20,710	— 52,139
4. Reinigungs- und Desinfektions- material, Wasser, Streusand und Verschiedenes . . . . .	509,484	556,650	<b>495,869</b>	— 13,615	— 60,781
C 1 <sup>a</sup> . Unterhalt der Lokomotiven und Tender . . . . .	6,832,497	7,064,000	<b>6,481,998</b>	— 350,499	— 582,002
Übertrag	39,673,099	40,456,100	<b>39,242,090</b>	— 431,009	— 1,214,010

Rubriken	Rechnung	Budget	Rechnung	Gegenüber	Gegenüber
	1909	1910	1910	1909	dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Übertrag	39,673,099	40,456,100	<b>39,242,090</b>	— 431,009	— 1,214,010
1 <sup>b</sup> . Erneuerung der Lokomotiven und Tender . . . . .	1,330,393	1,721,700	<b>1,529,039</b>	+ 198,646	— 192,661
2 <sup>a</sup> . Unterhalt der Personenwagen	2,537,614	2,542,000	<b>2,552,000</b>	+ 14,386	+ 10,000
2 <sup>b</sup> . Erneuerung der Personenwagen	434,693	395,500	<b>405,048</b>	— 29,645	+ 9,548
3 <sup>a</sup> . Unterhalt der Lastwagen . .	2,116,820	2,411,000	<b>2,124,116</b>	+ 7,296	— 286,884
3 <sup>b</sup> . Erneuerung der Lastwagen . .	246,981	351,300	<b>501,202</b>	+ 254,221	+ 149,902
4 <sup>a</sup> . Unterhalt der Motorwagen . .	3,518	3,000	<b>663</b>	— 2,855	— 2,337
D 1. Bureau- und Druckkosten . .	46,527	56,820	<b>44,867</b>	— 1,660	— 11,953
2. Beleuchtung, Heizung und Rei- nigung der Dienstlokale . . . .	201,874	206,700	<b>191,701</b>	— 10,173	— 14,999
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars . . . . .	243,436	330,400	<b>215,644</b>	— 27,792	— 114,756
4. Verschiedenes . . . . .	16,495	21,820	<b>22,818</b>	+ 6,323	+ 998
	<b>46,851,450</b>	<b>48,496,340</b>	<b>46,829,188</b>	— 22,262	— 1,667,152

Gegenüber 1909 beträgt die Verminderung 0,05 % und gegenüber dem Budget 3,44 %.

In diesem Kapitel sind die Abschreibungen für das ausrangierte Rollmaterial inbegriffen, welche aus dem Erneuerungsfonds gedeckt werden und deshalb in den Einnahmen der Gewinn- und Verlustrechnung figurieren; nach Abzug dieser Abschreibungen erhält man folgende Vergleichung der Nettoausgaben des Fahrdienstes, d. h. der Ausgaben für Personal, Materialkonsum, Unterhalt des Betriebsmaterials und Verschiedenes:

	Rechnung 1909 Fr.	Budget 1910 Fr.	Rechnung 1910 Fr.	Gegenüber 1909 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Totalausgaben	46,851,450	48,496,340	<b>46,829,188</b>	— 22,262	—1,667,152
Ab: Abschreibungen für ausrangiertes Rollmaterial	*2,012,067	2,468,500	<b>2,435,289</b>	+ 423,222	— 33,211
<b>Netto</b>	<b>44,839,383</b>	<b>46,027,840</b>	<b>44,393,899</b>	— 445,484	—1,633,941

\* Einschliesslich Gotthardbahn Januar bis April.

Die Verminderung der Nettoausgaben gegenüber 1909 beträgt alsdann 0,09 % und diejenige gegenüber dem Budget 3,55 %.

Diese Verminderung setzt sich zusammen aus Minderausgaben für das Personal, für Konsummaterial (mit Ausschluss des Brennmaterials) und für Unterhalt der Lokomotiven, der Lastwagen und des Inventars.

Die geleisteten Lokomotivkilometer, inklusive Rangierdienst, weisen folgende Veränderungen auf:

Rechnung 1909	Budget 1910	Rechnung 1910	Gegenüber 1909	Gegenüber dem Budget
Lok. km	Lok. km	Lok. km	Lok. km	Lok. km
* 43,686,134	44,000,000	<b>43,823,909</b>	+ 137,775	— 176,091

\* Einschliesslich Gotthardbahn Januar bis April.

Die Vermehrung gegenüber 1909 beträgt 0,32 % und die Verminderung gegenüber dem Budget 0,40 %.

A 1—3. Personalausgaben. Die Verminderung des Personals hat auch beim Fahrdienst einen Rückgang der Ausgaben in Vergleichung mit dem Budget hervorgebracht, jedoch die Mehrausgaben für Gehaltserhöhungen gegenüber dem Vorjahre nicht vollständig kompensiert.

B 1—4. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen. Trotz der um etwas geringeren Fahrdienstleistungen haben die Ausgaben für Brennmaterial den Voranschlag um rund

Fr. 195,000 überschritten, weil der kilometrische Durchschnittspreis etwas zu niedrig angenommen war. Für die übrigen Konsummaterialien sind jedoch die Ausgaben gegenüber dem Vorjahre und dem Budget zufolge der Sparmassnahmen und des kleineren kilometrischen Durchschnittspreises für Schmieröl zurückgegangen.

C 1 a bis 4 a. Unterhalt des Rollmaterials. Die bezüglichen Ausgaben betragen:

Rechnung 1909 Fr.	Budget 1910 Fr.	Rechnung 1910 Fr.	Gegenüber 1909 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
11,490,449	12,020,000	11,158,777	— 331,672	— 861,223

Die Verminderung gegenüber dem Vorjahre beträgt 2,39 % und gegenüber dem Budget 7,16 %. Die bis zum Jahre 1908 stattgefundene Vermehrung dieser Unterhaltungskosten als Folge der erhöhten Löhne, der reduzierten Arbeitszeit der Werkstättearbeiter, des grossen Bestandes derselben und der allgemeinen Verteuerung der Materialien hat einer Ausgabenverminderung Platz gemacht; die Verminderung gegenüber dem Budget wurde zum Teil durch die geringeren Fahrdienstleistungen verursacht.

C 1 b bis 3 b. Erneuerung des Rollmaterials (vergleiche Ausrangierung zu lasten des Erneuerungsfonds, Seite 229). Es ist folgendes Fahrmaterial ausrangiert, beziehungsweise zur Ausrangierung vorgesehen worden:

	Rechnung 1909 Anzahl	Budget 1910 Anzahl	Rechnung 1910 Anzahl
Lokomotiven . . . . .	22	29	25
Lokomotivkessel . . . . *	10	8	9
Personenwagen . . . . .	43	36	43
Lastwagen . . . . .	* 65	91	124

\* Einschliesslich Gotthardbahn Januar bis April, zwei Kessel und ein Lastwagen.

D 1—4. Sonstige Ausgaben. Durch vermehrte Sparsamkeit ist auch auf diesen verschiedenen Kosten des Fahrdienstes eine Minderausgabe erzielt worden.

#### V. Verschiedene Ausgaben.

Dieselben betragen im Jahre 1910 . Fr. 11,048,667.14

Sie verteilen sich wie folgt auf die Rubriken:

Rubriken	Rechnung	Budget	Rechnung	Gegenüber	Gegenüber
	1909	1910	1910	1909	dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A 1. Pachtzinse für Gemeinschafts- bahnhöfe und -strecken . . .	708,992	726,850	<b>730,239</b>	+ 21,247	+ 3,389
2. Rollmaterialmieten . . . . .	3,761,372	3,750,000	<b>3,825,839</b>	+ 64,467	+ 75,839
3. Verschiedene Mieten . . . . .	47,592	54,350	<b>34,890</b>	— 12,702	— 19,460
C 1. Gerichts- und Prozesskosten . .	30,153	38,600	<b>24,542</b>	— 5,611	— 14,058
2. Feuerversicherung . . . . .	188,662	198,200	<b>188,469</b>	— 193	— 9,731
3. Unfallversicherungen und Ent- schädigungen . . . . .	1,189,271	1,100,000	<b>1,091,887</b>	— 97,384	— 8,113
4. Transportversicherungen und Entschädigungen . . . . .	260,265	296,000	<b>231,467</b>	— 28,798	— 64,533
5. Kosten der Transporte infolge von Bahnunterbrechungen . . . .	2,229	1,200	<b>4,671</b>	+ 2,442	+ 3,471
6. Steuern und Abgaben . . . . .	154,919	140,000	<b>147,423</b>	— 7,496	+ 7,423
7. Beiträge an die Hilfskassen, Pensionen, Unterstützungen und Gratifikationen . . . . .	5,945,093	4,511,300	<b>4,255,398</b>	—1,689,695	— 255,902
8. Verschiedenes . . . . .	555,670	524,000	<b>513,842</b>	— 41,828	— 10,158
	<b>12,844,218</b>	<b>11,340,500</b>	<b>11,048,667</b>	<b>—1,795,551</b>	<b>— 291,833</b>

Die Verminderung gegenüber 1909 beträgt 13,98 % und diejenige gegenüber dem Budget 2,57 %.

A 1. Pachtzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und Bahnstrecken. Die Veränderungen sind nicht bedeutend; wir verweisen auf die Details auf Seiten 44—46 der Jahresrechnung.

A 2. Rollmaterialmieten. Nachstehende Vergleichung zeigt die Veränderung der Ausgaben, der Einnahmen (vide Abschnitt der „Verschiedenen Einnahmen“) und der Nettoausgaben:

Rollmaterialmieten	Rechnung	Budget	Rechnung	Gegenüber	Gegenüber
	1909	1910	1910	1909	dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Ausgaben . . . .	3,761,372	3,750,000	<b>3,825,839</b>	+ 64,467	+ 75,839
Einnahmen . . . .	1,431,606	1,400,000	<b>1,562,577</b>	+ 130,971	+ 162,577
Nettoausgaben	2,329,766	2,350,000	<b>2,263,262</b>	— 66,504	— 86,738

Die Vermehrung der Ausgaben und der Einnahmen ist der Verkehrsvermehrung zuzuschreiben. Die erhöhten Ausgaben sind zum Teil auch begründet durch die Kündigung der Wagenbestellungsverträge für Kohlentransporte durch die preussischen Staatsbahnen; der vermehrte Bestand der S. B. B.-Wagen erhöht dagegen die Einnahmen für die Laufmieten. Überdies enthalten die Einnahmen pro 1910 einige Nachverrechnungen mit den italienischen Bahnen. Die Nettoausgaben haben sich gegenüber dem Vorjahr und dem Budget vermindert.

A 3. Verschiedene Mietzinse. Minderausgaben infolge Aufhebung der Mietverträge für verschiedene Bureaux der Kreisverwaltung in Luzern.

C 3. Unfallentschädigungen. Die Ausgaben haben sich gegenüber 1909 vermindert und entsprechen ungefähr dem etwas reduzierten Budget.

C 4. Transportentschädigungen. Die verminderten Entschädigungen betreffen namentlich die Reklamationen aus dem internationalen Verkehr.

C 7. Beiträge an die Hilfskassen, Pensionen, Unterstützungen etc. Gegenüber der Rechnung des Vor-

jahres ist die Einzahlung der 5, beziehungsweise für die Hilfskasse der Gotthardbahn der 6 Monatsbeträge der Gehaltserhöhungen auf 1. April, beziehungsweise 1. Mai 1909 weggefallen, weshalb im Jahre 1910 eine bedeutende Minderausgabe zu verzeichnen ist. Ebenso ist der Betrag des Budgets nicht erreicht worden, weil sich hier die Personalreduktion ebenfalls in einer Minderausgabe geltend macht. Im ferneren haben die Statuten der neuen Kranken- und Hilfskasse für die ständigen Arbeiter der schweizerischen Bundesbahnen erst auf 1. Juli, anstatt wie vorgesehen auf 1. Januar 1910 in Kraft treten können.

C 8. Verschiedenes. Die Rechnung 1909 enthielt als ausserordentliche Ausgabe einen Beitrag an die Maschinenfabrik Oerlikon an die durch die kilometrische Entschädigung nicht gedeckten Mehrkosten des elektrischen Betriebes der Strecke Seebach-Wettingen; im Jahre 1910 ist der Anteil der schweizerischen Bundesbahnen an den Kosten der 8. Session des internationalen Eisenbahnkongresses verrechnet. Gegenüber dem Budget 1910 sind Minderausgaben zu verzeichnen für die Kosten der Studienkommission des elektrischen Bahnbetriebes und für diejenigen der 8. Session des internationalen Eisenbahnkongresses, während eine ausserordentliche Entschädigung für Brandschaden infolge Funkenwurf der Lokomotiven im Kreis I und die Deckung eines Verlustes infolge Entwendung einer Geldsendung in Winterthur Mehrausgaben erfordert haben. Die Kosten des Publizitätsdienstes sind in den Jahren 1909 und 1910 ungefähr gleich hoch gewesen; sie sind auch dem Voranschlag entsprechend.

#### VI. Nicht rubrizierte Ausgaben und Einnahmen.

Dieses Kapitel schliesst mit einem Überschuss der Einnahmen am Nettobetrage von . . . . . Fr. 1,217,141. 95

Es umfasst folgende Positionen:

	Rechnung 1909 Fr.	Budget 1910 Fr.	Rechnung 1910 Fr.	Gegenüber 1909 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
<i>Ausgaben.</i>					
1. Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung . . . . .	1,296,798	1,532,400	<b>1,481,831</b>	+ 185,033	— 50,569
<i>Einnahmen.</i>					
2. Vergütung des Baukontos für Verwaltungs- und Bauleitungskosten	141,794	250,000	<b>141,428</b>	— 366	— 108,572
3 Betriebskostenanteile für Gemeinschaftsbahnhöfe u. -strecken (Mehreinnahmen) . . . . .	1,142,455	1,274,730	<b>1,355,618</b>	+ 213,163	+ 80,888
4. Entschädigungen für den Betrieb anderer Bahnen und für Zug- und Fahrdienstleistungen . . . .	1,106,487	1,167,430	<b>1,201,927</b>	+ 95,440	+ 34,497
<i>Überschuss der Einnahmen</i> . . . .	1,093,938	1,159,760	<b>1,217,142</b>	+ 123,204	+ 57,382

1. **Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung.** Auf diesen Spezialkonto werden die Ausgaben für Änderungen an den bestehenden Bahnanlagen und für kleinere Abschreibungen untergegangener Objekte verrechnet; die Höhe dieser Ausgaben ist veränderlich und richtet sich nach dem Fortschritt der Bauarbeiten. Die Budgetierung findet jeweilen auf Grund des Baubudgets statt.

Die Ausgaben dieses Kontos werden nicht direkt mit dem Kapitel II «*Unterhalt und Aufsicht der Bahn*» vereinigt, sondern getrennt in die Betriebsrechnung eingestellt, damit das genannte Kapitel die reinen Kosten für Aufsicht, Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen aufweist.

2. **Vergütung des Baukontos für Verwaltungs- und Bauleitungskosten.** Diese Vergütungen an die Betriebsrechnung werden nur auf den grössern Bauobjekten erhoben und bilden eine Entschädigung für die durch das Personal der allgemeinen Verwaltung und des Bahndienstes besorgte administrative und technische Bauleitung; die effektiven Kosten der technischen Baubureaux kommen von dieser Belastung des Baukontos in Abzug. Wie im Jahre 1909 hat der Kreis I auch pro 1910 auf diesem Konto einen Überschuss der Ausgaben zu verzeichnen, weil die effektiven Kosten seines Zentral-Baubureaus und weitere Bauleitungskosten für verschiedene Bahnhof- und Stationsumbauten den prozentualen Zuschlag auf den reinen Bauausgaben übersteigen.

3. **Betriebskostenanteile für Gemeinschaftsbahnhöfe und -Bahnstrecken (Mehreinnahmen).** Diese Rubrik enthält die Einnahmen aus den Anteilen anderer Bahnen an den Betriebs- und Unterhaltungskosten der von ihnen mitbenützten Bahnhöfe und Bahnstrecken der S. B. B., sowie die Anteile der letzteren für die Mitbenützung der Gemeinschaftsobjekte anderer Verwaltungen. Die Einnahmen übersteigen die Ausgaben; für das Detail nach den einzelnen Bahnhöfen verweisen wir auf Seiten 44—46 der Jahresrechnung.

4. **Entschädigungen für den Betrieb anderer Bahnen und für Zugs- und Fahrdienstleistungen.** Hier werden die Rückvergütungen der Eigentümer der durch die S. B. B. betriebenen Nebenbahnen und Bahnstrecken, sowie die Entschädigungen für gegenseitige Zugs- und Fahrdienstleistungen zwischen der S. B. B. und andern Bahnen verrechnet. Das Detail nach den einzelnen Linien und Bahnstrecken ist auf Seiten 47 und 48 der Jahresrechnung enthalten.

### Rechnungsabschluss.

Der Einnahmenüberschuss der Betriebsrechnung beträgt . . . . . Fr. 70,473,382. 88

Eine Vergleichung desselben mit den Ziffern des Vorjahres und des Budgets ergibt folgende Differenzen:

	Rechnung 1909 Fr.	Budget 1910 Fr.	Rechnung 1910 Fr.	Gegenüber 1909 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Total der Betriebseinnahmen . . . . .	174,230,899	174,001,035	<b>187,604,055</b>	+ 13,373,156	+ 13,603,020
Total der Betriebsausgaben . . . . .	117,779,286	121,752,675	<b>117,130,672</b>	- 648,564	- 4,622,008
Einnahmenüberschuss	56,451,668	52,248,360	<b>70,473,383</b>	+ 14,021,720	+ 18,225,028

In diesen Resultaten sind die Einnahmen und Ausgaben der Gotthardbahn pro Januar—April 1909, wie bereits erwähnt, inbegriffen.

Die Ursachen der vermehrten Betriebseinnahmen und der verminderten Betriebsausgaben, aus welchen diese erfreulichen Mehrbeträge des Einnahmenüberschusses gegenüber dem Vorjahr und dem Budget hervorgegangen sind, haben wir im vorstehenden Bericht näher erläutert. Die im zweiten Halbjahr 1909 eingetretene Verkehrsvermehrung hat während des Jahres 1910 eine steigende Entwicklung angenommen; trotz der gegenüber dem Vorjahr hierdurch erhöhten Fahrdienstleistungen sind die Betriebsausgaben unter dem Voranschlag geblieben.

### Rechnung über den Erneuerungsfonds.

Fr.

Der Saldo dieser Rechnung betrug auf 31. Dezember 1909 . . . . . \*) 63,420,057. 80

Die Einlagen für das Jahr 1910 betragen:

	Fr.	Fr.	Fr.
<i>a.</i> für Oberbau:			
Kreise I—IV . . . . .	3,447,670. 55		
Kreis V . . . . .	510,830. 45		
	3,958,501. —		
<i>b.</i> für Rollmaterial:			
Kreise I—IV . . . . .	3,805,952. 65		
Kreis V . . . . .	593,700. —		
	4,399,652. 65		
<i>c.</i> für Mobiliar und Gerätschaften:			
Zentralverwaltung und Kreise I—IV	429,698. 65		
Kreis V . . . . .	86,290. 85		
	515,989. 50		
		8,874,143. 15	

Die Entnahmen pro 1910 betragen:

<i>a.</i> für Oberbau:			
Kreise I—IV . . . . .	3,517,656. 95		
Kreis V . . . . .	609,450. 05		
	4,127,107. —		
Übertrag	4,127,107. —	8,874,143. 15	63,420,057. 80

\*) Ausschliesslich des noch nicht übernommenen Erneuerungsfonds der Gotthardbahn.

	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
	Übertrag	4,127,107. —	8,874,143. 15	63,420,057. 80
b. für Rollmaterial:				
Kreise I—IV . . . . .	2,115,275. 90			
Kreis V . . . . .	320,012. 90			
	<u>                    </u>	2,435,288. 80		
c. für Mobiliar und Gerätschaften:				
Zentralverwaltung und Kreise I—IV	193,765. 73			
Kreis V . . . . .	16,786. —			
	<u>                    </u>	210,551. 73		
		<u>                    </u>	6,772,947. 53	
	Überschuss der Einlagen		<u>                    </u>	2,101,195. 62
		Bestand auf Ende 1910.		<u>                    </u>
				*) 65,521,253. 42

\*) Ausschliesslich des noch nicht übernommenen Erneuerungsfonds der Gotthardbahn.

Die Einlagen und Entnahmen sind für die Kreise I—IV auf Grund des Reglements S. B. B. Nr. 34 für den Erneuerungsfonds der schweizerischen Bundesbahnen, vom 28. September 1906, und für den Kreis V nach den Ansätzen des Regulativs Nr. 74 der Gotthardbahn betreffend den Erneuerungsfonds dieser Gesellschaft, vom 14. Juni 1907, berechnet worden.

Die Entnahmen für die Oberbauerneuerung sind um zirka Fr. 168,600 grösser als die Einlagen, während für das Rollmaterial und für das Mobiliar die Entnahmen durch die Einlagen um zirka Fr. 2,269,800 überschritten werden, so dass ein Nettoüberschuss der Einlagen von rund Fr. 2,101,200 entsteht.

### **Rechnung über den Fonds zur Deckung von Pensionen der ehemaligen J. S.**

Der Saldo dieses Spezialfonds betrug auf

31. Dezember 1909 . . . . .	Fr. 483,589. 45
hierzu: Zins à $3\frac{1}{2}\%$ für das Jahr 1910 . . . . .	„ 15,666. 20
	<hr/>
	Fr. 499,255. 65
Bezahlte Pensionen im Jahre 1910 . . . . .	„ 65,093. 20
	<hr/>
Bestand auf Ende 1910	Fr. 434,162. 45
	<hr/>

### **Rechnung über den Versicherungsfonds gegen Feuerschaden.**

Dieser Fonds setzt sich zusammen aus:

1. den jährlichen Einlagen für 1908, 1909, 1910	Fr. 300,000. —
2. den ersten und zweiten Einlagen für den auf Kreis V (Gotthardbahn) entfallenden Anteil pro 1909, 1910 . . . . .	„ 33,300. —
	<hr/>
Bestand auf Ende 1910	Fr. 333,300. —
	<hr/>

### **Rechnung der Nebengeschäfte.**

**Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee.**

Der Reinertrag des Jahres 1910 beträgt Fr. 219,825. 69

	Rechnung 1909	Budget 1910	Rechnung 1910	Gegenüber 1909	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Einnahmen . . .	830,625	770,000	<b>885,675</b>	+55,050	+115,675
Ausgaben . . .	666,644	670,270	<b>665,849</b>	— 795	— 4,421
Reinertrag . . .	163,981	99,730	<b>219,826</b>	+55,845	+120,096

Die Mehreinnahmen gegenüber 1909 betreffen den Güterverkehr; gegenüber dem Budget weist auch der Personenverkehr eine Verbesserung auf. Die Ausgaben sind in ihrer Gesamtheit ungefähr gleich geblieben.

## Gewinn- und Verlustrechnung.

### Einnahmen.

1. *Überschuss der Betriebseinnahmen.* Derselbe beträgt für das Jahr 1910 . . . . . Fr. 70,473,382. 88

Rechnung 1909	Budget 1910	Rechnung 1910	Gegenüber 1909	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
56,451,663	52,248,360	<b>70,473,383</b>	+14,021,720	+18,225,023

Die Vermehrung gegenüber 1909 beträgt 24,84 % und gegenüber dem Budget 34,88 %.

Diese Vermehrungen ergeben sich aus den Veränderungen der Betriebseinnahmen und -ausgaben, die im gegenwärtigen Bericht begründet worden sind.

Der Betriebskoeffizient hat betragen:

Für 1902 (SBB und JS)	61,11
„ 1903	65,58
„ 1904	67,68
„ 1905	66,42
„ 1906	65,80
„ 1907	67,48
„ 1908	71,03
„ 1909 inkl. Kreis V Mai bis Dezember	67,39
„ 1910 beträgt er	62,44
mit Inbegriff der Teuerungszulagen:	
Für 1906	67,49
„ 1907	69,22
„ 1908	72,82
„ 1909	70,32
„ 1910	65,48

Die Verminderung von 1909 auf 1910 ist der Vermehrung der Betriebseinnahmen und der gleichzeitigen Verminderung der Betriebsausgaben zu verdanken; die Begründung ist im Bericht zur Betriebsrechnung enthalten.

2. *Ertrag verfügbarer Kapitalien.* Diese haben pro 1910 abgeworfen . . . . . Fr. 4,741,641. 55

Rechnung 1909 Fr.	Budget 1910 Fr.	Rechnung 1910 Fr.	Gegenüber 1909 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
3,111,503	2,685,000	<b>4,741,641</b>	+1,630,138	+2,056,641

Es ergibt sich eine Vermehrung von 52,35 % gegenüber 1909 und 76,60 % gegenüber dem Budget.

	Ertrag 1909 Fr.	Ertrag 1910 Fr.	Differenz 1910 Fr.
Verzinsung der Titel des Wert- schriftenportefeuilles, inbegrif- fen das Portefeuille des Er- neuerungsfonds . . . . .	2,447,995	2,558,970	+ 110,975
Gewinne von Titelverkäufen und Mehrwert von Titeln . .	87,062	2,556	— 84,506
Kursgewinne, verschiedene Dis- konti und verjährte Coupons .	67,342	64,172	— 3,170
Aktivzinse aus Kontokorrenten	474,087	2,069,130	+ 1,595,043
Ertrag des Wechselportefeuilles	13,849	44,658	+ 30,809
Verschiedene Zinse . . . . .	21,168	2,155	— 19,013
<b>Total</b>	<b>3,111,503</b>	<b>4,741,641</b>	<b>+ 1,630,138</b>

3. *Zins für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien.*  
Diese Zinsen erreichten für 1910 . . . . . Fr. 729,218. 75

Rechnung 1909 Fr.	Budget 1910 Fr.	Rechnung 1910 Fr.	Gegenüber 1909 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
789,389	300,000	<b>729,218</b>	— 60,171	+ 429,218

Gegenüber 1909 beträgt die Verminderung 7,62 % und gegen-  
über dem Budget die Vermehrung 143,07 %. Diese rührt zum  
grössten Teil von der verspäteten Betriebseröffnung der Ricken-  
bahn her.

4. *Ertrag von Nebengeschäften.* Der Dampfschiffbetrieb auf  
dem Bodensee, als einziges Nebengeschäft der Bundesbahnen,  
ergab im Jahre 1910 einen Ertrag von . . . Fr. 219,825. 69

Die Darstellung dieser Spezialrechnung befindet sich auf Seite 225 und 226 hiervor.

5. *Zuschüsse aus den Spezialfonds.* Sie setzen sich zusammen aus den Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds und denjenigen aus dem Deckungsfonds für übernommene Pensionen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn.

a. Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds. Im Berichtsjahre erreichten sie den Betrag von . Fr. 6,772,947.53

Nachstehend geben wir die Zusammensetzung dieses Betrages:

	Rechnung 1909* Fr.	Budget 1910 Fr.	Rechnung 1910 Fr.	Gegenüber 1909 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Erneuerung des Oberbaues.					
Kreis I . . . . .	949,952	873,000	<b>862,404</b>	— 87,548	— 10,596
„ II . . . . .	871,268	891,000	<b>857,940</b>	— 13,328	— 33,060
„ III . . . . .	1,300,506	1,389,000	<b>1,253,051</b>	— 47,455	— 135,949
„ IV . . . . .	536,031	506,600	<b>544,262</b>	+ 8,231	+ 37,662
„ V . . . . .	692,080	842,000	<b>609,450</b>	— 82,630	— 232,550
	<b>4,349,837</b>	<b>4,501,600</b>	<b>4,127,107</b>	— 222,730	— 374,493

Erneuerung des Rollmaterials.

<i>Kreise I—V.</i>					
Lokomotiven . . . . .	1,185,902	1,594,000	<b>1,402,699</b>	+ 216,797	— 191,301
Kessel . . . . .	144,491	127,700	<b>126,340</b>	— 18,151	— 1,360
Personenwagen . . . . .	434,693	395,500	<b>405,048</b>	— 29,645	+ 9,548
Lastwagen . . . . .	246,981	351,300	<b>501,202</b>	+ 254,221	+ 149,902
	<b>2,012,067</b>	<b>2,468,500</b>	<b>2,435,289</b>	+ 423,222	— 33,211

Ersatz des Mobiliars.

Zentralverwaltung und Kreise I—V	189,212	221,900	<b>210,552</b>	+ 21,340	— 11,348
	<b>6,551,116</b>	<b>7,192,000</b>	<b>6,772,948</b>	+ 221,832	— 419,052

\* Einschliesslich Gotthardbahn Januar bis April.

b. Entnahmen aus dem Fonds zur Deckung der übernommenen Pensionen der J. S.

Sie betragen für 1910 . . . . . Fr. 65,093. 20

Rechnung 1909	Budget 1910	Rechnung 1910	Gegenüber 1909	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
77,566	70,000	65,093	— 12,473	— 4,907

6. *Betriebssubventionen* . . . . . Fr. 66,000. —

Dieser Betrag beruht auf dem zwischen der Schweiz und Italien abgeschlossenen Vertrag vom 25. November 1895, wonach die italienische Regierung an den Betrieb des Simplon eine jährliche Subvention von Fr. 66,000 während der ganzen Dauer der Konzession zu entrichten hat.

7. *Einnahmen aus sonstigen Quellen.* Sie erreichten für 1910 . . . . . Fr. 10,225. 65

Rechnung 1909	Budget 1910	Rechnung 1910	Gegenüber 1909	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
293,687	20,000	10,225	— 283,462	— 9,775

Diese Einnahmen setzen sich zusammen wie folgt:

Sensetalbahn, 1. Rate an die Entschädigung von Fr. 8,000 für die Mitbenützung der Station Flamatt in den Jahren 1904—1909 . . . . . Fr. 1,000. —

Mehrerlös aus verkauften entbehrlichen Liegenschaften . . . . . „ 9,225. 65

Total Fr. 10,225. 65

#### Ausgaben.

1. *Passivsaldo des vorhergehenden Jahres* Fr. 9,484,373. 80

2. *Entschädigung an die Eigentümer von gepachteten Linien.* Vertraglicher Pachtzins der Linie Vevey-Chexbres . . . . . Fr. 30,000

3. *Kontokorrentzinsen, Provisionen etc.*  
Wir haben an solchen pro 1910 bezahlt . . . Fr. 3,640,473. 16

Rechnung 1909	Budget 1910	Rechnung 1910	Gegenüber 1909	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
3,629,134	3,760,000	3,640,473	+ 11,339	— 119,527

Es ergibt sich somit eine Vermehrung der Passivzinsen gegenüber 1909 von 0,81 ‰, dagegen eine Verminderung von 3,18 ‰ gegenüber dem Voranschlag.

Die Ausgaben des Jahres 1910 umfassen:

Kontokorrentzinsen . . . . .	Fr.	12,530. 07
Verzinsung der Kassascheine . . . . .	„	1,505,723. 30
Zinsen von Barkautionen und verschiedene Zinsen . . . . .	„	1,974,319. 27
Provisionen für Coupon-einlösungen und Titel-rückzahlungen . . . . .	„	64,677. 15
Agios, Kursverluste, Minderwert von Titeln und Verschiedenes . . . . .	„	83,223. 37
		<hr/>
Total	Fr.	<u>3,640,473. 16</u>

In den Rechnungen pro 1909 erschienen die zugunsten der Pensions- und Hilfskassen des Personals ausgegebenen Depotscheine in der Bilanz unter den verschiedenen Kreditoren und die Zinsen darauf unter Position 2 hieroben: „Verzinsung der Kassascheine“. Pro 1910 ist das Kapital dieser Scheine in der Bilanz unter die konsolidierten Anleihen und die Zinsen davon auf Kapitel: „Verzinsung der konsolidierten Anleihen“ eingereiht.

Über den dritten, hiervor aufgeführten Posten von Fr. 1,974,319. 27 ist zu bemerken, dass derselbe einen Betrag von Fr. 1,948,680. — enthält, der in Reserve gestellt wurde zur Ausrichtung der an die Gotthardbahn zu bezahlenden Zinsen.

Da der Rückkaufspreis der Gotthardbahn noch nicht bestimmt ist, musste die Berechnung der Zinsen pro 1910 von diesem Rückkaufspreis auf die budgetgemässe Schätzung abstellen. Diese Zinsen wurden berechnet, wie für das Budget 1909, zum Satze von 3,719 ‰ auf Fr. 162,000,000, welche provisorisch als Anlagekapital angenommen sind, mit . . . Fr. 6,024,780. —

Hiervon sind in Abzug zu bringen der pro

1910 auf dem Anleihen der G. B. von

1895 bezahlte Zins mit Fr. 4,080,650. —

weniger Proratazinsen . . . „ 4,550. —

---

„ 4,076,100. —

Verbleibt in Reserve gestellter Betrag Fr. 1,948,680. —

statt Fr. 1,217,080 im Jahr 1909, somit Vermehrung um Fr. 731,600.

4. *Verzinsung der konsolidierten Anleihen.*

Im Jahre 1910 betrug sie . . . . . Fr. 47,749,431

Rechnung 1909	Budget 1910	Rechnung 1910	Gegenüber 1909	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
44,491,434	44,400,758	<b>47,749,431</b>	+ 3,257,997	+ 3,348,673

Die nachstehende Tabelle, welche die Verzinsung für jedes einzelne Anleihen besonders angibt, erklärt auch die Vermehrung von 7,32<sup>0</sup>/<sub>100</sub> gegenüber 1909 und von 7,54<sup>0</sup>/<sub>100</sub> gegenüber dem Budget.

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1909	Budget 1910	Rechnung 1910	Bemerkungen
	Fr.	Fr.	Fr.	
3 0/0 Eisenbahnrente von 1890	2,079,990	2,079,990	<b>2,079,990</b>	
3 1/2 0/0 Bundesbahnanleihen von 1899/1902 . . . . .	17,500,000	17,500,000	<b>17,500,000</b>	
4 0/0 Bundesbahnrente von 1900	3,000,000	3,000,000	<b>3,000,000</b>	
3 0/0 difféé Bundesbahnanleihen von 1903 . . . . .	5,250,000	5,250,000	<b>5,250,000</b>	
3 1/2 0/0 Bundesbahnanleihen von 1910 . . . . .	—	—	<b>2,800,000</b>	Emission des Anleihens Wert 31. De- zember 1909.
4 0/0 Centralbahn von 1876 .	873,213	854,755	<b>854,755</b>	
4 0/0 Centralbahn von 1880 .	717,867	712,733	<b>712,733</b>	Verminderung von Fr. 5134 im Jahre 1910 gegen 1909. Gleiche Bemerkung.
3 1/2 0/0 „ 1894 (Juni) .	1,050,000	1,050,000	<b>1,050,000</b>	
3 1/2 0/0 „ 1894 (Okt.) .	1,050,000	1,050,000	<b>1,050,000</b>	
4 0/0 Nordostbahn 1880 .	120,000	120,000	<b>120,000</b>	
3 1/2 0/0 „ 1894 .	350,000	350,000	<b>350,000</b>	
3 1/2 0/0 „ 1895 .	245,000	245,000	<b>245,000</b>	
3 1/2 0/0 „ 1896 .	1,225,000	1,225,000	<b>1,225,000</b>	
3 1/2 0/0 „ 1897 .	367,937	367,937	<b>367,937</b>	

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1909	Budget 1910	Rechnung 1910	Bemerkungen
	Fr.	Fr.	Fr.	
Subventionsanleihen rechts- ufrige Zürichseebahn . . .	4,125	300	300	{ Verminderung von Fr. 3825 im Jahre 1910 gegen 1909 infolge Rückzahlung fälliger Obligationen.
4 % Vereinigte Schweizerbah- nen, I. Hypothek . . .	724,064	697,404	718,744	{ Verminderung von Fr. 5320 im Jahre 1910 gegen 1909 infolge Rückzahlung aus- geloster Titel. Vermehrung von Fr. 21,340 gegenüber dem Budget infolge Reduktion der Amortisation von Fr. 1,200,000 auf Fr. 133,000.
4 % Vereinigte Schweizerbah- nen, II. Hypothek . . .	363,128	349,788	360,448	{ Verminderung von Fr. 2680 im Jahre 1910 gegen 1909 infolge Rückzahlung aus- geloster Titel. Vermehrung von Fr. 10,660 gegenüber dem Budget infolge Reduktion der Amortisation von Fr. 600,000 auf Fr. 67,000.
2 <sup>8</sup> / <sub>11</sub> % Franco-Suisse 1868 .	426,562	422,340	422,340	{ Verminderung von Fr. 4222 im Jahre 1910 gegen 1909 infolge Rückzahlung aus- geloster Titel.
3 % Jougne-Eclépens . . .	214,735	213,373	213,373	{ Verminderung von Fr. 1362 im Jahre 1910 gegen 1909 infolge Rückzahlung aus- geloster Titel.

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1909	Budget 1910	Rechnung 1910	Bemerkungen
	Fr.	Fr.	Fr.	
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Jura-Simplon 1894 .	4,836,038	4,836,038	<b>4,836,038</b>	Verminderung von Fr. 17,675 im Jahre 1910 gegen 1909 infolge Rückzahlung ausgeloster Titel.
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Gotthardbahn 1895 .	4,093,775	4,076,100	<b>4,076,100</b>	
	<u>44,491,434</u>	<u>44,400,758</u>	<u><b>47,232,758</b></u>	
4 % Depotscheine der schweizerischen Bundesbahnen, zu jeder Zeit rückzahlbar, den Portefeuilles der Pensions- und Hilfskassen zugeteilt .	—	—	<b>516,673</b>	Bisher unter den temporären Anleihen aufgeführt.
	<u>44,491,434</u>	<u>44,400,758</u>	<u><b>47,749,431</b></u>	

Vergleichung unserer Zinslasten.

	Rechnung 1909	Budget 1910	Rechnung 1910
	Fr.	Fr.	Fr.
Kontokorrentzinsen, Provisionen etc. . . . .	3,629,134	3,760,000	<b>3,640,473</b>
Verzinsung der konsolidierten Anleihen . . . . .	44,491,434	46,349,000	<b>47,749,431</b>
	<u>48,120,568</u>	<u>50,109,000</u>	<u><b>51,389,904</b></u>
Ertrag verfügbarer Kapitalien und Bauzinse . . . . .	3,900,892	2,985,000	<b>5,470,860</b>
	<u>44,219,676</u>	<u>47,124,000</u>	<u><b>45,919,044</b></u>

Die Verminderung der Zinslasten beträgt Fr. 1,204,956 gegenüber den Budgetansätzen und die Vermehrung Fr. 1,699,368 gegenüber der Rechnung 1909. Diese Differenz rührt hauptsächlich her von den für Ausgaben für Neubauten und Rollmaterialanschaffungen verwendeten Kapitalien, sowie von der Vermehrung um Fr. 731,600 des für die Verzinsung des Rückkaufspreises der Gotthardbahn in Reserve gestellten Betrages (s. Seite 231 hievor).

Dagegen haben die Zinsen auf verfügbaren Kapitalien Fr. 1,630,138 mehr abgeworfen als im Jahr 1909.

5. *Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen.* Diese betragen für 1910 . . . . . Fr. 8,008,702. 62

Rechnung 1909 Fr.	Budget 1910 Fr.	Rechnung 1910 Fr.	Gegenüber 1909 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
7,455,323	7,521,470	<b>8,008,702</b>	+ 553,379	+ 487,232

Sie umfassen die gesetzliche Amortisation, die Abschreibung auf untergegangenen Objekten und verschiedener Ausgaben, sowie die Amortisation der Anleihenskosten.

a. *Gesetzliche Amortisation.* Sie besteht aus:

der achten Amortisationsquote des Anlagekapitals auf 31. Dezember 1902 mit 0,621,485 % von Fr. 861,589,069 . . . . .	Fr. 5,354,646. 83
der siebenten Amortisationsquote der Bauausgaben pro 1903 mit 0,625,494 % von Fr. 6,542,027 . . . . .	„ 40,919. 99
der sechsten Amortisationsquote der Bauausgaben pro 1904 mit 0,604,842 % von Fr. 19,778,873 . . . . .	„ 119,532. 04
der fünften Amortisationsquote der Bauausgaben pro 1905 mit 0,583,908 % von Fr. 21,299,433 . . . . .	„ 124,368. 45
der vierten Amortisationsquote der Bauausgaben pro 1906 mit 0,564,159 % von Fr. 22,959,266 . . . . .	„ 129,526. 77
der dritten Amortisationsquote der Bauausgaben pro 1907 mit 0,545,081 % von Fr. 23,222,057 . . . . .	„ 126,579. 02
der zweiten Amortisationsquote der Bauausgaben pro 1908 mit 0,526,649 % von Fr. 24,571,373 . . . . .	„ 129,404. 89
Übertrag	<u>Fr. 6,024,977. 99</u>

Übertrag	Fr. 6,024,977. 99
der ersten Amortisationsquote der Bauausgaben pro 1909 mit 0,508,840 % von Fr. 16,155,000 . . . . .	„ 82,203. 10
der zweiten Amortisationsquote vom Anlagekapital der Gotthardbahn, budgetiert mit Fr. 672,000 . . . . .	„ 672,000. —
Zusammen	<u>Fr. 6,779,181. 09</u>

Der Betrag der in 60 Jahren zu amortisierenden Bauausgaben für 1909 ist folgendermassen zu berechnen:

Bauausgaben des Jahres 1909 . . . . .	Fr. 22,320,204. —
Weniger Ausgaben für Betriebsmaterial (Rollmaterial und Gerätschaften) . . . . .	„ 8,807,434. —
	<u>Fr. 13,512,770. —</u>
Plus 30 % der Ausgaben für Betriebsmaterial	„ 2,642,230. —
	<u>Fr. 16,155,000. —</u>

#### b. Abschreibung für untergegangene Objekte.

Zweite Amortisationsquote der Erstellungskosten von im Jahr 1909 infolge Stationsumbauten untergegangenen Anlagen, wofür die Ausgaben auf Konto „Zu amortisierende Verwendungen“ pro 1909 getragen wurden . . . . .

Fr. 500,000. —

Vollständige Amortisation der Erstellungskosten von im Jahr 1910 untergegangenen Anlagen

„ 305,765. 73

Fr. 805,765. 73

#### c. Amortisation der Anleihekosten.

Siebente Amortisationsquote der Kursverluste und Emissionskosten des Anleiheens 3 % différé . . . . .	Fr. 116,495. —
Fünfte Amortisationsquote des Defizits des Eisenbahnfonds . . . . .	„ 162,500. —
Vierte Amortisationsquote der Kursverluste der Obligationen S. B. B. 3 1/2 % von 1899/1902	„ 59,760. 80
Dritte und letzte Amortisationsquote der Kursverluste auf den für 1908 emittierten Kassascheinen . . . . .	„ 85,000. —
	<u>Fr. 423,755. 80</u>

6. *Einlagen in die Spezialfonds* . . . . . Fr. 9,009,809. 35

Rechnung 1909	Budget 1910	Rechnung 1910	Gegenüber 1909	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
9,052,237	9,150,620	<b>9,009,809</b>	— 42,428	— 140,811

Die Einlagen sind um 0,46 % niedriger als diejenigen für 1909 und um 1,54 % geringer als die Budgetansätze.

Diese Einlagen setzen sich wie folgt zusammen:

a. Erneuerungsfonds . . . . .	Fr. 8,874,143. 15
b. Fonds zur Deckung der übernommenen Pensionen der Jura-Simplon-Bahn . . . . .	„ 15,666. 20
c. Versicherungsfonds gegen Feuerschaden . . . . .	„ 120,000. —
<b>Total</b>	<u>Fr. 9,009,809. 35</u>

#### a. Erneuerungsfonds.

##### 1. Für den Oberbau:

##### Kreise I—IV.

a. per Meter Geleise im Jahresdurchschnitt, 4,267,408 m	Fr.	Fr.
à 30 Cts. . . . .	1,280,222. 40	
b. per Lokomotivkilometer auf eigener Bahn, ausschliesslich des Rangierdienstes, km 30,963,545 à 7 Cts. . . . .	2,167,448. 15	

##### Kreis V.

a. per Meter Geleise im Jahresdurchschnitt, 544,270 m		
à 35,20 Cts. . . . .	191,583. 05	
b. per Lokomotivkilometer auf eigener Bahn, ausschliesslich des Rangierdienstes, km 5,956,108 à 5,36 Cts. . . . .	319,247. 40	
		3,958,501. —
Übertrag		3,958,501. —

Fr.  
Übertrag 3,958,501. —

## 2. Für das Rollmaterial:

Nach Kilometern des eigenen Rollmaterials auf eigener und fremder Bahn, für Lokomotiven inklusive des Rangierdienstes und der Leerfahrten, nämlich:

### Kreise I—IV.

a. für Lokomotiven, 37,183,645	
Lokomotivkm. à 4,7 Cts. .	1,747,631. 30
b. f. Personenwg., 341,450,899	
Achskilometer à 0,30 Cts. .	1,024,352. 70
c. für Lastwagen, 369,274,513	
Achskilometer à 0,28 Cts. .	1,033,968. 65

### Kreis V.

a. für Lokomotiven, 6,640,264	
Lokomotivkm. à 5,05 Cts. .	335,333. 35
b. f. Personenwg., 29,660,311	
Achskilometer à 0,495 Cts. .	146,818. 55
c. für Lastwagen, 57,204,149	
Achskilometer à 0,195 Cts. .	111,548. 10

4,399,652. 65

## 3. Für Mobiliar und Gerätschaften: Zentralverwaltung und Kreise I—IV.

2 $\frac{1}{2}$ % von Fr. 17,187,945. 16 Be-	Fr.
stand im Jahresdurchschnitt .	429,698. 65

### Kreis V.

2 $\frac{1}{2}$ % von Fr. 3,451,634. 50 Be-	
stand im Jahresdurchschnitt .	86,290. 85

515,989. 50

Total Einlagen 8,874,143. 15

## b. Fonds zur Deckung der Pensionen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn.

Der Zins auf diesem Fonds à 3 $\frac{1}{2}$ % für	
1910 beträgt . . . . .	<u>Fr. 15,666. 20</u>

## c. Versicherungsfonds gegen Feuerschaden.

3. Einlage zur Bildung eines Versicherungsfonds gegen Feuerschaden gemäss Beschluss des Verwaltungsrates vom 27. Dezember 1907 . . . . .	Fr. 100,000
und 2. Einlage für das Betreffnis des Kreises V (Gotthard) . . . . .	„ 20,000
	<u>Fr. 120,000</u>

## 7. Verwendungen zu verschiedenen Zwecken.

Im Jahre 1910 haben wir verausgabt . . . . Fr. 969,643. 17

Rechnung 1909	Budget 1910	Rechnung 1910	Gegenüber 1909	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1,041,502	995,000	<b>969,643</b>	— 71,859	— 25,357

Diese Ausgaben umfassen folgende Posten:

Betriebsdefizit der Wald-Rüti-Bahn, zu Fr. 10,000. — budgetiert . . . . .	Fr.	11,150. 42
Subvention an die Zürcher Dampfbootgesellschaft . . . . .	„	15,000. —
Subventionen an Eisenbahnschulen . . . . .	„	28,492. 75

Diese Ausgaben, veranschlagt auf 35,000 Franken, verteilen sich auf:

St. Gallen . . . . .	Fr. 8,110. —
Winterthur . . . . .	„ 7,285. 75
Biel . . . . .	„ 13,097. —
	<u>Fr. 28,492. 75</u>

Vierte Quote für Verzinsung und Amortisation des Defizites der Eintrittsbilanz auf 1. Januar 1907 der Pensions- und Hülfskasse des Personals . . . . .

„ 915,000. —

Total Fr. 969,643. 17

## 8. Ausserordentliche Zulagen an das Personal für das Jahr 1910.

Wir haben hierfür verausgabt . . . . . Fr. 5,721,517. 65

Rechnung 1909	Budget 1910	Rechnung 1910	Gegenüber 1909	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
4,865,628	4,860,000	5,721,518	+ 855,890	+ 861,518

Der Hauptposten in der Rechnung pro 1910 rührt von der Anwendung der Bestimmungen des Art. 14 des Bundesgesetzes betreffend die Besoldungen der Beamten und Angestellten der Bundesbahnen vom 23. Juni 1910 her.

Die Mehrauslagen beruhen auf der ausserordentlichen Zulage an die im Taglohn beschäftigten Arbeiter, welche von Fr. 120 auf Fr. 150 erhöht wurde, sowie auf den dem Personal der ehemaligen Gotthardbahn für die Zeit vom 1. Mai 1909 bis 31. Dezember 1910 bewilligten ausserordentlichen Zulagen, beides gemäss Bundesbeschlüssen vom 23. Dezember 1910.

**Zusammenfassende Vergleichung der Gewinn- und Verlustrechnung für 1910 mit der Rechnung für 1909 und dem Budget für 1910.**

	Differenz 1910 gegen 1909	Differenz 1910 gegen Budget 1910
	Fr.	Fr.
Überschuss der Betriebseinnahmen	+14,021,720	+18,225,023
Ertrag der Nebengeschäfte . . . . .	+ 55,845	+ 120,096
Entnahmen aus den Spezialfonds	+ 209,359	— 423,959
Betriebssubventionen . . . . .	—	—
Aus sonstigen Quellen . . . . .	— 283,462	— 9,775
<i>Differenzen bei den Einnahmen</i> . . . . .	<u>+14,003,462</u>	<u>+17,911,385</u>
Netto-Zinslast . . . . .	+ 1,699,368	— 1,204,956
Entschädigung für gepachtete Linien . . . . .	—	—
Verwendungen zu Amortisationen	+ 553,379	+ 487,232
Einlagen in die Spezialfonds . . . . .	— 42,428	— 140,811
Ausgaben für verschiedene Zwecke	— 71,859	— 25,357
Ausserordentliche Zulagen an das Personal für das Jahr 1910 . . . . .	+ 855,890	+ 861,518
<i>Differenzen bei den Ausgaben</i> . . . . .	<u>+ 2,994,350</u>	<u>— 22,374</u>
Differenzen der Einnahmen . . . . .	+14,003,462	+17,911,385
„ „ Ausgaben . . . . .	+ 2,994,350	— 22,374
<i>Differenz der Saldi</i> . . . . .	<u>+11,009,112</u>	<u>+17,933,759</u>

Gegenüber 1909 ist somit eine Vermehrung von Fr. 11,009,112 und gegenüber dem Budget eine solche von Fr. 17,933,759 eingetreten.

### Bilanz auf 31. Dezember 1910.

Die Gesamtsumme der Aktiven und Passiven der Bilanz auf 31. Dezember 1910 beträgt Fr. 1,592,988,590. 26 gegenüber Fr. 1,544,163,116. 67 auf 31. Dezember 1909.

#### Aktiven.

I. *Baukonto*. Er beläuft sich auf Fr. 1,231,475,716. 08, einschliesslich des von der ehemaligen Gotthardbahn übernommenen Baukontos auf 30. April 1909 und setzt sich wie folgt zusammen:

	Bahnanlage und feste Einrichtungen	Rollmaterial	Mobliar und Gerätschaften	Total
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Bestand auf 31. Dezember 1909 . . . . .	830,504,655	187,698,953	17,058,046	1,035,261,654
Gotthardbahn auf 30. April 1909 . . . . .	146,762,571	27,635,078	3,425,663	177,823,312
Vermehrung laut Bau- rechnung 1910 . . . . .	10,962,721	7,116,288	311,741	18,390,750
Bestand auf 31. Dezember 1910 . . . . .	<u>988,229,947</u>	<u>222,450,319</u>	<u>20,795,450</u>	<u>1,231,475,716</u>

Der Baukonto der ehemaligen Gotthardbahn auf 30. April 1909 ist in unsere Bilanz eingestellt worden;

er beträgt . . . . . Fr. 296,823,312. 47

hiervon gehen ab die Subventionen à fonds

perdu von . . . . . „ 119,000,000. —

Netto Fr. 177,823,312. 47

Die im Jahre 1910 dem Baukonto belasteten Ausgaben umfassen folgende Posten:

#### a. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

	Fr.
Zwei neue Lagerhäuser im Bahnhof Renens . . . . .	215,416
Neues Dienstgebäude für die Kreisdirektion in Lau- sanne . . . . .	<u>611,850</u>
Übertrag	827,266

	Fr.
Übertrag	827,266
Erweiterung des Bahnhofes Vevey . . . . .	1,352,916
Erweiterung der Station Vallorbe (I. Bauperiode) . . . . .	1,252,519
Erweiterung der Station Vauderens mit Strassenunterführung . . . . .	217,771
Erweiterung der Station Siders . . . . .	162,545
II. Geleise Daillens—Bofflens mit Umbau der Stationen Daillens, La Sarraz und Arnex . . . . .	1,079,141
Erweiterung der Station Lausen . . . . .	273,165
Neu- und Erweiterungsbauten auf dem Bahnhof Delsberg . . . . .	169,346
Erweiterung des Postgebäudes und Anbau an das Zollgebäude im Bahnhof Pruntrut . . . . .	55,533
Erweiterungsbauten auf der Station Courtelary . . . . .	62,278
Erweiterung der Station Emmenmatt . . . . .	103,279
Freiverladeplatz auf der Station Langnau . . . . .	59,481
Erweiterungsbauten in der Werkstätte Biel . . . . .	257,205
Erweiterung des Verladeplatzes auf der Station Dietikon . . . . .	56,646
Vergrößerung des Aufnahmegebäudes im Bahnhof Aarau . . . . .	184,874
Neues Überholungsgeleise auf der Station Möhlin . . . . .	53,451
Erweiterungsbauten auf der Station Augst . . . . .	74,437
Erweiterung der Station Cham . . . . .	188,619
Erweiterungsbauten und Zentralanlage auf der Station Ebikon . . . . .	60,462
Neue Station Oberaach . . . . .	125,620
Erweiterungsbauten in der Werkstätte Chur . . . . .	52,665
Konsolidierung der Stützmauer km 47, <sup>496</sup> —47, <sup>616</sup> und Verkleidungsmauern l. d. B. km 49, <sup>088</sup> —49, <sup>102</sup> km 49, <sup>122</sup> —49, <sup>149</sup> auf der Strecke Amsteg—Gurtellen . . . . .	49,085
Ankauf des Hauses „Dornfeld“ in Faido . . . . .	40,097
Erstellung und Vergrößerung von Wärterwohnhäusern . . . . .	47,230
Neue Beamtenwohnhäuser . . . . .	70,708
Brückenwagen auf verschiedenen Stationen . . . . .	26,673
Zentralanlagen von Weichen und Signalen . . . . .	187,087
Neue Signale . . . . .	70,295
Übertrag	7,160,394

	Fr.
Übertrag	7,160,394
Beiträge an Flusskorrekturen, Wildbach- und Berg- lehnenverbauungen . . . . .	69,622
Ersetzung von Niveauübergängen durch Unter- oder Überführungen etc. . . . .	962,620
Wagenwascheinrichtungen auf verschiedenen Sta- tionen . . . . .	122,147
Vorsorgliche Landerwerbungen . . . . .	1,238,247
Verschiedenes (ganzes Netz) . . . . .	1,409,691
	<u>10,962,721</u>

## b. Rollmaterial.

	Fr.	Fr.
38 Lokomotiven . . . . .	2,753,787	
Weniger: Abschreibung von 25 Lokomotiven . . . . .	1,508,279	
	<u>                    </u>	1,245,508
190 Personenwagen . . . . .	4,656,990	
Weniger: Abschreibung von 43 Personenwagen . . . . .	421,925	
	<u>                    </u>	4,235,065
430 Lastwagen . . . . .	2,161,500	
Weniger: Ab- schreibung von Fr. 124 Lastwagen . 522,086		
Umänderung eines Lastwagens in einen Dienst- wagen . . . . .	3,700	
	<u>                    </u>	525,786
	<u>                    </u>	1,635,714
		<u>7,116,287</u>

## c. Mobilien und Gerätschaften.

Zentralverwaltung . . . . .	89,425
Kreis I . . . . .	50,629
" II . . . . .	38,051
" III . . . . .	62,493
" IV . . . . .	44,951
" V (Mai bis Dezember) . . . . .	26,192
	<u>                    </u>
	311,741
	<u>18,390,749</u>

II. Unvollendete Bauobjekte. Auf 31. Dezember 1910 beträgt dieser Konto . . . . . Fr. 70,413,277. 51

Die nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die im Jahre 1910 eingetretenen Änderungen.

	Bestand		Unterschiede
	Auf 31. Dez. 1909	Auf 31. Dez. 1910	
	Fr.	Fr.	Fr.
Generaldirektion . . . . .	452,940	898,899	+ 445,959
Kreis I . . . . .	17,806,279	15,046,300	— 2,759,979
" II . . . . .	8,247,354	10,809,817	+ 2,562,463
" III . . . . .	9,514,250	11,210,804	+ 1,696,554
" IV (einschl. Bahnh. St. Gallen) . . . . .	14,764,276	18,611,394	+ 3,847,118
" V . . . . .	101,122	524,597	+ 423,475
Simplon-Tunnel II . . . . .	102,420	122,060	+ 19,640
Rickenbahn . . . . .	11,708,073	12,872,365	+ 1,164,292
Brienzerseebahn . . . . .	89,796	123,947	+ 34,151
Ehemalige Gotthardbahn	—	193,095	+ 193,095
	<u>62,786,510</u>	<u>70,413,278</u>	<u>+ 7,626,768</u>

Die Differenzen zwischen den Beträgen auf 31. Dezember 1910 und denjenigen auf Ende 1909 rühren her vom Fortschreiten der Arbeiten an folgenden Objekten (im Kreis I sind die Überträge auf den Baukonto grösser als die Bauausgaben pro 1910):

*Generaldirektion:* Erwerbung der Wasserkräfte im Reussgebiet und des Bauprojektes des Etzelwerkes.

*Kreis I:* Verminderung infolge Übertragung auf Baukonto der Kosten für: Neue Lagerhäuser in Renens; neues Dienstgebäude für die Kreisdirektion in Lausanne; Erweiterung des Bahnhofes Vevey; Erweiterung der Stationen Siders, Vallorbe und Vauderens; II. Geleise Dailens—Bofflens etc.

Folgende Objekte weisen Mehrverwendungen auf: Erweiterung der Bahnhöfe Renens, Lausanne und St. Maurice, sowie der Stationen Villeneuve, Sitten, Cossonay, Serrières, Travers und Martigny; II. Geleise Villeneuve—Aigle, St. Maurice—Martigny und Vauderens—Siviriez; Strassenunterführung in Allaman.

*Kreis II:* Neue Einführung der Juralinie in den Personenbahnhof Basel; Bahnhofserweiterung Bern; Bahnhofumbau Biel (Landerwerb); Stationserweiterungen Derendingen, Zwingen, Münster und Schüpfen; neue Station Brittnau; Geleiserweiterung

Güterbahnhof Basel; Ausweich- und Überholungsgeleise Blockstation Mahlenwald; Einrichtung zur Viehuntersuchung und Geleiserweiterung Pruntrut; Lokomotivremise Laufen; Sicherungsbauten beim „Tunnel de la verrerie“ zwischen Münster und Court; II. Geleise Aarburg—Sursee, Sursee—Rothenburg, Wilerfeld—Gümligen und Basel—Delsberg; vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen in Liestal, Olten und Schönbühl.

*Kreis III:* Neue Werkstätte in Zürich; Erweiterung der Stationen Toess, Oerlikon, Dübendorf, Uznach und Schwanden, Ausweichgeleise auf der Station Bäch, neue Kreuzungsstation Bollingen, elektrische Beleuchtungsanlage im Hauptbahnhof Zürich, Erstellung von Schutzwänden auf der Strecke Weesen—Mühlehorn und Zentralanlagen für Weichen und Signale.

*Kreis IV:* Unterführung der Zürcherstrasse im Bahnhof Winterthur; Umbau und Erweiterung der Bahnhöfe St. Gallen, Romanshorn und Wil, sowie der Stationen Lichtensteig, Wattwil, Weinfelden, St. Fiden, Rheineck und Rüthi (Rheintal); zweispuriger Tunnel St. Gallen—St. Fiden; II. Geleise Oberwinterthur—Romanshorn und Winterthur—Wil.

*Kreis V:* Projektierungsarbeiten für das II. Geleise Giubiasco—Lugano, II. Geleise Mendrisio—Chiasso mit Erweiterung der Station Mendrisio, Verbesserung der Holzabfuhrwege, Wildbach- und Berglehnen-Verbauungen, Erweiterungsbauten auf den Stationen Siskon, Göschenen und Lavorgo.

*Simplontunnel II:* Vorarbeiten für Bauausschreibung.

*Rickenbahn:* Vollendungsarbeiten.

*Brienzerseebahn:* Projektierungsarbeiten und Planaufnahmen.

*Ehemalige Gotthardbahn:* Die von der Gotthardbahn auf 30. April 1909 übernommenen unvollendeten Bauobjekte enthalten folgende Posten: Studien über den Bau eines II. Geleises Giubiasco—Chiasso, Verbesserung von Holzabfuhrwegen, Lawinenverbauungen, Verstärkung der Inschireussbrücke und Umbau von 8 Blechbalkenbrücken, sowie einige kleinere Ergänzungsbauten.

*Bauausgaben 1910:*

Fr.

Auf den Baukonto wurden übergetragen netto . . .	18,390,749
Der Konto „Verwendungen auf Nebengeschäfte“ (Bodensee) hat sich vermindert um . . . . .	— 122,361
Auf dem Konto „Unvollendete Bauobjekte“ beträgt die Vermehrung . . . . .	7,626,768
Im Jahre 1910 betragen somit die Bauausgaben netto	<u>25,895,156</u>

In diesem Betrage sind nicht inbegriffen:

Die Abschreibungen für untergegangene Anlagen zu Lasten des Kontos „Zu amortisierende Verwendungen“ . . . . .	Fr. 268,266
Die Bauausgaben zu Lasten der Betriebsrechnung . . . . .	1,481,831
Die Abschreibungen für ausrangiertes Rollmaterial, abzüglich Altmaterialwert . . . . .	2,308,950
Die Abschreibungen für ausrangierte Maschinen und Werkzeuge, sowie die Vergütungen für das Altmaterial der ausrangierten Fahrzeuge durch die Werkstätten . . . . .	188,572
Die Netto-Abschreibung auf dem Anlagekapital der Dampfschiffe etc. auf dem Bodensee . . . . .	122,861
Im Jahre 1910 betragen diese Verwendungen . . . . .	<u>4,370,480</u>

III. *Überschuss des Rückkaufspreises über die Aktiven der ehemaligen Gesellschaften.* Dieses Kapitel hat im Jahr 1910 folgende Veränderungen erlitten:

Infolge Bundesratsbeschlusses vom 30. Dezember 1910 haben wir der eidgenössischen Staatskasse die durch das schweizerische Eisenbahndepartement für den Rückkauf der 5 Hauptbahnen gemachten Ausgaben an Prozesskosten zurückerstattet. Diese Ausgaben belaufen sich auf die Summe von Fr. 75,581. 80 und verteilen sich wie folgt auf:

	Fr.
Schweizerische Centralbahn . . . . .	10,064. 88
Schweizerische Nordostbahn . . . . .	9,060. 83
Vereinigte Schweizerbahnen . . . . .	8,996. 88
Jura-Simplon-Bahn . . . . .	9,155. 88
	Fr.
Gotthardbahn . . . . .	38,303. 33
Im weitern haben wir ein Agio von . . . . .	6,000,000. —
auf dem 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Anleihen der Gotthardbahn von 1895 bezahlt.	
Übertrag	<u>6,038,303. 33</u>
	37,278. 47

	Fr.	Fr.
Übertrag	6,038,303. 33	37,278. 47
Weniger: Die von der Gott- hardbahn gemäss Konzession gratis abgetretenen Material- vorräte . . . . .	1,500,000. —	
	<hr/>	4,538,303. 33
	Vermehrung	<hr/> 4,575,581. 80

Aus diesen Veränderungen geht hervor, dass, mit Inbegriff der Gotthardbahn, für welche die Zahlen noch unvollständig sind, der Überschuss des Rückkaufspreises auf 31. Dezember 1910 sich stellt auf:

Fr. 43,388,044. 04	für die Centralbahn,
„ 19,808,364. 83	„ „ Nordostbahn,
„ 5,986,313. 04	„ „ Vereinigten Schweizerbahnen,
„ 11,826,426. 38	„ „ Jura-Simplon-Bahn,
„ 4,538,303. 33	„ „ Gotthardbahn,
<hr/>	
Fr. 85,547,451. 62	im ganzen.

*IV. Zu amortisierende Verwendungen.* Auf 31. Dezember 1909 wies dieser Konto einen Saldo auf von . . . . . Fr. 26,551,873. 40

Pro 1910 hat er sich um folgende Beträge erhöht:

*Emissions- und Konversionskosten von Anleihen:*

Erstellungskosten von 160,000 Titeln der Obligationen 3½% S. B. B. von 1910 . . . . . 49,357. 80

*Untergegangene Anlagen:*

Renens. Allgemeine Erweiterung des Bahnhofes . . . . .	Fr. 3,288. 05	
	<hr/>	
Übertrag	3,288. 05	26,601,231. 20

	Fr.	Fr.
Übertrag	3,288. 05	26,601,231. 20
Lausanne. Umbau und Vergrößerung des Bahnhofes . . .	30,655. 55	
Vevey. Erweiterung und Anschluss der Lokalbahnen . .	46,740. 07	
Villeneuve. Allgemeine Erweiterung des Bahnhofes . . .	11,042. 90	
Vallorbe. Allgemeine Erweiterung des Bahnhofes . . .	17,432. 80	
Doppelspur Daillens-Bofflens . .	14,519. 75	
Delsberg. Umbau der Geleiseanlagen und Ersetzung der Drehscheibe . . . . .	14,712. 70	
Schinznach. Geleiseerweiterung	5,508. 10	
Augst. Geleiseerweiterung . .	6,255. 10	
Muri. Neue Zentralanlagen . .	3,613. 20	
Mühlau. Neue Zentralanlagen .	3,229. 50	
Sins. Neue Zentralanlagen . .	3,065. 20	
Oberrüti. Neue Zentralanlagen .	3,101. 90	
Zweite Hälfte des Beitrages von Fr. 75,000 an den Bau der Güterstrasse Zürich-Altstetten .	37,500. —	
Möhlin. Überholungsgeleise . .	12,871. 35	
St. Gallen. Umbau und Erweiterung des Bahnhofes . . . .	11,975. 96	
Romanshorn. Umbau und Erweiterung des Bahnhofes . . . . .	80,253. 60	
		305,765. 73

Dagegen wurden pro 1910 abgeschrieben:

Untergegangene Objekte:

pro 1909 verrechnete, 2. Annuität . . . . .	Fr.	500,000. —
pro 1910 verrechnete . . . . .		305,765. 73
Auf Kursverlusten und Emissionskosten des Anleiheens 3% différé, 7. Annuität . . . . .		116,495. —
Übertrag	922,260. 73	26,906,996. 93

	Fr.	Fr.
Übertrag	922,260. 73	26,906,996. 93
Auf dem Defizit des Eisenbahn- fonds, 5. Annuität . . . . .	162,500. —	
Auf Kursverlusten und Emissions- kosten von Obligationen 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % 1899/1902, 4. Annuität . . . . .	59,760. 80	
Auf Kursverlusten auf der Emission von Kassascheinen pro 1908, 3. und letzte Annuität . . . . .	85,000. —	
	<hr/>	1,229,521. 53
Saldo auf 31. Dezember 1910 . . . . .		<hr/> <u>25,677,475. 40</u>
Von 1901 bis 1909 wurden sukzessive Abschreibungen gemacht im Betrage von . . . . .		
unter Zurechnung der pro 1910 vollzogenen Abschreibungen von . . . . .		11,000,057. 03 <hr/> 1,229,521. 53
erreichen dieselben ein Total von . . . . .		<hr/> <u>12,229,578. 56</u>
ohne die gesetzlichen Amortisationen.		

#### V. Verwendungen auf Nebengeschäfte.

Das Anlagekapital unserer Dampfschiff- unternehmung auf dem Bodensee beträgt auf Ende 1910 . . . . .		2,499,337. 50
Dieser Konto betrug auf Ende 1909 . . . . .		2,621,698. 75
Er vermehrte sich um die Kosten für Vermehrung des Inventars der Schiffswerfte in Romanshorn		499. 50
		<hr/> 2,622,198. 25
Dagegen wurden abgeschrieben	Fr.	
5 % des Anlagekapitals auf Ende 1909 . . . . .	131,084. 95	
abzüglich: Die Fr. 10,000 per Objekt übersteigenden Kosten für Hauptreparaturen . . . . .	8,224. 20	
Netto-Abschreibung pro 1910 . . . . .	<hr/>	122,860. 75
		<hr/> <u>2,499,337. 50</u>

VI. *Verfügbare Mittel.* Auf 31. Dezember 1910 betragen dieselben Fr. 175,839,716. —

Die Vergleichung mit der Bilanz von 1909 zeigt die nachstehenden Veränderungen:

	Beträge		
	auf 31. Dezember 1909	auf 31. Dezember 1910	Unterschiede mit 1909
	Fr.	Fr.	Fr.
Kassen . . . . .	390,546	196,126 —	194,420
Wechselportfeuille . . . . .	4,982,707	1,517,500 —	3,465,207
Bankguthaben . . . . .	63,675,458	60,729,221 —	2,946,237
Wertschriftenportefeuille . . . . .	10,627,279	7,495,625 —	3,131,654
Portfeuille des Erneuerungsfonds . . . . .	61,184,725	63,421,225 +	2,236,500
Entbehrliche Liegenschaften . . . . .	6,048,346	6,719,530 +	671,184
Materialvorräte . . . . .	31,712,842	30,531,110 —	1,181,732
Verschiedene Debitoren . . . . .	127,463,355	5,229,379 —	122,233,976
Durch die Kassen im Jahre 1911 regulierte Einnahmen des Jahres 1910 . . . . .	20,399,878	—	20,399,878
	<u>326,485,136</u>	<u>175,839,716</u> —	<u>150,645,420</u>

Die Minusdifferenz auf den drei ersten Posten ist durch die Baubedürfnisse erklärt.

*Wechselportfeuille.* Unser Wechselportfeuille weist nachfolgende Veränderungen auf:

	Fr.
Bestand des Portfeuillees auf 31. Dezember 1909 . . . . .	4,982,707. 10
Im Laufe des Jahres 1910 sind in das Portfeuille an Wechseln eingegangen . . . . .	14,629,313. 93
Diskont und Kursdifferenzen . . . . .	44,657. 83
	<u>19,656,678. 86</u>
Ausgegangen sind an einkassierten Wechseln . . . . .	18,139,178. 86
	<u>1,517,500. —</u>

Wertschriftenportefeuille. Die Veränderungen desselben im Laufe des Jahres 1910 waren folgende:

	Fr.
Bestand des Portefeuilles auf 31. Dezember 1909 . . . . .	10,627,279. —
Erworbene Titel . . . . .	1,059,800. —
	<hr/> 11,687,079. —

Abzüglich:

Realisierung von verschiedenen Titeln . . . . .	Fr. 996,750. —
Zuteilungen an die verschiedenen Pensions- und Hilfskrankenkassen . . . . .	750,000. —
Zuteilung an das Erneuerungsfondsportefeuille . . . . .	2,382,500. —
Kursdifferenzen . . . . .	62,204. —
	<hr/> 4,191,454. —

Bestand des Wertschriftenportefeuilles auf 31. Dezember 1910 . . . . .	<hr/> 7,495,625. —
--	--------------------

Erneuerungsfonds-Portefeuille. Im Laufe des Jahres 1910 haben folgende Veränderungen stattgefunden:

	Fr.
Bestand des Portefeuilles auf 31. Dezember 1909 . . . . .	61,184,725. —
Zuwendung verschiedener Titel . . . . .	2,383,500. —
	<hr/> 63,568,225. —

Abzüglich:

Realisierung von verschiedenen Titeln . . . . .	147,000. —
Bestand auf 31. Dezember 1910 . . . . .	<hr/> 63,421,225. —

Entbehrliche Liegenschaften. Ihr Inventarwert auf 31. Dezember 1909 war . . . . . Fr. 6,048,346. 32

Im Jahre 1910 fanden Erwerbungen statt für . . . . .	Fr. 785,993. 30
Dagegen wurden veräußert oder zu Bauzwecken verwendet für . . . . .	114,809. 36
Daherige Vermehrung . . . . .	<hr/> 671,183. 94
Bestand auf 31. Dezember 1910 . . . . .	<hr/> 6,719,530. 26

Materialvorräte. Ihr Inventarbestand	Fr.
betrug auf 31. Dezember 1909 . . . . .	31,712,841. 69
Auf 31. Dezember 1910 beträgt derselbe	30,531,110. 22
Somit Verminderung gegenüber 1909 . . . . .	<u>1,181,731. 47</u>
Verschiedene Debitoren. Bestand auf	Fr.
31. Dezember 1909 . . . . .	127,463,355. 36
Auf 31. Dezember 1910 beträgt der Saldo	5,229,378. 94
Verminderung gegenüber 1909 . . . . .	<u>122,233,976. 42</u>

Dieser Unterschied kommt daher, dass im Jahr 1909 der Konto „Rückkauf der Gotthardbahn“ mit dem übernommenen Anleihen der Gotthardbahn belastet worden ist, und wir demselben nun pro 1910 den Betrag des Baukontos der Gotthardbahn per 30. April 1909, abzüglich Subventionen, gutgeschrieben haben.

<i>VII. Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung.</i> Derselbe	
betrug auf 31. Dezember 1909 . . . . .	Fr. 9,484,374. —
Auf 31. Dezember 1910 beträgt er noch	„ 1,535,616. —
Somit hat er sich vermindert um . . . . .	<u>Fr. 7,948,758. —</u>

### Passiven.

I. *Konsolidierte Anleihen.* Auf 31. Dezember 1909 betrug das Nominalkapital der die schweizerischen Bundesbahnen betreffenden Anleihen . . . . . Fr. 1,344,221,000

Es wurden folgende Rückzahlungen vorgenommen :

a. *Ausgeloste Obligationen :*

4 0/0 Schweiz. Centralbahn 1876 . . . . .	Fr.	463,000
4 0/0 " " 1880 . . . . .	"	130,000
4 0/0 Vereinigte Schweizerbahnen, I. Hypothek . . . . .	"	133,000
4 0/0 " " II. " . . . . .	"	67,000
2 <sup>8</sup> / <sub>11</sub> 0/0 Franco-Suisse 1868 . . . . .	"	155,650
3 0/0 Jougne-Eclépens . . . . .	"	46,000
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 Gotthard 1895 . . . . .	"	520,000
		Fr. 1,514,650

b. *Verfallene Obligationen :*

3 0/0 Schweizerische Nordostbahn, Subventionsanleihe für die rechts- ufrige Zürichseebahn . . . . .	"	80,000
		1,594,650
		Fr. 1,342,626,350

Dagegen sind ausgegeben worden :

4 0/0 Depotscheine der schweizerischen Bundesbahnen, zu jeder Zeit rückzahlbar, den Portefeuilles der Hilfs- und Pensionskassen zugeteilt . . . . .	"	21,192,000
---	---	------------

Auf 31. Dezember 1910 beläuft sich der Betrag der Anleihen auf Fr. 1,363,818,350

Die folgende Tabelle enthält eine Vergleichung über den Bestand unserer konsolidierten Schuld in den Jahren 1909 und 1910:

Anleihen	Beträge		Unterschiede gegenüber 1909 Fr.	Bemerkungen
	auf 31. Dezember 1909 Fr.	auf 31. Dezember 1910 Fr.		
	3 0/0 Eisenbahnrente 1890 . . . . .	69,333,000		
3 1/2 0/0 S. B. B. 1899/1902 . . . . .	500,000,000	500,000,000	—	
4 0/0 Bundesbahnrente 1900 . . . . .	75,000,000	75,000,000	—	
3 0/0 différé S. B. B. 1903 . . . . .	150,000,000	150,000,000	—	
3 1/2 0/0 S. B. B. 1910, I. Serie . . . . .	80,000,000	80,000,000	—	
4 0/0 Centralbahn 1876 . . . . .	21,792,000	21,329,000	÷ 463,000	Durch Auslosung zurückbezahlt. id.
4 0/0 „ 1880 . . . . .	17,905,000	17,775,000	÷ 130,000	
3 1/2 0/0 „ Juni 1894 . . . . .	30,000,000	30,000,000	—	
3 1/2 0/0 „ Oktober 1894 . . . . .	30,000,000	30,000,000	—	
4 0/0 Nordostbahn 1880 . . . . .	3,000,000	3,000,000	—	
3 1/2 0/0 „ 1894 . . . . .	10,000,000	10,000,000	—	
3 1/2 0/0 „ 1895 . . . . .	7,000,000	7,000,000	—	
3 1/2 0/0 „ 1896 . . . . .	35,000,000	35,000,000	—	
3 1/2 0/0 „ 1897 . . . . .	10,512,500	10,512,500	—	
Übertrag	1,039,542,500	1,038,949,500	÷ 593,000	

Bundesblatt. 63. Jahrg. Bd. III.

19

Anleihen	Beträge		Unterschiede gegenüber 1909	Bemerkungen	
	auf 31. Dezember 1909	auf 31. Dezember 1910			
	Fr.	Fr.			
Übertrag	1,039,542,500	1,038,949,500	÷	593,000	
Nordostbahn. Subventionsanleihen für die rechtsufrige Zürichseebahn . .	80,000	—	÷	80,000	Auf 15. Februar 1910 zur Rückzahlung fällig gewordener Rest des Anleihehs.
4 % V. S. B. 1868, I. Hypothek . .	18,035,100	17,902,100	÷	133,000	Durch Auslosung zurückbezahlt.
4 % „ 1868, II. „ . . .	9,044,700	8,977,700	÷	67,000	id.
3 1/2 % Jura-Simplon-Bahn 1894 . . .	138,172,500	138,172,500	—	—	
2 5/11 % Franco-Suisse 1868 . . . . .	15,611,200	15,455,550	÷	155,650	id.
3 % Jougne-Eclépens . . . . .	7,145,000	7,099,000	÷	46,000	id.
3 1/2 % Gotthardbahn 1895 . . . . .	116,590,000	116,070,000	÷	520,000	id.
	<hr/>	<hr/>			
	1,344,221,000	1,342,626,350	÷	1,594,650	
4 % Depotscheine der S. B. B. zu jeder Zeit rückzahlbar, den Portefeuilles der Pensions- und Hülfskassen zugeteilt	—	21,192,000	+	21,192,000	Bisher unter den tem- porären Anleihen auf- geführt.
	<hr/>	<hr/>			
	1,344,221,000	1,363,818,350	+	19,597,350	

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 Hinterlegungsscheine hinterlegt werden.

Auf den 31. Dezember 1910 hatten diese Hinterlagen folgenden Bestand:

	3 % Schweiz. Eisen- bahnrente von 1890 Rente Fr.	3 1/2 % S. B. B. Anleihen von 1899/1902 Nominal- betrag Fr.	S. B. B. Rente von 1900 Rente Fr.	3 % différé S. B. B. Anleihen von 1903 Nominal- betrag Fr.	3 1/2 % S. B. B. Anleihen von 1910 I. Serie Nominal- betrag Fr.	Anleihen der S. C. B. Nominal- betrag Fr.
Hauptkasse in Bern . . . . .	138,300	37,885,000	211,590	4,025,000	541,000	5,952,000
Kreiskasse I in Lausanne . . . . .	150	140,000	3,600	30,000	—	—
„ II in Basel . . . . .	—	837,000	15,720	30,000	—	2,798,000
„ III in Zürich . . . . .	—	2,944,000	690	560,000	—	—
„ IV in St. Gallen . . . . .	—	5,000	—	—	—	—
„ V in Luzern . . . . .	—	—	—	—	—	—
Total	138,450	41,811,000	231,600	4,645,000	541,000	8,750,000
Am 31. Dezember 1909 beliefen sich diese Hinterlagen auf . . . . .	145,350	42,275,000	245,700	4,484,500	—	8,785,000
Unterschiede gegenüber 1909 . . . . .	— 6,900	— 464,000	— 14,100	+ 160,500	+ 541,000	— 35,000

	Anleihen der N. O. B. Nominal- betrag Fr.	Anleihen der V. S. B. Nominal- betrag Fr.	Anleihen der J. S. Nominal- betrag Fr.	3 1/2 % Anleihen der G. B. von 1895 Nominal- betrag Fr.	4 % Kassa- scheine der S. B. B. von 1908 Nominal- betrag Fr.
Hauptkasse in Bern . . . . .	14,599,000	469,100	24,598;850	8,623,000	1,125,000
Kreiskasse I in Lausanne . . . . .	—	—	10,500	—	—
„ II in Basel . . . . .	107,500	111,000	105,500	—	—
„ III in Zürich . . . . .	762,000	—	50,000	—	—
„ IV in St. Gallen . . . . .	—	—	—	—	—
„ V in Luzern . . . . .	—	—	—	1,353,500	—
Total	15,468,500	580,100	24,764,850	9,976,500	1,125,000
Am 31. Dezember 1909 beliefen sich diese Hinterlagen auf . . . . .	15,496,500	672,400	25,107,600	10,007,500	1,575,000
Unterschiede gegenüber 1909 . . . . .	— 28,000	— 92,300	— 342,750	— 31,000	— 450,000

II. *Subventionen an den Gotthard.* Wir erwähnen pro Memoria die der Gotthardbahn geleisteten Subventionen im Betrage von Fr. 119,000,000; dieselben sind von ihrem Baukonto in Abzug gebracht worden.

III. <i>Amortisationskonto.</i> Derselbe beläuft sich auf . . . . .	Fr. 41,975,981. 05
Auf 31. Dezember 1909 betrug er . . . . .	„ 35,196,799. 96
Vermehrung entsprechend der gesetzlichen Amortisation . . . . .	<u>Fr. 6,779,181. 09</u>

IV. *Schwebende Schulden.* Bestand derselben auf den 31. Dezember 1910 . . . . . Fr. 120,905,543. 34

Nachstehend die Vergleichung mit 1909:

	Beträge		Unterschiede
	auf 31. Dez. 1909	auf 31. Dez. 1910	
	Fr.	Fr.	
Verfallene Obligationen und Coupons . . . . .	2,746,397	2,060,250	— 686,147
Noch nicht verfallene Ratazinse . . . . .	5,013,504	5,696,738	+ 683,234
Pensions- u. Hülfskassen	84,453	211,600	+ 127,147
Kauttionen von Unternehmern u. Lieferanten	715,553	708,844	— 6,709
Rückzahlung der Aktien und Genussscheine der J. S. . . . .	189,150	185,008	— 4,142
Kassenscheine . . . . .	48,517,620	34,000,000	—14,517,620
Verschiedene Kreditoren	4,439,129	62,231,428	+57,792,299
Von den Kassen im Jahre 1911 regulierte Ausgaben und Einnahmen des Jahres 1910 . . . . .	38,922,563	15,811,675	—23,110,888
	<u>100,628,369</u>	<u>120,905,543</u>	<u>+20,277,174</u>

Im Jahr 1910 wurden vom Konto „Kassascheine“ die zugunsten der Pensions- und Hülfskassen des Personals ausgestellten Depotscheine auf konsolidierte Anleihen übertragen.

Den Hauptposten der verschiedenen Kreditoren bildet der Konto „Rückkauf der Gotthardbahn“, der mit dem Betrage des Baukontos per 30. April 1909 erkannt, dagegen für das Anleihen der Gotthardbahn belastet ist; Unterschied Fr. 56,926,407. 16.

Wir haben von den im Jahr 1911 durch die Kassen regulierten Ausgaben pro 1910 die gleich behandelten Einnahmen in Abzug gebracht.

V. *Spezialfonds*. Sie umfassen den Erneuerungsfonds, den Fonds zur Deckung der Pensionen der ehemaligen J. S. und den Versicherungsfonds gegen Feuerschaden und belaufen sich auf 31. Dezember 1910 auf . . . . . Fr. 66,288,715. 87

Für das Nähere dieser Fonds vergleiche man Seiten 223—225 dieses Berichtes.

## b. Publizitätsdienst.

### 1. *Propagandamaterial.*

Der Publizitätsdienst hat folgende hauptsächlich zur Abgabe im Auslande bestimmte Publikationen der schweizerischen Bundesbahnen herausgegeben:

Album „Die Schweiz“, zweite deutsche und englische, erste französische und italienische Auflage;

Illustrierte Broschüre „Winter in der Schweiz“, zweite deutsche, französische und englische Auflage;

Illustrierte Broschüre „Simplon“, mit Karte, zweite deutsche und französische, erste italienische und dritte englische Auflage;

Illustrierte Broschüre „St. Gotthard“, mit Karte, erste deutsche, englische und französische Auflage; eine italienische Ausgabe wurde vorbereitet;

Broschüre „Internationale Zugverbindungen“, Ausgabe Sommerdienst 1910 und Winterdienst 1910/1911;

Touristenkarte (Massstab 1 : 450,000), erste italienische, zweite deutsche, sowie dritte englische und französische Ausgabe;

Kleine Touristenkarte (Massstab 1 : 650,000), deutsche, französische und englische Ausgabe;

„Mono“-Karten mit Zeichnungen, deutsche, französische und englische Textausgabe, die Kollektion zu 49 Sujets in 7 Serien.

Die Verbreitung dieser Publikationen erfolgte unter Mitwirkung der Agenturen der schweizerischen Bundesbahnen in Paris, London und New-York, des Vertreters der schweizerischen Bundesbahnen im internationalen Verkehrsbureau in Berlin, des Schweizer Verkehrs- und Reisebureaus in St. Petersburg, des schweizerischen Auskunftsbureaus an der Brüsseler Weltausstellung, sowie der grossen deutschen, französischen und englischen Schiffahrtsgesellschaften.

Der Publizitätsdienst und die Auslandsbureaux der schweizerischen Bundesbahnen haben bei der Verbreitung des Propagandamaterials (Broschüren und Plakate) der schweizerischen Transportanstalten, der Verkehrsvereine und des Schweizer Hoteliervers (Hotelführer der Schweiz) in bedeutendem Masse mitgewirkt.

Unser Publizitätsdienst hat besonders an der Verbreitung des vom Verband schweizerischer Verkehrsvereine mit der finanziellen Beihilfe des Schweizer Hoteliervers und der schweizerischen Bundesbahnen in deutscher, englischer, italienischer, französischer und russischer Sprache herausgegebenen illustrierten Führers „Die Schweiz“ mitgearbeitet.

### *2. Propaganda durch die Presse.*

Die Zeitungspropaganda umfasste die Publikation von Artikeln mit oder ohne Illustrationen in zahlreichen Blättern.

### *3. Wettermeldedienst der Winterkurorte.*

Der Publizitätsdienst hat für die 24 wichtigsten Winterstationen der Schweiz einen besonderen Wettermeldedienst eingerichtet, der vom 15. Dezember 1910 bis zum 28. Februar 1911 funktionierte. Während dieser Zeit wurde das aus den meteorologischen Meldungen der Winterstationen bestehende Bulletin jeden Morgen (Sonntags ausgenommen) nach Paris, London, Berlin, Frankfurt a/M. und Hannover telegraphiert, um in den grossen Tageszeitungen mitgeteilt zu werden.

### *4. Diapositivsammlungen für Lichtbildervorträge.*

Der Publizitätsdienst hat sich unter Mitwirkung des Schweizer Hoteliervers, des Verbandes schweizerischer Verkehrsvereine und

einer Anzahl von interessierten Transportanstalten mit der Anlegung von Diapositivsammlungen für Lichtbildervorträge befasst.

##### *5. Agenturen der schweizerischen Bundesbahnen im Ausland.*

Die Tätigkeit der Agenturen der schweizerischen Bundesbahnen im Auslande wächst von Jahr zu Jahr; sie besteht hauptsächlich im Billetverkauf, im Auskunftsdienst, in der Verteilung des Propagandamaterials und der Durchführung der Zeitungspropaganda. Mit der Billetausgabe sind einzig die Agenturen in Paris und London betraut.

Die Agentur Paris hat, wie in den vorhergehenden Jahren, eine illustrierte Broschüre mit Auskünften über Schweizerreisen, die Agentur New-York ein Heftchen mit praktischen Angaben herausgegeben.

##### *6. Beratende Kommission für den Publizitätsdienst der schweizerischen Bundesbahnen.*

Die beratende Kommission für den Publizitätsdienst der schweizerischen Bundesbahnen hat am 31. März und am 13. Oktober Sitzung abgehalten. In derselben sind die verschiedenen an der Entwicklung des schweizerischen Fremdenverkehrs interessierten Organisationen vertreten, wie: die Verkehrsvereine, die normalspurigen Nebenbahnen, der Verband schweizerischer Sekundärbahnen, die Dampfschiffgesellschaften, der Verein schweizerischer Drahtseilbahnen, der Schweizer Hotelierverein, der Verband schweizerischer Winterkurorte und einige Spezialverwaltungen. Die Kommission hat alle wichtigeren den Publizitätsdienst betreffenden Fragen zuhanden der Generaldirektion zu begutachten.

---

### III. Kommerzielles Departement.

#### a. Allgemeines.

1. Auf den 15. Mai 1910 ist ein neues Verzeichnis der Reglemente, Instruktionen, Tarife und Verfügungen kommerzieller Natur für den Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr ausgegeben worden.

2. Am 1. Mai wurde die Station Brittnau-Wikon, zwischen Zofingen und Reiden gelegen, für den gesamten Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr eröffnet. Auf den gleichen Zeitpunkt erfolgte die Eröffnung der zwischen Rapperswil und Schmerikon gelegenen Haltestelle Bollingen, die jedoch nur für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für Einzelsendungen der Ausnahmetarife Nr. 4 für Brot, frische Butter etc. und Nr. 41 für Milch im Abonnement und der zugehörigen leeren Emballagen eingerichtet ist.

3. Die früher nur für Einzelsendungen des Ausnahmetarifs Nr. 4 für Brot, frische Butter etc., ferner für Einzelsendungen flüssiger Milch nach Ausnahmetarif Nr. 41 und der zugehörigen leeren Emballagen, sowie für Einzelsendungen von Kleinvieh eingerichtete Station Zwingen wurde am 1. Mai für den gesamten Güter- und Tierverkehr eröffnet.

4. Am 25. Mai fand die Eröffnung der bisherigen Haltestelle Champ-du-Moulin für den Eilstückgutverkehr und die zugehörigen leeren Emballagen statt.

5. Die neue Linie der S. B. B. durch den Ricken, Wattwil-Uznach, ist am 1. Oktober dem Betrieb übergeben worden. An derselben liegt neben den Übergangsstationen Wattwil und Uznach nur die Station Kaltbrunn, welche für den Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr eingerichtet ist. Der Name der alten Station Kaltbrunn-Benken wurde auf diesen Zeitpunkt in „Benken“ abgeändert.

6. Am 3. Oktober wurde die Bodensee-Toggenburgbahn (Romanshorn-St. Gallen-Wattwil), deren Betrieb die Bundesbahnen übernommen haben, eröffnet.

7. Im Berichtsjahr sind ferner folgende neue Linien dem Betriebe übergeben worden:

a. am 1. Mai die Strecke Flüh-Rodersdorf der Birsigtalbahn;

b. am 5. Juli die letzte Teilstrecke der Berninabahn, Berninahospiz-Poschiavo;

c. am 15. Juli die Niesenbahn;

d. am 1. September die elektrische Normalbahn Martigny-Orsières;

e. am 1. November die Strecke Bonfol-Bonfol Grenze der Regionalbahn Pruntrut-Bonfol und gleichzeitig die Anschlusslinie Bonfol Grenze-Pfetterhausen-Dammerkirch der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen;

f. am 14. Dezember die Drahtseilbahn Les Avants-Sonloup.

8. Am 1. Mai ist die zwischen Le Locle frontière und Le Locle loco gelegene Station Le Locle-Col des Roches der Neuenburger Jurabahn für den gesamten Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr eröffnet worden.

9. Der im Geschäftsbericht pro 1909 auf Seite 100 erwähnten „Geschäftsordnung für die kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten“ sind bis Ende des Berichtsjahres beigetreten:

43 Normal- und Schmalspurbahnen,

6 Zahnradbahnen,

2 Tramways,

6 Drahtseilbahnen und

7 Dampfschiffgesellschaften.

In den Ausschuss der Verkehrsinteressenten wurden für eine dreijährige Amtsdauer gewählt:

a. vom schweizerischen Handels- und Industrieverein:

Herr Gustav Ammann, in Zürich, Delegierter des Verwaltungsrates der Aktiengesellschaft Danzas & Cie., Mitglied der Zürcher Handelskammer;

Herr Oskar Hauser, in Luzern, Teilhaber der Firma Gebrüder Hauser, Präsident des schweizerischen Hoteliervereins;

Herr A. Jenni-Kunz, in Aarau, Chef der gleichnamigen Firma, Mitglied der schweizerischen Handelskammer, und

Herr Louis Martin, in Verrières (Neuenburg), Nationalrat, Vizepräsident des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen, Mitglied der schweizerischen Ausstellungskommission;

*b. vom schweizerischen Gewerbeverein:*

Herr J. Scheidegger, in Bern, Nationalrat;

Herr Dr. F. Volmar, in Bern, Sekretär des Gewerbevereins;

Herr Ed. Boos-Jegher, in Zürich, Generalsekretär der schweizerischen Zentralstelle für Ausstellungswesen;

*c. vom schweizerischen Bauernverband:*

Herr Jenni, in Worblaufen bei Bern, Nationalrat;

Herr Schräml, in Winterthur, Geschäftsführer des Verbandes ostschweizerischer landwirtschaftlicher Genossenschaften;

Herr Dr. Laur, in Brugg, schweizerischer Bauernsekretär.

Den Beitritt zur „Übereinkunft betreffend den direkten Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr“ haben erklärt:

55 Normal- und Schmalspurbahnen,

10 Zahnradbahnen,

1 Tramwayunternehmung,

11 Drahtseilbahnen und

7 Dampfschiffgesellschaften.

**10.** Die kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten hat im Berichtsjahre zwei Sitzungen abgehalten. In der ersten Sitzung, die am 18. Juni stattfand, wurden ausser Angelegenheiten organisatorischer Natur Fragen betreffend die Anlage V zum schweizerischen Transportreglement, den Verkehr mit Generalabonnements, die schweizerischen allgemeinen Tarifvorschriften, den schweizerischen Ausnahmetarif Nr. 10 für Flüssigkeiten in Reservoirwagen, das Réglement über den Transport inländischer Armer und das Reglement über die Abgabe von Beamtenbilletten behandelt. Die in der zweiten Sitzung vom 28. Dezember behandelten Geschäfte betrafen in der Hauptsache die schweizerischen allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation (Übernahme der in den allgemeinen Tarifvorschriften nebst

Güterklassifikation der deutschen Bahnen im Zeitraume vom 10. Oktober 1909 bis 15. Oktober 1910 eingetretenen Änderungen auf den schweizerischen Verkehr), den schweizerischen Tiertarif und die Reglemente über Fahrbegünstigungen für Krankenschwestern von Diakonissenanstalten, über den Transport inländischer Armer und über die Abgabe von Beamtenbilletten.

**11.** Zu dem mit der schweizerischen Postverwaltung seinerzeit abgeschlossenen Übereinkommen betreffend die Ermittlung der Entschädigung für die Beförderung der Fahrpoststücke im Gewichte von über 5 kg auf den schweizerischen Bundesbahnen vom 30. August/1. September 1904 (Geschäftsbericht 1904, Seite 88, Pos. 3) ist ein Nachtrag vereinbart worden, welcher die im Art. 3 des Vertrages vorgesehene besondere Beordnung der Entschädigung für die Linien der frühern Gotthardbahn auf den Zeitpunkt des Überganges derselben an den Bund regelt.

**12.** Mit der eidgenössischen Oberpostdirektion ist ein Nachtrag zum Vertrag über die Beziehungen zwischen der eidgenössischen Postverwaltung und der Vevey-Chexbres-Bahn vereinbart worden, welcher die Entschädigungen für den Transport der Postpakete neu regliert.

**13.** In den Monaten Juni/Juli sind an verschiedenen Orten Verkehrsunterbrechungen infolge Hochwasser vorgekommen. Von besonders langer Dauer waren jene für die Strecken zwischen Maienfeld und Landquart und zwischen Belfaux-gare und Grolley.

Die Unterbrechung bei Landquart, die vom 15. Juni bis 11. Juli dauerte, gestaltete sich um so schwieriger, als gleichzeitig auch die Linie Landquart-Küblis der Rhätischen Bahn unterbrochen war. Die zur Aufrechterhaltung des Personen-, Gepäck- und Güterverkehrs zu treffenden umfangreichen Anordnungen wurden im Benehmen mit dieser Bahn in der Weise getroffen, dass die beiden Verwaltungen sich gegenseitig nach Möglichkeit Aushilfe leisteten. Durch Errichtung einer provisorischen Geleiseanlage für den Güterumlad wurde es ermöglicht, auch Wagenladungsgüter nach Landquart und weiter unter gewissen Beschränkungen zu spedieren.

Die Verkehrsunterbrechung zwischen Belfaux-gare und Grolley dauerte vom 11. Juli bis 24. August. Während dieser Zeit wurden die Güter von Belfaux-gare und weiterhin Richtung Fribourg nach Grolley und weiter Richtung Payerne sowie umgekehrt über Fribourg-Murten (F. M. A.) umgeleitet.

14. Die durch Hochwasser verursachte Linienunterbrechung zwischen Sihlbrugg und Sihlwald der Sihltalbahn dauerte vom 15. Juni bis 9. Juli. Die Umleitung der tarifgemäss über Sihlbrugg instradierenden Frachtstückgüter und Wagenladungen nach den Stationen der Sihltalbahn fand während dieser Zeit über Zürich statt. Eilstückgutsendungen wurden auf der Strecke Sihlbrugg-Sihlwald camionniert.

15. Neue Camionnagetarife sind für folgende Stationen eingeführt worden: Arbon, Emmishofen-Kreuzlingen, Frauenfeld, Genf (Cornavin), Herisau, Kreuzlingen, Lugano, Neu- und Alt-Solothurn, Neuveville (Neuenstadt), Zürich-Enge und Zürich-Letten.

## b. Personenverkehr.

1. Zum Tarif für den internen Personen- und Gepäckverkehr gelangte auf 1. Mai ein X. und auf 1. Oktober ein XI. Nachtrag zur Einführung. Der erstere enthält neben dem Inhalt, der seinerzeit ausgegebenen und nunmehr aufgehobenen provisorischen Nachträge X und XI eine grössere Anzahl Ergänzungen und Änderungen, sowie Distanzen und Taxen für die neu eröffnete Station Brittnau-Wikon und für die Haltestelle Bollingen. Mit dem XI. Nachtrag wurden die durch die Rickenlinie und die Bodensee-Toggenburgbahn bedingten Änderungen und Ergänzungen durchgeführt.

Für die Station Kaiserstuhl (Brünigbahn), für welche früher Personen- und Gepäcktaxen nur in beschränktem Umfange bestunden, sind solche nun mit sämtlichen Bundesbahnstationen vorgesehen.

2. An neuen Tarifen für den direkten schweizerischen Personen- und Gepäckverkehr wurden eingeführt:

Personen- und Gepäcktarif mit der elektrischen Bahn Lugano-Tesserete auf 1. April;

Personentarif J. N. schweizerische Privatbahnen auf 1. August;

Personentarif und Distanzenzeiger Bodensee-Toggenburgbahn-S. B. B. auf 3. Oktober;

Personentarif und Distanzenzeiger Bodensee-Toggenburgbahn-Rh. B. auf 3. Oktober;

Personentarif S. O. B.-Privatbahnen auf 26. Oktober;

Personen- und Gepäcktarif Zuger Berg- und Strassenbahn-S. B. B. auf 1. Dezember;

Personen- und Gepäcktarif Eisenbahn Locarno-Pontebrolla-Bignasco-S. B. B. (Kreis V) auf 1. Dezember; Distanzenzeiger zur Taxberechnung für Leichen, Gepäck und Expressgut Uster-Oetwilbahn-S. B. B. auf 1. Dezember.

Mitteltst Nachrichten zu den bestehenden direkten Tarifen wurden durchgeführt:

- a. Taxänderungen im Verkehr mit den Berner-Oberlandbahnen, der Neuenburger-Jurabahn und der Pruntrut-Bonfol-Bahn;
- b. die Änderungen infolge Aufhebung der II. Wagenklasse auf der Sensetalbahn;
- c. die Einführung direkter Personen- und Gepäcktaxen für den Verkehr mit der Niesenbahn und der Eisenbahn Martigny-Orsières;
- d. eine grosse Anzahl von Taxen und Distanzen für neue Relationen, nach denen ein Bedürfnis sich geltend gemacht hatte.

3. Für den internationalen Personen- und Gepäckverkehr sind folgende neue Tarife in Kraft gesetzt worden: Südwestdeutsch-österreichischer Personen- und Gepäcktarif auf 1. Februar;

Personen- und Gepäcktarif England-Österreich-Ungarn und weiter über  $\frac{\text{Frankreich-Süddeutschland}}{\text{Luxemburg-Schweiz-Arlberg}}$  auf 1. Mai;

Personen- und Gepäcktarif Österreich-Schweiz auf 1. Juni;

Personen- und Gepäcktarif für den Verkehr mit Ungarn und dem Orient auf 1. November.

Ferner gelangten zu einer Reihe bestehender Tarife Nachträge zur Ausgabe behufs Durchführung verschiedener nötig gewordener Verkehrserweiterungen, Einbezug neuer Linien usw.

4. Im Verkehr mit Belgien ist die direkte Abfertigung von Kranken-, Personen- und Gepäckwagen eingerichtet worden.

5. Für den englisch-italienischen Personen- und Gepäckverkehr über Frankreich ist auf 1. Januar 1911 ein neuer Tarif zur Einführung gelangt mit Einbezug der Routen über Calais oder Boulogne und über Dieppe-Gotthard, Simplon, Mont Cenis und Ventimiglia. Dieser Tarif, dessen Zustandekommen weitläufige Verhandlungen mit den beteiligten Verwaltungen erforderte, enthält eine erhebliche Erweiterung der direkten Relationen zwischen England und Italien via Simplon. Hervorzuheben ist besonders, dass die Billette für den

Verkehr mit Mailand zur wahlweisen Benutzung über Gotthard, Simplon oder Mont Cenis eingerichtet worden sind.

6. Auf Grund einer Verständigung zwischen den beteiligten Verwaltungen werden vom 1. Januar 1911 an auch für den Verkehr zwischen Paris und Mailand an Stelle je besonderer Billette über Gotthard, Simplon und Mont Cenis solche mit wahlweiser Gültigkeit über alle drei Wege verausgabt und zwar sowohl für einfache Fahrt als für Hin- und Rückfahrt.

7. Zum Tarif für Rundreise- und langfristige Rückfahrkarten im Verkehr zwischen Frankreich einerseits und der Schweiz, Deutschland, Österreich und Italien anderseits, ist auf 1. Dezember 1910 ein Nachtrag herausgegeben worden. Durch denselben gelangten in der Hauptsache die schon seit langem angestrebten Rundreisebillette von Paris nach Italien mit Hinfahrt via Simplon und Rückfahrt via Gotthard beziehungsweise Ventimiglia oder Modane zur Einführung, ferner gleichartige Billette ab Genf mit Hinfahrt via Simplon und Rückfahrt via Ventimiglia oder Modane.

8. Der Tarif über die Zuschlagstaxen der Internationalen Schlafwagengesellschaft für die Benutzung der Luxuszüge, sowie der in den übrigen Zügen verkehrenden Schlafwagen ist durch Aufnahme direkter Zuschlagstaxen für den während der Dauer vom 17. Dezember 1910 bis 19. Februar 1911 neu eingelegten Schlafwagenkurs zwischen Boulogne und Interlaken ergänzt worden.

9. Die internen Personen- und Gepäcktarife der Visp-Zermatt-Bahn und der Bahn Bière-Apples-Morges und Apples-L'Isle sind auf 1. Mai neu herausgegeben worden.

10. Mit den Verwaltungen der Territet-Glion-Bahn und der Montreux-Glion-Bahn wurde eine Übereinkunft getroffen, wonach sämtliche Billette im Verkehr mit Glion, Caux, Jaman und Rochers de Naye wahlweise über Montreux oder Territet benutzt werden können.

11. Über die im Geschäftsbericht 1909 auf Seite 103 unter Ziffer 5 erwähnte Frage der Erhöhung der Personentarife hat eine Beschlussfassung durch die eidgenössischen Räte noch nicht stattgefunden.

12. Zum Tarif für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen ist auf 1. Mai ein IV. Nachtrag in Kraft getreten. Von den darin enthaltenen Änderungen und Ergänzungen ist die Aufnahme einer neuen Bestimmung betreffend Anwendung der Schulfahrtstaxe der I. Altersstufe für Kadettenkorps bei Ausflügen zum Zwecke militärischer Übungen hervorzuheben, ferner die Aufhebung der Suspendierung der Anwendung des Tarifs an Ostern, am Ostermontag und am eidgenössischen Bettag. Die Bodensee-Toggenburgbahn, die Eisenbahn Martigny-Orsières, die Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren und die Wengernalpbahn sind neu in den Tarif aufgenommen worden.

13. Am 1. April ist eine Neuausgabe des Reglements und Tarifs für die Beförderung von Kranken in besonderen Wagen eingeführt worden. Diese Neuausgabe hat eine Änderung namentlich insofern gebracht, als nun für die Taxierung der Krankentransporte an Stelle der kilometrischen Einheitstaxen mit fixem Zuschlag in analoger Weise wie für die Miete von Personenwagen die Lösung einer bestimmten Anzahl Billette vorgeschrieben ist. Die Zahl der Billette ist derart bemessen, dass für zweiachsige Kranken- oder Personenwagen, sowie für zweiachsige Gepäck- oder Güterwagen in Ansehung des Normaltarifs der schweizerischen Bundesbahnen (einfache Fahrpreise) annähernd die gleichen Taxen erzielt werden wie früher. Für drei- und mehrachsige Wagen, die im alten Reglement nicht vorgesehen waren, sind die Ansätze entsprechend höher gehalten.

Für arme Kranke, die ein von der zuständigen Behörde auf Grund des Reglements für den Transport inländischer Armer ausgestelltes Armutszeugnis vorweisen, ist, wie früher, Zahlung der halben Taxe vorgesehen. Ebenso sind für die Beförderung mehrerer Kranker im gleichen Wagen und auf der nämlichen Transportstrecke die frühern Erleichterungen beibehalten worden. Als Neuerung ist noch hervorzuheben, dass zwei Begleiter des Kranken auf dem Hinweg taxfrei befördert werden, während nach dem alten Reglement nur ein Begleiter frei war.

14. Wir haben Anordnung getroffen, dass den Inhabern von Arbeiterabonnements in Fällen von Nacharbeit, sowie bei Besuch von Fortbildungsschulen und Konfirmandenunterricht die Bewilligung zu der erforderlichen Benutzung anderer als der vorgeschriebenen Züge gegen Beibringung gehöriger Ausweise durch die Bahnhof- und Stationsvorstände erteilt werden kann.

15. Das Verzeichnis der Sonntags- und Rundfahrtbillette ist auf 1. Mai neu herausgegeben worden. Auf 15. November

wurde sodann ein **Ergänzungsblatt** ausgegeben behufs Einführung einer Anzahl neuer Rundfahrtsbillette, für die sich infolge Eröffnung der Bodensee-Toggenburgbahn und der Riekenlinie ein Bedürfnis geltend gemacht hatte.

**16.** Mit der Dampfbootgesellschaft für den Untersee und Rhein haben wir betreffend die wahlweise Benutzbarkeit der Retourbillette im Lokalverkehr der Strecke Schaffhausen-Steckborn-Konstanz mit Bahn oder Schiff eine Verständigung in dem Sinne getroffen, dass vom 1. Mai 1910 an auf den Umtausch der Schiffretourbillette gegen Bahnbillette einfacher Fahrt verzichtet wird, d. h. dass die erstern ohne weiteres zur Rückfahrt mit der Bahn benutzt werden können. Infolgedessen ist eine Neuausgabe der bezüglichen Instruktion für das Stations- und Zugspersonal erforderlich geworden. Gleichzeitig wurde vereinbart, von der Aufstellung einer Abrechnung über die nicht mit dem Transportmittel der Ausgabeverwaltung benützten Retourbillette abzusehen, wogegen die Dampfschiffgesellschaft für den Untersee und Rhein den Bundesbahnen eine jährliche Pauschalentschädigung von Fr. 3800 zu leisten hat. Diese Vereinbarung ist unter dem Vorbehalt dreimonatlicher Kündigung, je auf 1. Mai und 1. Oktober jeden Jahres, getroffen worden.

**17.** Zufolge einer mit der Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Zugersee getroffenen Vereinbarung ist auf 15. Mai eine Instruktion für das Stations- und Zugspersonal betreffend die wahlweise Benutzung der Billette für Hin- und Rückfahrt im Lokalverkehr zwischen den Stationen Zug und Walchwil mit der Bahn oder mit dem Dampfboot in Kraft gesetzt worden. Die Verwaltungen vergüten sich gegenseitig auf Grund der eingezogenen Fahrtausweise die Hälfte der erhobenen Fahrpreise für Hin- und Rückfahrt.

**18.** Mit der Direktionskommission der Bodensee-Toggenburgbahn ist auf den Zeitpunkt der Eröffnung dieser Linie ein Vertrag betreffend den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr auf den Strecken St. Fiden-St. Gallen, St. Gallen-Bruggen, St. Gallen-Haggen-Bruggen und Lichtensteig-Wattwil abgeschlossen worden. Darnach werden auf den bezeichneten Strecken die Fahrtausweise aller Art in den Zügen beider Verwaltungen anerkannt, und es bildet auch der Gepäck- und Expressgutverkehr ein Gemeinschaftsobjekt. Die Einnahmen werden monatlich auf die beiden Verwaltungen wie folgt verteilt:

a. Lokalverkehr St. Fiden-St. Gallen und Lichtensteig-Wattwil (je für sich): Im Verhältnis der Zahl der von jeder Verwaltung geführten, der Personenbeförderung dienenden Züge, welche auf beiden Stationen der Gemeinschaftsstrecke anhalten;

b. Lokalverkehr St. Fiden-Bruggen und St. Fiden-Haggen-Bruggen: Schweizerische Bundesbahnen 65 %, Bodensee-Toggenburgbahn 35 %;

c. Lokalverkehr St. Gallen-Bruggen und St. Gallen-Haggen-Bruggen: Schweizerische Bundesbahnen 75 %, Bodensee-Toggenburgbahn 25 %.

Aus dem die Gemeinschaftsstrecken St. Fiden-St. Gallen und Lichtensteig-Wattwil berührenden direkten und Durchgangsverkehr werden die Einnahmen gemäss den bezüglichlichen Festsetzungen des Vertrages ganz der einen oder andern Verwaltung zugeschieden. Die Gültigkeitsdauer des Vertrages ist bis 31. Dezember 1913 festgelegt, nach Ablauf dieses Termins ist sechsmonatliche Kündigung vorgesehen.

19. Für die Strecke Giswil-Meiringen ist auf Anregung des Eisenbahndepartementes eine Änderung der Personentaxen in der Weise beschlossen worden, dass die Einheitssätze des Normalschemas der S. B. B. auf Grund besonderer Tarifdistanzen Anwendung finden sollen. Wir erstatteten dem Verwaltungsrat hierüber unterm 25. Januar 1910 besondern Bericht, dem er zustimmte. Inzwischen hat auch der Bundesrat der Massnahme die Genehmigung erteilt, in der Meinung, dass die neue Berechnungsweise anlässlich der nächsten Neuausgabe des internen Personen- und Gepäcktarifes der schweizerischen Bundesbahnen zur Durchführung gelangen soll.

20. Wie seinerzeit im Geschäftsbericht pro 1906, Seite 104, erwähnt wurde, ist die deutsche Fahrkartensteuer auch im Verkehr mit den auf badischem Gebiet gelegenen Stationen der S. B. B. zu erheben. Desgleichen musste die Erhebung dieser Steuer angeordnet werden für den gesamten Transitverkehr über die auf deutschem Gebiet gelegene Linie Altenburg-Lottstetten. Da die Durchführung dieser Massnahme, insbesondere die Aufstellung der monatlichen Steuerabrechnungen mit einem erheblichen Zeit- und Kostenaufwand verbunden ist, während der jährliche Ertrag der Steuer sich nur auf eine kleine Summe beläuft, ist durch Vermittlung des eidgenössischen Eisenbahndepartementes mit der deutschen Staatsregierung eine Verständigung in dem Sinne getroffen worden, dass die Steuer vom 1. Januar 1911 an bis auf weiteres durch eine jährliche Pauschalvergütung von 1650 Mk. entrichtet werden kann.

21. Auf Ansuchen des Organisationskomitees wurden für den Besuch der vom 10. bis 19. September 1910 in Lausanne abgehaltenen schweizerischen landwirtschaftlichen Ausstellung folgende Begünstigungen bewilligt:

1. Die Gültigkeitsdauer der vom 8. bis 12. September von den Stationen der S. B. B. zur Ausgabe gelangten gewöhnlichen Hin- und Rückfahrtsbillette nach Lausanne wurde bis zum 22. September ausgedehnt.

2. Die vom 9. September an bei den Stationen der S. B. B. gelösten gewöhnlichen Billette einfacher Fahrt nach Lausanne wurden innert 4 Tagen, die am 18. und 19. September gelösten jedoch spätestens am 20. September zur freien Rückfahrt über die gleiche Route wie bei der Hinfahrt anerkannt.

Die Gewährung beider Begünstigungen war an die Bedingung geknüpft, dass die Billette in der Ausstellung auf der Rückseite mit dem Stempel „VIII<sup>e</sup> exposition suisse d'agriculture, Lausanne 1910“ versehen wurden.

Die gleichen Begünstigungen wurden auch von den hauptsächlichsten schweizerischen Privatbahnen eingeräumt.

22. In den Tarif für schweizerische Generalabonnements sind auf 1. Januar 1911 die Bodensee-Toggenburgbahn und die Bahn Bière-Apples-Morges und Apples-L'Isle neu aufgenommen worden.

Auf den gleichen Zeitpunkt ist die Frist für die Rückgabe der Karte und die Erhebung der Depotgebühr von fünf Franken bis nachmittags 2 Uhr des auf den Ablauf der Gültigkeit des Generalabonnements folgenden Tages ausgedehnt worden.

23. Mit dem Eisenbahndepartement ist vereinbart worden, es seien vom Jahre 1910 an die Personenkilometer aus dem Generalabonnementsverkehr für jede einzelne Verwaltung in der Weise zu berechnen, dass die Einnahmen derselben aus Generalabonnements durch die Einnahmen pro Person und Kilometer aus dem Gesamtpersonenverkehr des Vorjahres (Kolonne 447 der schweizerischen Eisenbahnstatistik) dividiert werden. Die seinerzeit von den Privatbahnen für die Ermittlung der Personenkilometer aus Generalabonnements aufgestellten Ansätze haben sich nämlich als zu niedrig erwiesen, und es ergaben sich infolgedessen für die Statistik zu hohe Einnahmen per Personenkilometer.



Reisenden an Stelle von Generalabonnements für 15, 30 oder 45 Tage gelöst worden. Inwieweit das im Berichtsjahr bei den gewöhnlichen Billetten eingetretene Mehrerträgnis mit dem geringeren Verkauf der kurzfristigen Generalabonnements im Zusammenhang steht, kann ziffermässig nicht ermittelt werden. Es darf aber angenommen werden, dass der Ausfall bei diesen Abonnements durch Mehrerträgnisse aus andern Fahrausweisen mehr als ausgeglichen wurde.

Günstigere Ergebnisse haben die langfristigen Generalabonnements gezeitigt, bei denen trotz der Preiserhöhung eine Frequenzvermehrung und eine bedeutende Mehreinnahme zu verzeichnen ist.

25. Die Einnahmen aus schweizerischen zusammenstellbaren Billetten weisen gegenüber dem Vorjahre wiederum eine Zunahme auf. Sie betragen:

	Im ganzen	Anteil S. B. B.
im Jahre 1909 . . . . .	Fr. 1,677,391	Fr. 1,168,977
im Jahre 1910 . . . . .	„ 1,743,357	„ 1,219,251
Gegenüber dem Vorjahre mehr	Fr. 65,966	Fr. 50,274

Folgende Unternehmungen wurden in diesen Verkehr einbezogen: Niesenbahn, Locarno-Pontebrolla-Bignasco-Bahn und Bodensee-Toggenburgbahn.

26. Der Verkehr mit zusammenstellbaren Fahrscheineften des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen erzeugt für das Berichtsjahr gegenüber dem konstanten Rückgang der vorausgegangenen drei Jahre wieder eine erfreuliche Zunahme, die, wie bereits in der vorstehenden Ziffer 24 erwähnt ist, auf die Erhöhung der Preise und die daherige Frequenzabnahme der kurzfristigen Generalabonnements zurückzuführen sein dürfte.

Die Einnahmen betragen:

	schweiz. Transportanstalten im ganzen	Anteil S. B. B.
im Jahre 1909 . . . . .	Fr. 3,744,187	Fr. 3,033,695
im Jahre 1910 . . . . .	„ 4,080,865	„ 3,273,739
Gegenüber dem Vorjahre mehr	Fr. 336,678	Fr. 240,044

Neu einbezogen wurden in diesen Verkehr die Niesenbahn und die Bodensee-Toggenburgbahn.

27. Für Strecken der deutschen, österreichischen, belgischen und einiger anderer ausländischer Verwaltungen (in der Haupt-

sache sind es solche, die keine oder nur eine geringe Ermässigung gewähren), werden in Abweichung von den allgemein geltenden Bestimmungen schon seit längerer Zeit auch Vereinsfahrtscheinhefte für Reisen, die nicht zum Ausgangspunkt zurückführen (einfache Fahrten) ausgegeben. Mit Wirkung vom 1. Januar 1911 an sind die schweizerischen Ausgabestellen in Bern, Genf, Lausanne und Zürich zur Ausfertigung solcher Fahrtscheinhefte für die betreffenden ausländischen Strecken ermächtigt worden; dadurch ist den Reisenden Gelegenheit geboten, sich schon auf der schweizerischen Abgangsstation einen Fahrtausweis einfacher Fahrt für die betreffende ausländische Strecke zu verschaffen, sofern direkte Billette nicht erhältlich sind. Ferner ist es den Reisenden, die im Besitze eines Fahrtausweises für die schweizerischen Strecken (z. B. Generalabonnement) sind, ermöglicht, ein zusammengestelltes Fahrtscheinheft für die ausserschweizerischen Strecken zu erhalten, das nach einer andern schweizerischen Übergangsstation zurückführt, als auf der es beginnt. Die Fahrtscheine für die schweizerischen Strecken dürfen, weil deren Preise gegenüber den normalen Taxen wesentlich ermässigt sind, in Hefte für einfache Fahrt nicht einbezogen werden.

28. Mit der Société nationale de transports Gondrand Frères in Mailand haben wir, gemeinsam mit einigen andern schweizerischen Verwaltungen, einen Vertrag abgeschlossen, gemäss welchem diese Firma vom 1. Juli 1910 an unter den nämlichen Bedingungen wie das Reisebureau der Mährisch-Ostrauer Handels- und Gewerbebank zur Ausgabe von Fahrtscheinen einfacher Fahrt zur normalen Taxe ermächtigt ist. Ein gleicher Vertrag wurde auf 1. Januar 1911 mit der internationalen Schlafwagengesellschaft in Paris abgeschlossen.

29. Der Umsatz an Fahrtscheinen für Strecken der Bundesbahnen stellte sich bei den Reisebureaux der Firma Th. Cook and Son in London, der Hamburg-Amerika Linie in Berlin, der Mährisch-Ostrauer Handels- und Gewerbebank in Mährisch-Ostrau und dem Nordisk Reisebureau in Göteborg im Vergleich zum Vorjahre wie folgt:

	Cook and Son	Hamburg-Amerika Linie	Mährisch-Ostrauer Handels- und Gewerbebank	Nordisk Reisebureau
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
im Jahre 1909 . . .	1,484,379	26,452	226,628	30,134
im Jahre 1910 . . .	1,750,209	37,257	313,815	42,542
Gegenüber d. Vorjahre +	265,830	+ 10,805	+ 87,187	+ 12,408

Das Reisebureau A. Bocquin & Cie in Genf, das am 1. Januar 1910 mit der Billetausgabe begann, und die Société nationale de transports Gondrand Frères in Mailand, die auf 1. Juli 1910 mit der Billetausgabe betraut wurde, haben im Berichtsjahre für folgende Beträge S. B. B. - Fahrscheine bezogen:

das erste Reisebureau für . . .	Fr. 101,278
„ zweite „ „ . . . „	61,949

30. Der Billetverkauf unserer eigenen Agenturen in London und Paris hat im Berichtsjahre wiederum eine Vermehrung erfahren.

Die Einnahmen betragen:

Bei der Agentur in London:

	aus direkten Billetten England - Schweiz, Vereinsfahrcheinheften, Internationalen Rund- reisebilletten usw. (schweiz. Anteile inbegr.)	aus intern schweizerischen Billetten (Generalabonnements, Fahrscheine zu normalen Taxen usw.)	im ganzen
im Jahre 1909 .	Fr. 519,740	Fr. 172,166	Fr. 691,906
im Jahre 1910 .	„ 575,815	„ 174,936	„ 750,751
Gegenüber dem Vorjahre .	+ Fr. 56,075	+ Fr. 2,770	+ Fr. 58,845

Bei der Agentur in Paris:

	aus direkten Billetten Frankreich - Schweiz, Vereinsfahrcheinheften, Internationalen Rund- reisebilletten usw. (schweiz. Anteile inbegr.)	aus intern schweizerischen Billetten (Generalabonnements, Fahrscheine zu normalen Taxen usw.)	im ganzen
im Jahre 1909 .	Fr. 802,108	Fr. 547,362	Fr. 1,349,470
im Jahre 1910 .	„ 879,120	„ 510,412	„ 1,389,532
Gegenüber dem Vorjahre .	+ Fr. 77,012	— Fr. 36,950	+ Fr. 40,062

31. Die in unsern Berichten über die Geschäftsführung wiederholt erwähnte Frage der Verbilligung der Personenfahrtpreise für die Bodenseedampfboote hat für einmal in der Weise ihre Erledigung gefunden, dass die Badische Staatsbahn ihren bezüglichen Antrag zurückzog.

**32.** Dem Reglement betreffend die Abgabe von Beamtenbilletten im direkten schweizerischen Verkehr sind beigetreten: die Brunnen-Morschach-Bahn, die Lugano-Tesserete-Bahn, die Eisenbahn Martigny-Orsières, die Uster-Oetwil-Bahn und die Bodensee-Toggenburgbahn.

**33.** Der Unterausschuss für Angelegenheiten des Personenverkehrs des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen hat im Berichtsjahre zwei Sitzungen abgehalten, bei denen wir uns vertreten liessen.

### c. Tierverkehr.

In das Transportreglement wurde eine neue Vorschrift aufgenommen, wonach nunmehr auch Tiersendungen dem Empfänger zu avisieren sind.

### d. Güterverkehr.

**1.** Zwischen der schweizerischen Seetalbahn und der Wynentalbahn ist über die Teilung des Verkehrs der Gemeinschaftsstationen in Reinach und Menziken ein Vertrag abgeschlossen worden, bei dem wir mitzuwirken hatten.

**2.** Bei der Revision der schweizerischen Dampfschiffverordnung ist unter anderm auch die Frage betreffend die Vorlage der Tarife der Dampfschiffahrtsunternehmungen an das eidgenössische Eisenbahndepartement sowie deren Genehmigung und Publikation durch diese Behörde aufgerollt worden. Wir haben verlangt, dass die Dampfschiffgesellschaften der gleichen Vorlage- und Publikationspflicht unterstellt werden, wie die Bahnen, wenigstens soweit sie mit diesen im Wettbewerb stehen, d. h. die gleichen Relationen bedienen wie diese.

**3.** Am 1. Juli 1910 ist eine Neuausgabe der Vorschriften betreffend die Ablieferung von Gütersendungen an andere als die im Frachtbrief genannten Adressaten, sowie die Reexpedition, Verteilung oder Vereinigung von Gütersendungen in Kraft gesetzt worden. Viele Neuerungen und Erleichterungen, die vom Handelsstand begrüsst werden, sind in diese Vorschriften aufgenommen worden. Es ergab sich die Notwendigkeit einer mässigen Erhöhung der Gebühren, da die bisherigen Ansätze vielfach nicht die den Bahnen erwachsenden Selbstkosten deckten.

4. Auf den Stationen werden häufig Güter zur Verfügung eines Dritten oder zur vorübergehenden Aufbewahrung zu eigenen Händen übergeben. Die Bahnen wären ohne Zweifel berechtigt, die Übernahme solcher Güter abzulehnen. Eine Reihe schweizerischer Bahnen hat dies auch getan, während die Bundesbahnen, um dem Handelsstand entgegenzukommen, derartige Güter auf ihren Stationen unter gewissen Bedingungen von jeher annahmen. Diese Bedingungen sind nun in besondere Vorschriften zusammengefasst worden, denen nach längern Verhandlungen auch alle schweizerischen normalspurigen Privatbahnen beigetreten sind. Damit ist diese Angelegenheit in der Schweiz einheitlich geordnet. Die bezüglichen Vorschriften sind am 1. Juli in Kraft getreten. Für die den Bahnen auf Grund derselben erwachsenden Leistungen werden mässige Gebühren erhoben.

5. Am 1. Mai 1910 ist das Reglement und der Tarif der schweizerischen Transportanstalten für den Bezug der Nebengebühren neu ausgegeben worden. Einem für das Gebiet unserer Verwaltung herausgegebenen Anhang hierzu sind eine Anzahl Transportanstalten beigetreten.

6. Auf den Tag des Inkrafttretens des Bundesgesetzes über den Verkehr mit Lebensmitteln und Gebrauchsgegenständen (1. Juli 1909) wurde der Güterbahnhof Wolf in Basel gemäss Antrag des eidgenössischen Landwirtschaftsdepartements durch Beschluss des Bundesrates für die Einfuhr von Fleisch und Fleischwaren geschlossen. Diese Verkehrseinschränkung auf dem wichtigsten Grenzbahnhof führte naturgemäss zu Beschwerden von seiten des betreffenden Handelsstandes, welche wir mit Rücksicht auf die verursachte Schädigung unserer kommerziellen Interessen unterstützten. In der Tat hatte die Schliessung des Güterbahnhofs Wolf in Basel für Fleischeinfuhrendungen eine erhebliche Ablenkung dieser Sendungen auf andere für unsere Interessen ungünstige Übergangsstationen zur Folge. Diese Ablenkungen erstreckten sich namentlich auch auf die zahlreichen Sammelladungen der Speditionsfirmen, welchen fast ausnahmslos untersuchungspflichtige Sendungen von Fleisch und Fleischwaren beigeladen sind. Unsere wiederholten Vorstellungen beim eidgenössischen Eisenbahndepartement und beim Landwirtschaftsdepartement haben bewirkt, dass mit Beschluss vom 25. November 1910 der Bundesrat den Güterbahnhof Basel S. B. B. auf den 1. Dezember 1910 für die Einfuhr von Fleisch und Fleischwaren wieder unbeschränkt geöffnet hat.

7. Auf den 1. Januar 1911 haben wir eine Instruktion für die Vornahme von Frachtenkontrollen auf den Stationen provisorisch in Kraft gesetzt. Diese Kontrollen bezwecken die Erreichung einer einheitlichen Auslegung und Anwendung der das Gütertarifwesen betreffenden Vorschriften und Tarife, die Beseitigung vorkommender Unrichtigkeiten und die Belehrung des Expeditionspersonals über Gütertarifangelegenheiten durch eigens dazu bezeichnete Beamte des Gütertarifbureaus.

8. Für den Güterverkehr zwischen den Stationen der schmalspurigen Strassenbahn Aarau-Schöftland einerseits und denjenigen der normalspurigen schweizerischen Eisenbahnen (ausgenommen Kreis V der S. B. B. [ehemalige G. B.]), sowie denjenigen der schmalspurigen Wynentalbahn andererseits, ist am 1. November 1910 ein direkter Tarif in Kraft getreten; ferner sind für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der schweizerischen Bundesbahnen einerseits und denjenigen der schweizerischen Seetalbahn, der Wynentalbahn und der Neuenburger Jurabahn andererseits neue Tarife in Kraft getreten mit erhöhten Distanzen und Taxen für die Strecken der genannten Privatbahnen.

9. Für die Beförderung von Steinkohlen usw. ab den nordfranzösischen Produktionsstationen der Departements Nord und Pas-de-Calais nach Basel S. B. B., über Delle und Alt-Münsterol, ist am 15. Juni 1910 ein neuer Tarif spécial commun international d'exportation Nr. 407 in Kraft getreten, welcher ermässigte Frachtsätze für Einzelwagen und für geschlossene Sendungen von mindestens 250 Tonnen enthält.

Vom Tarif spécial commun d'exportation (P. V.) Nr. 414 für metallurgische Erzeugnisse ab Stationen der französischen Ostbahnen nach der Schweiz, via Delle und Alt-Münsterol-Basel, ist am 1. November eine Neuausgabe erschienen, enthaltend einige neue Artikel und Frachtsätze für weitere Stationsverbindungen.

10. Zum Tarif Genf transit, Les Verrières frontière usw.-Ostschweiz ist am 1. Dezember ein VI. Nachtrag in Kraft getreten. Derselbe enthält in der Hauptsache Taxen für die Stationen der Bodensee-Toggenburgbahn und die neuen erhöhten Frachtsätze im Verkehr mit Le Locle frontière.

Zum Gütertarif Delle frontière-Schweiz ist ein III. Nachtrag eingeführt worden, welcher ausser erhöhten Taxen

im Verkehr mit der Neuenburger Jurabahn und der schweizerischen Seetalbahn, Frachtsätze für die Stationen der Wynentalbahn, Bern-Worb-Bahn und Martigny-Orsières-Bahn enthält.

11. Am 1. Mai ist eine Neuausgabe des Teils II, Heft 1, der belgisch-südwestdeutschen Gütertarife, enthaltend die besondern Bestimmungen, zur Einführung gelangt. Ferner ist am 15. Juni eine Neuausgabe des Teils I, Abteilung A, der niederländisch-deutschen Gütertarife, enthaltend die reglementarischen Bestimmungen, in Kraft getreten. Beide Tarife finden auch Anwendung im Verkehr mit Basel über Delle.

Der niederländisch-deutsche Verbandsgütertarif, Teil I, Abteilung B (allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation) ist auf den 15. Oktober neu herausgegeben worden.

12. Folgende Taxermässigungen wurden gewährt für den internen Verkehr:

- a. für Kastanienholz ab tessinischen Stationen nach Olten zur Fabrikation von Gerbstoffen;
- b. für Kochsalz ab Pratteln nach neuenburgischen Stationen zur Ermöglichung des Absatzes des schweizerischen Produktes an Stelle des französischen Salzes;
- c. für Elektrodenkohle ab Niederglatt nach Walliserstationen im Wettbewerb gegenüber dem französischen Produkte;
- d. für Teigwaren ab Mendrisio nach Lausanne mit Leitung über den Gotthard;
- e. für Gips ab Bex nach Genf;
- f. für rohe Bausteine ab Villeneuve, Roche und St. Triphon nach Stationen des rechten Genferseeufers im Wettbewerb gegen Savoyersteine;
- g. für Steintransporte von Reuchenette nach Bern und Luterbach, von St. Triphon nach Gampel und von Rheineck nach Altstätten;
- h. für Gartenkies ab Chambrelieu nach Bern;
- i. für Kochsalz ab Möhlin und Pratteln nach tessinischen Stationen;
- k. für roh behauene Steine ab Villeneuve, Roche (Vaud), St. Triphon und Reuchenette nach Vallorbe, bestimmt zur Ausmauerung der schweizerischen Seite des Mont d'Or-Tunnels der Linie Frasné-Vallorbe.

13. Am 10. April ist zum Teil I, Abteilung A (Reglementarische Bestimmungen), der deutsch-schweizerischen Gütertarife vom 22. Dezember 1908 der I. Nachtrag herausgegeben worden, enthaltend u. a. die neue, diejenige vom 6. November/16. Dezember 1888 ersetzende Übereinkunft zwischen der Schweiz und dem deutschen Reiche über die gegenseitige Anerkennung von Leichenpässen vom 10./21. Dezember 1909, sowie Bestimmungen über die bedingungsweise Zulassung des Sicherheits Sprengstoffes „Präposit“ zur direkten Beförderung im deutsch-schweizerischen Verkehr.

14. Am 1. April 1910 ist der Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Basel, Konstanz, Schaffhausen und Singen einerseits und den Stationen der Kgl. bayerischen Staatsbahnen (rechtsrheinisches Netz) anderseits in neuer Auflage erschienen.

15. Zur Durchführung einiger von der Kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten beschlossenen Änderungen ist auf 1. September 1910 zum schweizerischen Ausnahmetarif Nr. 10 für den Transport von Flüssigkeiten in Reservoirwagen ein I. Nachtrag herausgegeben worden.

16. Eine Neuerstellung der allgemeinen Tarife für den österreichisch-ungarisch-schweizerischen und österreichisch-ungarisch-französischen Güterverkehr wurde notwendig durch die erfolgte Änderung der internen österreichischen und ungarischen Tarife, welche eine Erhöhung erlitten haben. Ausserdem wurden eingeführt:

- ein neuer Ausnahmetarif für Spiritus am 1. September 1910;
- ein neuer Ausnahmetarif für Zucker Oesterreich-Schweiz am 1. Oktober 1910;
- ein neuer Ausnahmetarif für Eier Galizien-Schweiz am 15. Oktober 1910.

17. An Stelle der schweizerischen Transittarife vom 1. Januar 1889 wurde ein Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Buchs (Rheintal)-transit, Romanshorn-transit und St. Margrethen-transit einerseits und Dellefrontière, Le Locle-frontière, Les Verrières-frontière und Genf-transit anderseits eingeführt, dessen Taxen Gültigkeit haben für den Verkehr zwischen Öster-

reich-Ungarn und den hinterliegenden Ländern einerseits und Frankreich und weiter anderseits.

18. Für den direkten Güterverkehr zwischen österreichischen und ungarischen Stationen einerseits und den schweizerisch-französischen Grenzstationen, sowie Stationen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn anderseits gelangten die Hefte 1 und 2 des Teiles II der österreichisch-ungarisch-südfranzösischen Gütertarife zur Einführung. Das Heft 1 umfasst den Verkehr mit Österreich und das Heft 2 denjenigen mit Ungarn. Die Instradierung der Sendungen nach und von den Stationen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat über denjenigen schweizerisch-französischen Übergangspunkt zu erfolgen, über den sich die kürzeste Route ergibt.

19. Die Berner Oberland-Bahnen (mit Ausschluss der Schynige Platte-Bahn und der Lauterbrunnen-Mürren-Bahn), die Wengernalpbahn, die Bodensee-Toggenburgbahn und die Linie Bonfolfetterhausen sind dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterstellt worden.

Auf 12. Dezember 1910 ist das Königreich Serbien diesem Übereinkommen ebenfalls beigetreten.

20. Die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr Anwendung findet, ist auf 1. Februar 1910 in neuer Ausgabe erschienen.

21. Zum Verzeichnis der Gegenstände (Ausgabe vom September 1909), auf welche das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr keine Anwendung findet, ist im Juli ein zweiter Nachtrag erschienen.

22. Die Anlage V zum schweizerischen Transportreglement ist durch Aufnahme des neuen Sicherheitssprengstoffes „Präposit“ und des Artikels „Azetylen, in Azeton gelöstes und in porösen Massen aufgesaugtes“ unter die darin genannten, bedingungsweise zum Transport zugelassenen Güter ergänzt worden. Ausserdem wurde ein I. Nachtrag eingeführt, enthaltend u. a. die in der 1. Sitzung der Kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten beschlossenen neuen Beförderungsvorschriften für Zündwaren und Feuerwerkskörper, für Gelatine-Telsit J und für Gelatine-Cheddite C und D.

**23.** Auf 1. September ist eine Neuauflage der schweizerischen allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation eingeführt worden; damit gelangten zahlreiche Änderungen, die grösstenteils Erleichterungen für den Verkehr bringen, zur Durchführung.

Auf den gleichen Zeitpunkt ist auch die Instruktion betreffend die Anwendung der schweizerischen allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation neu herausgegeben worden.

**24.** Die auf dem neuen Staatsvertrag zwischen der Schweiz, Deutschland und Italien, betreffend die Gotthardbahn, beziehungsweise auf den herabgesetzten Entfernungen der Gotthardstrecken beruhenden belgisch-, deutsch- und schweizerisch-italienischen Gütertarife sind fertiggestellt. Die Einführung derselben konnte indessen nicht auf den 1. Mai 1910 erfolgen, wie im Vertrag vorgesehen; sie musste verschoben werden bis nach der Genehmigung des Vertrages durch die drei beteiligten Staaten.

Die gleichfalls umgerechneten Tarife für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln in Wagenladungen aus Italien nach Belgien, den Niederlanden und England sollen auf den nämlichen Zeitpunkt in Kraft gesetzt werden.

**25.** Auf den 1. Dezember 1910 sind für den schweizerisch-italienischen Güterverkehr via Gotthard und Simplon besondere Vorschriften über die Behandlung der vom direkten Verkehr ausgeschlossenen Güter erlassen worden.

**26.** Die neuen Tarife Frankreich (Est, Nord, Ouest-Etat, Midi)-Italien via Simplon sind nach langen Verhandlungen fertig erstellt und genehmigt worden und treten auf den 1. Januar 1911 in Kraft.

**27.** Zur Behandlung der laufenden Verbandsgeschäfte wurden folgende Konferenzen abgehalten, an denen wir uns beteiligten:

- a. am 22. September in Triest die österreichisch-ungarisch-orientalische Verbandskonferenz, in der unter anderem die Frage erörtert wurde, wie die in Aussicht genommenen direkten Frachtsätze für den Verkehr zwischen Serbien, Bulgarien und der Türkei einerseits und der Schweiz andererseits gebildet und in welcher Form dieselben herausgegeben werden sollen;
- b. am 11. Oktober in Berlin die Konferenz des deutsch-südfranzösischen Verbandes;
- c. am 18. und 19. Oktober in München eine Spezialkonferenz des deutsch-italienischen Verbandes, an welcher über

- die künftige Beordnung der Beziehungen mit der Pontebbaroute infolge Eröffnung der Tauernbahn verhandelt wurde;
- d. am 26. Oktober in Paris die 31. Konferenz des österreichisch-ungarisch-französischen Verbandes;
  - e. am 28. Oktober in Paris die 5. Konferenz des österreichisch-ungarisch-südfranzösischen Verbandes;
  - f. am 29. Oktober in Paris eine Besprechung über die Erstellung des direkten Tarifs P. L. M.-Schweiz;
  - g. am 16. und 17. November in Brüssel die Verbandskonferenzen für den belgisch-südwestdeutschen, den niederländisch-südwestdeutschen und den niederländisch-deutschen Güterverkehr;
  - h. am 8. und 9. Februar fand in Berlin die 100. Sitzung, am 8. und 9. Juni in Königswinter a./Rh. die 101. Sitzung und am 15. und 16. September in Montreux die 102. Sitzung der deutschen ständigen Tarifikommission statt, an denen wir vertreten waren.

28. Eingeführt wurden 31 Tarife und 100 Nachträge.

Schriftliche Frachtauskunft wurde vom Gütertarifbureau in 2401 Fällen erteilt.

### e. Einnahmenkontrolle und Abrechnungswesen.

1. Die Übersiedlung der Kontrollabteilung der ehemaligen Gotthardbahn von Luzern nach Bern und deren Vereinigung mit unserer Einnahmenkontrolle hat sich im Laufe des Monats März ohne Störung in der Abwicklung des Abrechnungsgeschäfts vollzogen.

2. Die diesjährige Internationale Abrechnungskonferenz fand in den Tagen vom 21./23. Juni im Haag statt; wir haben dieselbe besichtigt.

3. Zur Beratung einer Instruktion über die Abfertigung, Rapportierung, Abrechnung und Saldierung des neuen französisch-italienischen Güterverkehrs via Chiasso, Pino, Iselle, Modane und Ventimiglia tagte am 25. und 26. Juli in Florenz eine Konferenz der Kontrollchefs der beteiligten Verwaltungen, an welcher wir uns vertreten ließen. Die aus dieser Beratung hervorgegangene Instruktion musste schon auf 1. Januar 1911 wieder revidiert werden, weil mit diesem Tage in Frankreich einschneidende Änderungen im

Rechnungswesen der Stationen in Kraft getreten sind. An den Beratungen zur Durchführung der Änderungen, welche in einer Konferenz vom 24./26. November in Paris stattfanden, haben wir teilgenommen.

4. Im Berichtsjahre sind bei den Kassastellen der Stationen, Lagerhäuser und Dampfschiffen 1945 Kassen- und Bücherrevisionen vorgenommen worden, welche sich wie folgt auf die fünf Kreise verteilen:

I. Kreis	II. Kreis	III. Kreis	IV. Kreis	V. Kreis
555	454	487	324	125

Die hierbei konstatierten Unregelmässigkeiten haben zu folgenden disziplinarischen Massnahmen Anlass gegeben: 11 Beamte sind aus dem Dienste der Bundesbahnen entlassen, 2 sind an Stellen versetzt worden, an welchen sie keine Gelder mehr zu verwalten haben, in einem Falle wurde die Verfehlung mit einer temporären DienstEinstellung und in einem andern mit Busse geahndet. Der der Verwaltung aus den konstatierten Unregelmässigkeiten entstandene Schaden beläuft sich auf zirka Fr. 2000.

Es sind drei Einbruchdiebstähle vorgekommen und dabei folgende Beträge entwendet worden:

Am 18. Januar in Vouvry . . . . .	Fr. 674. 37
„ 17. Juli in Mühlau . . . . .	„ 253. 75
„ 10. August in Mettmensstetten . . . . .	„ 77. 60

Die Urheber dieser Diebstähle konnten nicht ermittelt werden.

5. Im Bestand der Frachtkredite sind folgende Änderungen eingetreten:

	Kreise					Total
	I	II	III	IV	V	
a. Neue Kredite wurden eröffnet	28	60	32	38	11	169
b. Bestehende Kredite wurden geändert . . . . .	31	62	51	37	16	197
c. Aufgehoben wurden . . . . .	4	15	9	9	5	42
						<u>408</u>

Am 31. Dezember betrug die Zahl der bewilligten Frachtkredite 1454 (1909: 1327.)

6. Wir lassen nachstehend eine vergleichende Übersicht über die Betriebseinnahmen der Bundesbahnen und des Dampfschiffbetriebes auf dem Bodensee der Jahre 1909 und 1910 folgen und verweisen auf die der Einnahmetabelle nachfolgende Begründung der Verkehrsschwankungen.

## Betriebseinnahmen der schweizerischen Bundesbahnen.

1909*)		1910				Gegenüber 1909	
(2738 km)		A. Bahnverkehr.		(2738 km Januar—September)		(2752 km Oktober—Dezember)	
Fr.	%			Fr.	%	mehr	weniger
69,819,047. 17	41,74	I. Ertrag des Personen-		75,598,155. 26	42,03	5,779,108. 09	—
		transportes . . . .					
		II. Ertrag des Gepäck-, Tier-					
		und Gütertransportes:					
6,985,026. 08	4,18	1. vom Gepäck . . .	7,682,212. 80	4,27	697,186. 72	—	—
2,854,346. 23	1,71	2. von Tieren . . .	3,384,412. 36	1,88	530,066. 13	—	—
87,596,694. 34	52,37	3. von Gütern . . .	93,196,971. 66	51,82	5,600,277. 32	—	—
97,436,066. 65	58,26		104,263,596. 82	57,97	6,827,530. 17	—	—
167,255,113. 82	100	Total	179,861,752. 08	100	12,606,638. 26	—	—
		B. Dampfschiffverkehr auf dem Bodensee.					
Fr.	%	Fr.	%	Fr.	Fr.	Fr.	
236,663. 62	28,49	I. Personentransport .	235,471. 54	26,59	—	1,192. 08	
14,005. 44	1,69	II. Gepäcktransport .	16,785. 37	1,89	2,779. 93	—	
5,879. 35	0,71	III. Tiertransport . .	5,029. 44	0,57	—	849. 91	
574,076. 78	69,11	IV. Gütertransport . .	628,388. 47	70,95	54,311. 69	—	
830,625. 19	100	Total	885,674. 82	100	55,049. 63	—	

\*) Unter lit. A sind zur Ermöglichung einer richtigen Vergleichung die betreffenden Einnahmen der ehemaligen Gotthardbahn für Januar bis April eingerechnet.

Nachdem schon das Jahr 1909 gegenüber dem Vorjahr eine Mehreinnahme von rund Fr. 4,100,000 gebracht hat, zeigen die Einnahmen, wie sich aus der vorstehenden Übersicht, Abschnitt A (Bahnverkehr), ergibt, im Berichtsjahr die beträchtliche Zunahme gegenüber 1909 von Fr. 12,606,638. 36 oder rund 7 %. Die Betriebslänge der Bahn hat sich allerdings durch die am 1. Oktober 1910 erfolgte Eröffnung der Rickenbahn um 15 km vermehrt, da aber diese neue Verbindung für die Bundesbahnen nur Distanzkürzungen ohne erheblichen neuen Verkehr brachte, so kann dieser Erweiterung des Netzes kein nennenswerter Einfluss auf die Einnahmen beigemessen werden. Die Mehreinnahme ist daher nahezu ausschliesslich der allgemeinen Verkehrsentwicklung zuzuschreiben, was schon daraus hervorgeht, dass alle Verkehrskategorien an derselben beteiligt sind.

Es ergaben:

der Personenverkehr . . . . .	+	8,27 %	(1909: + 1,91 %)
der Gepäckverkehr . . . . .	+	9,98 %	(1909: + 5,14 %)
der Tiertransport . . . . .	+	18,57 %	(1909: + 4,89 %)
der Gütertransport . . . . .	+	6,89 %	(1909: + 2,99 %)

Dazu bemerken wir folgendes:

Personenverkehr. Mehreinnahmen Fr. 5,779,108. 09.

Mit dem Vorjahre verglichen erzeigen die einzelnen Monate des Jahres 1910 folgende Plus-Differenzen:

Januar . . . . .	Fr.	302,742
Februar . . . . .	"	295,419
März . . . . .	"	1,203,217
April . . . . .	"	59,296
Mai . . . . .	"	390,378
Juni . . . . .	"	876,815
Juli . . . . .	"	686,569
August . . . . .	"	545,729
September . . . . .	"	656,828
Oktober . . . . .	"	291,150
November . . . . .	"	254,965
Dezember . . . . .	"	216,000

Die Ursache der auffallenden Mehreinnahme von rund Fr. 1,200,000 pro März gegenüber dem bescheidenen Plus von bloss Fr. 59,000 pro April ist zunächst zu suchen in der in unserem letztjährigen Bericht auf Seite 121 erwähnten Verschiebung des Frühjahrsreiseverkehrs nach dem Süden in den Monat April 1909; ferner hat der Umstand mitgewirkt, dass die Osterfeiertage pro 1909 in den Monat April, im Berichtsjahr dagegen in den Monat März fielen. Immerhin geht aus den Ergebnissen der beiden Mo-

nate als Ganzes betrachtet hervor, dass sowohl der Verkehr nach dem Süden, als der Osterverkehr im Jahre 1910 ganz besonders stark waren. Angesichts der durch die äusserst ungünstigen Witterungsverhältnisse des Sommers 1910 stark beeinflussten Saisonverkehrs müssen die Ergebnisse der Monate Juni bis September als recht befriedigend bezeichnet werden. Die Ergebnisse der übrigen Monate geben zu keinen besondern Bemerkungen Anlass; sie sind als normal zu betrachten.

Die Einnahmen weisen eine Zunahme von 8,27 % auf; dagegen ist die Zahl der beförderten Personen nur um 2,66 % gestiegen, weil für den Generalabonnementsverkehr eine neue Berechnungsweise zur Anwendung gelangte, welche die aus den Personenkilometern berechnete Zahl der beförderten Personen erheblich reduzierte.

Nach der besondern Betriebsrechnung für die Tunnelstrecke Brig-Iselle ergibt sich für den Personenverkehr wiederum eine Einnahmenvermehrung und zwar von Fr. 719,000 pro 1909 auf Fr. 785,000 im Berichtsjahr.

Güterverkehr (inkl. Gepäck und Tiere). Mehreinnahmen Fr. 6,827,530. 17.

Wie im Personenverkehr, so brachte auch für den Güterverkehr jeder Monat eine Mehreinnahme, und zwar:

Januar . . . . .	Fr. 358,820
Februar . . . . .	„ 455,903
März . . . . .	„ 531,276
April . . . . .	„ 639,958
Mai . . . . .	„ 432,479
Juni . . . . .	„ 378,494
Juli . . . . .	„ 341,107
August . . . . .	„ 956,852
September . . . . .	„ 988,029
Oktober . . . . .	„ 775,901
November . . . . .	„ 460,711
Dezember . . . . .	„ 508,000

Die vorstehende Übersicht zeigt das Bild einer ziemlich gleichmässigen Zunahme des Verkehrs. Als Ursache der besonders grossen Mehreinnahmen der Monate August, September und Oktober ist die grosse Wareneinfuhr infolge der Missernte des eigenen Landes zu betrachten.

Grösser als bei den Einnahmen ist die Zunahme in der Zahl der beförderten Gütertonnen, welche 7,48 % beträgt. Das Durchschnittsertragnis pro Tonne ist infolgedessen nur Fr. 7. 10 gegen-

über Fr. 7. 55 pro 1909. Dieser Rückgang ist auf grosse Transporte niedrig tarifierter Güter zurückzuführen.

Eine gewisse Entwicklung erzielen die Einnahmen der Tunnelstrecke Brig-Iselle aus dem Gütertransport, welche exklusive Gepäck und Tiere um annähernd Fr. 80,000 höher als im Vorjahre, d. h. von Fr. 325,468 auf Fr. 404,989 gestiegen sind. Umleitungen von der Gotthard- auf die Simplonroute sind nur während der kurzen, durch Hochwasser verursachten Unterbrechung der Gotthardlinie vorgekommen; es handelt sich dabei jedoch um keine grossen Quantitäten. Auch die Einnahmen aus dem Gepäcktransport sind neuerdings um zirka 9% gestiegen, während in denjenigen über den Tiertransport ein weiterer Rückgang von Fr. 8800 auf Fr. 7500 eingetreten ist.

Im Bodensee-Dampfschiffverkehr, Abschnitt B, der vorstehenden Übersicht, vermochten die Einnahmen aus dem Personentransport infolge der ungünstigen Witterung während der Reisesaison das letztjährige Erträgnis nicht vollständig zu erreichen. Dagegen sind die Gepäcktransporteinnahmen neuerdings um Fr. 2780 d. h. um 19,84% gestiegen, während die Einnahmen aus dem Tiertransport wieder um Fr. 850 zurückgegangen sind. Gegenüber einer Zunahme von bloss 1,53% im Vorjahre weisen die Einnahmen aus dem Gütertransport im Berichtsjahre eine Vermehrung von Fr. 54,312 = 9,46% auf; die Zunahme ist somit noch beträchtlicher als im Bahnverkehr.

#### f. Fahrgeld- und Frachtreklamationen.

Im Berichtsjahre haben sich die vom Frachtreklamationsbureau zu behandelnden Geschäfte gegenüber den Vorjahren wieder bedeutend vermehrt.

Nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die Zahl der im Jahre 1910 zur Behandlung gekommenen neuen Reklamationen und Taxrückerstattungsgesuche, sowie über die im gleichen Zeitraum zu Lasten der S. B. B. ausbezahlten, bezw. 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. . . . .	12,793	Fr. 172,658. 42 (Güter) " 442. 91 (Gepäck) " 617. 66 (Vieh)
b. Gesuche um nachträgliche Anwendung von Reexpeditions- und Exporttarifen . . . . .	2,172	" 215,021. 78
c. Gesuche um Einhaltung der über ausländische Konkurrenzrouten erreichbaren billigern Frachten . . . . .	3,748	" 260,634. 06
d. Taxrückerstattungsgesuche (Detaxen), auf Zugeständnissen der Generaldirektion, bezw. der verstaatlichten Bahnen beruhend . . . . .	525	" 354,776. 40
e. Verschleppungen (Fehlinstradierungen) . . . . .	3,296	" 14,907. 78 <sup>1)</sup>
f. Fahrgeldreklamationen . . . . .	5,934	" 50,667. 10
g. Gesuche um Gewährung von Taxrückerstattungen auf nicht voll- ständig benützten schweizerischen Generalabonnements . . . . .	516 <sup>2)</sup>	" 77,700. — <sup>3)</sup>
h. Prämienzahlungen an das Zugspersonal für die Entdeckung miss- bräuchlicher Benützung von Generalabonnements . . . . .	97	" 485. — <sup>3)</sup>
	<b>Total</b>	<b>Fr. 1,147,911. 11</b>

<sup>1)</sup> Dagegen haben die S. B. B. Fr. 15,253. 35 erhalten.

<sup>2)</sup> 359 Fälle wegen Austritt des Titulars aus der Firma; 99 Fälle wegen Krankheit oder Todesfall; 43 Fälle wegen dauernder Landesabwesenheit; 7 Fälle wegen Umtausch gegen Firmenabonnements und 8 Fälle wegen Verhaftung des Titulars.

<sup>3)</sup> Diese Beträge fallen zu Lasten der am Generalabonnementstarif beteiligten Verwaltungen.

## IV. Betriebsdepartement.

### a. Allgemeines.

1. Am 4. Januar haben wir den Beschluss gefasst, es seien für unsere Güterwagen, welche anlässlich der Erdbebenkatastrophe in Messina zur Beförderung von Liebesgaben nach Süditalien gedient haben und von den italienischen Staatsbahnen nicht innerhalb den regulativmässigen Benützungsfrieten zurückgegeben worden sind, keine Wagenverspätungsgebühren zu berechnen, nachdem auch die deutschen Bahnverwaltungen gleiche Verfügungen getroffen hatten. Es sind seinerzeit für diese Wagen auch keine Mieten angerechnet worden.

2. Zur Ordnung des Geschäftsganges, nach Aufhebung der bisherigen Technikerkommission des schweizerischen Eisenbahnverbandes, haben wir am 7. Januar und am 21. Juni je ein Reglement über die Organisation der Konferenzen der Obermaschineningenieure, sowie des Oberbetriebschefs mit den Betriebschefs der Kreise genehmigt, und zwar vorläufig in provisorischer Weise.

3. Die Vereinbarung mit der Thunerseebahn über die provisorische Besorgung des Traktionsdienstes für die Bundesbahnzüge auf der Strecke Thun-Scherzligen samt Durchgang des Personals und Rollmaterials haben wir unterm 25. Februar zu den bisherigen Bedingungen um ein weiteres Jahr, d. h. bis 30. April 1911, verlängert.

4. Vom 9. bis 11. März fand in Fiume die europäische Wagenbeistellungskonferenz für den Sommerdienst 1910 statt. Diejenige für den Winterdienst 1910/11 ist vom 13. bis 17. Juni in Brüssel abgehalten worden. Wir waren an beiden Konferenzen vertreten.

5. Um den Rivierareisenden aus der Westschweiz und weiterhin, sowie vice versa, via Simplon das Umsteigen in Genua zu ersparen, haben wir bei den italienischen Staatsbahnen die Durchführung der Wagen der bestehenden Kurse Paris-Genua und Genf-Genua bis und ab Ventimiglia vorgeschlagen. Unsere bezüglichen Bemühungen sind indessen bis jetzt erfolglos geblieben; die italienischen Staatsbahnen lehnten unsern Vorschlag namentlich mit der Begründung ab, dass das Umrangieren der Wagen des Kurses Paris-Genua-Paris im Bahn-

hofe Genua zu grosse Schwierigkeiten biete und die Wagen des Kurses Genf-Genua-Genf in Genua so lange Aufenthalte hätten, dass die Reisenden die Wagen sowieso verlassen zur Einnahme von Mahlzeiten. Wir werden die Ausdehnung der genannten Wagenkurse nicht aus dem Auge lassen.

6. Nachdem unsere neuen vierachsigen Krankenwagen der Serie D<sup>K4</sup> in Betrieb gesetzt worden sind, haben wir am 23. März technische Vorschriften über die Behandlung dieser Krankenwagen im Betriebe aufgestellt.

7. Es hat sich die Notwendigkeit gezeigt, die Beleuchtung der Züge am Tage auf gewissen Tunnelstrecken anzuordnen, auch wenn deren Länge geringer ist als die im Fahrdienstreglement für die Beleuchtung vorgeschriebene von 1000 m. Wir haben daher am 23. März dem eidgenössischen Eisenbahndepartement beantragt, die betreffende Bestimmung in Art. 1, Alinea 2, des Reglements über die Beleuchtung der Eisenbahnwagen vom 1. März 1905 dahin zu ergänzen, dass die Wagen mit elektrischer Beleuchtung und die mit Stichtlampe anzündbaren Gaslampen auch tagsüber zu beleuchten seien, wenn die zwischen zwei oder drei aufeinanderfolgenden Stationen liegenden Tunnelstrecken zusammen annähernd 1000 m Länge ausmachen.

8. Die Verhandlungen zwischen dem Königlichen Eisenbahnzentralamt in Berlin und den schweizerischen Bundesbahnen namens des Wagenverbandes betreffend eine neue Vereinbarung über den gegenseitigen Güterwagenverkehr, speziell auch für den Wagenverkehr Deutschland-Frankreich im Transit durch die Schweiz an Stelle der bisherigen Sonderabkommen mit den süddeutschen Bahnverwaltungen (Geschäftsbericht 1909, Seite 135, Ziff. 38) gelangten zum Abschlusse. Die neuen Bestimmungen, welche gegenüber dem deutschen Vereinswagenübereinkommen für die schweizerischen Verwaltungen gewisse Vergünstigungen enthalten, sind in einem Zusatzübereinkommen zum deutschen Vereinswagenübereinkommen niedergelegt. Dieses Zusatzübereinkommen ist seit 1. April 1910 in Anwendung.

9. Am 5. April haben wir einen I. Nachtrag zum Vertrag mit der schweizerischen Postverwaltung vom 6. November 1903 betreffend die Beziehungen zum Postdienste abgeschlossen. Mit diesem Nachtrag sind die Beziehungen unseres Kreises V mit dem Postdienste in gleicher Weise geregelt worden, wie für die übrigen vier Kreise. Der Nach-

trag enthält überdies neue Bestimmungen über die Benützung der kombinierten Post- und Gepäckwagen der ehemaligen Gottthardbahn.

10. Unterm 22. April haben wir über die von der Kreisdirektion V nach den Normen der Bundesbahnen vorgeschlagene Klassifikation der Bahnhöfe und Stationen des Kreises V Beschluss gefasst.

11. Wir haben am 22. April den Kreisdirektionen Weisung erteilt, die Bahnhöfe und diejenigen Stationen, welche einen wesentlichen Fremdenverkehr aufweisen, zur Erleichterung der Orientierung mit Ortskarten zu versehen und diese an möglichst günstigen Stellen zu plazieren. Wo keine geeigneten Ortskarten erhältlich sind, sollen Blätter der Siegfriedkarte 1 : 25,000 zur Verwendung kommen.

12. Die Verhandlungen mit der Königlichen Eisenbahndirektion Saarbrücken zur Erzielung einer neuen Vereinbarung über die Wagenstellung durch die Bundesbahnen für die Kohlentransporte aus den Saargruben nach der Schweiz und darüber hinaus an Stelle der bisherigen, gekündeten Verträge (Geschäftsbericht 1909, Seite 136, Ziff. 39) sind bis jetzt leider erfolglos geblieben. Infolgedessen konnten die für diesen Verkehr ausgeschiedenen schweizerischen Verbandskohlenwagen vom 1. Juli 1910 ab nicht mehr nach dem Saargebiet gesandt werden und sind daher vom genannten Zeitpunkt ab dem allgemeinen Verkehr wieder zugeteilt worden. Die Kohlenwagen der ehemaligen Gotthardbahn bleiben auf Grund des Vertrages vom Jahre 1885, welcher erst mit dem 31. Juli 1912 abläuft, noch bis zu diesem Zeitpunkte für die Kohlentransporte aus dem Saargebiet reserviert.

Unterm 9. Juni 1910 ist von der Königlichen Eisenbahndirektion Essen auch der zwischen dieser und der Direktion der ehemaligen Gotthardbahn bestehende Vertrag vom 11./19. Oktober 1901 betreffend Wagenbeistellung (280 Wagen) zu den Kohlen-, Koks- und Briketttransporten aus dem Ruhrgebiet nach der Gottthardbahn und nach Italien, zufolge Gründung des deutschen Staatsbahnwagenverbandes, auf den 19. Oktober 1910 gekündigt worden. Unsere Bemühungen bei der Königlichen Eisenbahndirektion Essen, diese ausschliesslich für den Kohlenverkehr erstellten und verwendeten Wagen ihrer bisherigen Bestimmung zu erhalten, waren bisher ebenfalls ohne Erfolg.

13. Nachdem die in den Lagerhäusern in Brunnen versuchsweise getroffene Einrichtung betreffend Denaturierung und zollamtliche Behandlung von Futtermehlsendungen durch die Lagerhausverwaltung (Geschäftsbericht 1909, Seite 128, Ziff. 16) sich bewährt hat, haben wir, um den wiederholten Begehren aus Interessenkreisen entgegenzukommen, unterm 21. Juni beschlossen, es sei die bahnseitige Übernahme der Denaturierung von Futtermehl versuchsweise auf Reexpeditionssendungen (mit Ausschluss der direkten Sendungen) unter bestimmten Bedingungen auch auf die den S. B. B. gehörenden Grenzbahnhöfe und übrigen Lagerhäuser auszudehnen. Die Besorgung der Denaturierung durch die Warenempfänger oder deren Beauftragte nach Massgabe des grundsätzlichen Entscheides der Generaldirektion vom 23. April 1909 ist auch fernerhin zugelassen.

14. Durch Beschluss des schweizerischen Wagenverbandes ist die Porrentruy-Bonfol-Bahn, welche bis 1. Juli 1910 im Betriebe der schweizerischen Bundesbahnen stand und mit diesem Datum in den Betrieb der Saignelégier-Glovelier-Bahn überging, als Mitglied des schweizerischen Wagenverbandes aufgenommen worden.

15. Am 14. Juli ist eine neue Verordnung des Bundesrates betreffend den Unterhalt des Rollmaterials der schweizerischen Hauptbahnen an Stelle der bisherigen vom 27. Oktober 1905 erschienen und am 1. August in Kraft getreten. Dieselbe stellt mit Rücksicht auf die Termine, auf welche die vorschriftsmässigen Revisionen der Lokomotiven und Wagen stattzufinden haben, nicht mehr auf den Parcours der Fahrzeuge ab, sondern auf Dienstjahre; ferner wurden die innern Revisionen der Lokomotivkessel der Bundesbahnen und die nach Indienstsetzung solcher Kessel periodisch vorzunehmenden Druckproben den Organen der Bundesbahnen selbst übertragen, ohne Mitwirkung eines Delegierten der Aufsichtsbehörde. Wir haben am 16. November an unsere Kreisdirektionen eine einheitliche Anweisung über diese Kontrolle der Lokomotivkessel erlassen. Durch diese neuen Bestimmungen ist der Geschäftsgang wesentlich vereinfacht worden.

16. Das eidgenössische Eisenbahndepartement hat am 4. August das noch vom ehemaligen Verband schweizerischer Eisenbahnen aufgestellte neue Reglement betreffend die Anstellung, die dienstliche Ausbildung und die Prüfung des Betriebspersonals genehmigt. Die Inkraftsetzung des Reglements, welches gegenüber den bisherigen Vorschriften erweiterte Bestimmungen über die Bedingungen für die Aufnahme in den Eisenbahn-

dienst, die Anstellung, die Anforderungen und die Beförderungen, sowie über die Belehrung und periodische Prüfung des Betriebspersonals enthält, ist auf den 1. Januar 1911 festgesetzt worden.

17. Auf Grund des vorgenannten Reglementes haben wir unterm 4. November folgende neue einheitliche Vorschriften erlassen:

- a. Vorschriften betreffend die Aufnahme und Verwendung von Lehrlingen für den Stationsdienst und
- b. Vorschriften betreffend die Aufnahme und Verwendung von Lehrlingen für den Zugdienst.

Diese Vorschriften sind ebenfalls auf 1. Januar 1911 in Kraft getreten.

18. Der Bundesrat hat auf ein Gesuch des schweizerischen Wagenverbandes in Anwendung von Art. 10 des Bundesgesetzes betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten vom 19. Dezember 1902 mit Beschluss vom 15. und 20. August ausnahmsweise Anordnungen für den Herbstverkehr, d. h. für die Zeit vom 1. September bis 15. November, den eidgenössischen Bettag ausgenommen, bewilligt, wie sie schon in den Vorjahren gewährt worden sind.

Der Herbstverkehr hat sich in geordneter Weise abgewickelt. Wagenmangel hat sich im allgemeinen nicht eingestellt.

19. Mit Beschluss vom 15. August hat der Bundesrat auf unser Gesuch hin in Anwendung von Art. 10 des Arbeitsgesetzes vom 19. Dezember 1902 versuchsweise bewilligt, auf der Route Lindau-Romanshorn und umgekehrt an den Sonntagen in der Zeit vom 4. September bis 18. Dezember, den Bettag ausgenommen, Güterwagen in gewöhnlicher Fracht nach Bedarf zu trajektieren und ferner in der Richtung Romanshorn-Genf, sowie bei Bedarf auch in umgekehrter Richtung einen direkten Güterzug auszuführen. Diese Massnahmen hatten den Zweck, Wagenstauungen über den Sonntag in den Bahnhöfen Lindau und Romanshorn während des starken Herbstverkehrs zu vermeiden.

20. Infolge Ausbruchs der Cholera in Russland, Süditalien und Ungarn hat der schweizerische Bundesrat mit Beschluss vom 24. August die bundesrätliche Verordnung vom 30. Dezember 1899/4. Februar 1908 über die Massnahmen zum Schutze gegen die Cholera und die Pest, soweit sie die Ver-

kehrsanstalten, den Personen-, den Gepäck- und den Warenverkehr betreffen, vorerst teilweise und dann mit Beschluss vom 3. September mit einigen Einschränkungen im ganzen Umfange in Vollziehung gesetzt.

**21.** Unterm 25. August hat sich die schweizerische Oberzoll-direktion auf unser Gesuch hin bereit erklärt, an den in der Anlage XI des schweizerischen Transportreglements aufgeführten kantonalen Feiertagen auf unsern Grenzstationen Genf, Bouveret, Brig, Domodossola, Verrières, Pruntrut, Basel S. B. B., Basel-St. Johann, Schaffhausen, Waldshut, Romanshorn, St. Margrethen, Buchs, Chiasso und Luino (für 9 italienische Feiertage) Eilgut und Frachtgut in Wagenladungen und teilweise auch Stückgüter zollamtlich abzufertigen. Diese im Interesse des Verkehrs gewährten Erleichterungen sind am 16. September in Vollziehung gesetzt worden.

**22.** Mit Beschluss vom 9. September haben wir in unserer Eigenschaft als geschäftsleitende Verwaltung des schweizerischen Wagenverbandes die Stationen der Bodensee-Toggenburgbahn und der Rickenbahn dem Repartitionsbezirk St. Gallen zugeteilt.

**23.** Am 21. September haben wir ein einheitliches Schema für Verträge über Anlage und Benutzung von normalspurigen Verbindungsgeleisen aufgestellt und für dessen Einführung auf dem ganzen Netze der Bundesbahnen am 4. Oktober den Kreisdirektionen die notwendigen einheitlichen Weisungen erteilt.

**24.** Mit der Direktion der schweizerischen Seethalbahn in Hochdorf ist infolge Einführung des elektrischen Betriebes auf dieser Linie unterm 24. September ein neuer Vertrag abgeschlossen worden betreffend die Durchführung der personenführenden Züge der Seethalbahn nach und ab Luzern auf der Strecke Emmenbrücke-Luzern. Gemäss diesem Vertrage, durch welchen derjenige vom 8. März 1904 (Geschäftsbericht 1904, Seite 114, Ziffer 4) ersetzt wird, übernehmen die schweizerischen Bundesbahnen mit dem auf 1. Oktober begonnenen elektrischen Betrieb auf der Seethalbahn die Besorgung des Traktionsdienstes der genannten Seethalbahnzüge auf der Strecke Emmenbrücke-Luzern. Die Seethalbahn besorgt dabei mit ihrem Personal den Zugsdienst und stellt die erforderlichen Personen- und Gepäckwagen. Die beiderseitigen Leistungen werden wettgeschlagen. Sämtliche Einnahmen aus diesem Verkehr auf der Strecke Emmenbrücke-Luzern gehören wie bisher den Bundesbahnen.

25. Auf Grund einer internationalen Vereinbarung vom Jahre 1903 werden alle Leistungen der Personen- und Gepäckwagen, welche in internationalen Kursen laufen, inklusive Verstärkungswagen, dem Naturalausgleich unterstellt unter Zugrundelegung des Achskilometers als Einheit der Ausgleichung der Wagenleistungen (Geschäftsbericht 1903, S. 100, Ziff. 5). In dieser Vereinbarung (Triester Bestimmungen) ist vorgesehen, dass, falls eine Verwaltung sich an der Wagenbeistellung während eines Zeitraumes von 3 Jahren nicht in entsprechendem Masse beteiligt, die Guthaben besitzende Verwaltung berechtigt ist, Barzahlung des Überschusses an Wagenleistungen zum Satze von 1,25 Pfennig für den Achskilometer zu verlangen. Bis Ende April 1910 betrug nun die aus dem direkten Personen- und Gepäckwagenverkehr herrührende Wagenleistungsschuld der italienischen Staatsbahnen an die Bundesbahnen 22,712,419 Achskilometer, weil die genannte Verwaltung mangels geeigneten Materials mit der Wagenstellung seit Jahren erheblich im Rückstande geblieben war. In Anwendung der oben erwähnten Bestimmung haben wir die italienischen Staatsbahnen veranlasst, von ihrer Wagenleistungsschuld 20,000,000 Achskilometer mit Mk. 250,000 in zwei Terminen (1. Oktober 1910 und 1. Oktober 1911) in bar zu begleichen. Die erste Rate von Mk. 125,000 ist den Bundesbahnen in der Wagenabrechnung pro September 1910 vergütet worden.

26. Die Gotthardbahngesellschaft in Liquidation schuldete auf Grund der in Ziffer 25 angeführten „Triester Bestimmungen“ den Bundesbahnen auf den 30. April 1909, d. h. auf den Zeitpunkt des Überganges der Gotthardbahn an den Bund, im Naturalausgleich für die Wagenbeistellung im internationalen Personen- und Gepäckwagenverkehr den Betrag von 6,925,708 Wagenachskilometern. Die Gotthardbahngesellschaft in Liquidation hat den Bundesbahnen diese Schuld in bar zum Satze von 1,25 Pfennig pro Achskilometer, d. h. mit Fr. 108,214. 19 im Oktober 1910 vergütet.

27. In der Sitzung unseres Verwaltungsrates vom 26. September 1908 ist bei Anlass der Beratungen unseres Berichtes vom 4. September 1908 über die Verminderung der Ausgaben bei den Bundesbahnen vom Berichterstatter der ständigen Kommission u. a. die Einführung der Perronsperre angeregt worden.

Wir haben die Angelegenheit sowohl in bautechnischer als in betriebstechnischer und finanzieller Beziehung eingehend geprüft. Wir haben auch bei unsern deutschen Nachbarbahnen über die von diesen gemachten Erfahrungen in der Durchführung der

Perronsperre Erkundigungen eingezogen und haben dieselben angefragt über die durch die Perronsperre eingetretenen Erleichterungen in der Abfertigung der Züge auf den Stationen, sowie in der Bedienung derselben während der Fahrt (Billetkontrolle), ob und welche Verbesserungen eingetreten seien hinsichtlich der missbräuchlichen Verwendung von Fahrtausweisen, wie sich das Verhältnis in der Zahl des mit der Kontrolle der Fahrtausweise auf den Bahnhöfen und Stationen und in den Zügen betrauten Personals vor und nach der Einführung der Bahnsteigsperrstelle, ob durch die Einführung der Bahnsteigsperrstelle finanziell im ganzen bis jetzt eine Mehr- oder Minderbelastung entstanden sei, und besonders auch über die Einnahmen aus dem Verkauf von Perronkarten.

An Hand des gesammelten Materials und der angestellten Untersuchungen über die Vorteile und Nachteile der Einführung der Perronsperre im Betrieb der Bundesbahnen haben wir dem Verwaltungsrate unterm 10. September eingehend Bericht erstattet, aus welchem wir nachstehend das Wesentliche mitteilen:

„Aus den Berichterstattungen der badischen, bayerischen und württembergischen Staatsbahnen, sowie der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen ergibt sich in erster Linie, und es trifft das auch für die preussischen Staatsbahnen zu, dass die Einführung der Perronsperre auf den deutschen Bahnen nicht wie jetzt bei uns unter dem Gesichtspunkte von Sparmassnahmen zur Behandlung gekommen ist, sondern dass die durch die Einrichtung des Wagenmaterials bedingte betriebsgefährliche Art der Billetkontrolle in den Zügen ausschlaggebend war; durch die Verlegung der Billetkontrolle aus den auf diesen Bahnen heute noch zum grössten Teil aus Coupé-Wagen mit Seitentüren und ohne inneren Durchgang gebildeten Zügen auf die Stationen wollte man nämlich das Zugspersonal vor den grossen Gefahren schützen, denen diese Bediensteten beim Begehen der seitlichen Trittbretter der Wagen und beim Öffnen der Seitentüren während der Fahrt beständig ausgesetzt waren und welche auch für die Reisenden selbst bestanden haben. In dieser Hinsicht hat die Perronsperre die an sie gestellten Erwartungen bei den deutschen Bahnen erfüllt, während sie dort, als Sparmassnahme betrachtet, laut den Berichten keinen Erfolg hatte, namentlich wenn den regelmässigen Ausgaben auch noch Zins und Amortisation der besonders festen Anlagen auf Bahnhöfen und Stationen zugerechnet werden.

„Die ebengenannten besondern Gefahren für Zugspersonal und Reisende bei der Billetkontrolle spielen bei den schweizerischen Bundesbahnen keine Rolle, weil das ganze Personenwagenmaterial

mit innerm Durchgang, wie es übrigens schon das Eisenbahngesetz vom 23. Dezember 1872 vorschreibt, versehen ist und weil fremde Coupé-Wagen bei uns nur ausnahmsweise in Züge eingestellt und dann besondere Vorkehrungen hinsichtlich der Billetkontrolle getroffen werden. Es ist also zu prüfen, ob andere Gründe vorhanden sind, welche zur Einführung der Perronsperre nach deutschem Muster in unserm Betriebe führen könnten, um damit gleichzeitig einen Einnahmenüberschuss zu erzielen. Wir lassen zu diesem Zwecke die nähere Betrachtung der mit der Perronsperre verbundenen wesentlichsten Vorteile und Nachteile hier folgen:

## I.

„Als ein unbestrittener und wichtiger Vorteil der Perronsperre ist zu betonen die Entlastung der Einsteigeplätze auf den Bahnhöfen und Stationen von Nichtreisenden, wodurch für das Zugsabfertigungspersonal der Dienst wesentlich erleichtert und beschleunigt und ferner im ganzen die Betriebssicherheit gehoben wird. Diese Entlastung der Einsteigplätze wird dadurch erreicht, dass alle Zugänge zu denselben in geeigneter Weise durch feste kontinuierliche Schranken abgeschlossen, bei den besonders eingerichteten Durchgängen Billetkontrolleure aufgestellt und nur diejenigen Personen ein- und ausgelassen werden, welche mit einem gültigen Fahrausweis oder mit einer sogenannten Perronkarte versehen sind. Dieses System sichert, wie die Erfahrungen auf den deutschen Bahnen zeigen, ausreichend gegen die Überlastung der Perrons und Einsteigplätze durch Nichtreisende, weil der Preis von 10 Pfennig für die Perronkarte genügt, um einen grössern Andrang abzuhalten. Beigefügt muss aber werden, dass dieses System auch gewisse Belästigungen mit sich bringt und zwar in erster Linie für die Reisenden selbst, wenn sie, mit Handgepäck belastet, beim Gang zum oder vom Zuge an der Sperre zum Kontrollieren des Fahrbillets angehalten werden. Dadurch entstehen auch, namentlich bei grösserem Reisendenandrang, leicht unangenehme Stauungen, welche bei ankommenden Zügen sich rückwärts bis auf die Perrons erstrecken und auf diese Weise die Dienstabwicklung beeinträchtigen können, während sich bei offenen Bahnhöfen und Stationen in allen Fällen die Perrons ungehindert und somit schneller entleeren. Im weiteren muss in Betracht gezogen werden, dass solche Absperrmassnahmen im allgemeinen beim Publikum nicht beliebt sind und es ist nicht ausgeschlossen, dass unsere schweizerische Bevölkerung sie weniger leicht ertragen würde, als das in Deutschland der Fall zu sein scheint.

## II.

„Die Perronkarten können auf den Stationen von jedermann, und da sie jetzt meistens durch Automaten abgegeben werden, auch in beliebiger Anzahl gekauft werden. An der Hand der in diesem Berichte angegebenen Ertragnisse auf den süddeutschen Grenzbahnen im Jahre 1907 haben wir die für die Bundesbahnen resultierenden voraussichtlichen Einnahmen für Perronkarten nachfolgend ermittelt unter der Voraussetzung, dass der Preis einer Perronkarte auf 10 Centimes festgesetzt würde. Im Jahre 1907 war die Betriebslänge der Bundesbahnen 2739 Kilometer und die Zahl der beförderten Personen betrug 73,625,836. Es ergibt sich somit folgende Rechnung:

im Vergleich mit Bayern	205,702 × 73,625,836	: 73,259,163	= 206,731 Mark
im Vergleich mit Baden	141,341 × 73,625,836	: 47,797,590	= 217,717 „
im Vergleich mit Württemberg	90,000 × 73,625,836	: 51,008,165	= 129,907 „
im Vergleich mit Elsass-Lothringen	107,897 × 73,625,836	: 41,790,790	= 190,090 „
oder im Durchschnitt	544,940 × 73,625,836	: 213,855,708	= 187,611 Mark

„Vorausgesetzt, dass sich die Verhältnisse bei uns ebenso günstig gestalten würden, wie bei den süddeutschen Grenzbahnen, wäre bei vollständiger Durchführung und unter Voraussetzung der 10 Centimes-Perronkarte auf eine Einnahme von zirka Fr. 220,000 im Jahre aus dem Verkauf von Perronkarten zu rechnen.

## III.

„Ein weiterer wesentlicher Punkt betrifft die Einwirkung der Perronsperre auf die Billetkontrolle. Diese ist nicht nur an und für sich ins Auge zu fassen, sondern es ist auch die Frage zu prüfen, ob bei derselben Ersparnisse erzielt werden könnten. Wenn die Billetkontrolle, wie sie jetzt bei uns besteht, aus den Zügen weggenommen und an die Sperren auf den Bahnhöfen und Stationen verlegt wird und wenn, wie das auch auf den deutschen Bahnen sich als notwendig herausgestellt hat, in den Zügen durch besonderes Kontrollpersonal häufige Nachrevisionen vorgenommen werden, so kann die Zuverlässigkeit der Billetkontrolle nur gewinnen. Es wird auch der jetzt vorhandene Übelstand verschwinden, dass bei kleinen Stationsdistanzen und ausserordentlichem Reisendenandrang das Zugpersonal die Billetkontrolle häufig nicht ordnungsgemäss erledigen kann und so Nichtzahler durchkommen. Die daherigen Wirkungen können für die Einnahmen aus dem Reisendenverkehr nur günstige sein.

„Anders gestaltet sich die Sachlage hinsichtlich des erforderlichen Personalbestandes, beziehungsweise der Kosten für die Durchführung. Wohl kann im ganzen eine Verminderung des Zugbegleitungspersonals und an einzelnen Stellen auch des Perronüberwachungspersonals eintreten; erheblich bedeutender wird aber die Personalvermehrung, beziehungsweise die Kostenzunahme sein für das erforderliche Kontrollpersonal an den Perronsperren und für die Nachrevisionen in den Zügen. Bestimmte Zahlen lassen sich dafür nicht angeben und auch aus den Erfahrungen auf den deutschen Bahnen deshalb nicht ableiten, weil die massgebenden Fahrdienstvorschriften verschieden sind und weil auch die andersgearteten lokalen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse einwirken. Dem Zugbegleitungspersonal liegen ausser der Billettkontrolle noch eine Reihe anderer Funktionen ob, wie die Aufrechterhaltung der Wagenklassendisziplin und der Ordnung im Zuge, die Dienstleistungen bei den Zughalten nebst Öffnen und Schliessen der Wagentüren, die Beobachtung der Signale. Die Fahrdienstvorschriften betreffend die Bedienung der Schnell- und Personenzüge lassen in Deutschland den Bahnverwaltungen mehr Spielraum als bei uns. Diesbezüglich schreibt die deutsche Eisenbahnbau- und Betriebsordnung in § 63 vor: „Die Züge sind mindestens mit einem begleitenden Beamten zu besetzen“. Art. 30 des allgemeinen Reglements über den Fahrdienst auf ein- und doppelspurigen Normalbahnen der Schweiz enthält dagegen folgende Bestimmung: „Mit Bezug auf die Besorgung des Dienstes in den Personen- und Gepäckwagen ist das Zugpersonal im Minimum so zu bemessen, dass auf je 10 Personen- und Gepäckwagenachsen ein Mann kommt, wobei leer zu transportierendes Material nicht mitgerechnet wird. Bei Schnell- und stark frequentierten Personenzügen soll der Zugführer weder zum Billettkontrolldienst noch zum Gepäckdienst verwendet werden“. Nicht unerwähnt wollen wir lassen, dass wir, auch abgesehen von der Perronsperre, eine Revision dieser Vorschriften anstreben.

„Aus diesen Darlegungen, aus den gemachten Erhebungen und aus den praktischen Erfahrungen im Betriebe ergibt sich, dass, wie schon gesagt, wohl eine gewisse Personalverminderung erreicht werden kann, dass aber die notwendigen Mehraufwendungen für das erforderliche Kontrollpersonal<sup>12</sup> viel erheblicher sein müssten und, mässig geschätzt, den oben angegebenen Ertrag aus den Perronkarten aufzehren würden.

#### IV.

„Die missbräuchliche Verwendung von Fahrausweisen ist eine Erscheinung, die beiden Systemen anhaftet;

es kann aber nicht genau festgestellt werden, ob die von gewissen Reisenden praktizierten Missbräuche verschiedener Art bei der im Betriebe der Bundesbahnen jetzt bestehenden Billettkontrolle bedeutender sind, oder bei der deutschen Perronsperre; jedenfalls kann dem letztern System in dieser Beziehung kein unbestrittener Vorzug eingeräumt werden und das noch umso weniger, wenn unter der Voraussetzung der schweizerischen Perronsperre die hier vorhandenen besondern Verhältnisse betrachtet werden, welche Missbräuche zu begünstigen geeignet sind. Wir meinen die 10tägige Gültigkeitsdauer der Retourbillette und die bestehenden Vorschriften über die Ahndung der Inhaber von ungültigen Billetten. Hinsichtlich der 10tägigen Retourbillette ist zu sagen, dass ein Fahrausweis, der so lange in den Händen der Reisenden bleibt und mit dem die Fahrt auf beliebigen Stationen ohne Förmlichkeit unterbrochen werden kann, sich für Missbräuche viel besser eignet als die deutsche Fahrkarte, welche sowohl für die einfache Fahrt, wie auch für die Hin- und Rückfahrt (Doppelkarten, die für gewisse Relationen zur Ausgabe gelangen) eine Gültigkeitsdauer von nur 4 Tagen haben und bei denen für jede Fahrt nur eine einmalige Fahrtunterbrechung, allerdings ohne Förmlichkeit, erfolgen kann. Was die Verfolgung der Inhaber von ungültigen Billetten anbetrifft, so schreibt § 15 des Betriebsreglements des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen folgendes vor: „Ein Reisender, der keine gültige Fahrkarte vorweisen kann, hat für die von ihm zurückgelegte Strecke, wenn aber die Zugangsstation nicht sofort unzweifelhaft nachgewiesen wird, für die ganze vom Zug zurückgelegte Strecke das Doppelte des Fahrpreises, mindestens jedoch 6 Mark, zu entrichten. Dieser Betrag ist auch zu zahlen, wenn sich der Zug noch nicht in Bewegung gesetzt hat. Wer unaufgefordert dem Schaffner oder Zugführer meldet, dass er keine Fahrkarte habe lösen können, hat einen Zuschlag von 1 Mark zu dem tarifmässigen Preise, jedoch nicht mehr als das Doppelte dieses Preises zu bezahlen. Der Reisende, der die sofortige Zahlung verweigert, kann ausgesetzt werden. Der Ausgesetzte hat keinen Anspruch darauf, dass ihm sein Reisegepäck auf einer andern als der Bestimmungsstation zur Verfügung gestellt wird.

„Dagegen enthält § 15 des Transportreglements der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen folgende Vorschrift: „Wer ohne Billet oder mit einem ungültigen Billet oder wer in einer höhern Klasse als derjenigen, auf welche sein Fahrausweis lautet, betroffen wird, bezahlt neben der betreffenden tarifmässigen Taxe, beziehungsweise neben dem Taxunterschied eine Zuschlagstaxe, welche ohne Rücksicht auf die benutzte Wagen-

klasse oder auf den Preis und die Gattung des Billets 50 Cts. beträgt“.

„Es ist noch darauf hinzuweisen, dass die Perronkarten, die, wie schon gesagt, in beliebiger Zahl gekauft werden können, in Verbindung mit dem Fahrausweis die Missbräuche namentlich dann begünstigen, wenn die Nachrevision in den Zügen nicht intensiv gehandhabt wird, was aber nur wieder mit einem zahlreichen Kontrollpersonal möglich ist.

#### V.

„Die baulichen Einrichtungen, welche die Einführung der Perronsperre notwendig machen würde, sind sehr bedeutend, weil sämtliche Bahnhöfe und Stationen mit den erforderlichen Abschränkungen und Absperrungen versehen werden müssten. Die mutmassliche Ausgabe haben wir auf 2 bis 3 Millionen Franken berechnet, und dieser Betrag ist für die Verhältnisse auf den Bundesbahnen deshalb nicht übersetzt, weil wegen der teilweise sehr beschränkten Platzverhältnisse der Perrons und der in der Nähe von Aufnahmsgebäuden die Geleise à niveau kreuzenden öffentlichen Strassen, sowie wegen der auf vielen Stationen an die Aufnahmsgebäude direkt anschliessenden Güterdienstanlagen die für die Durchführung der Sperre erforderlichen Einrichtungen verteuert werden, oder aber es müsste für die Billetkontrolle ein um so zahlreicheres Personal in Dienst gestellt werden.

#### VI.

„Aus der vorstehenden Darstellung ergibt sich, dass die Einführung der Perronsperre auf den schweizerischen Bundesbahnen wohl für die Entlastung der Einsteigplätze und Perrons auf den Bahnhöfen und Stationen und die damit zusammenhängende Hebung der Betriebssicherheit eine zweckmässige Einrichtung ist, dass sie sich aber vom Standpunkte der Sparmassnahmen aus nicht empfiehlt.

„Immerhin sind wir der Ansicht, dass die Durchführung der Sperre in grösseren Bahnhöfen bei gewissen Anlässen mit ausnahmsweisem Verkehrsandrang, und in diesen Fällen auch auf kleineren Stationen, eine zweckmässige Massregel ist, ohne dass aber die Ausgabe von Perronkarten damit verbunden, dass also lediglich die Abhaltung der Nichtreisenden von den Einsteigplätzen damit bezweckt wird. In diesem Sinne ist die Sperre bisher schon mehrfach praktisch erprobt worden, so in letzter Zeit bei Anlass des Gordon-Bennett-Wettfliegens im Bahnhof Zürich und auf den Stationen Altstetten und Schlieren, ferner im Bahnhofe

Bern anlässlich des letzten eidgenössischen Schützenfestes und im Bahnhofs Lausanne bei der schweizerischen landwirtschaftlichen Ausstellung. Hierfür ist auch die gesetzliche Grundlage bereits gegeben, indem der § 13 des Transportreglementes vom 1. Januar 1894 vorschreibt, dass der Zutritt in die Einsteighalle oder auf die Trottoirs der Bahn nur denjenigen Personen gestattet ist, welche mit Fahrbilletten versehen sind, und der § 15 bestimmt, dass beim Eintritt in den Wartsaal, beim Austritt aus demselben in die Einsteighalle, sowie beim Einsteigen in den Wagen die Billette auf Verlangen vorzuzeigen sind.“

Gestützt auf diese Darlegungen hat uns der Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 30. September ermächtigt im Sinne der Schlussfolgerungen in Ziffer VI des Berichts vorzugehen.

28. Am 11. Oktober ist auf der französischen Nordbahn ein Streik der Eisenbahnbediensteten ausgebrochen, welcher sich in der Folge auch auf die französischen Staatsbahnen (inklusive ehemaliges Netz der Ouest) und auf die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn ausdehnte und bis gegen Ende Oktober dauerte. Der Streik erhielt für die schweizerischen Bundesbahnen deshalb vermehrte Bedeutung, weil auch die Angestellten des Bahnhofes Genf-Cornavin zu  $\frac{2}{3}$  in Ausstand traten. Es wurden im Benehmen mit dem schweizerischen Eisenbahndepartement die nötigen Massnahmen für die Aufrechterhaltung des Zugverkehrs der S. B. B. nach und von Genf getroffen. Auch die Züge der P. L. M. nach und ab Genf, Divonne, Pontarlier und Delle verkehrten normal. Beifügen wollen wir noch, dass wegen des Streiks auf den französischen Linien die indisch-englische Post (malle des Indes) am 13./16. Oktober per Extrazug via Mailand-Chiasso-Basel-Strassburg-Brüssel-Ostende-Dover beziehungsweise umgekehrt befördert worden ist.

29. Auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Simplontunnels (1. Juni 1906) wurde mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn in Paris eine Vereinbarung getroffen, wonach die gegenseitigen Leistungen der zwischen beiden Verwaltungen regelmässig kursierenden Personen- und Gepäckwagen in Natura zu begleichen sind. Unterm 18. Oktober haben wir sodann mit der genannten französischen Verwaltung des weitem vereinbart, dass vom 1. Januar 1911 ab in diesen Naturalausgleich auch die Leistungen der in den Pilgerextrazügen Frankreich-Schweiz-Frankreich verkehrenden Personen- und Gepäckwagen einzubeziehen sind.

**30.** Für Getreide- und Baumwolltransporte ab den italienischen Häfen Genua und Venedig nach der Schweiz haben wir im Monat November den italienischen Staatsbahnen wie in früheren Jahren wieder 100 offene, für die erwähnten Transporte besonders eingerichtete und entsprechend affizierte Güterwagen mietweise abgegeben. Die italienischen Staatsbahnen haben uns diese Wagen aber schon auf den 20. Dezember wieder zurückgegeben, da sie derselben nicht mehr bedürfen.

**31.** Am 30. November/1. Dezember ist in Wiesbaden die europäische Fahrplankonferenz für den Sommerdienst 1911 abgehalten worden, an welcher wir vertreten waren.

**32.** Wir haben am 16. Dezember beschlossen, das Verzeichnis und die Karte der Telegraphen- und Telephonstationen der schweizerischen Eisenbahnen neu herauszugeben, weil die letzte Auflage vom Jahre 1897 den neuen Verhältnissen nicht mehr entspricht und vieler Ergänzungen bedarf.

**33.** Am 19. Dezember ist eine neue bundesrätliche Verordnung erlassen worden betreffend die Schifffahrt konzessionierter Unternehmungen auf schweizerischen Gewässern; durch dieselbe ist die bisherige Verordnung betreffend den Bau und Betrieb von Dampfschiffen und andern mit Motoren versehenen Schiffen auf den schweizerischen Gewässern vom 18. Februar 1896 aufgehoben und ersetzt worden. Die neue Verordnung ist am 1. Januar 1911 in Kraft getreten.

**34.** Die Normalien für Rollmaterial haben im Jahre 1910 eine weitere Ausbildung erfahren.

**35.** An die schweizerische Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb haben wir für 1910 nur den ordentlichen Beitrag von Fr. 500 bezahlt, weil der Stand ihrer finanziellen Mittel keine ausserordentlichen Beiträge erforderte. Wir hatten im ganzen Fr. 10,000 in unser Budget aufgenommen, wie auch für 1911. Der Mitgliederbestand (Behörden, Verbände und Firmen) betrug auch auf Ende 1910 wieder 22. Wie wir im letzten Jahre mitteilten, mussten auf Grund der reduzierten fahrdienstlichen Grundlagen für die elektrische Traktion der Kreise V und II die Projekte umgearbeitet werden, was sich in die Länge zog, so dass der Abschluss der Arbeiten der Kommission erst im Jahre 1911 möglich sein wird.

**36.** Die Zahl der pro 1910 an Beamte, Angestellte und Arbeiter der Bundesbahnen, sowie an deren Familienangehörige von der Generaldirektion und den Kreisdirektionen abgegebenen Freifahrtscheine für einzelne Fahrten beträgt 358,184 gegenüber 357,801 Freifahrtscheinen, welche im Jahre 1909 verabfolgt worden sind.

**37.** Der Fremdenverkehr des Berichtsjahres kann trotz der ungünstigen Witterung, welche fast den ganzen Sommer hindurch andauerte, als ein guter bezeichnet werden. In besonders grosser Zahl sind dieses Jahr die Wintertouristen und Sportsleute eingetrückt, weil der schöne Winter dem Sportsleben sehr günstig war. An ausserordentlichen Anlässen, welche besondere Betriebsmassnahmen nötig machten, sind zu nennen: Der internationale Eisenbahnkongress in Bern, das eidgenössische Schützenfest in Bern, die landwirtschaftliche Ausstellung in Lausanne, sowie die Besammlung und der Rücktransport der zu den Herbstübungen einberufenen Truppen. Der Zugverkehr hat sich im allgemeinen ohne erhebliche Störungen abgewickelt. Die Zugsverspätungen haben sich gegenüber 1909 etwas vermehrt; in der Hauptsache ist dies auf die erhebliche Verkehrszunahme zurückzuführen. Immerhin kann die Abwicklung des Zugverkehrs als normal bezeichnet werden.

**38.** Die Studien betreffend Ausführung des Art. 44 des Rückkaufgesetzes (Eisenbahnschulen) sind noch nicht abgeschlossen und daher die bezüglichen Postulate der Bundesversammlung noch nicht erledigt.

## b. Expeditions- und Zugdienst.

**1.** Die auf 1. Mai 1909 durchgeführten Zugsreduktionen wurden für das ganze Jahr 1910 beibehalten. Daraus ergibt sich eine Gesamtminderleistung im Personenzugverkehr der Kreise I—IV von total 146,316 Zugskilometern für das ganze Jahr 1910 gegenüber 1909.

Die Gesamtleistungen des Kreises V betragen vom 1. Januar bis 31. Dezember 1910 zusammen 2,838,610 Zugskilometer.

Der mit 1. Mai 1910 in Kraft getretene Sommerfahrplan hatte namentlich infolge Umgestaltung des Fahrplanes auf dem Netze des Kreises V eine Zugvermehrung zur Folge, woraus sich nebst einigen auf 1. Oktober 1910 eingeführten weiteren Verbesserungen für die Zeit vom 1. Mai bis 31. Dezember 1910 gegenüber der

gleichen Periode 1909 für die Kreise I—V eine Mehrleistung von 153,209 Zugskilometern ergibt; hievon entfallen auf die am 1. Oktober 1910 eröffnete Rickenlinie Wattwil-Uznach, sowie für daherige neue Zugsleistungen auf der Toggenburgbahn und der Strecke Uznach- Rapperswil 37,416 Zugskilometer.

### c. Telegraphendienst und elektrische Anlagen.

1. Im Einverständnis mit dem eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement ist auf der Station Ziegelbrücke ein Aufgabebureau für den öffentlichen Telegraphendienst eingerichtet worden.

2. Am 3. August haben wir drei Normalienblätter für elektrische Streckenblockeinrichtungen genehmigt und unsern Kreisdirektionen zum Vollzuge mitgeteilt.

### d. Fahr- und Werkstättendienst.

1. Im Berichtsjahre haben folgende Rollmaterialvergebungen stattgefunden:

*An die Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur:*

Mit Vertrag vom 12. April:

16 Heissdampf-Zwillings-Tenderlokomotiven der Serie E<sup>b</sup> 3/5.

*An die Schweiz. Industriegesellschaft Neuhausen:*

Mit Vertrag vom 21. Juni:

10	dreiachsige	Personenwagen	der Serie	AB <sup>3ii</sup> ;
35	"	"	" "	C <sup>3</sup> ;
10	"	Gepäckwagen	" "	F <sup>3ii</sup> ;
50	offene	Güterwagen	" "	M <sup>6</sup> ;

*An die Schweiz. Wagonsfabrik A. G. Schlieren:*

Mit Vertrag vom 21. Juni:

45	dreiachsige	Personenwagen	der Serie	C <sup>3</sup> ;
6	"	"	" "	C <sup>3ii</sup> ;

*An die Werkstätte S. B. B. Olten:*

70 gedeckte Güterwagen der Serie J<sup>2d</sup>.

*An die Werkstätte S. B. B. Chur:*

30 gedeckte Güterwagen der Serie J<sup>2d</sup>.

2. Im Laufe des Berichtsjahres hat die Vergebung folgender Gegenstände für das Rollmaterial stattgefunden:
- 3 Ersatzkessel für Lokomotiven der Serie B<sup>3/4</sup> an die schweiz. Lokomotivfabrik Winterthur;
  - 4 Blau-Asbest-Matratten für Lokomotiven an die Asbest-Werke in Mannheim;
  - 12 Weiss-Asbest-Matratten für Lokomotiven an Tschudi & Cie. in Glarus;
  - 15,500 Glühlampen für die elektrische Wagen-, Schiffs- und Werkstättebeleuchtung an die schweizerische Glühlampenfabrik Zug, an die Zürcher Glühlampenfabrik in Zürich und an die Glühlampenfabrik Rigi in Goldau;
  - 146 Zugsbeleuchtungsausrüstungen an die Firma Brown, Boveri & Cie. in Baden;
  - 146 Riemenscheiben an die Firma Wanner & Cie. in Horgen;
  - 300 Akkumulatorenbatterien an die Akkumulatorenfabrik Oerlikon;
  - 5,700 m Antriebsriemen für die Zugsbeleuchtungsdynamos an Herrn Th. de Ragosine in Lausanne, an die Firma R. Altendorfer & Cie. in Oerlikon und an Herrn Joh. Pohlers in Basel;
  - 300 Dampfheizungskupplungshälften an unsere Werkstätte in Biel;
  - 16 Hauptluftbehälter zur Westinghousebremse neuer Lokomotiven an die A.-G. Julius Pintsch in Berlin;
  - 16 Rauchverbrennungsapparate System Langer — S. B. B. für neue Lokomotiven an unsere Werkstätte Yverdon;
  - 16 Schlittenwinden und 16 Fusswinden zur Ausrüstung neuer Lokomotiven an Gebrüder Dickertmann in Bielefeld;
  - 80 Lokomotivsignallaternen an die Firmen Mottaz in Yverdon und Râmi in Bern;
  - 360 Zughacken für Lokomotiven und Wagen, sowie
  - 885 Pufferstangen an unsere Werkstätte in Olten;
  - 411 Lokomotiv- und Wagenachsen, an die Gutehoffnungshütte Oberhausen;
  - 5,812 Lokomotiv- und Wagenradreifen an den Bochumer Verein Bochum, an die Rheinischen Stahlwerke Duisburg-Ruhrort, an das Oberbilker Stahlwerk Düsseldorf, an die Firma van der Zypen, Köln, an die Gutehoffnungshütte Oberhausen und an die Firma Cockerill, Seraing (Belgien);
  - 1,200 Wagenradscheiben an die A.-G. Phönix in Duisburg-Ruhrort und an die Firma Krupp in Essen;
  - 58 Lokomotiv- und Tenderradsterne an die Firma Cockerill in Seraing (Belgien) und an die A.-G. Fischer Schaffhausen;

- 500 Kupplungsschrauben an unsere Werkstätte Olten;
- 400 Schraubenkupplungen an unsere Werkstätte Olten und an die L. von Roll'schen Eisenwerke in Gerlafingen;
- 140 Scheerhaken, an die L. von Roll'schen Eisenwerke in Gerlafingen;
- 100 komplette Puffer, sowie
- 200 Pufferhülsen an die Schweiz. Industriegesellschaft in Neuhausen;
- 132 Tragfedern ohne Bund an die Hagener Gusstahlwerke A.-G. in Hagen i. W.;
- 3,288 diverse Federn an die A.-G. Krupp in Essen, an die Westfälischen Stahlwerke in Bochum und an den Bochumer Verein in Bochum;
- 200 Kupplungsbügel, sowie
- 200 Kupplungslaschen an unsere Werkstätte Olten;
- 1,755 Achsbüchsen bzw. Teile von solchen an die A.-G. Fischer in Schaffhausen, an die Firma Emil Henricot in Court-St. Etienne (Belgien), an die Firma G. und J. Jäger in Elberfeld und an Léonard-Giot in Marchienne au Pont;
- 1,215 t Bremsklotzguss an die Firma E. Crétin in Liestal, an die L. von Roll'sche Giesserei in Olten, an die H. H. Gebr. Weber in Uster, an die A.-G. Usines de Cornol (Berner Jura), an die Eisen- und Metallgiesserei in Seebach-Zürich und an die Schweiz. Gesellschaft für Lentz-Ventilmaschinen in Giubiasco (Tessin).

3. In Ausführung von Art. 7 der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufgesetz ist die Zuteilung des neuen Rollmaterials an die Kreise von uns vorgenommen worden.

4. Am 18. Februar haben wir den Kreisdirektionen Weisung erteilt betr. Zulagen an Werkstattearbeiter bei vorübergehender Stellvertretung von Vorarbeitern, Monteuren etc.

5. Am 15. März haben wir beschlossen, die Versuche mit Schutzvorrichtungen gegen das Verklemmen der Finger bei den Personenwagentüren auf weitere 110 im Bau befindliche Personenwagen auszudehnen.

6. Den Kreisdirektionen haben wir am 18. August eine neue einheitliche Weisung erteilt betreffend die Revision der Materialvorräte in den Werkstätten und Depotwerkstätten.

7. Am 7. Oktober haben wir der Lokomotivfabrik Winterthur unsere Zustimmung erteilt die im Jahre 1911 für uns zu liefernde Lokomotive der Serie A <sup>8</sup>/<sub>5</sub> Nr. 616 an der internationalen Ausstellung in Turin 1911 auf ihre Kosten auszustellen.

8. Am 7. Oktober haben wir beschlossen, die im Jahre 1911 zur Ablieferung gelangenden 106 Personen- und Gepäckwagen, sowie 100 Güterwagen der Serie J<sup>2d</sup> mit einer 44 mm (statt 32 mm) weiten Hauptleitung für die Dampfheizung auszurüsten, um Versuchszüge zu bilden zur weitem Ausprobierung der schon früher angestrebten Verbesserung der Dampfheizung. (Geschäftsbericht 1907, Seite 162, Ziff. 11).

9. Am 13. Dezember haben wir eine einheitliche Weisung an die Kreisdirektionen I—V erlassen betreffend Abgabe von Acetylenlaternen an die Wagenvisiteure.

10. Die im Berichtsjahre vorgenommenen vergleichenden Versuche von Lokomotivschmierölen aus unserm Lieferungsvertrage der Firma Bareiss, Wieland & Cie. in Zürich, mit Lokomotivschmierölen der Firma Wakefield sind im Berichtsjahr zum Abschlusse gelangt; die betreffenden Schlussergebnisse sind aber noch nicht endgültig ermittelt.

Die Qualitätskontrolle der von Bareiss, Wieland & Cie. vertraglich gelieferten Öle ergab im übrigen folgende Durchschnittsergebnisse für das Jahr 1910:

Anzahl Proben	Spezifisches Gewicht			Viscositätsgrad nach Engler						Flammpunkt im offenen Tiegel (° C.)			Entzündungspunkt im offenen Tiegel (° C.)			Säuregehalt in % (bezogen auf SO <sub>3</sub> )		
	bei 15° C.			bei 50° C.			bei 100° C.											
	1. Bestimmung	2. Bestimmung	Mittel	1. Bestimmung	2. Bestimmung	Mittel	1. Bestimmung	2. Bestimmung	Mittel	1. Bestimmung	2. Bestimmung	Mittel	1. Bestimmung	2. Bestimmung	Mittel	1. Bestimmung	2. Bestimmung	Mittel

**a. Mechanismusöl.**

17	0,918	0,918	0,918	10,39	10,41	10,40	2,04	2,04	2,04	160,0	160,4	160,2	207,9	208,6	208,2	0,102	0,108	0,102
----	-------	-------	-------	-------	-------	-------	------	------	------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

**b. Zylinderöl.**

20	0,913	0,913	0,913	45,5	45,5	45,5	5,1	5,1	5,1	276,2	276,2	276,2	342,2	343,0	342,6	0,048	0,051	0,049
----	-------	-------	-------	------	------	------	-----	-----	-----	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

**c. Heissdampföl.**

10	0,907	0,908	0,907	53,0	52,8	52,9	6,1	6,1	6,1	314,0	314,0	314,0	366,0	366,0	366,0	0,014	0,013	0,013
----	-------	-------	-------	------	------	------	-----	-----	-----	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Die vertraglichen Vorschriften lauten:

**a. Mechanismusöl.**

0,908—0,910	8—11	1,75—2,6	158—175	190—220	0
-------------	------	----------	---------	---------	---

**b. Zylinderöl.**

0,894—0,904	25—42	4,5—4,9	312	338—360	Spuren, nicht über 0,33 %
-------------	-------	---------	-----	---------	---------------------------

**c. Heissdampföl.**

0,903	—	6,88	332	371	0
-------	---	------	-----	-----	---

11. Die Qualitätskontrolle des Lokomotivfeuerungsmaterials ergab folgende Durchschnittsergebnisse für die im Jahre 1910 zur Ablieferung gelangten Brennmaterialien:

Brennmaterial	Anzahl Proben	Aschengehalt	Heizwert	Flüchtige Bestandteile
		Durchschnitt in Prozenten	Durchschnitt in Wärmeinheiten (luft-trocken)	Durchschnitt in Prozenten der brennbaren Substanz
<b>Saarkohlen aus der Grube:</b>				
Dudweiler . . . . .	109	6,7	7458	36,6
Altenwald . . . . .	87	5,5	7508	37,7
Sulzbach . . . . .	100	8,1	7293	37,6
König . . . . .	44	5,4	7400	38,5
Maybach . . . . .	46	5,9	7616	37,2
Brefeld . . . . .	17	5,8	7578	37,1
Summa und Durchschnitt	403	6,5	7445	37,4
<b>Ruhrkohlen</b>				
	181	10,6	7252	27,2
<b>Ruhrbriketts.</b>				
Marke H St, ab Rheinau . . . . .	444	7,4	7659	21,1
„ H St, ab Strassburg . . . . .	578	7,4	7639	20,4
„ M St, ab Mannheim . . . . .	274	7,6	7647	20,9
„ S + B, ab Mannheim . . . . .	138	7,3	7638	20,3
„ H, ab Mannheim . . . . .	186	7,6	7617	19,8
Summa und Durchschnitt	1620	7,4	7643	20,8
<b>Zechenbriketts aus Zeche:</b>				
Friedlicher Nachbar . . . . .	135	8,8	7621	20,6
Rosenblumendelle . . . . .	100	8,7	7591	18,4
Hagenbeck . . . . .	3	9,6	7561	20,6
Oberhausen . . . . .	63	8,2	7651	19,6
Königin Elisabeth . . . . .	65	7,3	7749	19,6
Helene und Amalie . . . . .	27	7,3	7733	24,6
Summa und Durchschnitt	393	8,4	7647	20,9
<b>Belgische Briketts von Gosselies . . . . .</b>				
	4	9,0	7525	17,6
<b>Französische Briketts.</b>				
Mines d'Ostricourt . . . . .	58	7,9	7640	18,5
„ d'Aniche . . . . .	119	8,5	7653	19,0
„ d'Escarpelle . . . . .	54	7,9	7707	18,0
„ de Meurchin . . . . .	57	8,0	7657	18,4
„ de Nœux . . . . .	32	7,7	7742	17,5
„ de Lens . . . . .	37	9,2	7573	23,6
„ d'Anzin . . . . .	43	8,2	7664	17,9
Summa und Durchschnitt	400	8,2	7660	18,9

Die genannten Durchschnittsergebnisse der Brennmaterialkontrolle, sowie die im Betriebe gemachten Erfahrungen können als befriedigende bezeichnet werden. Immerhin sind wir wieder in den Fall gekommen, einige Lieferungen wegen mangelhafter Beschaffenheit zu beanstanden.

12. Der Bestand des Rollmaterials auf Ende 1910 im Vergleich zum Bestande auf Ende 1909 ergibt sich aus den dem Geschäftsberichte beigegebenen statistischen Tabellen. Wir führen aus den genannten Tabellen hier folgendes an:

### A. Normalspuriges Material.

#### I. Lokomotiven.

Serie	1910				1909			
	Total Lokomotiven	Triebachsen	Laufachsen der Lokomotiven u. Tender	Total Achsen	Total Lokomotiven	Triebachsen	Laufachsen der Lokomotiven u. Tender	Total Achsen
A . . .	264	692	1368	2060	253	659	1313	1972
B . . .	317	921	1156	2077	317	921	1156	2077
C . . .	113	374	355	729	119	379	359	738
D . . .	166	551	351	902	172	569	363	932
E . . .	328	880	202	1082	317	843	203	1046
F . . .	4	14	4	18	4	14	4	18
Total	1192	3432	3436	6868	1182	3385	3398	6783

## II. Personenwagen.

Serie	1910						1909						
	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 . . . . .	66	182	1596	—	—	1 596	108	282	2521	—	—	—	2 521
AB . . . . .	656	1969	6577	17 096	—	23 673	655	1911	6377	16 903	—	—	23 280
B . . . . .	412	1019	—	14 626	—	14 626	340	855	—	12 775	—	—	12 775
BC . . . . .	303	870	—	4 557	10 499	15 056	280	796	—	4 253	9 530	—	13 783
C . . . . .	1741	5112	—	—	103 361	103 361	1647	4848	—	—	98 023	—	98 023
CF . . . . .	6	12	—	—	188	188	6	12	—	—	188	—	188
D <sup>k</sup> . . . . .	13	34	49	19	30	98	14	36	49	19	38	—	106
Motorwagen . . . . .	1	2	—	—	54	54	1	2	—	—	54	—	54
Total	3198	9200	8222	36 298	114 132	158 652	3051	8742	8947	33 950	107 833	—	150 730

### III. Gepäck- und Güterwagen.

Serie	1910			1909		
	Wagen	Achsen	Ladegewicht	Wagen	Achsen	Ladegewicht
	Anzahl	Anzahl	t	Anzahl	Anzahl	t
F . . . . .	726	1 662	6 510,5	571	1 352	4 972,5
J . . . . .	621	1 242	7 067,5	646	1 292	7 317,5
K . . . . .	7 745	15 490	93 445,0	7 617	15 234	91 675,0
L . . . . .	3 391	6 782	42 890,5	3 407	6 814	43 058,0
M . . . . .	2 194	4 388	30 639,0	1 998	3 996	27 683,0
N . . . . .	314	628	3 800,0	314	628	3 800,0
O . . . . .	68	138	838,5	70	142	863,0
X* (Gepäckwagen für Güterzüge) .	—	—	—	131	262	1 275,5
Total eigene Wagen	15 059	30 330	185 191,0	14 754	29 720	180 644,5
P (Privatwagen) . . . . .	410	822	5 203,4	360	722	4 482,2
Im ganzen	15 469	31 152	190 394,4	15 114	30 442	185 126,7
	Gedekte Wagen	Offene Wagen	Total	Gedekte Wagen	Offene Wagen	Total
Wovon 2achsige . . . . .	9226	6039	15 265	9058	5852	14 910
" 3 " . . . . .	192	2	194	192	2	194
" 4 " . . . . .	9	1	10	9	1	10
Total	9427	6042	15 469	9259	5855	15 114

\* Pro 1910 der Serie F einverleibt.

## IV. Dienstwagen.

		Bezeichnung	1910	1909
Serie S		Schotterwagen . . . . .	791	765
"	X	Gastransportwagen . . . . .	9	9
"	"	Akkumulatorentransportwagen . . . . .	8	10
"	"	Werkzeugwagen (Hilfswagen) . . . . .	19	19
"	"	Rüstwagen für Bahnunterhalt . . . . .	16	13
"	"	Kranenwagen . . . . .	16	16
"	"	Schutzwagen zu Kranenwagen . . . . .	15	15
"	"	Wagen für diverse andere Zwecke . . . . .	72	72
"	—	Schneepflüge . . . . .	54	54
Total			1000	973

## B. Schmalspuriges Material.

## I. Lokomotiven.

Serie	1910				1909			
	Total Lokomotiven	Triebachsen	Laufachsen	Total Achsen	Total Lokomotiven	Triebachsen	Laufachsen	Total Achsen
G <sup>3</sup> / <sub>3</sub> . . . . .	10	30	—	30	10	30	—	30
G <sup>3</sup> / <sub>4</sub> . . . . .	2	6	2	8	2	6	2	8
HG <sup>2</sup> / <sub>2</sub> . . . . .	7	14	7	21	7	14	7	21
HG <sup>3</sup> / <sub>3</sub> . . . . .	17	51	—	51	14	42	—	42
Total	36	101	9	110	33	92	9	101

## II. Personenwagen.

Serie	1910						1909					
	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> . . . . .	20	60	460	—	—	460	20	60	460	—	—	460
AB <sup>s</sup> . . . . .	8	24	66	190	—	256	8	24	66	190	—	256
B <sup>s</sup> . . . . .	24	72	—	912	—	912	24	72	—	912	—	912
BC <sup>s</sup> . . . . .	6	18	—	48	168	216	6	18	—	48	168	216
C <sup>s</sup> . . . . .	35	105	—	—	1360	1360	35	105	—	—	1360	1360
Total	93	279	526	1150	1528	3204	93	279	526	1150	1528	3204

## III. Gepäck- und Güterwagen.

Serie	1910			1909		
	Wagen	Achsen	Ladegewicht	Wagen	Achsen	Ladegewicht
	Anzahl	Anzahl	t	Anzahl	Anzahl	t
F <sup>3</sup>	13	39	104,0	13	39	104,0
K	60	120	600,0	60	120	600,0
L	20	40	200,0	20	40	200,0
M	27	54	270,0	27	54	270,0
M <sup>4</sup>	4	12	60,0	4	12	60,0
M <sup>6</sup>	5	20	75,0	5	20	75,0
Total	129	285	1,309,0	129	285	1,309,0

## IV. Dienstwagen.

	Bezeichnung	1910	1909
Serie S	Schotterwagen	6	6
"	Schneepflüge	1	1
	Total	7	7

13. Die Leistungen der eigenen und fremden Lokomotiven (inklusive Motorwagen) auf den einzelnen Kreisen betragen laut den statistischen Tabellen:

Auf Kreis I (exklusive Vevey-Chexbres)	8,768,088 km
" " II	10,842,190 "
" " III	11,001,632 "
" " IV	5,776,460 "
" " V	6,617,236 "
Total Lokomotivkilometer auf den S.B.B. pro 1910	43,005,606 km
Total Lokomotivkilometer auf den S.B.B. pro 1909 (Kreis V pro 1909 nur Mai-Dezember)	40,814,850 "
Mehrleistung pro 1910 (5,37 %) . . . . .	2,190,756 km
Mehrleistung pro 1910 (Kreise I—IV) 0,52 % . . . . .	186,994 "

Die Leistungen der Lokomotiven (inklusive Motorwagen) der einzelnen Kreise auf den eigenen und fremden Linien betragen:

Lokomotiven des Kreises	I	. . . . .	9,414,323	km
„ „ „	II	. . . . .	10,935,157	„
„ „ „	III	. . . . .	10,995,434	„
„ „ „	IV	. . . . .	5,848,657	„
„ „ „	V	. . . . .	6,640,264	„
<b>Total Lokomotivkilometer sämtlicher S.B.B. Lokomotiven pro 1910</b>				<b>43,833,835 km</b>
<b>Total Lokomotivkilometer sämtlicher S.B.B. Lokomotiven pro 1909 (Kreis V pro 1909 nur Mai-Dezember)</b>				<b>41,553,327 „</b>
<b>Mehrleistung pro 1910 (5,49 %)</b>				<b>2,280,508 km</b>
<b>Mehrleistung pro 1910 (Kreise I—IV) 0,75 %</b>				<b>278,343 „</b>

14. Der Bestand des Betriebsmaterials der S. B. B. auf dem Bodensee war zu Ende des Jahres 1910 folgender:

7 Raddampfer, 3 eiserne Schleppschiffe, 2 eiserne Trajektkähne, 1 Trajektdampffähre und 1 eiserner Schleppkahn (die beiden letztern gemeinschaftlich mit Bayern).

Die Fahrleistungen der Dampfschiffe und Trajektdampffähre (letztere zur Hälfte) haben betragen:

1910: 150,019 km

1909: 156,416 „

diejenigen der Schleppschiffe:

1910: 138,014 km

1909: 134,748 „

#### Werkstätten.

15. Neben dem laufenden Unterhalt und den Erneuerungen am eigenen Rollmaterial, sowie an Bahnpostwagen und an Schlaf- und Speisewagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft und der Schweizerischen Speisewagengesellschaft besorgten die Werkstätten mehrfache Arbeiten für den Bahnunterhaltungsdienst und den Neubau der Bundesbahnen, sowie Reparaturarbeiten für Nebenbahnen und ausnahmsweise für öffentliche Anstalten. Überdies wurde einzelnen Werkstätten zur Sicherung gleichmässiger Beschäftigung wie im Vorjahre ein Teil des Neubaus von Rollmaterial (Güterwagen) übertragen, nämlich:

an die Werkstätte Olten: 70 J<sup>2d</sup> Nr. 22801—22870

„ „ „ Chur: 30 „ „ 22871—22900

Die Ablieferung dieser Wagen erfolgt pro 1911.

16. Der Bestand der eigentlichen Werkstättearbeiter, ihre Lohnklasseneinteilung und Durchschnitts-Stundenlöhne auf 31. März des Berichtsjahres und des Vorjahres, auf welchen Zeitpunkt die Kreisdirektionen gemäss Reglement Nr. 15, Art. 12, den Bestand der Arbeiter und ihrer Löhnungen auszuweisen haben, stellt sich wie folgt:



## V. Baudepartement.

### a. Allgemeines.

1. Durch Beschluss vom 1. Februar 1910 hat der Bundesrat seinen Entscheid vom 17. November 1903 betreffend Zuweisung von Ruhetagen an die Ablöser und Ablöserinnen im Wärterdienste wie folgt abgeändert:

a. bei Berechnung der Dauer der Dienstbereitschaft können die Zwischenpausen von 2 Stunden und mehr, soweit sie in die Zeit von 6 Uhr morgens bis 8 Uhr abends fallen, in Abzug gebracht werden;

b. soweit es sich um Ablöser (Männer) handelt, sind bei einer Dienstbereitschaft von 6—9 Stunden nur 2 Ruhetage pro Monat und bei einer solchen von 9—12 Stunden nur 3 Ruhetage pro Monat zuzuteilen, wobei verstanden ist, dass von diesen 2, bzw. 3 Ruhetagen mindestens einer auf einen Sonntag falle.

2. Für das temporäre Baupersonal haben wir einen Anstellungsvertrag und einheitliche Vorschriften aufgestellt und dieselben vorläufig für das Baupersonal der Hauensteinlinie in Kraft gesetzt.

3. Das Sekretariat des schweizerischen Technikerverbandes in Basel hat uns angefragt, ob durch die Praxis für die von einigen Kantonen in Aussicht genommene Gründung neuer technischer Mittelschulen ein Bedürfnis nachgewiesen sei. Gestützt auf die bei unserer Verwaltung gemachten Erfahrungen haben wir die Frage verneinen müssen. Es erscheint uns richtiger, durch strengere Aufnahmebedingungen und tüchtige Lehrkräfte die bestehenden technischen Lehranstalten zu heben, als ihre Zahl zu vermehren.

4. Für die Handhabung der zentralen Weichen- und Signaleinrichtungen auf Zwischenstationen ohne Abzweigung mit Hebelstellwerken sind allgemeine Vorschriften aufgestellt worden.

5. Der Verband schweizerischer Pflasterermeister hat das Gesuch gestellt, wir möchten Pflastererarbeiten im Betrage

von über Fr. 500 separat zur Konkurrenz ausschreiben und nicht zusammen mit Erd- und Maurerarbeiten. Wir haben dem Gesuche insoweit entsprochen, als es sich um grössere Pflasterungsarbeiten handelt, welche für sich und nicht mit andern Bauarbeiten zur Ausführung kommen. Eine allgemeine Konkurrenz-eröffnung haben wir für den Fall in Aussicht gestellt, dass die Arbeit einen Wert von über Fr. 1000 darstellt. Für Arbeiten unter diesem Betrag haben wir Vergebung aus freier Hand an die der Arbeitsstelle zunächst wohnenden Pflasterermeister vorbehalten.

## b. Bahnbau.

1. Der Regierungsrat des Kantons Wallis hat uns mitgeteilt, er werde die alte hölzerne Brücke über die Rhone bei Gampel durch eine neue eiserne Fachwerkkonstruktion ersetzen, und uns vorgeschlagen, die Brücke bis über unser Geleise zu verlängern, damit der Niveauübergang, der unmittelbar vor der alten Brücke liegt, aufgehoben werden kann. Wir haben die Kreisdirektion I ermächtigt, in diesem Sinne mit dem Staatsrat des Kantons Wallis einen Vertrag abzuschliessen. Die Kosten der Erstellung der Brücke über unsere Geleise fallen zu unsern Lasten.

2. Mit der Gemeinde Leuk ist ein Vertrag abgeschlossen worden, laut welchem sich diese Gemeinde mit der Aufhebung des Niveauüberganges westlich der Station Leuk einverstanden erklärt, gegen Bezahlung eines Beitrages unsererseits für die Erstellung eines öffentlichen Fussweges.

3. Der Bundesrat hat in seiner Sitzung vom 25. November 1910 dem Projekt der P. L. M. betreffend den auf Schweizergebiet liegenden und von der P. L. M. zu erstellenden Teil der Linie Frasne-Vallorbe die Genehmigung erteilt.

4. Die Gemeinden Yverdon und Vallorbe haben uns ersucht, bei Anlass der Studien für die Erweiterung der Station Vallorbe auf das Projekt einer Eisenbahnlinie Yverdon-Vallorbe Rücksicht zu nehmen, damit diese Linie, wenn sie einmal gebaut werde, ohne weiteres in den neuen Bahnhof Vallorbe eingeführt werden könne. Wir haben das Gesuch ablehnend beantwortet, und zwar aus folgenden Gründen: Die Kosten für die Einführung neuer Linien in bestehende Anlagen sind von den Verwaltungen der zu bauenden neuen Linien zu tragen, resp. zu verzinsen. Für den Bau der Linie Yverdon-Vallorbe besteht noch keine Gesell-

schaft, und es ist nicht sicher, ob eine solche je zustande kommt. Wir könnten uns also für die Kosten nicht decken, die uns entstünden, wenn dem Begehren der Gemeinden Yverdon und Vallorbe entsprochen würde, es sei denn, diese Gemeinden garantierten uns die Rückvergütung.

5. Das Initiativkomitee für den Bau eines Lagerhauses im Bahnhof Vallorbe hat das Gesuch gestellt, wir möchten den Bau des Lagerhauses auf unsere Rechnung vornehmen. Wir haben dies abgelehnt, uns dagegen bereit erklärt, für den Fall, dass das Lagerhaus auf Bahnterritorium zu liegen kommen sollte, den dafür nötigen Boden zu günstigen Bedingungen zu vermieten.

6. Die Gemeinde- und Kantonsbehörden von Freiburg haben seit mehr als einem Jahrzehnt ihr Bestreben darauf gerichtet, zwischen der Stadt und dem neuen Gambachquartier, sowie zwischen dem Bahnhof und der Strasse nach Payerne eine bessere Verbindung zu erhalten. Schon die Jura-Simplon-Bahn hat sich mit Projekten für die Beseitigung des Niveauüberganges beim „Tivoli“ und dessen Ersetzung durch eine Unterführung befasst. Im Jahre 1903 wurde zwischen der Kreisdirektion I und der Gemeinde Freiburg ein Vertrag abgeschlossen, gemäss welchem die Bahnverwaltung die auf ihrem Gebiete liegenden Arbeiten dieser Unterführung, mit Inbegriff der neuen Brücke, auszuführen hatte, die Gemeinde dagegen die Zufahrten. Im Verlaufe weiterer Studien kam man zu der Überzeugung, dass eine andere Lösung in Anpassung an die anlässlich der Einführung der Doppelspur vorzunehmende Bahnhoferverweiterung den Vorzug verdiene. Es wurden neue Projekte aufgestellt, und nach langen Verhandlungen ist am 29. September 1910 mit den Kantons- und Gemeindebehörden von Freiburg unter Ratifikationsvorbehalt ein Vertrag zum Abschluss gelangt. Dieser bestimmt im wesentlichen, dass an Stelle der gegenwärtig bestehenden Strassenunterführung beim Aufnahmsgebäude und des Niveauüberganges beim Tivoli am letztern Orte eine neue, 18 m weite Unterführung zu erstellen sei. Die Bundesbahnen haben die Ausführung sämtlicher Arbeiten übernommen, wogegen die Stadt Freiburg eine Barsubvention bezahlt und unter anderem den erforderlichen Boden, soweit er dem Kanton oder der Gemeinde gehört, gratis zur Verfügung stellt.

7. Die Baudirektion der Stadt Bern teilte uns mit, dass infolge der Annahme eines Gemeindeanlehens die Frage der Erstellung einer Lorrainebrücke über die Aare, in der Nähe der Eisenbahnbrücke, neue Anregung erhalten habe, und ersuchte uns um Aufschluss über unsere Absichten bezüglich der nördlichen

Zufahrtslinien zum Bahnhof Bern, resp. den Bau einer neuen Eisenbahnbrücke. Wir haben geantwortet, dass, sofern einmal weitere Geleise erstellt werden müssen, wahrscheinlich flussabwärts neben der bestehenden eine neue Brücke für 1 oder 2 Geleise gebaut werde, worauf bei Ausgestaltung des Projektes für die Lorrainebrücke Rücksicht genommen werden sollte.

8. Unterm 28. April haben wir dem eidgenössischen Eisenbahndepartement zuhanden der Regierung des Kantons Bern eine neue Studie für einen Zentralbahnhof in Thun zugestellt. Nach derselben käme das Bahnhofgebäude an die Aarefeldstrasse zu liegen. Wir haben dem Eisenbahndepartement die Bedingungen mitgeteilt, unter welchen wir die Ausführung des Projektes unserm Verwaltungsrate empfehlen könnten.

9. Der Gemeinde Thun ist an die Erstellung einer neuen Kanalisation für die beiderseits der Bahn gelegenen Quartiere auf dem linken Aareufer ein Beitrag zugesichert worden, unter der Bedingung, dass wir sämtliche Abwasser unserer jetzigen und künftigen Anlagen in diese Dohle einführen können.

10. Dem Regierungsrat des Kantons Obwalden ist an die Kosten einer Weganlage gegen das Seefeld bei Sarnen ein Beitrag in Aussicht gestellt worden unter der Bedingung, dass die Übergänge zu beiden Seiten der Melchaa-Brücke bei Sarnen aufgehoben werden können.

11. Das Initiativkomitee für die elektrische Schmalspurbahn Herzogenbuchsee-Lyss ist bei uns um Mitbenützung der Bahnhofplätze der beiden Anschlussstationen eingekommen. Wir hatten grundsätzlich keine Einwendungen gegen die in Aussicht genommenen Anschlüsse zu erheben, konnten jedoch die vorgelegten Projekte nicht annehmen, da sie unsere Anlagen zu sehr beeinträchtigen und einer spätern Erweiterung derselben hinderlich sein würden. Wir haben neue, unsern Anlagen besser angepasste Projekte angefertigt und dem Initiativkomitee zugestellt.

12. Das eidgenössische Eisenbahndepartement hat uns das allgemeine Bauprojekt der Linie Münster-Lengnau zur Vernehmlassung über die Anschlüsse an unsere Stationen übermittelt. Es konnte dem Projekte im allgemeinen zugestimmt werden. Die Anschlüsse erheischen Geleiseerweiterungen auf unseren Stationen.

13. Mit der Gemeinde Courtemaiche ist vereinbart worden, dass behufs Aufhebung des Niveauüberganges nordwest-

lich der Station eine Unterführung zu erstellen sei. Wir übernehmen die Kosten der Kunstbaute und die Gemeinde diejenigen der Zufahrten.

14. Der durch die Elsass-Lothringer-Bahn beabsichtigte Umbau des Bahnhofes St. Ludwig bedingt eine teilweise Verlegung und Höherlegung der Linie St. Ludwig-St. Johann. Die Elsass-Lothringer-Bahn hat uns das Projekt für die auf Schweizergebiet gelegene Strecke vorgelegt. Wir haben uns mit demselben einverstanden erklärt und dem Wunsch der Elsass-Lothringer-Bahn, die Landerwerbung auf Schweizergebiet zu Lasten der Gemeinschaft Basel-St. Johann zu besorgen, entsprochen. Das durch Verlegung der Bahn frei werdende Areal soll der Bahnhofgemeinschaft Basel zugeteilt werden.

15. Wir haben der Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen das Projekt für das zweite Geleise der Verbindungsbahn in Basel unterbreitet, dessen Kosten sich mit Inbegriff der Verstärkung der Rheinbrücke aber ohne die Aufwendungen für den Anschluss an den neuen badischen Bahnhof auf Fr. 690,000 belaufen.

16. Mit der Gemeinde Thalwil ist ein Vertrag abgeschlossen worden über die Beseitigung des am östlichen Ende der Station liegenden Niveauüberganges der Ludretikonstrasse durch Erstellung einer Strassenunterführung und eines Personendurchganges. Die Bahnverwaltung übernimmt die Kosten der Arbeiten auf Bahngelände, die Gemeinde dagegen diejenigen der auf Gemeindegebiet liegenden Arbeiten und den Landerwerb, woran wir derselben einen Beitrag leisten.

17. Das eidgenössische Eisenbahndepartement hat uns das allgemeine Bauprojekt der elektrischen Schmalspurbahn Altstätten-Gais zur Vernehmlassung über den projektierten Anschluss an unsere Station Altstätten übermittelt. Wir haben die für diesen Anschluss vorgesehene Anordnung nicht akzeptieren können. Der Bundesrat hat das allgemeine Bauprojekt unter der Bedingung genehmigt, dass bezüglich des Anschlusses noch eine Verständigung mit uns stattzufinden habe.

18. Im Bahnhof Arth-Goldau besteht ein Perrontunnel, dessen Verlängerung eine schienenfreie Verbindung mit den Güterdienstanlagen herstellt. Nach und nach entstand eine missbräuchliche Benutzung dieses Tunnels, indem derselbe von den Bewohnern der Ortschaft zum Verkehr zwischen Hinter- und Vorder-Goldau und zum Postgebäude begangen wurde. Wir konnten diesen öffentlichen Fussgängerverkehr durch den Perrontunnel und die Bahnsteige nicht

zugestehen und erliessen eine Publikation, durch welche eine solche Benutzung durch Nichtreisende untersagt wurde. Gegen dieses Verbot beschwerte sich der Gemeinderat von Arth beim Regierungsrat des Kantons Schwyz und dieser beim eidg. Eisenbahndepartement. Vom letztern zur Vernehmlassung aufgefordert, haben wir geltend gemacht, es sei vom Standpunkt der Bahnpolizei und des Betriebes das Begehren abzulehnen und an dem Verbot betreffend die Benützung des Perrontunnels und der Bahnsteige durch Nichtreisende festzuhalten. Das Eisenbahndepartement hat unsern Standpunkt geschützt und die Beschwerde abgewiesen.

19. Die Konzessionäre der Schöllenenbahn (Göschenen-Andermatt) haben uns anfragen lassen, ob wir die seinerzeit mit der Gotthardbahn stattgehabten Unterhandlungen betreffend den Anschluss an unsere Station Göschenen anerkennen. Wir haben den Konzessionären mitgeteilt, dass wir mit dem projektierten Anschluss grundsätzlich einverstanden seien, insofern einigen Vorbehalten technischer Art Rechnung getragen werde. Die seitens der Gotthardbahn gestellten Bedingungen konnten mit Rücksicht auf die von uns gegenüber verschiedenen Schmalspurbahnen gemachten Zugeständnisse etwas gemildert werden.

20. Wir haben die Kreisdirektion Vermächtigt, mit der Gemeinde Bellinzona in Unterhandlung zu treten über Aufhebung von fünf südlich des Schwyztunnels gelegenen Niveauübergängen und Ersatz derselben durch 2 oder 3 Unterführungen und eine Passerelle. Bedingung unsererseits ist, dass die Gemeinde Bellinzona und der Kanton Tessin sich an den Kosten für die Expropriation angemessen beteiligen.

21. Im Auftrag der interessierten Gemeinden hat Herr Nationalrat Evèquoz in Sitten ein Gesuch gestellt betreffend die Errichtung einer Haltestelle in St. Pierre de Clages, zwischen Ardon und Riddes. Mit Rücksicht auf die bedeutenden Bau- und Betriebskosten einer Haltestelle an diesem Orte, die durch die Einnahmen bei weitem nicht gedeckt würden, haben wir dem Begehren nicht entsprechen können.

Dagegen haben wir die Erstellung einer Haltestelle in Rütli bei Büren zugestanden, unter der Bedingung, dass uns die Gemeinde den nötigen Boden gratis zur Verfügung stellt und einen angemessenen Barbeitrag an die Baukosten leistet.

22. Die Erstellung einer Station in Schübelbach, zwischen Siebnen-Wangen und Reichenburg, für welche ein erster Teil-

kredit im Baubudget pro 1909 vorgesehen war, ist infolge unserer Finanzlage und weil die Ausführung nicht dringend, verschoben worden, was wir der Regierung des Kantons Schwyz am 2. Juni 1909 mitteilten. Gegen diese Verschiebung haben die Gemeinde Schübelbach und der Regierungsrat des Kantons Schwyz beim Eisenbahndepartement Beschwerde geführt und das Begehren gestellt, wir möchten zur sofortigen Erstellung der Station gehalten werden. Das Eisenbahndepartement hat diese Beschwerde ablehnend beantwortet. Die schwyzerischen Behörden erhoben gegen diesen Entscheid beim Bundesrat Einspruch und verlangten, dass der Kredit für die Ausführung ins Budget pro 1910 eingestellt werde. Der Bundesrat hat das Begehren ebenfalls als unbegründet abgewiesen und uns eingeladen, die Errichtung dieser neuen Station durchzuführen, sobald unsere finanziellen Verhältnisse es gestatten.

23. Die Gemeinden Gordola, Sonogno, Frasco, Vagorno und Corippo, unterstützt durch den Regierungsrat des Kantons Tessin, haben um Wiederherstellung der frühern Station Gordola, eventuell um Erstellung einer Haltestelle in der Nähe des Dorfes Gordola, ersucht. Die Station Gordola ist im Jahre 1892 nach langen Verhandlungen mit den interessierten Gemeinden und im Einverständnis mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement, endgültig nach Tenero verlegt worden, unter gleichzeitiger Errichtung einer Haltestelle in Reazzino. Diese Massnahme hatte eine bedeutende Verkehrszunahme für die Gegend zur Folge, was beweist, dass die Verlegung der Station die richtige Lösung war. Wir sind deshalb auf das Gesuch nicht eingetreten.

## 24. Bauausführung.

### a. Bauten unter Leitung der Generaldirektion.

#### 1. Bau der Rickenbahn.

Aufgewendete Tagschichten für den Tunnelbau:

Total seit Beginn der Arbeiten bis Ende 1909	1 467 092 Tage
Im Jahre 1910 aufgewendet . . . . .	54 886 „
Total seit Beginn der Arbeiten bis zur Betriebs- eröffnung . . . . .	<u>1 521 978 Tage</u>

Die im Oktober des Jahres 1909 in Angriff genommenen Rekonstruktionsarbeiten des Mauerwerks der Tunnelstrecke zwischen

km 3,23 und 3,46 vom Nordportal wurden im Laufe des Monats Juni und der Einbau der Sohlengewölbe auf der Strecke km 3,7 bis 3,9 im Monat Juli beendet, worauf sofort die Kabellegung und die Signalausrüstung vorgenommen wurde.

Nachdem die Vorkollaudation am 6. September und die definitive Kollaudation am 20. September stattgefunden hatten, erfolgte die Betriebseröffnung am 1. Oktober 1910.

Entgegen den ausgestreuten Berichten gestaltet sich der natürliche Rauchabzug aus dem Tunnel seit der Inbetriebnahme befriedigend. In den Sommermonaten wird bei schwüler Witterung, wie dies auch in anderen längeren Tunnels der Fall ist, zeitweise schwacher Rauchabzug eintreten.

In den Nischen bei km 4,385 der Nordseite brennt das Grubengas weiter.

Total der Unfälle von Anbeginn der Arbeiten bis zur Betriebsöffnung: 2459, wovon 16 mit tötlichem Ausgang.

## 2. Verbesserung der Hauensteinlinie.

Die Expropriationspläne sind in den Gemeinden Gelterkinden, Tecknau, Trimbach und Olten aufgelegt und das allgemeine Projekt für dieses Teilstück ist den Behörden unterbreitet worden.

Die Absteckung der Tunnelachse und die dafür nötige Triangulation sind vollendet.

Die Absteckung der Expropriationsgrenzen in den vorgeannten Gemeinden ist vollzogen.

An verschiedenen Stellen wurden Sondierschächte ausgeführt.

### b. Bauten unter Leitung der Kreisdirektionen.

#### *Kreis I.*

Vollendete Bauten:

Erhöhung und Rekonstruktion der Wegüberführung in Chambéry; Ersatz von zwei Niveauübergängen in Allaman durch eine Unterführung, eine Passerelle und eine Personenunterführung; Verbauung des Bergbaches St. Barthélemy bei Evionnaz; Ersatz des Niveauüberganges im Rossfeld, zwischen Granges und Siders, durch einen Parallelweg; Strassenüberführung bei Penthälaz, gemeinschaftlich mit dem Kanton Waadt; Ersatz des Niveauüberganges „Les Jurats“ zwischen Le Day und Vallorbe durch einen Parallelweg; Palissadenbau und Schutzwälle gegen Steinschlag von der

Dent de Vaulion an der Linie Pont-Vallorbe; Parallelweg zwischen Tüscherz und Biel als Ersatz eines Privatniveauberganges; Entwässerungsarbeiten am Bahndamm bei Rosières zwischen Grolley und Belfaux; Gepäcklokal als Antau an das Aufnahmsgebäude in Gland; Bureaugebäude für den Güterdienst in Rolle; Erweiterungsbauten im Bahnhof Vevey und auf den Stationen Siders, Travers, Couvet, Vauderens und Yvonand; Remise für 4 elektrische Lokomotiven in Brig; Verbesserung der Wasserstation im Depot Neuenburg; Erweiterung der Einrichtungen für den Lokalgüterdienst und Viehverlad in Vallorbe; Vergrößerung des Wärterhauses in Prangins; Lastkran in Monthey; Wagenwascheinrichtungen auf 19 Stationen; Streckentelephon Lutry-Vevey; Streckenblock Montreux-Villeneuve und Bex-St. Maurice; Telephonlinien Puidoux-La Conversion und Bümpliz-Bern; Rangiersignale in Romont; Zentralisation der Signale in Murten; Verlegung in Kabel auf 1030 m Länge der bisher oberirdischen Schwachstromleitungen in Neuenburg.

Das II. Geleise Vernayaz-Martigny wurde<sup>3</sup> auf den 1. Mai vollendet, womit die ganze Strecke St. Maurice-Martigny dem doppelspurigen Betrieb übergeben werden konnte.

#### Bauten in Ausführung:

Station Versoix. Die Arbeiten für die Strassenunterführung, als Ersatz des dortigen Niveauüberganges sind nahezu vollendet.

Bahnhof Renens. Allgemeine Bahnhöferweiterung. Änderungen der Geleiseanlagen auf der Westseite des Rangierbahnhofes, sowie Erdarbeiten für ein neues Abstellgeleise.

Malley. Industriegeleise des Gaswerkes der Stadt Lausanne. Die Erdarbeiten für die Verbreiterung der Plattform (für die S. B. B.-Geleise und das Anschlussgeleise) nehmen ihren Fortgang.

Bahnhof Lausanne. Erweiterungsbauten. Die Remisen und das Dienstgebäude des neuen Maschinendepots sind vollendet und konnten zum Teil in Betrieb genommen werden. Das Vordach auf dem Perron I vor dem Postgebäude ist montiert, die Foundation der Säulen für die Perronhalle sind in Ausführung begriffen und die Eisenkonstruktion ist vergeben, ebenso die Erd-, Maurer- und Steinhauerarbeiten für das neue Aufnahms- und Dienstgebäude. Die Arbeiten für die neue Geleiseanlage und den Freiverladeplatz südlich der Razude, sowie für die Überführung in Villard sind in Angriff genommen.

Bahnhof Vallorbe. Das Erweiterungsprojekt ist den Behörden unterbreitet und die Unterbauarbeiten im westlichen Teil sind begonnen worden.

Die Erweiterungsarbeiten auf den Stationen Villeneuve, Bouveret, Martigny, Sitten, Visp und Cossonay sind im Gange und zum Teil nahezu vollendet, ebenso die Arbeiten für die 3 Unterführungen in Aigle, die Brücke über die Vièze in Monthey und die Überführung in Gampel.

Zweites Geleise Vauderens-Siviriez. Die Arbeiten sind derart vorgeschritten, dass die Inbetriebnahme auf 1. Mai 1911 in Aussicht genommen werden kann.

### *Kreis II.*

#### Vollendete Arbeiten.

Überführung des Singerweges in Basel; neue Station Brittnau; Blockstation Mahlenwald bei Biel mit Kreuzungsgeleise; Erweiterungsbauten auf den Stationen Liesberg, Courgenay, Courtelary, Reuchenette und Sarnen; Vergrößerung des Güterschuppens und Verlängerung der Verladerrampen im Güterbahnhof Basel-St. Johann; Einbau der schweizerischen Zollhalle und Vergrößerung der Rampen in der Eilgutanlage S. B. B., sowie Revisions- und Unterkunftslokale im Eilgut S. B. B. des Bahnhofes Basel; Einrichtung zum Auswaschen der Lokomotivkessel in Delsberg; Anbau an das Bureaugebäude für den Schweizerzoll in Pruntrut; neue Kesselschmiede und Verbesserung der Abortanlage in der Werkstätte Biel; Umgestaltung der Kucheneinrichtung im Bahnhofrestaurant Bern; Freiverladeplatz in Langnau; Unterkunftslokale mit Magazin für das Bahndienstpersonal auf 9 Stationen; elektrische Beleuchtungseinrichtungen auf 9 Stationen; Wagenwascheinrichtungen und Düngergruben auf 28 Stationen; Erweiterung der Stellwerksanlagen im Güterbahnhof Basel-St. Johann, in Olten, Burgdorf, Liesberg und auf der Westseite des Bahnhofes Bern; Streckentelephone Aarburg-Wynigen und Burgdorf-Zollikofen; 2 neue Wärterhäuser bei Horw und zwischen Schönbühl und Zollikofen, sowie Vergrößerung von 4 Wärterhäusern in Bowil, Münchenbuchsee, Sonceboz und Sonvilier.

#### Bauten in Ausführung:

Bahnhof Basel. Arbeiten im Güterbahnhof Wolf für die Erweiterung der Geleisegruppen F, G und H.

Einführung der Juralinie in den Personenbahnhof. Der Wolfstunnel ist fertig erstellt und die neue Strasse zum Bierverladeplatz in Angriff genommen.

Bahnhof Bern. Rohmaterial- und Rangierbahnhof in Weiermannshaus und Lokomotivdepot auf dem Aebigut. In Weier-

mannshaus sind die Unter- und Oberbauarbeiten nahezu vollendet, und es fehlen nur noch die Hochbauten. Im Aebigut sind die Abtragungen in der Hauptsache durchgeführt; auf das eidgenössische Schützenfest wurden einige Geleise und die Drehscheibe hergestellt und in Betrieb genommen.

Erweiterung der Stationen Zwingen, Münster, Malleray, Reconvilier, Schüpfen, Derendingen, Erstellung einer Lokomotivremise in Laufen, Viehrampe mit Wagenwascheinrichtung und Düngergrube in Pruntrut, Überführung in Wolhusen und Wärterhäuser in Sissach und Lüsslingen.

Zweites Geleise Basel-Aesch. Die Unterbauarbeiten der Strecke Dornach-Wolfgottesacker sind nahezu vollendet; die Treppenunterführung in Dornach und die Strassenüberführung in Münchenstein wurden dem Verkehr übergeben.

Zweites Geleise Aarburg-Sursee. Die Unterbauarbeiten der noch übrig bleibenden Strecke Aarburg-Zofingen sind nahezu fertig erstellt und das Oberbaumaterial gelegt. Die Umbauten für die Einführung der zweiten Spur in die Station Aarburg sind in Ausführung begriffen.

Zweites Geleise Wilerfeld-Gümligen. Die Unter- und Überführungen sind zum Teil dem Betrieb übergeben, zum Teil nahezu fertig erstellt. Die Erdarbeiten nehmen ihren Fortgang. In bezug auf die Hochbauten ist die Foundation für das Aufnahmsgebäude der neuen Station Ostermundigen erstellt.

Brienzerseebahn. Die Planaufgabe in den Gemeinden und die Vorlage des allgemeinen Projektes an die Behörden sind erfolgt.

### *Kreis III.*

#### Vollendete Bauten:

Sohlgewölbe im Albistunnel auf 76 m Länge; Strassenunterführung in Cham; Parallelweg zwischen Lenzburg und Suhr als Ersatz für einen aufgehobenen Niveaübergang; Wegüberführung in Frick und Anlegung eines abkürzenden Feldweges; neue Kreuzungs- und Haltestelle Bollingen; allgemeine Erweiterungsbauten auf den Stationen Sisseln, Bäch, Möhlin, Rümikon-Mellikon, Cham, Ebikon, Uznach und Schwanden; Erweiterung der Verladeplätze in Dietikon und Schlieren; Perrondächer in Aarau und elektrische Uhrenanlage im Aufnahmsgebäude daselbst; Vergrößerung, des Güterschuppens und der Rampe in Horgen und Rüslikon auf letzterer Station mit Erweiterung des Verladeplatzes; Beamtenwohnhaus in Sihlbrugg; neues Aufnahmsgebäude in Töss; Ver-

legung des Verladeplatzes und neues Stumpengeleise in Regensdorf; Perrondach am Aufnahmegebäude und Zufahrtsstrasse auf der Südostseite in Linthal; Stumpengeleise in Laufenburg; Steinverladegeleise in Schmerikon; Verlängerung des Depotgeleises in Rapperswil; Transformatorstationen I und II für die elektrische Beleuchtung im Hauptbahnhof Zürich und Einrichtung des elektrischen Antriebes für die Schiebebühne und die Werkstätte im neuen Depot; elektrische Beleuchtungseinrichtungen im Rangierbahnhofs Zürich (84 Bogenlampen und 65 Glühlampen), auf der Station Oerlikon und 11 kleinern Stationen; Wagenwascheinrichtungen mit Düngergruben auf 15 Stationen; neue Stellwerksanlagen in Muri, Mühlau, Sins, Oberrüti, Schinznachbad, Augst, Uznach, sowie Verbesserung und Ergänzung der Zentralanlage Eglisau; Ausfahrt-, Durchfahrt- und Vorseignale auf 10 Stationen; Lokomotivdrehmaschinen in Zürich-Hauptbahnhof, Thalwil und Uznach; Brückenwagen in Dietikon, Frick, Niederglatt und Melligen; Wasserleitungsanlagen im neuen Lokomotivdepot im Hauptbahnhof Zürich; Einbau einer Zentrifugalpumpe mit elektrischem Antrieb im Wasserturm Rapperswil und Wasserversorgung von vier Stationen und zwei Wärterhäusern; gekuppelte eiserne Barrieren an 19 Niveauübergängen; Telephonleitungen Aarau-Suhr, Oerlikon-Niederglatt, Glarus-Ennenda, Wallisellen-Schwerzenbach; Telegraphenleitungen Zürich-Winterthur-Stein-Säckingen; neues Wärterhaus zwischen Ebikon und Luzern; Unterkunftslokal im Vorbahnhof Zürich.

#### Bauten in Ausführung:

Zwei neue Brücken beidseitig der Station Oberrüti; Ausmauerung des Standenhorntunnels zwischen Weesen und Mühlehorn; elektrische Beleuchtung im Personen- und Vorbahnhof Zürich; Zentralanlagen in Au, Siebnen-Wangen und Töss, sowie Erweiterungsbauten der Stationen Dübendorf und Töss.

Von der neuen Werkstätte Zürich sind dem Betriebe übergeben: die Lokomotivwerkstätte mit Schmiede, Räderdreherei, Bandagerie, Kesselhaus und Kohlenschuppen, das Verwaltungs- und Magazingebäude, sowie die elektrische Zentrale. Fertig zu erstellen bleiben in der Hauptsache noch die Wagenreparatur und die Malerei.

#### *Kreis IV.*

##### Vollendete Bauten.

Neue Brücke über den korrigierten Dürrenbach zwischen Altstätten und Oberriet; Erweiterung der Stationen Au, Oberriet,

Rüthi, Lichtensteig und Wattwil (auf letzterer Station ist die Zentralanlage noch ausstehend); Vergrößerung der Diensträume durch einen Anbau an das Aufnahmegebäude Sargans; Umbau des Magazinegebäudes in der Werkstätte Chur; Sicherung der Ausfahrten auf der Seite gegen Kempthal im Bahnhofe Winterthur; Brückenwagen in Henggart und Stammheim; Wasserversorgung Winkeln und neuer Wasserkran in Rorschach; Telefonanlagen zwischen Romanshorn und Rorschach; 6 gekuppelte eiserne Barrieren; 2338 m neue Bahneinfriedigung.

#### Bauten in Ausführung.

Bahnhof Winterthur. Unterführung der Zürcherstrasse. Die Eulachkorrektur ist unter den Betriebsgeleisen und im untern Teil auf 300 m Länge samt Wasserreservoir und Filteranlage für Gebrüder Sulzer vollendet. Mit dem Aushub für einen provisorischen Umleitungskanal wurde begonnen.

Bahnhof St. Gallen. Verlegung der Appenzeller Strassenbahn bei der St. Leonhardstrasse. Die westliche Einfahrt in den Personenbahnhof ist fertig erstellt, ebenso das Umladegleise bei den neuen Abstellgleisen der Trogenerbahn und der Freiverladeplatz westlich des Eilgutschuppens. Die Perrons, sowie der östliche Fussgängerdurchgang wurden dem Verkehr übergeben. Mit den Fundationsarbeiten für das neue Aufnahme- und Verwaltungsgebäude ist begonnen worden. Den Behörden wurde eine neue Vorlage für die Fassaden unterbreitet.

Die Auffüllung für die Abstellgleise im Rangierbahnhof wurde vollendet und mit der Erstellung der Geleiseanschlüsse begonnen.

Station St. Fiden. Die Anschüttung für das Stationsplanum aus dem Tunnelausbruchmaterial wurde fortgesetzt, ebenso die Erstellung von Stütz- und Futtermauern und Strassenanlagen. Die Steinachkorrektur ist vollendet. Die Strassenbrücke auf der Ostseite der Station ist montiert und die 3 m breite Passerelle, westlich vom Aufnahmegebäude, dem Verkehr eröffnet. Die Freiverladegeleise nächst der Bachstrasse wurden dem Betrieb übergeben und der neue Güterschuppen bezogen.

Bahnhof Romanshorn. Das neue Dienstgebäude, die Zugs- und Rangiergleise, die Dächer über den Zungenperrons und ein neuer Kornschuppen sind erstellt.

Bahnbrücke über die Landquart. Die Luftdruckfundation der Widerlager wurde am 11. Februar 1911 vollendet.

Stationserweiterungen Wil, Gossau, Weinfeldern und Emmishofen. Wegen Ausständen mit den Behörden sind die

Projekte noch nicht genehmigt. In Wil sind indes die Arbeiten für die Einfahrt der Mittelthurgau-Bahn ziemlich vorgerückt, ebenso diejenigen für die Lokomotivdreh scheibenanlage.

Die Arbeiten für das neue Aufnahmsgebäude Rheineck, für drei neue Wärterhäuser, Dreh scheibenanlage in Etwilen und die Zentralanlage in Arbon nehmen ihren Fortgang.

## II. Geleise Winterthur-St. Gallen-St. Margrethen.

a. Erstellung des zweispurigen Tunnels von 1465 m Länge zwischen St. Gallen und St. Fiden.

Nach dem Stand der Ausbruch- und Ausmauerungsarbeiten wird der Tunnel auf nächsten Herbst dem Betrieb übergeben werden können.

b. Erstellung des II. Geleises Winterthur-Wil.

Nach Genehmigung der Pläne wurden die Arbeiten der Strecke Wil-Aadorf Ende Jahres zur Konkurrenz ausgeschrieben. Für Aadorf-Winterthur steht die Plangenehmigung noch aus.

### *Kreis V.*

#### Vollendete Arbeiten:

Konsolidierung der Stützmauern rechts der Bahn zwischen Küssnacht und Immensee und zwischen Amsteg und Gurtellen; Schutzdamm zwischen Immensee und Goldau; Felsverkleidung zwischen Zug und Walchwil im Voreinschnitt des Lothenbachtunnels; Verbauung der Rutschung im Adrianweidli zwischen Walchwil und Goldau; Ergänzungsbauten am Gruonbach bei Flüelen; Verstärkung der Zraggentalbrücke; Lawinenverbauungen in der Laubkehle zwischen Wassen und Göschenen und zwischen Airolo und Ambri; Unterführung der Bleniotalbahn bei Biasca; Eindeckung des Kanals längs der südlichen Grenze der Werkstätte Bellinzona; Verkleidungsmauern auf der Strecke San Nazzaro—Ranzo-Gerra—Landesgrenze; Pegelstationen für Ermittlung der Wassermengen der Reuss und des Tessins; Verlängerung eines Stumpengeleises im Depot Goldau; Erhöhung des Einsteigeperrons in Brunnen und Altdorf; Erweiterung der Geleiseanlage in Osogna; Ergänzungsbauten im Bureaugebäude der Werkstätte Bellinzona; Bahnhof Chiasso: Wartelokale für die italienischen Arbeiter, Verlängerung des westlichen, italienischen Frachtgutzollschuppens nebst Eindeckung der südlich anschliessenden offenen Laderampe, provisorisches Bureaugebäude für die italienischen Zollbeamten und Vergrößerung der Lokale für die italienische Post im Aufnahmsgebäude; Wagenwascheinrichtungen nebst Düngergruben auf fünf Stationen; Aufenthaltslokale in Goldau, Bodio und Magadino;

Magazin in Ranzo-Gerra; Streckentelephone Giubiasco—Dirinella und Cadenazzo—Reazzino; zwei neue Wärterhäuser; Vergrößerung von fünf Wärterhäusern und Wasserversorgung für sieben Dienstwohnungen.

#### Bauten in Ausführung:

Wiederherstellung des abgerutschten Bahnkörpers zwischen Zug und Walchwil durch einen Lehnenviadukt; Stationserweiterungen Sisikon und Lavorgo; Verstärkung der Eisenkonstruktion der Evibachbrücke bei Sisikon; Aufenthaltslokal mit Magazin und Wohnung beim Tunnelleingang in Göschenen; Erweiterung und Neueinteilung des Aufnahmegebäudes in Lugano; etc.

II. Geleise Giubiasco—Chiasso: Die Arbeiten zwischen Mendrisio—Chiasso sind im Gange.

Die Studien für die Verbesserung der Montecenerelinie und die Erweiterung des Bahnhofes Chiasso werden fortgesetzt.

#### c. Bahnunterhalt.

Die aussergewöhnlichen Schneeräumungsarbeiten in den Monaten Januar und Februar haben bedeutende Auslagen verursacht. Infolge andauernd starker Regengüsse und gleichzeitiger Schneeschmelze in der zweiten Hälfte Januar sind besonders im Juragebiet und in der Westschweiz die Bäche und Flüsse zu ungewöhnlicher Höhe angeschwollen, wodurch an mehreren Orten, besonders im Gebiete des Kreises I, Bahnüberschwemmungen, Rutschungen und Dammbrüche vorgekommen und Betriebsunterbrechungen, bis auf die Dauer von 3 Tagen, entstanden sind. Die anhaltenden Regengüsse, verbunden mit Schneeschmelze im Gebirge vom 14. bis 16. Juni haben im Gebiete der Kreise III, IV und V schwere Schädigungen am Bahnkörper und Betriebsunterbrechungen verursacht. In Landquart wurde die Bahnbrücke weggerissen; der Verkehr musste 4 Wochen durch Umlad aufrecht erhalten werden. Aussergewöhnliche Regengüsse sind sodann am 11./18. Juli, 15. August, 6./8. September und 9./10. Dezember vorgekommen; diese haben vorherrschend an den Linien der Kreise I und V Schaden verursacht. Durch diese Wasserverheerungen sind für sofortige Wiederherstellungsarbeiten ungefähr Fr. 250,000 Kosten erwachsen, dazu kommen noch rund Fr. 500,000 für Konsolidierungsarbeiten. Die von unserer Verwaltung zu leistenden Beiträge an die durch diese Überschwemmungen veranlassten und durch Kantone und Gemeinden auszuführenden Bach- und Flusskorrekturen sind in den obigen Summen nicht inbegriffen.

An weiteren, wichtigeren Bahnunterhaltungsarbeiten, die im Berichtsjahr zur Ausführung gelangt, erwähnen wir:

**Kreis I.** Fortsetzung der Rekonstruktionsarbeiten im Jougnetunnel (Ende Dezember waren 364 m Tunnelgewölbe und Widerlager erstellt) und Rekonstruktion von Stützmauern zwischen Hôpitaux und Frambourg, auf Rechnung der P. L. M.; Ersatz des Backsteingewölbes im Tunnel von Schmitten durch Spitzsteinmauerwerk (Ende Dezember waren 140 m Tunnelgewölbe ersetzt); Erneuerung von Gewölberingen in 6 Tunnels der Linie Neuenburg-Verrières-Suisse; Entwässerung des Bahngebietes oberhalb der Station La Conversion, zwischen Grandvaux und Chexbres, zwischen Puidoux und Palézieux, sowie am Fusse des Bahndammes La Sonnaz, zwischen Grolley und Belfaux; Ersatz der Eisenkonstruktion des Durchlasses La Curaz zwischen Clarens und Montreux; Rekonstruktion der Widerlager der Unterführung zwischen Ardon und Sitten, der Brücken zwischen Chavorney und Ependes und über die Venoge bei Chot sowie derjenigen bei Chandon, zwischen Avenches und Faoug; Erstellung von Minenkammern bei verschiedenen Brücken auf Rechnung der eidgenössischen Militärverwaltung; Ersatz einer Turbine der Kraftzentrale in Brig; Reparaturen und Ergänzungen an den Signal- und Telephonleitungen im Simplontunnel und Ersatz der Vorhänge an den beiden Portalen; Umbau der Telegraphenlinie Lausanne-La Conversion mit Verdoppelung der Stangen; Umbau der elektrischen Beleuchtungseinrichtung in Neuenburg.

**Kreis II.** Auswechslung verwitterter Gewölbesteine und Erneuerung der defekten Tunneldohle auf 100 m Länge im Hauenstein-tunnel durch 45 cm weite Zementröhren; Wiederherstellung der zerstörten Uferpflasterung beim Widerlager der Wiggerbrücke zwischen Aarburg und Rothrist; Erneuerung der Auflager des Mittelpfeilers der Brücke über die Kleine Emme bei Emmenbrücke; Ausräumung des Bachbettes der Grossen Schliere bei Alpnachdorf und Wiederherstellung von zwei Sporenköpfen am rechten Ufer daselbst; Erstellung eines Handgepäcklokals und Bureaus für kombinierbare Rundreisebillette und Versetzung des Buchhandlungskiosks mit Telephonkabine in der Personenhalle des Bahnhofes Bern; Ersatz der Bogenlampen im Bahnhof Thun durch Metallfaden- und Flammbogenlampen; Ersatz der Weichenlaternen von zentralisierten englischen Weichen in Olten, Langenthal, Burgdorf, Zollikofen, Wilerfeld und Bern.

**Kreis III.** Umbau der gewölbten Durchfahrt zwischen Brugg und Schinznach-Dorf, sowie der beiden Widerlager der Unterführung zwischen Bäch und Pfäffikon (Schwyz); Entwässerung des Rutsch-

gebietes bei Stein-Säckingen; Rekonstruktionsarbeiten an Gewölbe und Widerlagern im Albistunnel (Sihlbrugg-Baar); Gewölberekonstruktionen im Dettenbergtunnel (Embrach-Bülach); Ausbesserung und Ausdehnung des Uferschutzes der Sihl längs der Station Sihlbrugg; Umbau der Telegraphenleitungen Stein-Säckingen-Pratteln, Schinznach-Dorf-Eiken, Aarau-Suhr, sowie auf verschiedenen Stationen und auf der Rheinbrücke bei Eglisau.

**Kreis IV.** Bankettmauern auf 240 m Länge und Pflasterung der bergseitigen Grabensohle zwischen Schwarzenbach und Wil; Abdichten des Gewölbes der Personenunterführung im Rangierbahnhof St. Gallen; Unterfangen eines Felsblockes mit Strebe Pfeilern am Monstein zwischen Au und St. Margrethen; Auswechslung von Auflagequadern und defekten Steinen bei der Unterführung der Schaffhauserstrasse in Winterthur und bei drei Brücken der Strecke Oberwinterthur-Etzwilen; Wiederaufbau des alten Aufnahmsgebäudes und des Güterschuppens in Wattwil, als Wohnung, Bureau und Magazin für den Bahnmeister; Umbau der kombinierten Telefon-einrichtung St. Gallen-St. Fiden und Goldach-Rorschach in eine Streckentelephonanlage und separate Lätelinie.

**Kreis V.** Aufforstung, Durchforstung und Säuberung der Schutzwaldungen der Bahn; Abräumen der Felslehnen längs des Vierwaldstättersees, sowie auf den Strecken Erstfeld-Göschenen und Airolo-Bodio; Beseitigung von losem Gestein an den unverkleideten Felswandungen in 15 Tunnels der Strecken Luzern-Sisikon und Zug-Goldau; Erneuerung der Verfüguug des Gewölbe-mauerwerks im Gotthardtunnel und Reparatur der Ventilationsanlage; Öffnen eines zugeschütteten Durchlasses zwischen Cadenazzo und Reazzino und Aufbringen eines dichten Belages auf der Trodobrücke derselben Strecke; Ausbessern der Lawinenverbauungen im Calcestrigebiet und bei Ponte Sordo, sowie der Schutzwände gegen Steinschlag auf der Strecke Airolo-Ambri; Rekonstruktion der Widerlager der Mondasciabrücke bei Biasca, nebst Ersatz der Auflagerquadern; Wiederherstellung des teilweise abgerutschten Bahndammes zwischen Mendrisio und Balerna.

Geleiseerneuerungen und Verstärkungen haben im Berichtsjahre stattgefunden:

	Lfm. Geleise
mit Material nach den neuen Normalien S. B. B. für Hauptlinien . . . . .	91 901
mit Material nach den neuen Normalien S. B. B. V. für Nebenlinien . . . . .	17 522
mit Material nach den Normalien G. B. . . . .	2 087
auf den französischen Pachtstrecken mit Material nach den Normalien der P. L. M. . . . .	3 286
mit Material nach den Normalien S. E. II, mittelgut Schienenerneuerung allein nach den Normalien G. B.	46 193
Schwellexerneuerung allein . . . . .	5 744
Geleiseverstärkung durch Vermehrung der Schwellen	3 943
Ersatz von Weichen durch solche nach den neuen Normalien, Stück . . . . .	36 170
Ersatz von Weichen durch solche nach den alten Normalien, Stück . . . . .	124
Die Gesamtlänge der zu unterhaltenden Geleise beträgt auf Ende 1910 inklusive Vevey-Chexbres (7850 m) . . . . .	108
wovon 35 989 m auf französischem Gebiet der P. L. M. gehören, so dass für das eigene Netz ohne die an die E. L. B. verpachteten 8790 m Geleise zwischen Basel und der Landesgrenze bleiben . . . . .	4 874 475
Stahlschienen exklusive Weichen und Kreuzungen liegen in der Bahn . . . . .	4 830 636
Eisenschienen exklusive Weichen und Kreuzungen liegen in der Bahn . . . . .	4 373 572
Länge der sämtlichen Weichen und Kreuzungen auf eigenem Netz . . . . .	289 878
Stahlschienen nach neuen S. B. B. Profilen liegen in der Bahn . . . . .	167 186
Stahlschienen nach G. B. Profilen liegen in der Bahn	1 206 687
Geleise mit eisernen Schwellen . . . . .	475 056
Geleise mit hölzernen Schwellen . . . . .	3 112 210
Geleise mit besonderer Unterlage . . . . .	1 715 086
	3 340
Zahl der Schienenbrüche im Berichtsjahre	173
Davon: Eisenschienen . . . . .	2
Stahlschienen . . . . .	171
Schienen unter 36 kg . . . . .	62
„ von 36 bis 42 kg . . . . .	88
„ von 42 kg und mehr . . . . .	23

#### d. Vorarbeiten für den elektrischen Betrieb.

1. Das Planmaterial und die Akten betreffend das Etzelwerk sind von uns gemäss Vertrag mit der Maschinenfabrik Oerlikon übernommen worden. Nach Vollendung der Übernahme ist der Betrag von Fr. 200 000 zur Auszahlung gelangt.

Gemäss diesem Vertrag hat sich die Maschinenfabrik Oerlikon verpflichtet, die Konzessionen mit den schwyzerischen Bezirken Einsiedeln und Höfe unbenützt ablaufen zu lassen (1. Oktober 1910). Wir haben inzwischen dem Regierungsrat des Kantons Schwyz für sich und zuhanden der Bezirksräte von Einsiedeln und Höfe ein neues Konzessionsgesuch eingereicht und Konzessionsanmeldungen betreffend die Ausnutzung der Sihl und Ableitung derselben in den Zürichsee an die Regierungen der Kantone Zürich und Zug gerichtet.

Darauf haben uns Schwyz und Zug geantwortet, dass sie grundsätzlich geneigt seien, auf unser Konzessionsgesuch einzutreten, wobei aber Schwyz betonte, dass den Konzessionsverhandlungen vorgängig die Rechte der an die Sihl anstossenden Kantone abgeklärt werden müssen.

2. Am 5. Januar fand in Lugano eine Konferenz mit Vertretern der italienischen Staatsbahnen, betreffend Festsetzung der Traktionsentschädigung für den künftigen elektrischen Betrieb der Strecke Iselle-Domodossola, statt. Eine Einigung ist noch nicht erzielt worden.

3. Die Terrainaufnahmen, welche als Grundlage zu dienen haben für die Projektierung der Kraftwerke in den Kantonen Uri und Tessin, sind zur öffentlichen Konkurrenz ausgeschrieben worden und es erfolgte die Vergebung der Arbeiten im Kanton Uri an Herrn Konkordatsgeometer J. Massard in Moutier, Kanton Bern, und im Kanton Tessin an Herrn Ingenieur L. Kürsteiner in St. Gallen.

Zur genauen Festsetzung der Wassermengen an der Reuss und am Tessin wurden 6 Wassermesstationen errichtet.

4. Im Hinblick auf das Gesuch des Kantons Tessin um Bewilligung zur Ausführung von Wasserkraften nach Italien, machten wir beim eidgenössischen Departement des Innern die Anregung, nur unter der Bedingung darauf einzugehen, dass die tessinische Regierung in eine Änderung des Art. 13 des Konzessionsvertrages betreffend die Wasserkraften in der obern Leventina einwillige, in dem Sinne, dass der Bundesbahnverwaltung die

Benützung dieser Wasserkräfte auch auf der Nordseite des Gotthardtunnels gestattet werde.

5. Das eidgenössische Eisenbahndepartement übermittelte uns zur Vernehmlassung ein Konzessionsgesuch der tessinischen Gemeinden Deggio und Quinto, betreffend Ausnützung des Deggiobaches, eines Nebenflusses des Tessin in unserem Konzessionsgebiet. Wir antworteten mit Schreiben vom 23. März 1910, dass wir gegen die Ausnützung dieses Gewässers nichts einzuwenden hätten, wenn die beiden Gemeinden auf den in Art. 14 unseres Konzessionsvertrages betreffend die Wasserkräfte in der obern Leventina vorgesehenen Kraftbezug verzichten, und dass wir uns für jeden andern ähnlichen Fall den Entscheid vorbehalten.

6. Auf ein Schreiben der aargauischen Regierung, mit welchem uns dieselbe ersuchte, uns zur Konzessionsanmeldung der Gemeinde Brugg betreffend Erweiterung ihres Elektrizitätswerkes auszusprechen, haben wir geantwortet, wir seien noch nicht in der Lage, eine definitive Konzession zur Ausnützung der Aare zwischen Wildegg und Stilli anzumelden, und wir schlugen vor, der Gemeinde Brugg die nachgesuchte Konzession zu erteilen, jedoch mit der Verpflichtung, auf Wunsch der schweizerischen Bundesbahnen jederzeit gegen vollen Energieersatz auf dieselbe zu verzichten.

7. Das Bureau für den elektrischen Betrieb beschäftigte sich ferner mit den Detailaufnahmen für die Kraftwerke an der Reuss und am Tessin, mit dem Studium weiterer Wasserkräfte, die für die Elektrifizierung unserer Linien in Frage kommen und mit der Untersuchung der Ursache der stellenweise grossen Schienenabnutzung im Simplontunnel.

8. Die mit dem Staatsrat des Kantons Wallis gepflogenen Unterhandlungen zum Zwecke der Erwerbung der Wasserkräfte an der Rhone zwischen Fiesch und Mörel führten am 29. Oktober 1910 zum Abschluss eines Konzessionsvertrages. Zum Perfektwerden desselben ist noch die Ratifikation durch den Grossen Rat des Kantons Wallis nötig.

9. Auf eine Offerte der Herren Brunschwyler's Söhne in Bern, betreffend Übernahme ihres Projektes für ein Wasserkraftwerk an der Sense und am Schwarzwasser, haben wir nach erfolgter Prüfung geantwortet, dass wir von einer Erwerbung des Projektes Umgang nehmen mit Rücksicht auf die für unsere Zwecke zu hohen Anlage- und Energieerzeugungskosten.

### e. Oberbaumaterialverwaltung.

1. An der landwirtschaftlichen Ausstellung in Lausanne stellten wir in der Abteilung für Forstwesen ein Sortiment neuer und gebräuchter Schwellen verschiedener Holzarten, mit und ohne Imprägnierung, aus, ferner Geräte zum Bohren und Verdübeln von Schwellen, Dübel, Futterspiralen, Markiernägel und eine Reihe von graphischen Darstellungen über die Herkunft, die Imprägnierung, die Preise und den Verbrauch an Holzschwellen. Ausserdem liessen wir eine kleine Druckschrift auflegen, in welcher Angaben über die Lieferungsbedingungen, die bisherigen Bezüge, die bezahlten Preise und die Imprägnierung von Holzschwellen enthalten sind.

2. An alten Oberbaumaterialien wurden im Berichtsjahre verkauft

a. auf dem Submissionswege für . . . . .	Fr.	727 390
b. aus freier Hand in Posten über Fr. 2000 für	„	157 480
c. aus freier Hand in Posten unter Fr. 2000 für	„	231 650

Zusammen Fr. 1 116 520

3. Zur Deckung unseres Bedarfes an Holzschwellen für das Jahr 1911 sind mit 38 Firmen Verträge über die Lieferung von 86 400 Bahnschwellen und 838 m<sup>3</sup> Weichen- und Brückenhölzer im Werte von Fr. 584 000 abgeschlossen worden. Die Imprägnierung wurde 5 Imprägnieranstalten um die Summe von Fr. 234 000 übertragen. Der Bedarf an Schienenbefestigungsmitteln im Gesamtwerte von Fr. 447 000 wird durch 9 Firmen und der Bedarf an Halbfabrikaten zu Weichen und Kreuzungen im Gesamtwerte von Fr. 112 000 durch 8 Firmen gedeckt.

4. Nachstehend geben wir eine Zusammenstellung des im Berichtsjahre beschafften Materials:

#### Stahlschienen.

Typ	Per Laufmeter kg		aus	Tommasstahl	Tonnen
S. B. B. I	45,9		„	„	7 195
„ S. B. B. II	48,9		„	„	1 013
„ S. B. B. V	36,2		„	„	1 275
„ G. B. IV <sup>a</sup>	50,7		„	„	1 337
„ P. L. M. - L. P.	48,0		„	„	308
				Zusammen	<u>11 128</u>

## Eisenschwellen.

	Tonnen
Bahnschwellen S. B. B. I 2,70 m für Hauptlinien . . . . .	6 071
Weichenschwellen S. B. B. I . . . . .	334
Zusammen	<u>6 405</u>

Schienenbefestigungsmittel . . . . . 2 414 Tonnen

## Weichen und Kreuzungen.

Weichen, einfache . . . . .	83 Stück
„ zu englischen Ausweichungen . . . . .	40 „
Kreuzungen, einfache . . . . .	104 „
„ doppelte . . . . .	12 „
Geleisedurchschneidungen, komplette . . . . .	2 „
Herzstücke aus Hartguss . . . . .	111 „
Stahlspitzen aus Martinstahl . . . . .	11 Tonnen
Vollschienen zu Weichenzungen . . . . .	102 „
Stellvorrichtungen, komplette, zu englischen Weichen	6 Stück
Zwangswinkel, normale . . . . .	100 „

## Betonschwellen.

Bahnschwellen 2,5 m aus armiertem Beton nach eidgenössischem Patent Nr. 40 418 . . . . . 195 Stück

## Holzschwellen.

a. Bahnschwellen:	Stück
eichene . . . . .	38 399
wovon inländische . . . . .	26 808 Stück
aus Frankreich . . . . .	8 340 „
aus Deutschland . . . . .	3 251 „
buchene . . . . .	36 176
wovon inländische . . . . .	31 162 Stück
aus Frankreich . . . . .	587 „
aus Deutschland . . . . .	4 427 „
lärchene, alles inländische . . . . .	3 852
föhrene, „ „ . . . . .	9 928
Zusammen	<u>88 355</u>
b. Weichen- und Brückenschwellen, eichene . . . . .	461 m <sup>3</sup>
wovon inländische . . . . .	241 m <sup>3</sup>
aus Frankreich . . . . .	220 „

Imprägniert wurden:

A. Bahnschwellen.

1. Mit Chlorzink:

a. nach dem Verfahren Burnett:

Eichenschwellen . . . . .	2 675 Stück	}	6 871 Stück
Lärchenschwellen . . . . .	3 754 "		
Föhrenschwellen . . . . .	442 "		

b. nach dem Verfahren Straschun:

Föhrenschwellen . . . . .	2 094 "
---------------------------	---------

2. Mit Teeröl (Volltränkung):

Eichenschwellen . . . . .	28 725 Stück	}	70 791 "
Buchenschwellen . . . . .	36 364 "		
Lärchenschwellen . . . . .	3 "		
Föhrenschwellen . . . . .	5 699 "		

Zusammen 79 756 Stück

B. Weichen- und Brückenschwellen:

1. Mit Chlorzink nach dem Burnettischen Verfahren	8 m <sup>3</sup>
2. Mit Teeröl (Volltränkung) . . . . .	368 "

Zusammen 376 m<sup>3</sup>

## VI. Rechtsdepartement.

### a. Allgemeines.

1. In seiner Sitzung vom 22. März 1910 hat der Bundesrat über die Zuständigkeit zur Vornahme rechtlicher Schritte gegen die Baugesellschaft für den Simplontunnel, Brandt, Brandau & Cie., folgenden Beschluss gefasst:

„Die Wahrung sämtlicher Rechte und Pflichten des Bundes gegenüber der Firma Brandt, Brandau & Cie., die sich aus den Verträgen mit dieser Firma ergeben, wird hiemit, in Anwendung von Art. 1 des Rückkaufgesetzes und in Bestätigung der bisherigen Geschäftsbehandlung, der Verwaltung der Bundesbahnen übertragen, unter Vorbehalt der den eidgenössischen Räten und dem Bundesrat nach dem Rückkaufgesetz zustehenden Obliegenheiten.“

Mit Schreiben vom 1. April hat uns das eidgenössische Eisenbahndepartement von diesem Beschlusse Kenntnis gegeben und beigefügt, der Bundesrat sei damit einverstanden, dass der Ausbau des II. Simplontunnels sofort vorgenommen und die genannte Firma zur Ausführung dieses Ausbaues angehalten werde; die Generaldirektion werde daher eingeladen, die zum bezeichneten doppelten Zwecke erforderlichen Massnahmen zu treffen und ersucht, das Eisenbahndepartement in dieser Beziehung auf dem Laufenden zu erhalten.

In Ausführung dieses Beschlusses haben wir auf Grund eines juristischen Gutachtens und im Einvernehmen mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement die Firma Brandt, Brandau & Cie. mit Schreiben vom 11. Mai aufgefordert, uns spätestens bis zum 26. Mai eine bestimmte Erklärung abzugeben, ob sie der wiederholten Aufforderung zur Bauausführung des II. Simplontunnels nachkommen werde. Auf deren ausweichende Antwort vom 26. Mai haben wir ihr mit Schreiben vom 14. Juni eine letzte Frist von 30 Tagen angesetzt, um die für die Anhandnahme des Baues erforderlichen Vorbereitungen und Massnahmen zu treffen, beziehungsweise einzuleiten, mit der Androhung, dass, wenn die Unternehmung diese Frist verstreichen lasse, ohne der Aufforderung nachzukommen, die Bundesbahnen den Vertrag als aufgelöst betrachten und die Unternehmung für allen Schaden, der der Verwaltung aus einer anderweitigen Ausführung des Baues gegenüber

den bestehenden Vereinbarungen erwachsen werde, verantwortlich erklären.

Gleichzeitig haben wir unser Baudepartement beauftragt, Vorschläge zu machen über die Ausführung des II. Simplontunnels, eventuell, falls eine Ausschreibung der Bauarbeiten zweckmässig erscheine, den Entwurf einer Konkurrenzausschreibung vorzulegen.

In Beantwortung unseres Schreibens vom 14. Juni hat die Baugesellschaft am 13. Juli erklärt, dass ihr unter den gegenwärtigen Verhältnissen nichts anderes übrig bleibe, als die Angelegenheit vor den Richter zu bringen, um zu erfahren, ob sie auch heute noch verpflichtet sei, den Vertrag über Erstellung des II. Tunnels gemäss unserer Auslegung desselben zu erfüllen. Sie habe deshalb ihren Rechtsanwalt beauftragt, gegen uns innert kürzester Frist beim Bundesgericht Klage einzureichen.

Im Einverständnis mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement haben wir am 9. August der Baugesellschaft mitgeteilt, dass wir an unsern Ausführungen vom 14. Juni in allen Punkten festhalten müssen, indem wir befügten, dass der Hinscheid des ehemaligen Mitarbeiters der Unternehmung, des Herrn Oberst Locher, an unserer Entschliessung nichts zu ändern vermöge.

Die Arbeiten zur Vorbereitung der Ausschreibung des II. Tunnels sind im Gang.

2. Die Aktiengesellschaft Elektrizitätswerke Beznau-Löntsche hatte sich geweigert, gewisse von uns gestellte Bedingungen über die Führung elektrischer Starkstromleitungen über die Eisenbahnlinien anzunehmen. Wir haben deshalb die Gesellschaft veranlasst, den Expropriationsweg zu betreten, um auf diese Weise, bei Anlass eines Spezialfalls, die Rechte und Pflichten beider Teile in den streitigen Punkten feststellen zu lassen.

3. Wir haben auf den 1. Januar 1911 „Provisorische Vorschriften für die Erledigung von Entschädigungsansprüchen wegen Verlust, Minderung oder Beschädigung von Transportgegenständen durch die Stationen“ erlassen, deren Entwurf von der gemeinsamen Direktorenkonferenz vorberaten worden war.

In Nr. 52 des Eisenbahn-Amtsblattes haben wir die für die Anwendung dieser Vorschriften nötigen Instruktionen erlassen.

Die wichtigsten Bestimmungen sind folgende:

Vom 1. Januar 1911 ab sind die Bahnhofinspektoren, die Bahnhofvorstände, die Lagerhausverwalter, die Güterverwalter und

die Chefs I. Klasse der Güterexpeditionen zuständig, bis auf weiteres versuchsweise Entschädigungsansprüche aus dem Gepäck-, Expressgut-, Tier- und Gütertransport selbständig und unter eigener Verantwortung zu erledigen und zwar für einen einzelnen Transport eine Entschädigung, unter Hinzurechnung allfälliger ungedeckter Fracht- oder anderer Kosten bis zum Höchstbetrag von Fr. 50; die Stationsvorstände I. und II. Klasse, die Chefs der Gepäckexpeditionen, die Chefs II. Klasse der Güterexpeditionen und die mit der Leitung einer Güterexpedition betrauten Bureauchefs I. Klasse bis zum Höchstbetrage von Fr. 20.

Die Zuständigkeit der Bahnhofvorstände erstreckt sich:

- a. in Bahnhöfen ohne selbständige Gepäckexpeditionen auf alle Entschädigungsansprüche aus dem Gepäck- und Expressgutverkehr bis und mit Fr. 50;
- b. in Bahnhöfen mit selbständigen Gepäckexpeditionen auf Entschädigungsansprüche aus dem Gepäck- und Expressgutverkehr im Betrage von über Fr. 20 bis und mit Fr. 50.

In Bahnhöfen haben die Chefs II. Klasse der Güterexpeditionen und die mit der Leitung einer Güterexpedition betrauten Bureauchefs I. Klasse Entschädigungsansprüche von über Fr. 20 bis und mit Fr. 50 den Bahnhofvorständen zur Erledigung zu unterbreiten.

Da diese Ermächtigungen sich nicht auf Entschädigungsansprüche wegen Lieferfristüberschreitung beziehen, so sind Ansprüche wegen Beschädigung oder Minderung eines Gutes, die infolge zu langer Transportdauer eingetreten sind, zur Behandlung an das zuständige Rechtsbureau weiterzuleiten.

Die Ermächtigung bezieht sich sowohl auf Sendungen im internen Verkehr der Bundesbahnen als auch auf Sendungen im direkten schweizerischen und im internationalen Verkehr; Entschädigungsansprüche jeder Art mit Bezug auf Sendungen, welche nicht über Linien der schweizerischen Bundesbahnen auf einem Gemeinschaftsbahnhof oder einer Gemeinschaftsstation eingetroffen oder von einer solchen abgegangen sind, sind zum Entscheid der zuständigen Dienststelle derjenigen Verwaltung vorzulegen, die Versand-, beziehungsweise Empfangsverwaltung ist.

Das Recht, Entschädigungsansprüche geltend zu machen, sowie die rechtliche Verpflichtung der Eisenbahn zur Leistung einer Entschädigung wegen Verlust, Minderung oder Beschädigung richtet sich für den internationalen und schweizerischen Güter-, Tier-Gepäck- und Expressgutverkehr nach den entsprechenden Bestimmungen des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr, des schweizerischen Transportgesetzes, des

schweizerischen Transportreglements, sowie nach den in den einzelnen Gepäcktarifen enthaltenen Bestimmungen.

Die zuständigen Rechtsbureaux der Kreisdirektionen und der Generaldirektion üben die Oberaufsicht über diese Art der Erledigung von Entschädigungsansprüchen aus.

Der Zweck der erlassenen provisorischen Vorschriften ist, gegenüber den Reklamanten eine beförderliche Erledigung der Entschädigungsansprüche zu bewirken. Die Ansprüche sind rasch und unter tunlichster Vermeidung des Schreibwerks zu erledigen; soweit möglich, ist der mündliche Verkehr zu wählen. Vom Resultat der Erfahrungen, welche die praktische Durchführung dieser Vorschriften bringen wird, wird es abhängen, ob sie definitiv beibehalten und eventuell noch ausgedehnt werden sollen.

4. Mit Botschaft vom 31. Oktober 1910 hat der Bundesrat der Bundesversammlung den Entwurf eines Bundesgesetzes betreffend die Aufhebung der Amtskautionen der Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesverwaltung, mit Ausnahme derjenigen der Bundesbahnen und der Nationalbank, vorgelegt.

Diese Aufhebung hat die Auflösung des schweizerischen Amtsbürgerschaftsvereins zur Folge. Wir haben hiervon denjenigen unserer Beamten, welche Mitglieder dieses Vereins sind, Kenntniss gegeben und sie aufgefordert, darauf bedacht zu sein, gegebenenfalls ihre Amtskaution in anderer Weise zu leisten. Diejenigen unter ihnen, welche im Kanton Bern ansässig sind, haben uns die Sicherheit des bernischen Amtsbürgerschaftsvereins angeboten, welche wir grundsätzlich angenommen haben.

5. Wir haben im Eisenbahn-Amtsblatt eine Zusammenstellung der kantonalen Vorschriften über Stempelabgaben, welche für die Stationen der schweizerischen Bundesbahnen in Betracht fallen, veröffentlicht.

6. Mit Bericht vom 11. Mai an das eidgenössische Eisenbahndepartement haben wir uns über eine Eingabe der Vereinigung schweizerischer Lokomotivführer und schweizerischer Lokomotivheizer, vom 17. Juli 1909, betreffend die Frage, ob die Bundesbahnen nicht freiwillig sich der schweizerischen Eisenbahn- und Haftpflichtgesetzgebung unterziehen sollten, wenn ein Bundesbahnbeamter in Ausübung seines Dienstes auf einer im Ausland gelegenen, von den Bundesbahnen betriebenen Strecke einen Unfall erleidet,

dahin vernehmen lassen: Es sei eine allgemeine, für alle Fälle verbindliche Erklärung abzulehnen, dagegen das Einverständnis zu erklären, im Sinne der Ausführungen unserer Vernehmlassung das schweizerische Gesetz, gemäss der bisherigen Übung, überall da als Grundlage der Berechnung der Entschädigung anzunehmen, wo Billigkeitsgründe wirklich dafür sprechen und die Geltendmachung allfälliger Ansprüche der Entschädigungsberechtigten gegen ausländische Versicherungsanstalten damit nicht gefährdet werde.

Das eidgenössische Eisenbahndepartement hat uns am 17. Juni mitgeteilt, dass es unsere Vernehmlassung den Vereinen schweizerischer Lokomotivführer und schweizerischer Lokomotivheizer mit dem Bemerkten zur Kenntnis gebracht habe, dass die Angelegenheit nicht durch einen Beschluss des Bundesrates geregelt werden könne, sondern der gesetzlichen Ordnung bedürfe. Da der Erlass eines Gesetzes betreffend die Kranken- und Unfallversicherung bevorstehe, werde das Eisenbahndepartement in erster Linie seine Bemühung in der Richtung geltend machen, dass die Frage hier ausreichend geregelt werde.

7. Der Verband schweizerischer Dampfschiffahrtsunternehmen ist dem Übereinkommen über die Haftpflicht aus dem direkten schweizerischen Verkehr und das Verfahren zur Regelung der Entschädigungsforderungen mit seinen Anhängen Nr. 1 und Nr. 2 (Reglemente betreffend die Unregelmässigkeiten und die Verschleppungen) beigetreten.

8. Die nachstehend genannten, vom internationalen Transportkomitee ausgearbeiteten Übereinkommen sind definitiv vereinbart und ihr Inkrafttreten auf den 1. Januar 1911 festgesetzt worden:

a. Einheitliches Übereinkommen betreffend die Erledigung von Frachterstattungsansprüchen im internationalen Eisenbahnfrachtverkehr;

b. Einheitliche Bestimmungen betreffend die im internationalen Eisenbahnfrachtverkehr infolge unrichtiger Berechnung oder Erhebung uneinbringlicher Frachten, Nachnahmen und Nebengebühren.

9. In einem dritten, am 1. Januar 1911 in Kraft getretenen Nachtrag zum Übereinkommen betreffend den Güterverkehr zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits, haben die

beteiligten Verwaltungen für die Erledigung von Frachterstattungsansprüchen die Vorschriften des neuen, soeben genannten einheitlichen Übereinkommens mit einigen kleineren Änderungen angenommen.

Die Ersetzung der für den Güterverkehr Holland-Schweiz, Belgien-Basel, Belgien-Schweiz, Belgien-Italien, Frankreich-Österreich-Ungarn und Österreich-Ungarn-Schweiz gegenwärtig in Kraft bestehenden Bestimmungen betreffend die Erledigung von Frachterstattungsansprüchen durch das genannte Übereinkommen ist in Aussicht genommen.

**10.** Im Eisenbahnnamtsblatt haben wir eine Bekanntmachung veröffentlicht, durch welche mit Rücksicht auf die Bestimmungen des neuen schweizerischen Zivilgesetzbuches über den Finderlohn und die zurzeit bestehenden Vorschriften betreffend die Behandlung gefundener Gegenstände, die Verabfolgung des Finderlohnes bei auf Eisenbahngebiet gefundenen Gegenständen einheitlich geregelt wird.

**11.** Einem Wunsche des Zentralvorstandes des Vereins schweizerischer Eisenbahn- und Dampfschiffangestellter entsprechend haben wir die Kreisdirektionen eingeladen, in Zukunft die Versteigerungen von Fundgegenständen auch im Eisenbahnnamtsblatt anzukündigen.

**12.** Frau Anna Theresia Wick, geb. Gemperle, hat in ihrem Testament vom 12. März folgende Bestimmung getroffen:

„Zugunsten der unbemittelten Eisenbahnerwitwen, welche nicht pensionsberechtigt sind, setze ich ein Legat aus von einhundert Franken.“

Vom Testamentsvollstrecker hiervon in Kenntnis gesetzt, haben wir den Kreisdirektionen von dem Legat mit dem Bemerken Kenntnis gegeben, dass wir beabsichtigen, den Betrag in fünf Malen auszurichten. Die Kreise möchten uns vom Eintritt von Fällen, in denen ein solcher Teilbetrag des Legates ausgerichtet werden könnte, Kenntnis geben.

**13.** Am 22. und 23. März fand in Paris eine zweite Sitzung des vom Internationalen Transportkomitee eingesetzten Redaktionskomitees statt, bei welcher wir uns haben vertreten lassen.

Ebenso waren wir vertreten an der Sitzung des internationalen Transportkomitees vom 15./16. Juni 1910 in Brüssel, an der Ausschusssitzung des internationalen Transportkomitees am 20./21. Sep-

tember in Berlin, an einer Konferenz des österreichisch-ungarisch-orientalischen Verbandes, am 22. September in Triest, sowie an einer Spezialkonferenz des deutsch-italienischen Verbandes am 18. Oktober in München, welche die Revision des Übereinkommens betreffend den Güterverkehr dieses Verbandes behandelte.

### b. Versicherungswesen.

1. Wir haben die Bodensee-Toggenburgbahn in unsere Brandversicherung aufgenommen; dem Versicherungskonsortium war hierfür für die Zeit vom 1. Oktober 1910 bis 30. Juni 1911 eine Ergänzungsprämie zu bezahlen.

2. Die im II. Quartal des Berichtsjahres durchgeführte jährliche Revision der in unserem allgemeinen Versicherungsvertrag gegen Brandschaden enthaltenen Werte weist folgendes Resultat auf:

a. Vorräte . . . . .	Fr.	22,300,000
b. Rollmaterial . . . . .	„	174,600,000
c. Mobiliar und Gerätschaften . . . . .	„	18,800,000
d. Waren und Gepäck . . . . .	„	50,500,000
e. Gebäude . . . . .	„	20,200,000
Total	Fr.	<u>286,400,000</u>

Mit Bezug auf die letztjährigen Beträge (mit Inbegriff des damals separat versicherten Kreises V) bedeutet dies eine Erhöhung der Versicherungssumme um Fr. 8,300,000, welche in der Hauptsache auch diesmal der Vermehrung des Rollmaterials zuzuschreiben ist.

3. An Versicherungsprämien wurden an das Konsortium bezahlt:

a. für das Netz der S. B. B. pro 30. Juni 1910 bis 30. Juni 1911 . . . . .	Fr.	140,695. 72
(Hiervon entfallen auf Kreis V Fr. 23,578. 69)		
b. für die Bodensee-Toggenburgbahn für die Zeit vom 1. Oktober 1910 bis 30. Juni 1911	„	778. 18
Total	Fr.	<u>141,473. 90</u>

4. An Entschädigungen wurden uns vom Versicherungskonsortium bezahlt für 69 Brandfälle Fr. 43,418. 68.

Von den kantonalen obligatorischen Versicherungsanstalten wurden uns in 5 Brandfällen zusammen Fr. 14,492 ausbezahlt.

5. Zufolge des Rückkaufes der Gotthardbahn haben wir die jährliche Einlage in den Versicherungsfonds gegen Feuer-schaden um Fr. 20,000 erhöht.

### c. Kautionswesen.

1. Die allgemeine Revision der Kautionen für Frachtenkredite hat keine besondern Massnahmen veranlasst.

2. Der Stand der Kautionen war auf 31. Dezember 1910 folgender:

#### *Bar kautionen:*

Generaldirektion:	288	Kautionen im Betrage von Fr.	278,850.	—
Kreisdirektion I:	248	" " " " "	144,855.	—
" II:	279	" " " " "	103,745.	35
" III:	114	" " " " "	53,920.	—
" IV:	178	" " " " "	38,490.	—
" V:	125	" " " " "	34,814.	20

#### *Wertschriftenkautionen:*

Generaldirektion:	568	Kautionen im Betrage von Fr.	5,560,765.	85
Kreisdirektion I:	65	" " " " "	182,137.	81
" II:	75	" " " " "	709,235.	08
" III:	142	" " " " "	224,877.	30
" IV:	69	" " " " "	279,028.	15
" V:	44	" " " " "	298,101.	65

#### *Kautionen durch Bürgschaft:*

Generaldirektion:	674	Kautionen im Betrage von Fr.	5,484,982.	—
Kreisdirektion I:	51	" " " " "	116,100.	—
" II:	71	" " " " "	308,450.	—
" III:	168	" " " " "	206,760.	—
" IV:	70	" " " " "	118,856.	50
" V:	12	" " " " "	62,600.	—
Total	3241	Kautionen mit einem Gesamtbetrage von	Fr. 14,206,568.	89.

In dieser Summe sind 16 Generalkautionen im Betrage von Fr. 1,113,500 inbegriffen.

### d. Steuerwesen.

Hierüber ist nichts zu bemerken.

### e. Unfälle.

1. Bezüglich der Anzahl der Unfälle und der im Jahre 1910 ausbezahlten Haftpflichtentschädigungen 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	28
„ „ „	II	36
„ „ „	III	43
„ „ „	IV	19
„ „ „	V	7
	zusammen	133

Haftpflichtfälle erledigt.

Von diesen musste uns ein von der Kreisdirektion II getroffenes Abkommen zur Ratifikation vorgelegt werden.

In den 7 von der Kreisdirektion V erledigten Haftpflichtfällen ist ein Fall auf Rechnung der Gotthardbahn in Liquidation inbegriffen.

### 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 . .	456	190,875,50	2,021,781. 11
„ II . .	192	408,536,5	848,866. 45
„ III . .	81	58,672,5	252,797. 70
„ IV . .	111	169,163,7	883,657. 70
„ V . .	147	60,304	219,300. 20
<b>Total</b>	<b>987</b>	<b>887,552,2</b>	<b>4,226,403. 16</b>

*Landverkäufe:*

	Parzellen	Grösse m <sup>2</sup>	Verkaufspreis Fr.
Kreis I . . .	8	4,421	2,529.40
„ II . . .	9	636,2	1,553.10
„ III . . .	25	10,073,1	7,272.30
„ IV . . .	20	18,538,1	12,495.80
„ V . . .	10	10,529	7,442.30
Total	72	44,197,4	31,292.90

Unter den Landkäufen befinden sich folgende wichtigere:

111 Parzellen von zusammen 13,604 m<sup>2</sup>, um Fr. 22,478.21 zur Erstellung des II. Geleises Arnex-Bofflens;

39 Parzellen mit insgesamt 47,975 m<sup>2</sup>, zum Preise von Fr. 462,690.85 zur Erweiterung des Rangierbahnhofes Renens;

48 Parzellen mit 13,465 m<sup>2</sup> zum Preise von Fr. 115,004 zur Erstellung eines III. Geleises zwischen Lausanne und Renens;

56 Parzellen von 23,930 m<sup>2</sup>, um Fr. 384,318.80 für die Erweiterung der Station Clarens;

11 Parzellen mit 4,716 m<sup>2</sup>, um Fr. 241,000 zur Erweiterung des Güterbahnhofes Montreux;

36 Parzellen mit 9,666 m<sup>2</sup>, um Fr. 79,485.55 für die Erweiterung der Station Villeneuve;

71 Parzellen mit 23,386 m<sup>2</sup>, um Fr. 49,892.85 zur Erstellung des II. Geleises St. Maurice-Martigny;

26 Parzellen mit 6,930 m<sup>2</sup>, um Fr. 5,250.30 zur Erstellung des II. Geleises Vauderens-Siviriez;

2 Parzellen mit 3,230,6 m<sup>2</sup> samt Gebäuden, um Fr. 431,120 für die bevorstehende Erweiterung des Bahnhofes Genf-Cornavin (vorsorglich);

12 Parzellen mit 11,429 m<sup>2</sup> zu Fr. 81,811 für die Erstellung des II. Geleises Basel-Delsberg in der Gemarkung Münchenstein;

1 Parzelle mit 845 m<sup>2</sup> mit Gebäude um Fr. 39,500 zur Stationserweiterung Liestal (vorsorglich);

3 Parzellen mit 19,032 m<sup>2</sup> zu Fr. 40,321 zur Bahnhofserweiterung Olten (vorsorglich);

51 Parzellen mit 23,935 m<sup>2</sup> zu Fr. 66,897.75 zur Erstellung des II. Geleises Aarburg-Luzern in der Gemarkung Oftringen;

1 Parzelle mit 3180 m<sup>2</sup> mit Gebäude zu Fr. 70,500 zur Erweiterung der Station Schönbühl (vorsorglich);

7 Parzellen mit 75,426 m<sup>2</sup> mit Gebäude zu Fr. 336,406.60 für den Rangierbahnhof in Weiermannshaus in Bern;

1 Parzelle mit 197,500 m<sup>2</sup> Wald in der Gemarkung Moutier, zu Fr. 40,000 für die Anlage von Schutzbauten;

1 Parzelle mit 1465,5 m<sup>2</sup> zum Preise von Fr. 83,533.50 zur Verhinderung von Bauten über dem Tunnel der rechtsufrigen Zürichseebahn in Zürich V;

3 Parzellen mit 2230,8 m<sup>2</sup> zum Preise von Fr. 12,826.30 zur Stationserweiterung Schlieren;

2 Parzellen mit 1087,8 m<sup>2</sup> zum Preise von Fr. 11,764.80 zur Stationserweiterung Örlikon;

17 Parzellen mit 4322,5 m<sup>2</sup> zum Preise von Fr. 11,697 zur Stationserweiterung Dübendorf;

5 Parzellen mit 29,632 m<sup>2</sup> zum Preise von Fr. 60,812.75 zur Bahnhöferweiterung Schaffhausen (vorsorglich);

8 Parzellen mit 55,274 m<sup>2</sup> zum Preise von Fr. 143,053.65 zur Bahnhöferweiterung Wil;

13 Parzellen mit 18,765 m<sup>2</sup> samt verschiedenen Gebäulichkeiten zum Preise von Fr. 277,883.80 zur Bahnhöferweiterung St. Fiden;

12 Parzellen mit 11,556 m<sup>2</sup> samt Gebäude um Fr. 65,377 zur Stationserweiterung Weinfelden;

2 Parzellen mit 3196,5 m<sup>2</sup> samt Gebäulichkeiten um Fr. 99,517.70 zur Bahnhöferweiterung Chur (vorsorglich);

2 Parzellen mit 4919,7 m<sup>2</sup> samt einem Gebäude um Fr. 190,886.40 zur Erstellung der Doppelspur St. Fiden-St. Gallen;

6 Parzellen mit 4544 m<sup>2</sup> zum Preise von Fr. 21,066.95 zur Erstellung der Doppelspur Wil-Winterthur;

42 Parzellen mit 37,933 m<sup>2</sup> zum Preise von Fr. 148,045 zur Erweiterung des internationalen Bahnhofes Chiasso.

Wichtigere Landverkäufe haben im Berichtsjahre keine stattgefunden.

Gemäss Rückkaufsgesetz wurde für 32 Verträge betreffend Grunderwerbungen, für 40 Verträge betreffend Landverkäufe und für 11 Verträge betreffend Abtausch von Grundeigentum unsere Genehmigung eingeholt.

Die Verhandlungen mit dem Kanton Bern über Ankauf des gepachteten Areals bei der grossen Schanze in Bern konnten auch dieses Jahr noch nicht weitergeführt werden, da der Landbedarf für die bevorstehende Erweiterung des Personenbahnhofes noch nicht vollständig bekannt ist (Postulat der Bundesversammlung vom 22. Dezember 1909).

## g. Reklamationswesen.

## Reklamationen und Unregelmässigkeiten.

## A. Im internationalen Verkehr.

	Wegen Verlustes, Beschädigung und Minderung	Wegen Verspätung	Total
<i>a. Zahl der Reklamationen:</i>			
aus dem Jahr 1909 unerledigt über- nommen . . . . .	3079	1986	5065
im Jahre 1910 neu eingegangen . . .	9186	3700	12,886
Gesamtzahl der im Jahr 1910 behan- delten Reklamationen . . . . .	12,265	5686	17,951
davon:	(1909: 11,331	6232	17,563)
durch Zahlung erledigt . . . . .	6112	1643	7755
als unbegründet abgewiesen . . . . .	3158	2635	5793
auf Ende 1910 noch unerledigt . . .	2995	1408	4403
<i>b. Entschädigungsbeträge:</i>			
die Forderungssumme der im Jahre 1910 neu eingegangenen Rekla- mationen betrug . . . . .	Fr. 1,028,464.55	276,944. 18	1,305,408.73
(1909: Fr. 1,043,336.98	315,426.40	1,358,763.38)	
die Summe der 1910 ausbezahlten Ent- schädigungen betrug . . . . .	Fr. 438,449. 15	74,439. 47	512,888. 62
(1909: Fr. 428,090. 73	118,224. 81	546,315. 54)	
<i>c. Verteilungen mit andern Bahnen:</i>			
Zahl der durchgeführten Verteilungen	6051	1807	7,858
Betrag der Anteile der S. B. B. . . . .	Fr. 120,132. 51	20,799. 87	140,932. 38
(1909: Fr. 105,488. 60	14,982. 61	120,471. 21)	
auf Ende 1910 noch nicht durchgeführte Verteilungen . . . . .	1058	222	1280
(1909: 997	386	1383)	
<i>d. Unregelmässigkeiten:</i>			
Zahl der Rapporte wegen Beschädi- gungen und Minderungen . . . . .		5283	
Zahl der Rapporte wegen Ablieferungs- hindernissen . . . . .		1453	
Gesamtzahl der Rapporte . . . . .		6736	
(1909: 7276)			

## B. Im internen Verkehr.

(Durch die Kreisdirektionen behandelt.)

## Reklamationen:

Am 1. Januar 1910 blieben noch zu erledigen:

	Reklamationen wegen Verlustes etc.:		Reklamationen wegen Verspätung:	
	Anzahl	Summen	Anzahl	Summen
Kreis I . . .	213	16,740. 43	47	6,250. 25
" II . . .	125	6,612. 70	13	692. 02
" III . . .	50	3,251. 95	18	2,367. 90
" IV . . .	94	6,929. 63	11	722. 55
" V . . .	36	842. 50	1	3. —
Total	518	34,377. 21	90	10,035. 72
1909:	390	38,777. 91	109	8,986. 15

Im Berichtsjahre sind neu eingegangen:

	Reklamationen wegen Verlustes etc.:		Reklamationen wegen Verspätung:	
	Anzahl	Summen	Anzahl	Summen
Kreis I . . .	1938	54,403. 95	309	13,995. 70
" II . . .	2404	59,526. 20	174	6,209. 10
" III . . .	2547	79,762. 25	244	13,330. 05
" IV . . .	1200	35,873. 58	184	13,745. 47
" V . . .	653	30,426. 43	68	3,895. 75
Total	8742	259,992. 41	979	51,176. 07
1909:	7193	187,009. 25	800	33,556. 93

Davon wurden:

a. gutgeheissen:

	Reklamationen wegen Verlustes etc.:		Reklamationen wegen Verspätung:	
	Anzahl	Summen	Anzahl	Summen
		Entschuldigungsanteil der S. B. B.		Entschuldigungsanteil der S. B. B.
Kreis I . . .	1223	24,554. 88	126	2,598. 92
" II . . .	1262	26,087. 48	68	939. 73
" III . . .	2085	35,522. 09	137	3,868. 15
" IV . . .	910	21,112. 89	119	2,419. 94
" V . . .	407	5,566. 90	26	310. 56
Total	5887	112,844. 24	476	10,137. 30
1909:	4760	85,496. 71	389	6,839. 49

## b. abgewiesen:

		Reklamationen	Reklamationen
		wegen Verlustes etc.:	wegen Verspätung:
		Anzahl	Anzahl
Kreis	I . . . . .	682	165
"	II . . . . .	1141	108
"	III . . . . .	445	114
"	IV . . . . .	280	50
"	V . . . . .	233	43
	Total	<u>2781</u>	<u>480</u>
	1909:	2284	419

## c. Auf Ende des Jahres blieben unerledigt:

		Reklamationen		Reklamationen	
		wegen Verlustes etc.:		wegen Verspätung:	
		Anzahl	Summen	Anzahl	Summen
Kreis	I . . . . .	246	16,198. 36	65	4,147. 15
"	II . . . . .	126	6,418. 20	11	583. 95
"	III . . . . .	67	2,576. —	11	408. 15
"	IV . . . . .	104	5,533. 40	26	1,596. 15
"	V . . . . .	49	1,194. 15	—	—
	Total	<u>592</u>	<u>31,920. 11</u>	<u>113</u>	<u>6,735. 40</u>
	1909:	518	34,373. 41	90	10,035. 72

## Unregelmässigkeiten:

Die Anzahl der im Jahre 1910 eingelaufenen Unregelmässigkeitsrapporte beläuft sich auf 9235 (1909: 9568), welche sich verteilen wie folgt:

Kreis	I . . . . .	1,979
"	II . . . . .	1,814
"	III . . . . .	2,911
"	IV . . . . .	2,371
"	V . . . . .	160
	Total	<u>9,235</u>

Prozesse.

	Wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung						Wegen Verspätung					
	Am 1. Januar 1910 anhängig	Im Jahre 1910 anhängig gemacht	Erledigt im Jahre 1910			Am 31. Dezember 1910 anhängig	Am 1. Januar 1910 anhängig	Im Jahre 1910 anhängig gemacht	Erledigt im Jahre 1910			Am 31. Dezember 1910 anhängig
			Ganz oder zum Teil zu gunsten der S.B.B.	Zu gunsten der Reklamananten	Total				Ganz oder zum Teil zu gunsten der S.B.B.	Zu gunsten der Reklamananten	Total	
Generaldirektion . . . .	13	9	8	4	12	10	7	10	8	3	11	6
Kreisdirektion I . . . .	10	9	8	4	12	7	4	4	4	1	5	3
Kreisdirektion II . . . .	5	10	12	—	12	3	—	1	1	—	1	—
Kreisdirektion III . . . .	3	13	8	4	12	4	1	1	2	—	2	—
Kreisdirektion IV . . . .	1	1	—	2	2	—	—	1	—	—	—	1
Kreisdirektion V . . . .	7	—	2	—	2	5	1	—	1	—	1	—
Total	39	42	38	14	52	29	13	17	16	4	20	10
1909:	40	47	36	12	48	39	15	15	13	4	17	13

## h. Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen.

1. Mit Schreiben vom 31. Mai teilte uns das eidgenössische Eisenbahndepartement mit, dass die in den Rechnungen der Bundesbahnen vom Jahre 1909 enthaltenen Rechnungen und Bilanzen der verschiedenen Pensions- und Hilfskassen, mit Ausnahme der Bilanz der Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der ehemaligen Gotthardbahn, zu keinen Bemerkungen Anlass geben. Rechnungen und Bilanzen dieser Unterstützungskassen sind, laut Schreiben des eidgenössischen Eisenbahndepartements vom 19. September 1910, vom Bundesrat genehmigt worden. Dagegen wurde die Beschlussfassung über Rechnung und Bilanz der Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der ehemaligen Gotthardbahn vom Bundesrat bis nach Erledigung der Rekurse betreffend die Bilanzen dieser Kasse auf Ende 1904 und 1908 verschoben.

2. Der Jahresbericht pro 1909 über die Verwaltung der Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen, sowie der Ausweis über die Gewinn- und Verlustquellen konnten wegen längerer Krankheit des Vorstandes der Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen im Berichtsjahr nicht fertig erstellt werden; dieselben sind Ihnen nachträglich zugestellt worden. Der Jahresbericht für 1910 über die Verwaltung der Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und Angestellten und derjenige über die Verwaltung der Krank- und Hilfskasse für die ständigen Arbeiter der Bundesbahnen werden Ihnen nach Abschluss der erforderlichen versicherungstechnischen Berechnungen nachträglich zugestellt werden.

3. Mit Beschluss vom 29. März hat der Bundesrat die für die Zeit vom 1. Januar bis 30. April 1909 aufgestellten Rechnungen und Bilanzen der Arbeiterkrankenkassen der ehemaligen Gotthardbahn genehmigt.

4. Mit Schreiben vom 13. Juni hat uns das eidg. Eisenbahndepartement einen vorläufigen Bericht der Expertenkommission, welche vom Bundesrate im Sinne von Art. 4 des Hilfskassengesetzes vom 28. Juni 1889 zur Prüfung des versicherungstechnischen Defizites der Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Gotthardbahn bestellt wurde, zur Vernehmlassung überwiesen. Am 17. Juni haben wir demselben einen Bericht des Vorstandes der Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen zugestellt, in welchem die Ausführungen vorgenannter Expertenkommission zum Teil als nicht zutreffend bezeichnet und die Nachteile, die dem Bunde aus der nach seiner Auffassung unrichtigen Würdigung der Sachlage erwachsen, auf rund fünf Millionen beziffert werden.

5. Die vom Verwaltungsrate am 7. März beschlossenen Statuten der Kranken- und Hilfskasse für die ständigen Arbeiter der Bundesbahnen sind vom Bundesrate am 4. April genehmigt und auf den 1. Juli in Kraft gesetzt worden.

Wir haben hierauf die erforderlichen Vollziehungsmassnahmen angeordnet.

a. Mit Bekanntmachung im Eisenbahnamtsblatt vom 4. Mai haben wir den gemäss Art. 57 und 58 der Statuten bei der Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten Versicherten den Übertritt zur Krankenkasse der Arbeiter unter gewissen Bedingungen freigestellt.

b. Über die Zusammensetzung und die Wahlart der Krankenkassenkommissionen haben wir am 1. Juni eine Instruktion erlassen, welche im Eisenbahnamtsblatt vom 8. Juni 1910 veröffentlicht worden ist.

c. Über die Vollziehung der Statuten haben wir eine Instruktion vom 1. Juli 1910, erlassen, die in Nr. 27 des Eisenbahnamtsblattes vom 6. Juli veröffentlicht worden ist, und sodann eine grosse Zahl grundsätzlicher Entscheide getroffen, zu welchen Anfragen der Kreisdirektionen oder Beschwerden von Arbeitern Veranlassung gegeben haben.

6. Mit Schreiben vom 9. August haben wir dem Bundesrate den vom Verwaltungsrate am 30. Juli beschlossenen Zusatz zu Art. 34 der Statuten der Kranken- und Hilfskasse zur Genehmigung vorgelegt; dieser Zusatz (vgl. Seite 171, Ziffer 3) ist sodann am 12. September genehmigt worden.

7. Mit Schreiben vom 1. April hat uns das eidg. Eisenbahndepartement ein Gesuch der Gotthardbahngesellschaft in Liquid. betreffend die Übernahme von Pensionsansprüchen von Beamten der ehemaligen Gotthardbahn, welche deren Pensions- und Hilfskasse nicht angehörten, zur Vernehmlassung überwiesen.

Mit Schreiben vom 1. Juni haben wir dem eidg. Eisenbahndepartement beantragt, auf dieses Gesuch dermalen nicht einzutreten.

8. In der Sitzung vom 1. Juli 1910 ist der Bundesrat auf eine Petition von Mitgliedern der Kranken- und Unterstützungskasse für die ständigen Angestellten und Bediensteten der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn betreffend teilweise Rückerstattung der geleisteten Mitgliederbeiträge nicht eingetreten.

9. Am 1. März haben wir verfügt, dass der Erlös aus den im Kreise V gefundenen Gegenständen, sowie die Eingänge aus

Ordnungsbussen und Anteilen aus Bussen für Übertretung des Bahnpolizeigesetzes der Hilfskasse der ehemaligen Gotthardbahn zugewiesen werden sollen.

10. Gestützt auf Art. 20, 2. Absatz, des Reglementes Nr. 14<sup>bis</sup>, betreffend die Verwaltung der Kranken- und Hilfskasse für die ständigen Arbeiter, haben wir auf den 27. Oktober eine ausserordentliche Delegiertenversammlung der Krankenkassenkommissionen einberufen. Über die in dieser Delegiertenversammlung gemachten Anregungen haben wir dem Verwaltungsrate am 10. Januar 1911 Bericht erstattet.

11. Die gemäss Art. 17, 2. Abs., des Reglementes Nr. 14, betreffend die Verwaltung der Pensions- und Hilfskasse, pro 1910 einzuberufende Delegiertenversammlung der Hilfskassenkommissionen musste auf den 4. Februar 1911 verschoben werden.

12. Im Laufe des Berichtsjahres sind der Hilfskassenverwaltung nachstehend aufgeführte Fälle zu statutengemässer Erledigung überwiesen worden:

Fälle	General- direktion	Kreise				Zu- sammen
		I	II	III	IV	
Invalide:	5	46	79	64	35	229
mit weniger als 5 Dienstjahren	—	1	—	3	2	6
mit 5 und mehr Dienstjahren	5	45	79	61	33	223
Gestorbene Aktive:	4	30	30	26	6	96
Abfindungen an Witwen	—	1	1	1	—	3
„ „ Waisen	—	1	—	2	—	3
„ „ Doppelwaisen	—	—	—	—	—	—
pensionierte Witwen	3	18	26	20	4	71
„ Waisen	1	32	52	42	3	130
„ Doppelwaisen	—	8	4	—	—	12
Gestorbene Invalide:	2	23	38	32	22	117
pensionierte Witwen	2	15	25	21	14	77
„ Waisen	—	1	16	8	1	26
„ Doppelwaisen	—	3	3	—	—	6
Gestorbene Witwen:	—	25	15	22	12	74
pensionierte Doppelwaisen	—	6	—	—	—	6
Wiederverheiratete Witwen:	—	4	6	5	1	16
pensionierte Doppelwaisen	—	10	12	7	—	29

Ausserdem sind 134 Gesuche um Vergütung der Kurkosten (Art. 36) eingegangen, welchen von den zuständigen Hilfskassenkommissionen entsprochen wurde. Die Summe dieser Unterstützungen beträgt Fr. 19,866. 75.

Aus Haftpflicht herrührend sind der Hilfskassenverwaltung im Berichtsjahre 13 Invaliditäts- und 14 Todesfälle gemeldet worden.

## D. Kreisdirektionen.

1. Am 1. März ist Herr Baldinger vom Bundesrat zum Vizepräsidenten der Kreisdirektion II ernannt worden.

Als Nachfolger des verstorbenen Herrn Hui, der wegen Erkrankung auf den 1. Juli 1910 als Mitglied der Kreisdirektion II seinen Rücktritt erklärt hatte, welcher vom Bundesrat am 22. März unter Verdankung der langjährigen guten Dienste genehmigt worden war, hat der Bundesrat gemäss dem Vorschlage des Verwaltungsrates am 6. Mai gewählt Herrn Christen, Stellvertreter des Obergeringieurs bei der Generaldirektion; derselbe hat seine Funktionen am 1. Juli angetreten.

2. Mit Beschluss vom 8. Februar hat der Bundesrat die Vollziehungsverordnung zum Rückkaufgesetz dahin abgeändert, dass auch die Kreisdirektion V gemäss dem genannten Gesetze aus drei Mitgliedern bestehen soll.

Am 4. März hat er sodann in Übereinstimmung mit dem Vorschlage des Verwaltungsrates die Herren Lusser und Simen zu Mitgliedern der Kreisdirektion V ernannt, ersteren gleichzeitig zum Vizepräsidenten. Herr Simen hat das Amt am 16. März angetreten, Herr Lusser am 1. April. Am 20. September ist Herr Simen nach längerer Krankheit gestorben und am 29. November hat der Bundesrat dem Entlassungsgesuch des Herrn Lusser als Mitglied der Kreisdirektion V entsprochen. Herr Lusser war bald nach seinem Amtsantritt erkrankt und wurde dadurch zum Rücktritt genötigt.

Am 2. Dezember hat der Bundesrat gemäss dem Vorschlag des Verwaltungsrates Herrn Siegfried zum Mitglied der Kreisdirektion V ernannt und ihm das Betriebsdepartement übertragen, während Herrn Präsidenten Zingg das Finanz- und Rechtsdepartement zugeteilt wurde.

Die Stelle des dritten Mitgliedes der Kreisdirektion V ist im Berichtsjahre noch nicht wieder besetzt worden.

3. Die Kreisdirektionen haben über die von ihnen laut dem Rückkaufgesetz und der Vollziehungsverordnung zu demselben behandelten Geschäfte ihren Kreiseisenbahnräten vierteljährlich eingehend referiert. Soweit diese Geschäfte zur definitiven Erledigung der Generaldirektion überwiesen werden mussten, sind die wichtigeren derselben in unserer Berichterstattung erwähnt.

Die Tätigkeit der Kreisdirektionen nahm ihren geordneten Gang. Auch für das Jahr 1910 ist deren erfolgreiche Mitwirkung zur Erzielung von Ersparnissen im Betriebe hervorzuheben.

Die Kreisdirektion I hat in 108 Sitzungen 1909, die Kreisdirektion II in 98 Sitzungen 2178, die Kreisdirektion III in 97 Sitzungen 1718, die Kreisdirektion IV in 99 Sitzungen 1417 und die Kreisdirektion V in 102 Sitzungen 1228 Geschäfte behandelt. Über die Geschäftsführung im einzelnen geben die erwähnten Berichte an die Kreiseisenbahnräte nähere 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 des Jahres 1910 und die Bilanz auf 31. Dezember 1910 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Der Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung pro 1910 von Fr. 1,535,615. 95 wird auf neue Rechnung vorgetragen.

3. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1910 wird genehmigt.

---

Der Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung pro 1910 beträgt . . . . .	Fr. 1,535,615. 95
derjenige des Jahres 1909 hat betragen . . . . .	" 9,484,373. 80
Es ist somit eine Verminderung des Passiv-	
saldos von . . . . .	Fr. 7,948,757. 85
oder von rund 8 Millionen eingetreten.	

Wir haben vorgeschlagen, das Defizit der Gewinn- und Verlustrechnung von Fr. 1,535,615. 95 auf neue Rechnung vorzutragen, und uns eines Vorschlages bezüglich der Deckung desselben enthalten, da anzunehmen ist, dass das Defizit im Jahre 1911 gedeckt werden kann.

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

Bern, den 31. März 1911.

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 1910. (Vom 16.  
Mai 1911.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1911
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	22
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	181
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	31.05.1911
Date	
Data	
Seite	143-365
Page	
Pagina	
Ref. No	10 024 209

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.