

Schweizerisches Bundesblatt.

60. Jahrgang. III.

Nr. 23.

3. Juni 1908.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 5 Franken.

Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.

Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Genehmigung der Berichte des Verwaltungsrates und der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1907.

(Vom 19. Mai 1908.)

Tit.

Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen unterbreitete unterm 30. April 1908 den Bericht der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1907 dem Bundesrat zu Händen der Bundesversammlung zur Genehmigung.

Auf Grund einer bezüglichen Zusammenstellung der Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben weist der Verwaltungsrat darauf hin, dass im Berichtsjahre die Ausgaben verhältnismässig mehr gestiegen sind als die Einnahmen.

Trotz den wesentlich gesteigerten Betriebsausgaben ergebe die Betriebsrechnung pro 1907 immer noch einen um Fr. 1,056,936 günstigeren Rechnungsabschluss als im Vorjahr. Wenn gleichwohl die Gewinn- und Verlustrechnung nur einen Aktivsaldo von Fr. 2,854,206 gegenüber Fr. 4,828,523 pro 1906 aufweise, so sei dieser Umstand der vermehrten Zinsenlast von Fr. 1,791,813, der Mehreinlage in den Erneuerungsfonds mit Fr. 607,442, der Minderentnahme aus demselben mit

Fr. 859,750 und der zum erstenmal in die Rechnung eingestellten Annuität zur Verzinsung und Amortisation des Defizites der Hilfskassen der ehemaligen Privatbahnen mit Fr. 915,000 zuzuschreiben. Da aus dem obgenannten Aktivsaldo per 31. Dezember 1907 von Fr. 2,854,206 noch die Teuerungszulagen für das Rechnungsjahr abzuheben seien, so werde sich derselbe um den Betrag von zirka Fr. 2,500,000 vermindern und endgültig nur noch den verhältnismässig kleinen Betrag von zirka Fr. 350,000 aufweisen.

Der Verwaltungsrat konstatiert sodann, dass die Aussichten für das laufende Jahr nicht günstige seien. Der Hochkonjunktur werde eine Periode geschäftlichen Stillstandes oder gar eine rückläufige Bewegung folgen. Im Interesse des Bundesbahnunternehmens müsse vor allem den Begehren um Führung neuer Züge, soweit nicht die Befriedigung wichtiger Verkehrsbedürfnisse im Interesse der Bundesbahnen selbst in Frage stehe, mit Energie entgegengetreten werden, und es seien auch die auszuführenden Bauten auf das Notwendigste und Dringendste zu reduzieren. Er habe im übrigen die Generaldirektion eingeladen, zu prüfen und zu berichten, welche Massnahmen getroffen werden können, um das Anwachsen der Ausgaben einzuschränken und wieder ein besseres Verhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben herzustellen. Er werde bei Vorlage des Budgets pro 1909 eingehender auf die Angelegenheit zurückkommen.

Diesem Vorgehen des Verwaltungsrates pflichten wir bei.

Zum Berichte der Generaldirektion übergehend, erlauben wir uns, zunächst auf unsern Bericht über die Geschäftsführung des Eisenbahndepartements im Jahre 1907 zu verweisen, der verschiedene Angaben über die schweizerischen Bundesbahnen enthält.

Über die im Jahre 1907 für Bauzwecke verausgabten Summen im Vergleich mit den ins Baubudget aufgenommenen Beträgen gibt, soweit Bahnanlage und feste Einrichtungen in Betracht kommen, die beiliegende Tabelle Auskunft.

Vergleichung der Bauausgaben 1907 mit dem Budget.

	Baubudget 1907	Ausgaben im Jahr 1907				Minderausgaben gegenüber dem Budget 1907	
		für budgetierte Bauten	für nicht im Budget ent- haltene Bauten	Total	o/o des Budgets	Betrag	o/o des Budgets
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Simplontunnel	300,000	249,189	—	249,189	83,1	50,811	16,9
	<i>250,000</i>			<i>1,924,303</i>	<i>769,7</i>	<i>+ 1,674,303</i>	<i>669,7</i>
Rickenbahn	3,200,000	2,898,622	—	2,898,622	90,6	301,378	9,4
	<i>2,900,000</i>			<i>3,245,222</i>	<i>111,9</i>	<i>+ 345,222</i>	<i>11,9</i>
Kreis I	6,001,000	4,418,149	— 78,623	4,339,526	73,6	1,582,851	26,4
	<i>6,171,700</i>			<i>4,580,935</i>	<i>74,2</i>	<i>1,590,765</i>	<i>25,6</i>
Kreis II	8,135,900	6,709,900	55,963	6,765,863	82,5	1,426,000	17,5
	<i>6,585,200</i>			<i>4,686,916</i>	<i>71,2</i>	<i>1,898,284</i>	<i>28,3</i>
Kreis III	6,098,300	3,882,275	182,606	4,064,881	63,7	2,216,025	36,3
	<i>4,786,000</i>			<i>2,851,370</i>	<i>59,6</i>	<i>1,934,630</i>	<i>40,4</i>
Kreis IV	5,434,900	3,938,855	— 329,850	3,609,005	72,5	1,496,045	27,5
	<i>4,676,550</i>			<i>3,377,244</i>	<i>72,2</i>	<i>1,299,306</i>	<i>27,8</i>
Total der 4 Kreise	25,670,000	18,949,179	— 169,904	18,779,275	73,8	6,720,921	26,2
	<i>22,219,450</i>			<i>15,496,465</i>	<i>69,7</i>	<i>6,722,985</i>	<i>30,3</i>
Gesamtsumme	29,170,100	22,096,990	— 169,904	21,927,086	75,8	7,073,110	24,2
	<i>25,369,450</i>			<i>20,665,990</i>	<i>81,5</i>	<i>4,703,460</i>	<i>18,5</i>

NB, Die Kursivzahlen beziehen sich auf die Bauausgaben pro 1906.

Aus derselben geht hervor, dass die Gesamtausgaben sich auf Fr. 21,927,086 gegenüber einer Budgetsumme von Fr. 29,170,100 belaufen haben. Das Verhältnis zwischen den beiden Zahlen (75,8 %) ist etwas ungünstiger als im Vorjahr (81,5 %), trotzdem im Jahre 1907 tatsächlich über eine Million Franken mehr als im Jahre 1906 verausgabt worden sind, was davon herrührt, dass das Baubudget 1907 dasjenige pro 1906 um beinahe 4 Millionen überstieg. Die Bautätigkeit im Berichtsjahr kann somit, und zwar besonders in den Kreisen I, II und IV im allgemeinen als eine befriedigende bezeichnet werden. Das Gleiche gilt für den Bau der Rickenbahn und für den Simplontunnel, welcher im Jahre 1907 gänzlich vollendet wurde.

Weniger günstig erscheint die Verteilung der Verwendungen auf die verschiedenen Budgetposten. Bei einigen wenigen Arbeiten wurden nämlich die Budgetansätze ganz erheblich überschritten, was zur Folge hat, dass für die Gesamtheit der andern weit zahlreicheren Arbeiten die effektiven Verwendungen bedeutend hinter den budgetierten Beträgen zurückstehen. Sieht man daher sowohl für die Budget- als für die verausgabten Beträge von den Arbeiten, für welche grössere Budgetüberschreitungen eingetreten sind, ab, d. h. von den Bahnhofserweiterungen Renens, Lausanne, Vallorbe, Basel und Oerlikon, den Stationserweiterungen Uetikon und Richterswil, der Werkstätterweiterung Yverdon, der Einführung der neuen Juralinie in den Bahnhof Basel und der zweiten Spur Oberwinterthur-Romanshorn, so ergibt sich für sämtliche andern Arbeiten in den einzelnen Kreisen folgendes Verhältnis:

		Baubudget 1907	Ausgaben im Jahre 1907	% des Budgets
Kreis	I	4,344,500	2,190,342	50,4
"	II	5,735,900	2,324,882	40,5
"	III	5,588,000	2,939,979	52,6
"	IV	5,034,900	2,656,561	52,8
Total der 4 Kreise		20,703,300	10,111,764	48,8

Dieses Missverhältnis ist wohl vorab auf die Art und Weise der Aufstellung des jährlichen Baubudgets zurückzuführen, welches, wie schon mehrmals erwähnt, eine Reihe von Posten enthält, welchen bloss programmatische Bedeutung zukommt

und deren Ausführung während des Budgetjahres kaum im Ernst vorauszusehen ist.

Für folgende grössere Bauten mit Gesamtvoranschlags-summe über Fr. 100,000 sind die im Baubudget pro 1907 ein-gestellten Posten entweder gar nicht oder nur zum kleinern Teil verausgabt worden :

Bahnhof-, bezw. Stationserweiterungen Vevey, Villeneuve, Sion, Visp, Neuchâtel, Payerne, Vauderens, Bern (Weiermanns-haus), Schönbühl, Thun, Alt- und Neu-Solothurn, Liestal, Zwin-gen, Cham, Baden, Wädenswil, Uznach, Mühlehorn, Sargans, Wattwil, St. Fiden, Rheineck und Romanshorn ;

Zweites Verwaltungsgebäude Lausanne, Dienst- und Post-gebäude Delsberg, Umbau Kesselschmiede Biel, neue Werk-stätten Zürich, Lokomotivremise Sargans, Wagenwerkstätte Ro-manshorn ;

Entwässerung des Coteau du Day ;

Strassenunterführungen in Allaman, Morges, Lutry, Terri-tet, Aigle, Herzogenbuchsee, Baden (Römerstrasse), Thalwil ;

Umbau der linksufrigen Zürichseebahn ;

Zweites Geleise Aigle-St. Maurice, Daillens-Bofflens, Wiler-feld-Gümligen, Ruchfeld-Aesch, Aarburg-Sursee, St. Fiden-St. Gallen.

Dabei ist zu bemerken, dass für einzelne dieser Arbeiten die Ausführungsprojekte noch nicht zur Vorlage gelangt sind und für einige andere noch nicht genehmigt werden konnten.

Unter den pro 1907 definitiv auf den Baukonto über-tragenen Ausgaben ist besonders zu erwähnen :

die Simplonlinie Brig-Iselle mit Fr. 68,220,332.

Hierauf ist die eingetretene grosse Abnahme des Kontos der unvollendeten Bauobjekte von Fr. 115,852,214 auf Fr. 60,140,767 zurückzuführen. In letzterem Betrag figuriert der Bahnhof Basel allein mit Fr. 18,564,404.

Für Rollmaterialanschaffungen wurden Fr. 14,506,348 gegenüber einer Budgetsumme von Fr. 16,082,200 und für Mobiliar und Gerätschaften Fr. 951,240 gegenüber einer Budgetsumme von Fr. 969,000 verausgabt.

Die Gesamtbauausgaben pro 1907 betragen in-klusive Kosten für Verwendungen auf Nebengeschäfte (Dampf-schiffbetrieb auf dem Bodensee) und unter Berücksichtigung der Nachtragskredite Fr. 37,211,433 (Baubudget 1907

Fr. 46,274,050), wovon Fr. 2,860,584 der Betriebsrechnung Fr. 34,350,849 (1906 Fr. 30,755,350). belastet werden. Die Nettoausgaben belaufen sich also auf

Im Jahre 1906 sind 130,689 laufende Meter Geleise mit Material nach dem neuen Normal der S. B. B. (Schienen von 46 kg. per m.) erneuert worden, bis jetzt im ganzen 747,512 laufende Meter.

Im Anschluss an die im Bericht des Eisenbahndepartements enthaltenen Bemerkungen betreffend die Zugleistungen möchten wir besonders auf die auf Seiten 148—158 des Berichtes der Generaldirektion gegebene Zusammenstellung der im Berichtsjahre eingetretenen Verbesserungen und Neuerungen im Zugverkehr hinweisen.

Die Gesamtmehrleistungen im Personenzugsverkehr betragen auf Grund der genehmigten Fahrpläne für das Jahr 1907 gegenüber 1906 total 1,582,865 Zugskilometer und für die Zeit vom 1. Mai 1907 bis 30. April 1908 gegenüber der gleichen Periode 1906/07 total 1,571,251 Zugskilometer.

Anlässlich der Behandlung des Geschäftsberichtes und der Rechnungen der Bundesbahnen pro 1906 hat sich die Kommission des Nationalrates bezüglich des vom Verwaltungsrate unterm 28. Dezember 1906 genehmigten Konkurrenzvertrages mit der Dampfschiffgesellschaft auf dem Genfersee dahin ausgesprochen, dass die Verwaltung der Bundesbahnen mit dem Abschluss des in Frage stehenden Vertrages innerhalb ihrer Kompetenz und im wohlverstandenen Interesse der Bahn gehandelt habe, dass die Kommission es aber trotzdem vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus begrüssen würde, wenn die Bundesbahnen sich entschliessen könnten, den Vertrag nicht ins Leben treten zu lassen.

Wie Sie dem Geschäftsbericht der Generaldirektion (Seiten 128 und 129) gefl. zu entnehmen belieben, konnte sie diesem Wunsche nicht entsprechen.

Wir haben die uns am 30. April überwiesenen Rechnungen ausweise der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1907, insoweit als das vorhandene Material und die verfügbare Zeit dies gestatteten, einer Prüfung im Sinne des Rechnungs- und des Rückkaufgesetzes unterzogen. Die belegweise Durchsicht, die sich bis dahin auf die Baukosten und die Ausgaben zu Lasten des Erneuerungsfonds beschränkte, ist angeordnet. Das Prüfungsergebnis wird der Bahnverwaltung

erst später mitgeteilt werden können. Auftretende Differenzen sind, wie üblich, in der folgenden Jahresrechnung auszugleichen.

Die nachfolgenden Ausführungen zu den einzelnen Kapiteln der Rechnung haben also mehr nur erläuternden und vergleichenden Wert.

Gewinn- und Verlustrechnung.

<i>Einnahmen.</i>			
	1907	1906	
	Fr.	Fr.	
Betriebseinnahmen	142,934,991	132,837,573	
Betriebsausgaben, inkl. Erneuerungen	96,450,388	87,407,906	
Einnahmen-Überschuss	46,484,603	45,429,667	
Ertrag verfügbarer Kapitalien . .	4,073,761	4,150,615	
Bauzinse	578,797	1,388,058	
Ertrag von Nebengeschäften (Boden-see)	179,303	165,314	
Zuschuss aus dem Erneuerungsfonds	6,069,473	6,922,296	
Zuschuss aus dem Pensionsfonds J. S.	90,105	97,033	
Betriebssubventionen (Italien) . .	99,000	—	
Aus sonstigen Quellen	40,886	59,039	
Summa der Einnahmen	57,615,928	58,212,022	

<i>Ausgaben.</i>			
	1907	1906	
	Fr.	Fr.	
Pachtzins für Vevey-Chexbres . .	30,000	30,000	
Kontokorrentzinse, Provisionen etc.	344,721	609,167	
Verzinsung der konsolidierten Anleihen	40,675,531	39,505,387	
Gesetzliche Amortisation von Anlagekosten	5,405,449	5,103,721	
Abschreibung beseitigter Anlagen .	209,764	507,725	
Amortisation von Geldbeschaffungskosten	337,844	278,995	
Einlage in den Erneuerungsfonds	7,692,151	7,084,709	
Übertrag	54,695,460	53,119,704	

	1907 Fr.	1906 Fr.
Übertrag	54,695,460	53,119,704
Einlage in den Pensionsfonds J. S.	21,881	24,323
Abschreibung auf dem Hülfskassa-		
Defizit	915,000	—
Verschiedene Ausgaben	48,202	291,205
Summa Ausgaben	55,680,543	53,435,232
Überschuss der Einnahmen . . .	1,935,385	4,776,790
Dazu: Aktivsaldo vom Vorjahr .	918,822	51,734
Gesamter Überschuss	2,854,207	4,828,524
Vorgeschlagene oder vollzo-		
gene Verwendung:		
Teuerungszulage an das Personal	2,500,000	2,246,652
Tilgung von Bauverlusten . . .	—	1,366,852
Kursverluste auf Obligationen,		
Hülfskasse	—	296,198
Vortrag auf neue Rechnung . .	354,207	918,822

Der beträchtlichen Steigerung der Betriebseinnahmen um 10 Millionen Franken oder 7,6 % steht eine noch bedeutendere Erhöhung der Lastenposten gegenüber. Auf den Abschluss haben nachteilig eingewirkt:

	Mill. Franken.
die Mehrausgabe für den Betrieb mit	9
die Verminderung der Bauzinse (Simplon) mit . .	0,8
die Vermehrung der Zinslasten mit	1,5
die grössere Einlage in den Erneuerungsfonds mit	0,6
die Amortisation auf dem Hülfskassendefizit mit .	0,9
zusammen Mehrbelastungen	12,8

Der Einnahmen-Überschuss pro 1907 stellt sich infolge dieser Mehraufwendungen auf bloss 1,9 Millionen Franken und ist um 2,8 Millionen Franken niedriger als im Vorjahre.

Wie in Bericht und Rechnungen der Bundesbahnen einlässlich dargetan ist, sind die Betriebsausgaben infolge der Mehrleistungen für Personal und Konsummaterial neuerdings wesentlich gestiegen. Die Kosten für das Brennmaterial der Lokomotiven sind allein um zirka 2 Millionen Franken oder 17 % angewachsen. Neben dem vermehrten Verkehr haben

auch die erhöhten Gewichte der neuen Lokomotiven und Wagen zur Steigerung des Kohlenverbrauches beigetragen.

Für die Zeit seit der Verstaatlichung der Hauptbahnen bietet die Betriebsrechnung folgendes Bild. Bei den Ausgaben sind die dem Erneuerungsfonds zufallenden Kosten nicht inbegriffen.

	Einnahmen	Ausgaben	Überschüsse
	in Mill. Franken		
pro 1903	111,1	67,0	44,1
1904	114,6	70,5	44,1
1905	120,7	73,2	47,5
1906	132,8	80,5	52,3
1907	142,9	90,4	52,5

Den Ausgaben der letzten zwei Jahre sind noch je 2 Millionen Franken für Teuerungszulagen zuzuzählen.

Neben der raschen Steigerung der direkten Betriebskosten geht, wie schon gezeigt wurde, eine anhaltende Erhöhung der Ausgabeposten der Gewinn- und Verlustrechnung einher (Schuldenzinse, Erneuerungsfonds und Amortisationen). Die allgemein verbreitete Befürchtung, dass die Einnahmen bald nicht mehr zur Bestreitung der vielen Ansprüche ausreichen dürften, und zur Erhaltung des finanziellen Gleichgewichtes ausserordentliche Massnahmen nötig sein werden, hat gewiss alle Berechtigung.

Baurechnung.

Der Baukonto und die Rechnung für unvollendete Bauobjekte haben im Berichtsjahre zusammen einen Zuwachs von Fr. 33,722,748 erfahren; pro 1906 waren es Fr. 30,504,515 und pro 1905 Fr. 30,041,013.

Für im Jahr 1907 abgerechnete Bauten und Anschaffungen wurden 89,4 Millionen Franken auf Baukonto übertragen. Darin sind 68,4 Millionen Franken für die fertiggestellte Simplonstrecke Brig-Iselle inbegriffen. Dieser letztere Betrag hat die gesetzmässige Prüfung schon bestanden, während dieselbe für den Rest von 21 Millionen Franken noch durchzuführen ist. Bei dieser Nachrevision sind bis jetzt über entstandene Differenzen jeweils Verständigungen erfolgt und nötige Berichtigungen wurden in den folgenden Rechnungen durchgeführt.

Der Anlagekonto für das Nebengeschäft, den Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee, ist um Fr. 628,200 gestiegen und steht, nach der üblichen Abschreibung von 5%, mit Fr. 2,861,517 in der Bilanz. Der Zuwachs ist hauptsächlich durch den Bau

der neuen Schiffswerfte und den Reparaturhafen in Romanshorn verursacht worden.

Erneuerungsfonds.

Die Einlage für 1907 ist nach den Ansätzen des Reglementes vom 17. Dezember 1906 berechnet; auch die Entnahmen stützen sich auf diese vom Bundesrate gutgeheissenen Vorschriften. Die ziffernmässige Nachprüfung der Belastung des Fonds erfolgt erst später, nach Eingang der besonderen Nachweise.

Für die letzten 3 Jahre erzeugt der Erneuerungsfonds:

	1907	1906	1905
	Fr.	Fr.	Fr.
Einlagen	7,692,151	7,084,709	8,735,071
Entnahmen	6,069,473	6,922,296	6,971,280
Mehreinlagen	1,622,678	162,413	1,763,791
Schlussbestände	60,398,662	58,775,984	58,613,571

Die Mehreinlage für 1907 hängt mit dem grösseren Zugverkehr und der Ausdehnung der Geleiseanlagen zusammen. Die Differenz zwischen 1906 und 1905 beruht dagegen zum Teil auf den veränderten Normen.

Der Gegenwart des Erneuerungsfonds ist in Wertschriften angelegt und bildet für die Bundesbahnen eine bedeutende Barreserve, die auf so lange, als noch kein Reservefonds besteht, sehr zu begrüssen ist.

Kapitalamortisation.

Die vollzogene Amortisation von Fr. 5,405,449 entspricht der Gesetzesvorschrift. Sie ist nach den früher gutgeheissenen Normen, d. h. auf Grund der gesamten Anlagekosten (abzüglich von 70 % des Wertes von Rollmaterial und Betriebsinventar), sowie des Überschusses des Rückkaufspreises über die frühern Aktiven ermittelt worden. Bis Ende 1907 erreicht der Amortisationskonto einen Bestand von Fr. 24,1 Millionen. Bei dem raschen Ansteigen der Bauansprüche und der Schuldverpflichtungen wird die Amortisation noch auf Jahre hinaus keine merkbare Zinserleichterung zu bringen vermögen.

Zu amortisierende Verwendungen.

Der Konto der „Non valeurs“ ist nach der vorliegenden Bilanz noch mit 19 Millionen Franken behaftet. Diese Summe entfällt auf Kursverluste und Geldbeschaffungskosten, sowie auf das von der Bundesverwaltung übernommene Defizit des früheren Eisenbahnfonds.

Für die Abschreibung der Verluste ist bis jetzt kein Plan vereinbart worden, weil sie Jahr für Jahr nach Möglichkeit erfolgte. Die Löschungen betragen pro 1907 Fr. 547,608, gegen Fr. 2,153,572 im Vorjahre.

Zu den übrigen Teilen der Jahresrechnung sind weitere Erörterungen nicht erforderlich.

Wir schliessen unsern Befund mit der Erklärung, dass die Rechnungsvorlage zu Bemerkungen oder Einwendungen keinen Anlass bietet. Die erwähnte Nachprüfung wird, weil die Verhältnisse dies nicht anders gestatten, nachträglich vorgenommen.

Wir finden auch die Anträge des Verwaltungsrates über die Verwendung des Aktivsaldos der Gewinn- und Verlustrechnung sachgemäss.

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

Bern, den 19. Mai 1908.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Brenner.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

Beilagen:

1. Bericht und Antrag des Verwaltungsrates vom 30. April 1908.
 2. Bericht der Generaldirektion vom 13. April 1908.
-

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Genehmigung des Geschäftsberichtes und der Rechnungen
der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1907.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. des Berichtes der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1907, vom 13. April 1908, nebst Beilagen;
2. des Berichtes und Antrages des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen vom 30. April 1908;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 19. Mai 1908,

beschliesst:

1. Die Rechnungen des Jahres 1907 und die Bilanz auf 31. Dezember 1907 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Dem Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von Fr. 2,854,206. 95 wird der Betrag des durch den Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1907 bewilligten Kredites von Fr. 2,500,000 zur Deckung der an das Personal entrichteten Teuerungszulagen des Jahres 1907 entnommen und der Rest auf neue Rechnung vorgetragen.

3. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1907 wird genehmigt.

Bericht und Antrag

des

Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen an den schweizerischen Bundesrat zu Händen der Bundesversammlung, betreffend den Bericht der Generaldirektion über die Geschäftsführung und die Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1907.

(Vom 30. April 1908.)

Hochgeachteter Herr Bundespräsident!

Hochgeachtete Herren Bundesräte!

Die von der Generaldirektion aufgestellten Jahresrechnungen der schweizerischen Bundesbahnen und der von ihr erstattete Jahresbericht über die Geschäftsführung pro 1907 sind von uns gemäss 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, geprüft worden.

Die Rechnungen ergaben volle Übereinstimmung mit den Büchern und geben uns zu keinerlei Bemerkungen Veranlassung.

In bezug auf das Rechnungsergebnis gestatten wir uns dagegen, folgendes beizufügen:

Die Verkehrssteigerung hat auch im Rechnungsjahr in einem Masse andauert, wie es nach der allgemeinen Geschäftslage nicht erwartet werden konnte, und wie es auch im Budget nicht vorgesehen war.

Die Betriebseinnahmen betragen . . .	Fr. 142,934,991
Vermehrung gegenüber der Rechnung	
1906	" 10,097,418
Vermehrung gegenüber dem Budget . .	" 10,375,406
Steigerung der Einnahmen beim Per-	
sonenttransport	" 2,767,701
oder 5,17 % .	
Steigerung der Einnahmen beim Güter-	
transport	" 6,984,648
oder 9,52 % .	
Erhöhung der verschiedenen Einnahmen	" 345,069
Die Betriebsausgaben erreichen dagegen	
einen Betrag von	" 96,450,388
Vermehrung gegenüber der Rechnung	
1906	" 9,042,482
oder 10,35 % .	
Vermehrung gegenüber dem Budget . .	" 6,810,848
Überschuss der Betriebsrechnung 1907	" 46,484,603
Überschuss der Betriebsrechnung 1906	" 45,429,667
Überschuss der Betriebsrechnung laut	
Budget	" 42,920,045

Aus der vorstehenden Zusammenstellung ergibt sich die unbefriedigende Tatsache, dass im Berichtsjahre die Ausgaben verhältnismässig mehr gestiegen sind als die Einnahmen. Der Betriebskoeffizient ist im Jahre 1907 auf 67,48 angewachsen, während er im Jahre 1906 gegenüber 1905 von 66,42 auf 65,80 gesunken war. In letzterer Hinsicht ist aber zu beachten, dass die Teuerungszulage von Fr. 2,246,652 bei der Berechnung nicht in Betracht gezogen wurde. Geschieht letzteres, so erhöht sich der Betriebskoeffizient für das Jahr 1906 von 65,80 auf 67,49. Ebenso steigt derselbe für das Rechnungsjahr von 67,48 auf 69,22, wenn die Teuerungszulagen im ungefähren Betrage von 2,5 Millionen bei den Betriebsausgaben mitgezählt werden.

Der Betriebskoeffizient zeigt in den bisherigen Jahren des Staatsbetriebes folgende Bewegung:

1903	—	65,53	
1904	—	67,68	
1905	—	66,42	
1906	—	67,49	inklusive Teuerungszulage.
1907	—	69,22	inklusive Teuerungszulage.

Die Vermehrung der Betriebsausgaben pro 1907 ist der gesetzlichen Gehaltserhöhung auf 1. April 1906, deren Wirkung das ganze Betriebsjahr umfasst, der Steigerung der Löhne und der Verminderung der Arbeitszeit in den grossen Bahnhöfen, der erhöhten Preislage aller Materialien, namentlich Kohlen und Eisen, in der Hauptsache aber den vermehrten Fahrleistungen zuzuschreiben. Die letzteren sind von 34,784,683 Lokomotivkilometern im Jahre 1906 auf 38,371,981 Lokomotivkilometer im Jahre 1907, also um 10,31 %, angestiegen. Daraus erklärt sich auch die Vermehrung des Personals von 28,642 Mann per Ende 1906 auf 31,235 Mann per Ende 1907 — 2593 Mann, oder 9,05 %, und damit im Zusammenhang die erhöhten Einlagen in die Pensions- und Hülfskasse, und ebenso der beträchtliche Mehrverbrauch an Brennmaterialien.

Trotz den wesentlich gesteigerten Betriebsausgaben ergibt die Betriebsrechnung pro 1907 immer noch einen um Fr. 1,054,936 günstigeren Rechnungsabschluss als im Vorjahr. Wenn gleichwohl die Gewinn- und Verlustrechnung nur einen Aktivsaldo von Fr. 2,854,207 gegenüber Fr. 4,828,523 pro 1906 aufweist, so ist dieser Umstand der vermehrten Zinsenlast von Fr. 1,791,813, der Mehreinlage in den Erneuerungsfonds mit Fr. 607,442, der Minderentnahme aus demselben mit Fr. 852,823 und der zum erstenmal in die Rechnung eingestellten Annuität zur Verzinsung und Amortisation des Defizites der Hülfskassen der ehemaligen Privatbahnen mit Fr. 915,000 zuzuschreiben. Da aus dem obgenannten Aktivsaldo per 31. Dezember 1907 von Fr. 2,854,207 noch die Teuerungszulagen für das Rechnungsjahr abzuheben sind, so wird sich derselbe um den Betrag von zirka Fr. 2,500,000 vermindern und endgültig nur noch den verhältnismässig kleinen Betrag von zirka Fr. 350,000 aufweisen.

Leider sind die Aussichten für das laufende Jahr nicht günstig. Der teure Geldstand in der zweiten Hälfte des Rechnungsjahres und die dadurch hervorgerufene geschäftliche Beruhigung liess keinen Zweifel mehr darüber aufkommen, dass der beispiellose Aufschwung in Handel und Industrie die Grenzen einer normalen Entwicklung überschritten hatte, und dass der Hochkonjunktur eine Periode geschäftlichen Stillstandes oder gar eine rückläufige Bewegung folgen werde. Dieser allgemeine Umschlag wird nicht verfehlen, auch die Ökonomie der Bundesbahnen ungünstig zu beeinflussen und legt den Behörden die Pflicht auf, den Vorgängen im wirtschaftlichen Le-

ben des Landes mit grösster Aufmerksamkeit zu folgen und eventuell die im Interesse des Bundesbahnunternehmens aus der allgemeinen Lage abzuleitenden Schlussfolgerungen zu ziehen. Vor allem aus wird den Begehren um Führung neuer Züge, soweit nicht die Befriedigung wichtiger Verkehrsbedürfnisse im Interesse der Bundesbahnen selbst in Frage steht, mit Energie entgegengetreten, und werden auch die auszuführenden Bauten auf das Notwendigste und Dringendste reduziert werden müssen. Wir haben im übrigen die Generaldirektion eingeladen, zu prüfen und zu berichten, welche Massnahmen getroffen werden können, um das Anwachsen der Ausgaben einzuschränken und wieder ein besseres Verhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben herzustellen. Wir werden bei Vorlage des Budgets pro 1909 eingehender auf die Angelegenheit zurückkommen.

Inzwischen ersuchen wir Sie, der Bundesversammlung folgende Beschlüsse zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen des Jahres 1907 und die Bilanz auf 31. Dezember 1907 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Dem Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von Fr. 2,854,206.95 wird der Betrag des durch den Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1907 bewilligten Kredites von Fr. 2,500,000 zur Deckung der an das Personal entrichteten Teuerungszulagen des Jahres 1907 entnommen und der Rest auf neue Rechnung vorgetragen.

3. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1907 wird genehmigt.

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

Bern, den 30. April 1908.

Namens des Verwaltungsrates
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

Casimir von Arx.

Der Sekretär:

Mürset.

Bericht

der

Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über
die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres
1907 an den schweizerischen Bundesrat zu Handen
der Bundesversammlung.

(Vom 13. April 1908.)

Hochgeachteter Herr Bundespräsident!

Hochgeachtete Herren Bundesräte!

Wir haben die Ehre, Ihnen zu Handen der Bundesversammlung gemäss Art. 17 des Rückkaufgesetzes über die Geschäftsführung der Bundesbahnverwaltung für das Jahr 1907 zu berichten und die Rechnungen dieses Jahres zur Genehmigung vorzulegen.

Das Resultat des Jahres ist insofern ein günstiges, als die Steigerung der Betriebseinnahmen immer noch fortgedauert hat, allerdings in vermindertem Masse, was als sicheres Anzeichen eines bevorstehenden Stillstandes, wenn nicht eines direkten Rückganges zu betrachten ist. Bedenklich ist dagegen das stete Anwachsen der Betriebsausgaben, welches, wie bisher, auf die starke Steigerung der Personalausgaben zufolge Erhöhung der Löhne und Verkürzung der Arbeitszeit einerseits, und auf die Verteuerung der Konsummaterialien, insbesondere Kohlen und Metalle, anderseits zurückzuführen ist, obwohl in letzterer Hinsicht die bestehenden günstigen Lieferungsverträge noch preisermässigend wirken, was nach Ablauf der bestehenden Verträge kaum mehr der Fall sein dürfte. Der Betriebsüberschuss beträgt Fr. 46,484,602. 89 gegenüber Fr. 45,429,666. 95 im Jahre 1906;

in Wirklichkeit ist derselbe noch um Fr. 2,500,000, den Betrag der Teuerungszulagen, zu kürzen. Der Betriebskoeffizient ist von 65,80 % auf 67,48 % gestiegen und geht über die Höhe von 1905 (66,42 %) hinaus. Auch der Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung ist von Fr. 4,828,523. 79 im Jahre 1906 auf Fr. 2,854,206. 95 gefallen, wovon die Fr. 2,500,000 als Teuerungszulagen abgehen, welche laut Beschluss der Bundesversammlung vom Dezember 1907 auszurichten sind. Wir verweisen zur Erklärung dieses unerfreulichen Ergebnisses auf die nähern Ausführungen der folgenden Abschnitte.

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

		Baulänge km.	Betriebslänge km.
Kreis	I	644,052	657,222
"	II	615,011	620,975
"	III	736,400	757,919
"	IV	415,109	418,578
Total		2410,572	2454,694

Die Betriebslänge der von den Bundesbahnen betriebenen, fremden Bahnen angehörenden Anschlussstrecken Mitte Rhein—Waldshut, Vallorbe-Grenze—Pontarlier, Les Verrières-Grenze—Pontarlier und Delle-Grenze—Delle umfasst km. 36,236, wozu die den italienischen Staatsbahnen gehörende Strecke Iselle—Domodossola mit 19,068 km. kommt, auf welcher wir den Zugs- und Fahrdienst besorgen.

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, Visp—Zermatt und Pruntrut—Bonfol, zusammen km. 108,589 Betriebslänge, sowie die Linie Nyon—Crassier der Bahngesellschaft Nyon-Crassier (5,941 km.), die anschliessende Linie Crassier—Divonnes-Bains der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn (3,202 km.) und die im Eigentum der Bahngesellschaft Martigny-Châteldard stehende Linie (20,740 km.) gemäss besondern Betriebsverträgen. Ferner wird die Linie Vevey—Chexbres mit einer Betriebslänge von 7,785 km. laut Pachtvertrag vom 2. Juli 1903 mit der Eisen-

bahngesellschaft Vevey-Chexbres von den Bundesbahnen betrieben. Für den Betrieb der Bahn Wald-Rüti mit einer Betriebslänge von 6,⁵⁷⁰ km. ist dagegen im Jahr 1906 die Besorgung des Zugs- und Fahrdienstes bis zum 1. Oktober 1909 der Tösstalbahn übertragen worden.

A. Verwaltungsrat.

Der Verwaltungsrat hat im Berichtsjahre 12 und die ständige Kommission 14 Sitzungen abgehalten; in denselben sind folgende Geschäfte behandelt worden:

1. Vorlagen an den Bundesrat zu Handen der Bundesversammlung:

a. Geschäftsbericht und Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1906, vom Verwaltungsrat durch Beschluss vom 29. April 1907 genehmigt.

Die Bundesversammlung hat über diese Vorlage am 18. Juni 1907 Beschluss gefasst (vergl. C, I, 1, b, 1).

b. Vorschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1908, umfassend:

1. das Betriebsbudget mit 17 Beilagen, enthaltend die Vorschläge der Hülls- und Nebengeschäfte;

2. das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung;

3. das Baubudget;

4. das Budget der Kapitalrechnung, vom Verwaltungsrat durch Beschluss vom 30. September 1907 festgestellt.

Die Bundesversammlung hat über diese Vorlage am 18. Dezember 1907 Beschluss gefasst (vergl. C, I, 1, d, 2).

2. Eintrittsbilanz der Pensions- und Hülfskasse der Beamten und ständigen Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen auf den 1. Januar 1907 und Amortisationsplan mit einer Amortisationsquote von Fr. 915,000 (erste Quote Ende 1907 zahlbar), vom Verwaltungsrat zur Vorlage an den Bundesrat genehmigt am 27. Dezember 1907.

3. Reglemente. Durch Beschluss vom 27. Dezember 1907 hat der Verwaltungsrat Änderungen zum Reglement Nr. 7 betreffend die Organisation der Dienstabteilungen beim

Finanzdepartement der Generaldirektion in Abschnitt IV, Hauptkasse, und Abschnitt V, statistisches Bureau, genehmigt.

4. Wahlvorschläge. Vom Verwaltungsrate wurden zur Wahl vorgeschlagen und vom Bundesrat ernannt:

1. zum Mitglied der Kreisdirektion III, an Stelle des am 28. August 1907 verstorbenen Herrn Birchmeier,

Herr Arnold Bertschinger, von Lenzburg (Aargau), Direktor der städtischen Strassenbahnen in Zürich, unter Übertragung des Präsidiums und des Betriebsdepartementes;

2. zum Mitglied der Kreisdirektion IV, an Stelle des zurückgetretenen Herrn Seitz,

Herr Ernst Münster, von Chur und St. Gallen, Oberingenieur des Kreises IV, unter Übertragung des Baudepartementes.

5. Wahlen. Zu Mitgliedern des Verwaltungsrates sind neu gewählt worden:

1. vom Bundesrat an Stelle des zurückgetretenen Herrn Dr. E. Kury in Basel,

Herr Dr. Guido Eigenmann in St. Gallen, Präsident des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten und des Vereins schweizerischer Eisenbahn- und Dampfschiffangestellter;

2. vom Regierungsrat des Kantons St. Gallen an Stelle des verstorbenen Herrn Regierungsrat Ruckstuhl,

Herr A. Messmer, Regierungsrat in St. Gallen.

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

1. bei der Generaldirektion: des Herrn Emil Zachmann zum Hauptkassier;

2. bei der Kreisdirektion II: des Herrn Fritz König zum Oberingenieur.

7. Folgende Verträge über Mitbenützung von Bahnanlagen und über Regulierung von Konkurrenzverhältnissen mit andern Transportunternehmungen erhielten vom Verwaltungsrat die vorbehaltene Genehmigung:

1. Verträge mit der Bodensee-Toggenburgbahn vom 22. Juni und 5. Dezember 1906 betreffend die Mitbenützung der Doppelspur St. Gallen-St. Fiden und der Station St. Fiden, sowie betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes St. Gallen.

2. Vertrag mit der Direktion der Solothurn-Münster-Bahn vom 19./30. März 1907 über die gegenseitigen Beziehungen und Konkurrenzverhältnisse im Güterverkehr.

8. Durch Beschluss vom 25. März 1907 hat der Verwaltungsrat dem Vertrag mit der Stadt Zürich vom 16. Januar 1907 betreffend die Abtretung von ungefähr 13,600 m² Land zum Bau der Röntgenstrasse in Zürich III die vorbehaltene Genehmigung erteilt.

9. Bauvorlagen.

a. In seiner Sitzung vom 20. Juli 1907 hat der Verwaltungsrat folgenden Beschluss gefasst:

„1. Der Verwaltungsrat ermächtigt die Generaldirektion zum Ausbau des zweiten Simplontunnels und bewilligt dafür, sowie zur Herstellung genügender hydraulischer Kraftanlagen für den elektrischen Betrieb beider Tunnels einen auf die Baujahre zu verteilenden Kredit von Fr. 34,600,000.

„2. Die Generaldirektion wird beauftragt, die Baugesellschaft für den Simplontunnel Brandt, Brandau & Cie. zur Ausführung des Tunnels II gemäss Nachtragsvertrag vom 9. Oktober 1903 anzuhalten.“

b. In seiner Sitzung vom 2. September 1907 hat der Verwaltungsrat folgenden Antrag der Generaldirektion zum Beschluss erhoben:

„Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen gibt die Erklärung ab, dass er es nicht für richtig erachtet, dass die Bundesbahnen eine Normalspurbahn Interlaken-Brienz, respektive Interlaken-Meiringen selbst bauen und betreiben; er wiederholt vielmehr seinen Antrag vom 30. April 1904 betreffend die Erbauung einer schmalspurigen Eisenbahn von Brienz nach Interlaken als Fortsetzung der Brünigbahn.“

Die Bundesversammlung hat über diese Angelegenheit am 17. Dezember 1907 Beschluss gefasst (vergl. C, I, 1, d, 1).

c. In der gleichen Sitzung hat der Verwaltungsrat bezüglich der Projekte für den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Bereiche der Stadt Zürich folgenden Beschluss gefasst:

„Die Generaldirektion wird eingeladen, auf Grund des neuesten Tiefbahnprojektes der Stadt Zürich mit dem Stadtrat neuerdings zwecks einer möglichen Verständigung zu verhandeln und im übrigen die Angelegenheit so zu fördern, dass dieselbe vor Ende des Jahres vom Verwaltungsrate zu einem vorläufigen Abschluss gebracht werden kann“ (vergl. C, I, 26).

d. Folgende Bauvorlagen wurden genehmigt:

1. Projekt für die Erstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Wilerfeld-Gümligen mit Verlegung der Linie im Wilerfeld und Erweiterung der Station Ostermundigen und Erteilung eines Kredites von Fr. 2,775,000 für seine Ausführung.

2. Projekt für die Erweiterung der Station Villeneuve und Erteilung eines Kredites von Fr. 720,000 für seine Ausführung.

3. Projekt für die Erweiterung der Station St. Fiden und die Erstellung einer neuen doppelspurigen Linie im Tunnel zwischen St. Fiden und St. Gallen und Erteilung eines Kredites von Fr. 3,390,000 für die Ausführung dieser Bauten.

4. Projekt für die Erstellung des zweiten Geleises zwischen St. Maurice und Martigny und die Erweiterung der Zwischenstationen Evionnaz und Vernayaz und Erteilung eines Kredites von Fr. 1,690,000 zu seiner Ausführung.

5. Projekt für die Erweiterung der Station Alt-Solothurn behufs Einführung der Weissensteinbahn und Erteilung eines Kredites von Fr. 710,000 zu seiner Ausführung.

6. Projekt für die Erweiterung der Station Payerne und die Beseitigung von drei Niveauübergängen bei derselben und Erteilung eines Kredites von Fr. 1,288,500 zu seiner Ausführung.

7. Projekt für die Erweiterung der Station Rheineck und Erteilung eines Kredites von Fr. 720,000 zu seiner Ausführung.

8. Projekt für die Vergrösserung des Dienstgebäudes im Brückfeld in Bern und Erteilung eines Kredites von Fr. 850,000 zu seiner Ausführung.

9. Projekt für die Erstellung eines Dienstgebäudes für die Kreisdirektion I in Lausanne und Erteilung eines Kredites von Fr. 500,000 zu dessen Erstellung und Möblierung.

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

a. Verträge mit der schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen:

1. vom 18. Januar 1907 über die Lieferung von
20 dreiachsigen Personenwagen I. und II. Klasse, Serie AB^{3u},
14 vierachsigen Personenwagen III. Klasse, Serie C^{4u},
20 dreiachsigen Personenwagen II. und III. Klasse, Serie BC⁸,
30 dreiachsigen Gepäckwagen, Serie F^{3u};

2. vom 10. Mai 1907 über die Lieferung von
140 offenen Güterwagen Serie L⁴;

3. vom 3. Dezember 1907 über die Lieferung von
20 vierachsigen Personenwagen I. und II. Klasse, Serie AB^{4u},
10 dreiachsigen Personenwagen I. und II. Klasse, Serie AB⁸,
30 dreiachsigen Gepäckwagen, Serie F^{3u},
200 gedeckten Güterwagen, Serie K².

b. Verträge mit der schweizerischen Wagonsfabrik A.-G. in Schlieren:

1. vom 18. Januar 1907 über die Lieferung von
50 dreiachsigen Personenwagen III. Klasse, Serie C^{3u},
30 dreiachsigen Personenwagen III. Klasse, Serie C³,

2. vom 10. Mai 1907 über die Lieferung von
210 gedeckten Güterwagen, Serie K²,

3. vom 3. Dezember 1907 über die Lieferung von
 30 dreiachsigen Personenwagen II. Klasse, Serie B³,
 30 dreiachsigen Personenwagen III. Klasse, Serie C³,
 100 gedeckten Güterwagen, Serie K².

c. Vertrag mit der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur vom 4. April 1907 über Lieferung von 58 Lokomotiven.

d. Vertrag mit der Gesellschaft der L. von Roll'schen Eisenwerke in Gerlafingen vom 3. Dezember 1907 über Lieferung von Schienenbefestigungsmitteln für das Jahr 1908.

e. Vertrag mit dem Stahlwerksverbande Aktiengesellschaft in Düsseldorf vom 17. Dezember 1907 über Lieferung von 16,000 Tonnen Stahlschienen zum Preise von Fr. 158 die Tonne und 9000 Tonnen flusseisernen Schwellen zum Preise von Fr. 152 die Tonne, beides franko Basel, unverzollt, im Betrage von Fr. 3,916,000, mit Inbegriff von Aufpreisen für besondere Mehrarbeiten.

f. Vertrag mit der Aktiengesellschaft Alb. Buss & Cie. in Basel vom 25. Mai/13. Juni 1907 betreffend Lieferung und Montierung der Eisenkonstruktion für die neuen Werkstätten in Zürich (Lokomotivreparatur, Schmiede, Bandagerie und Kesselhaus) mit einer Kostensumme von Fr. 627,300.

g. In seiner Sitzung vom 20. Juli 1907 hat der Verwaltungsrat zum Zweck der Ergänzung der Reservebestände für Brennmaterial zur Lokomotivfeuerung die Generaldirektion zum Abschluss ermächtigt.

1. eines Vertrages mit der Rheinischen Kohlenhandel- und Rhederei-Gesellschaft m. b. H. in Mülheim-Ruhr über Lieferung von 60,000 Tonnen Ruhrbrikets zum Preise von Mark 21,⁶⁰ die Tonne, franko Waggon Mannheim, lieferbar bis 31. März 1908, im übrigen auf Grund des Vertrages vom 9./10. Februar 1905;

2. eines Vertrages mit dem Syndicat des houillères du Pas-de-Calais über Lieferung von 20,000 bis 25,000 Tonnen französische Brikets im Jahre 1908 und je 45,000 bis 50,000 Tonnen Brikets in den Jahren 1909 bis 1911 zum Preise von Fr. 315 per 10,000 kg. franko Waggon Delle; und

3. zur versuchsweisen Beschaffung von 30,000 bis 40,000 Tonnen englische Kohlen, worunter im Maximum 30,000 Tonnen Northumberland Lokomotivkohlen I. Sorte, lieferbar durch die Rheinische Kohlenhandel- und Rhederei-Gesellschaft m. b. H. in Mülheim-Ruhr zum Preise von 20 Mark die Tonne, franko Waggon Mannheim, bis Ende September 1907 und im übrigen zirka 10,000 Tonnen englische Kohlen anderer Provenienz nach Ermessen der Generaldirektion.

11. Verschiedenes.

1. Am 27. Dezember 1907 hat der Verwaltungsrat beschlossen, es sei, erstmals für 1908, ein Betrag von Fr. 100,000 zur Bildung eines Versicherungsfonds gegen Feuerschaden in die Gewinn- und Verlustrechnung einzustellen.

2. Durch Beschluss vom 19. Juli 1907 hat der Verwaltungsrat die Generaldirektion beauftragt, beförderlich die erforderlichen Studien vorzunehmen, um ihm Plan und Kreditbegehren für die Ersetzung der bestehenden Hauensteinlinie durch eine solche mit einem Basistunnel und mit einer Maximalsteigung von 10‰ vorzulegen. In die vorzunehmenden Studien sind gleichzeitig auch andere Projekte mit ähnlicher Tendenz, namentlich dasjenige der Wasserfallbahn und der Schafmattbahn einzubeziehen.

3. Durch Beschluss vom 27. Dezember 1907 hat der Verwaltungsrat folgende von der Generaldirektion vorgelegte Typenzeichnungen für Rollmaterial genehmigt:

„I. Normalspuriges Rollmaterial:

- Blatt Nr. 322, eiserner Kohlenwagen, Serie L⁵,
 „ „ 332, offener Güterwagen, Serie M⁴,
 „ „ 333, offener Güterwagen, Serie M³.

„II. Schmalspuriges Rollmaterial (Brünig):

- Blatt Nr. 501, Talbahnlokomotive, Serie G $\frac{3}{4}$,
 „ „ 521, Zahnradlokomotive, Serie HG $\frac{3}{3}$,
 „ „ 551, dreiachsiger Personenwagen I. Klasse, Serie A³,
 „ „ 561, dreiachsiger Personenwagen I. und II. Klasse, Serie AB³,
 „ „ 591, dreiachsiger Personenwagen II. und III. Klasse, Serie BC³,

- Blatt Nr. 601, dreiachsiger Personenwagen III. Klasse, Serie C³,
 „ „ 641, dreiachsiger Gepäckwagen, Serie F³,
 „ „ 651, zweiachsiger gedeckter Güterwagen, Serie K,
 „ „ 661, zweiachsiger offener Güterwagen, Serie L,
 „ „ 671, zweiachsiger offener Güterwagen, Serie M,
 „ „ 672, dreiachsiger offener Güterwagen, Serie M⁴.“

4. Im Oktober 1906 hatte ein Initiativkomitee zur Gründung einer neuen schweizerischen Speisewagengesellschaft, bestehend aus einer Vereinigung von schweizerischen Hotelbesitzern, an die Generaldirektion zu Händen des Verwaltungsrates eine Eingabe gemacht, mit dem Begehren:

„Es sei der Vertrag mit der Schweizerischen Speisewagengesellschaft aufzuheben und der Betrieb der Speisewagen einer neuen, wirklich schweizerischen, Gesellschaft zu übertragen.“

Am 26. März 1907 hat der Verwaltungsrat beschlossen, es sei auf dieses Begehren nicht einzutreten.

Von der Replik des Initiativkomitees für Gründung einer neuen schweizerischen Speisewagengesellschaft, vom Juni 1907, und der Vernehmlassung der Schweizerischen Speisewagengesellschaft in Bern auf diese Replik, vom 10. August 1907, hat der Verwaltungsrat am Protokoll Vormerk genommen in der Meinung, dass diese Eingaben zu weitem Vorkehren keine Veranlassung geben, nachdem er die Angelegenheit durch den vorstehenden Beschluss vom 26. März 1907 erledigt habe.

5. In seiner Sitzung vom 2. September 1907 hat der Verwaltungsrat beschlossen, auf eine Eingabe des Vereins invalider Hausierer des Kantons Zürich (ohne Datum), worin um eine Taxermässigung (Abgabe von Legitimationskarten zum Bezug von halben Billetten gegen Entrichtung einer jährlichen Gebühr von Fr. 10—20) nachgesucht wurde, wegen Inkompetenz und mit dem Bemerkten, dass dem Gesuch übrigens auch nach Art. 2 des Tarifgesetzes zu entsprechen unzulässig wäre, nicht einzutreten.

6. Durch Beschluss vom 19. Juli 1907 hat der Verwaltungsrat die Generaldirektion ermächtigt, der U m w a n d l u n g der im Besitze der Bundesbahnen befindlichen 3½ % Obligationen der Uerikon-Bauma-Bahn in

Prioritätsaktien dieser Bahnunternehmung zuzustimmen und auf die Einforderung der bisher verfallenen Obligationenzinse zu verzichten.

7. Durch Beschluss vom 20. Juli 1907 hat der Verwaltungsrat die Generaldirektion zur Auszahlung von Fr. 35,000 an die „Société de la gare aux marchandises Gilly-Bursinel“ auf den 31. Dezember 1907 ermächtigt, wogegen die Erhebung von Zuschlagstaxen auf der Güterstation Gilly-Bursinel zu gunsten dieser Gesellschaft vom 1. Januar 1908 an aufhört.

8. Drei Beamte des Kreises IV haben mit Eingaben vom 3. Dezember 1906 das Gesuch gestellt, die Bundesbahnverwaltung wolle ihnen den Schaden von annähernd Fr. 7978.95 ersetzen, welchen sie durch die Expropriation der **Liegenschaft** „Frohheim“ für die Bahnhof-erweiterung St. Gallen erlitten haben. Die Generaldirektion betrachtete eine derartige Erhöhung der Expropriationsentschädigung aus Kommiserationsgründen als unzulässig und beantragte deshalb, es sei auf das Gesuch der Petenten nicht einzutreten. Der Verwaltungsrat dagegen hat in seiner Sitzung vom 30. April 1907 dem Gesuche entsprochen.

9. **Teuerungszulagen für 1906.** In seiner Sitzung vom 29. Dezember 1906 hatte der Verwaltungsrat in Erledigung mehrerer Eingaben des Personals betreffend Gewährung von Teuerungszulagen die Generaldirektion unter anderm eingeladen, sowohl die Gehaltsordnung, als die Reglemente Nr. 25 und 25a einer Durchsicht zu unterziehen und darüber Bericht zu erstatten, wie weit für Angestellte und Arbeiter innerhalb der gegenwärtigen gesetzlichen Bestimmungen ab 1. Januar 1907 eine ausserordentliche Erhöhung zuerkannt werden könnte.

Dem erhaltenen Auftrag gemäss unterbreiteten wir dem Verwaltungsrat am 12. Februar 1907 einen Bericht, in welchem wir beantragten, zu beschliessen, es sei den Beamten und Angestellten der Bundesbahnen, welche seit wenigstens dem 1. Januar 1906 im Dienste stehen und deren Jahresgehalt mit Inbegriff der festen Nebenbezüge am 31. Dezember 1906 Fr. 3000 oder weniger betragen hat, sowie allen im Taglohn angestellten Arbeitern der Werkstätten und des Betriebes, welche seit wenigstens dem 1. Januar 1906 im Dienste stehen, für das Jahr 1906

eine ausserordentliche Zulage von je Fr. 80 zu verabfolgen, insoweit durch diese Zuwendung für den einzelnen das Maximum des Besoldungsgesetzes vom 29. Juni 1900 nicht überschritten wird, und der Bundesrat zu ersuchen, bei der Bundesversammlung zu diesem Zweck einen Nachtragskredit zum Budget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1907 im Betrage von Fr. 2,100,000 zu beantragen.

In seiner Sitzung vom 26. März 1907 trat der Verwaltungsrat diesem Antrag prinzipiell bei, wobei er aber die Besoldungsgrenze, bis zu welcher die Teuerungszulage ausgerichtet wird, auf Fr. 4000 festsetzte und die Höhe dieser ausserordentlichen Zulage je nachdem der Bezugsberechtigte verheiratet oder unverheiratet ist, auf Fr. 100 oder Fr. 50 bestimmte. Sein Beschluss lautet :

„Der Verwaltungsrat beschliesst, es sei den Beamten und Angestellten der Bundesbahnen, welche seit wenigstens dem 1. Januar 1906 im Dienste stehen und deren Jahresgehalt mit Inbegriff der festen Nebenbezüge am 31. Dezember 1906 Fr. 4000 oder weniger betragen hat, sowie allen im Taglohn angestellten Arbeitern der Werkstätten und des Betriebes, welche seit wenigstens dem 1. Januar 1906 im Dienste stehen, für das Jahr 1906 eine ausserordentliche Zulage von je Fr. 100 für Verheiratete und Fr. 50 für Ledige zu verabfolgen, insoweit durch diese Zuwendung für den Einzelnen das Maximum des Besoldungsgesetzes vom 29. Juni 1900 nicht überschritten wird, und ersucht den Bundesrat, bei der Bundesversammlung zu diesem Zweck einen Nachtragskredit zum Budget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1907 im Betrage von Fr. 2,500,000 zu beantragen.“

Gleichzeitig wurde folgende Erklärung zu Protokoll genommen :

„Der Verwaltungsrat spricht die Erwartung aus, dass der gefasste Beschluss seitens der Generaldirektion und der Kreisdirektionen, welchen die Vollziehung überlassen bleibt, eine möglichst weitherzige Anwendung finden werde, in dem Sinne, dass Witwer mit unerwachsenen Kindern und Ledige, welche Familienglieder unterhalten, den Verheirateten gleichzustellen seien.“

Damit wurde auch die Eingabe des Verbandes des Personals und der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten, sowie des

schweizerischen Zugspersonalvereins vom 20. März 1907 betreffend Gewährung einer Teuerungszulage erledigt.

(Vergl. über die Beschlussfassung durch die Bundesversammlung vom 12. April 1907 C, I, 1, a, 1, und über die Auszahlung der Teuerungszulage C, I, 34, b.)

10. Teuerungszulagen für 1907. In seiner Sitzung vom 30. November 1907 hat der Verwaltungsrat beschlossen, dem Bundesrate zu empfehlen, der Bundesversammlung die Bewilligung eines Spezialkredites von Fr. 2,500,000 für die schweizerischen Bundesbahnen behufs Ausrichtung von Teuerungszulagen für das Jahr 1907 an die Beamten, Angestellten und Arbeiter der schweizerischen Bundesbahnen mit Besoldungen bis und mit Fr. 4000 unter den gleichen Bedingungen wie für das Jahr 1906 vorzuschlagen.

Damit erfuhren zugleich folgende Eingaben ihre Erledigung:

Eingabe des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten, der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten und des schweizerischen Zugspersonalvereins vom 15. September 1907, in welcher das Gesuch gestellt worden war, der Verwaltungsrat möchte den gesetzgebenden Behörden für das Jahr 1907

a. die Ausrichtung einer Teuerungszulage von Fr. 150 ohne Unterschied des Zivilstandes in Vorschlag bringen;

b. die Grenze, bis zu welcher dieselbe ausgerichtet wird, auf Fr. 5000 ansetzen, und

c. auch die Linienarbeiter ohne Ausnahme mit der Zulage bedenken, ebenso die Aspiranten und Lehrlinge.

Eingabe des Vereins schweizerischer Lokomotivführer und schweizerischer Lokomotivheizer, in welcher die gleichen Begehren gestellt wurden, und

Eingabe des Oltenener Verbandes von Beamten der schweizerischen Bundesbahnen vom 28. November 1907, worin das Gesuch gestellt wurde, der Rat möchte dahin wirken, dass die Teuerungszulage für das Jahr 1907 an sämtliche Beamte und Angestellte ausgerichtet werde.

Die Bundesversammlung hat über die Ausrichtung der Teuerungszulagen für das Jahr 1907 am 20. Dezember 1907 Beschluss gefasst (vergl. C, I, 1, d, 3).

11. In seiner Sitzung vom 30. November 1907 hat der Verwaltungsrat beschlossen, auf die Eingabe des Zentralkomitee des schweizerischen Zugspersonalvereins und der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten vom 20. Juli 1907 betreffend Auszahlung der Teuerungszulage für 1906 in Fällen, wo Angestellte während des Jahres infolge von Pensionierung oder Tod aus dem Dienste ausscheiden, nicht einzutreten.

12. Mit der Frage einer Personalbewegung im Bahnhof Basel hat sich der Verwaltungsrat erstmals in seiner Sitzung vom 2. September 1907 beschäftigt. Die damalige Beratung endigte mit folgender Beschlussfassung:

„Der Verwaltungsrat sieht der in Aussicht gestellten Eingabe des Personals in Sachen der Bahnhofverhältnisse in Basel entgegen und beschliesst, dieselbe beförderlichst, wenn möglich schon in seiner nächsten Sitzung, zu behandeln.“

Diese Eingabe des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten und der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten vom 9. September 1907 betreffend Personal- und Platzverhältnisse auf den Bahnhöfen Basel-S. B. B. und Basel-St. Johann kam dann der Generaldirektion am 11. gl. Mts. zu, und es hat der Verwaltungsrat seinerseits am 1. Oktober 1907 beschlossen, von der Eingabe der Personalverbände vom 9. September 1907 am Protokoll Notiz zu nehmen und deren Behandlung bis nach Vorlage des Berichtes der Generaldirektion und Vorberatung desselben durch die ständige Kommission zu verschieben.

Nachdem die Generaldirektion diesen Bericht mit Datum von 28. September/15. Oktober 1907 vorgelegt hatte, wurde die Eingabe vom Verwaltungsrat in der Sitzung vom 29. November 1907 in Beratung gezogen und durch folgende Beschlussfassung erledigt:

„Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen nach Prüfung des Berichtes der Generaldirektion vom 28. September/15. Oktober 1907,

auf den Antrag der ständigen Kommission vom 31. Oktober 1907,

in Erwägung dass

1. betreffend Personal mangel nach den von der Kreisdirektion II, sowie der Generaldirektion an Ort und Stelle gemachten Erhebungen im Bahnhof Basel kein Mangel an Personal konstatiert werden kann, vielmehr festgestellt wurde, dass in allen Dienstzweigen das vorhandene Personal vollkommen genügt, um den bestehenden Verkehr ohne jede Überanstrengung bewältigen zu können;

2. betreffend Arbeits- und Präsenzzeit die Generaldirektion bereits die Kürzung der Arbeitszeit auf 10 Stunden für das Arbeiterpersonal des Stationsdienstes und des Fahrdienstes auf denjenigen Bahnhöfen, auf welchen während der eingeteilten Arbeitszeit anhaltend und intensiv gearbeitet werden muss, eingeführt hat;

3. betreffend Überzeitarbeit und Vergütung für dieselbe zu sagen ist, dass diese durch Vorschrift vom 1. Januar 1907, ergänzt durch Weisung vom 20. September gleichen Jahres, geordnet wurde;

4. betreffend Minimallohn der Anfangslohn für alle Arbeiter der Hauptbahnhöfe auf Fr. 4 per Tag (Ruhetage inbegriffen) festgesetzt wurde;

5. betreffend Platzverhältnisse, resp. unzureichende Gütergeleiseanlagen die noch rückständigen Umbauten und Erweiterungen sukzessive und beförderlich zur Ausführung kommen werden;

beschliesst:

Die Eingabe des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten vom 9. September 1907 wird als durch die getroffenen Anordnungen der Generaldirektion und der Kreisdirektion II, mit denen der Verwaltungsrat sich einverstanden erklärt, erledigt betrachtet.“

Bei diesem Anlass nahm der Verwaltungsrat in zustimmendem Sinne Kenntnis von der ablehnenden Erledigung der Eingabe der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten vom 27. September 1907 betreffend Bewilligung einer

Ortszulage an die schon im Dienste stehenden Arbeiter und Angestellten der grösseren Bahnhöfe (Basel, Bern, Biel, Luzern, St. Gallen und Zürich) zur Hebung der Unstimmigkeit ihrer Tagelöhne und Gehalte zufolge der Erhöhung des Anfangslohnes auf Fr. 4, durch die Generaldirektion.

13. Über die Eingabe des Vereins pensionierter Eisenbahner von Winterthur und Umgebung vom 7. November 1906 betreffend Rückwirkung der Statuten der Pensions- und Hülfskasse vom 19. Oktober 1906 auf vor dem 1. Januar 1907 eingetretene Pensionierungen hat der Verwaltungsrat am 26. März und 27. Dezember 1907 beraten und die Angelegenheit an die Generaldirektion zurückgewiesen mit dem Auftrag, zu prüfen, ob den Petenten nicht teilweise entsprochen werden könne.

14. Zur Berichterstattung sind an die Generaldirektion folgende, noch nicht behandelte, Personaleingaben überwiesen worden:

a. Am 29. November 1907 die Eingabe der Sektion Olten des Vereins schweizerischer Lokomotivführer vom 8. November 1907 betreffend Versetzung von fünf Lokomotivführern des Depots Olten in die Klasse II der gemäss Art. 9, lit. b, der Statuten der Pensions- und Hülfskasse anrechenbaren Nebenbezüge.

b. Am 29. April 1907 die Eingabe der Bahningenieure vom 3. März 1907, enthaltend das Gesuch um Einreihung in die erste Stufe der IV. Besoldungsklasse, um Streichung der Ausnahmebestimmung Nr. 1 des Art. 1 im Reglement Nr. 21 und um Ausdehnung ihrer Freikarte auf das Bundesbahnnetz.

Die Berichterstattung soll mit bezug auf das erste Begehren anlässlich der Vorlage über Revision des Besoldungsgesetzes erfolgen.

c. Am 29. November 1907 die Eingabe der Verbandsleitung des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten, vom 26. November 1907 betreffend Festsetzung des Anfangsgehaltes der in der IX. Besoldungsklasse aufgeführten Beamten, Angestellten und Arbeiter der schweizerischen Bundesbahnen auf Fr. 1500.

d. Am 25. März 1907 die Eingabe von 26 technischen Gehülfen I. Klasse bei der Generaldirektion und bei den Kreis-

direktionen II, III und IV, vom 27. Februar 1907, betreffend finanzielle Besserstellung im Sinne der Eingabe der Personalverbände (Gleichstellung mit den Tarifbeamten), Änderung der Benennung „technischer Gehülfe“ in „Techniker“ und Gewährung einer Jahresfreikarte für das ganze Netz der schweizerischen Bundesbahnen.

e. Am 19. Juli 1907 die Eingabe der technischen Gehülfen II. und III. Klasse bei der Generaldirektion und bei den Kreisen an die Generaldirektion und an den Verwaltungsrat, vom 10. April/10. Mai 1907, worin ersucht wird um 1. Fallenlassen der Kategorie „technische Gehülfen III. Klasse“ und Erhöhung des Gehaltsmaximums der technischen Gehülfen I. und II. Klasse im Sinne der Eingabe der Lohnkommission der vereinigten Personalverbände; 2. Fallenlassen des Unterschiedes zwischen technischen Gehülfen der Obergeringenieure und der Bahningenieure bezüglich Beförderung in die I. Klasse; 3. Änderung der Benennung „technischer Gehülfe I. oder II. Klasse“ in „Techniker I. oder II. Klasse“; 4. Gewährung einer permanenten Freikarte für den betreffenden Kreis an die Techniker II. Klasse, bzw. vorläufige Verabfolgung einer Semesterfreikarte bis zur Revision des Reglementes Nr. 27.

15. Zur direkten Erledigung ist an die Generaldirektion am 25. März 1907 überwiesen worden die Eingabe des Zentralvorstandes des Vereins schweizerischer Eisenbahn- und Dampfschiffangestellter vom 27. Februar 1907 betreffend die von der Generaldirektion am 23. Oktober 1906 bezüglich der Dienstzeiten des Bureaupersonals der Güterexpeditionen getroffene Verfügung.

16. Entgegengenommen wurde am 29. November 1907 die Eingabe des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten, des schweizerischen Zugpersonalvereins und der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten an den Bundesrat für sich und zu Handen der Bundesversammlung, vom 1. November 1907, betreffend die Revision des Besoldungsgesetzes.

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.

Der Eisenbahnrat des Kreises I war zu 4, derjenige des Kreises II zu 3, derjenige des Kreises III zu 5 und derjenige des Kreises IV zu 5 Sitzungen versammelt.

C. Generaldirektion.

Die Generaldirektion hat in erster Linie alle für den Verwaltungsrat bestimmten Vorlagen vorbereitet. Dieselbe behandelte in 114 Sitzungen 3565 Geschäfte.

Wir erwähnen folgende wichtigere Angelegenheiten:

I. Allgemeines.

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

a. In der Aprilsession:

1. Bundesbeschluss betreffend Bewilligung eines Spezialkredites von Fr. 2,500,000 für die schweizerischen Bundesbahnen behufs Ausrichtung von Teuerungszulagen für das Jahr 1906 an die Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen mit Besoldungen bis und mit Fr. 4000 vom 12. April 1907, lautend:

„Art. 1. Den Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen, sowie den ständig in deren Werkstätten und Betrieb beschäftigten Arbeitern wird für das Jahr 1906 eine Teuerungszulage gewährt, die für jeden verheirateten Beamten, Angestellten oder Arbeiter Fr. 100 und für jeden unverheirateten Beamten, Angestellten oder Arbeiter Fr. 50 beträgt.

Der unverheiratete Beamte, Angestellte oder Arbeiter, welcher die Stütze seiner Familie ist, wird dem Verheirateten gleichgestellt.

Art. 2. Die Teuerungszulage wird jedoch auf die Beamten und Angestellten beschränkt mit Besoldungen, welche, mit Inbegriff der festen Nebenbezüge, Fr. 4000 nicht übersteigen.

Art. 3. Für die während des Jahres 1906 in den Dienst der schweizerischen Bundesbahnen getretenen Beamten, Angestellten und Arbeiter wird die Zulage im Verhältnis zur Dienstzeit berechnet und nur unter der Bedingung verabfolgt, dass die Dienstzeit im Jahre 1906 mindestens drei Monate betragen habe.

Art. 4. Zur Auszahlung dieser Teuerungszulagen wird der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen ein Nachtragskredit zum Budget der schweizerischen Bundesbahnen pro 1906 im Betrage von Fr. 2,500,000 eröffnet.

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

Der Bundesrat wird mit der Vollziehung desselben beauftragt.“

2. Bundesbeschluss betreffend Genehmigung des am 19. September 1906 unterzeichneten Zusatzübereinkommens zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, vom 14. Oktober 1890, datiert 12. April 1907, lautend:

„1. Dem am 19. September 1906 vom Bevollmächtigten des schweizerischen Bundesrates und von Bevollmächtigten derjenigen Staaten, welche dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, vom 14. Oktober 1890, beigetreten sind, nämlich: Deutschland, Österreich und Ungarn, Belgien, Dänemark, Frankreich, Italien, Luxemburg, die Niederlande, Rumänien und Russland in Bern unterzeichneten zweiten Zusatzübereinkommen zum genannten Übereinkommen wird die Genehmigung erteilt.

2. Der Bundesrat ist mit dem Austausch der Ratifikationen und mit der weitem Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.“

b. In der Junisession:

1. Bundesbeschluss betreffend Genehmigung des Geschäftsberichtes und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1906, vom 18. Juni 1907, lautend:

„1. Die Rechnungen für 1906 und die Bilanz auf 31. Dezember 1906 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Dem Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung im Betrage von Fr. 4,828,523. 79 werden entnommen:

- a. Fr. 1,366,852. 07 zur Tilgung des Saldos der zu amortisierenden Verwendungen (b. Baukosten für Bahnhof- und Stationsumbauten);
- b. Fr. 296,197. 50 zur Deckung des Verlustes auf den 1907 den Hilfskassen entnommenen und veräusserten Obligationen 3 % différé von 1903;
- c. Fr. 2,500,000 zur Ausrichtung von Teuerungszulagen, laut Bundesbeschluss vom 11./12. April 1907;

der Rest von Fr. 665,474. 22 wird auf neue Rechnung vorgetragen.

3. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1906 wird genehmigt.“

c. In der Septembersession:

1. Bundesbeschluss betreffend die Erteilung von Eisenbahnkonzessionen vom 26. September 1907, lautend:

„Die Bundesversammlung, nach Kenntnisnahme eines Berichtes des Bundesrates vom 10. Dezember 1904, beschliesst:

Vom Berichte des Bundesrates wird in folgendem Sinne Vormerk genommen:

Die Bundesversammlung erachtet eine Gesetzesrevision als unnötig und betrachtet diese Angelegenheit als erledigt, indem sie auf Grund der dermaligen Bundesgesetzgebung von folgenden Erwägungen ausgeht:

1. Das Bundesgesetz über Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872, Art. 3, begünstigt die Erteilung von Eisenbahnkonzessionen. Die Bundesversammlung ist aber befugt, auch dann eine Konzession zu verweigern, wenn andere Gründe als die Wahrung der militärischen Interessen es rechtfertigen.

2. Art. 3 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 schliesst nicht aus, dass der Bau und Betrieb von Bahnen, welche als Hauptbahnen erklärt werden, nicht mehr konzessioniert, sondern im Sinne von Art. 4 des Rückkaufgesetzes vom 15. Oktober 1897 den schweizerischen Bundesbahnen übertragen wird.

Falls der Bund den Bau einer Hauptbahn, welche berufen ist, namhaften volkswirtschaftlichen Interessen zu dienen, ablehnt, so kann die Bundesversammlung die Konzession für dieselbe erteilen; hierbei wird sie die Konzessionsdauer, sowie die Fristen und Bedingungen des Rückkaufs zu gunsten der Bundesbahnen nach freiem Ermessen festsetzen.

3. Für die Erteilung von Konzessionen für den Bau und Betrieb von Nebenbahnen sind auch in Zukunft einzig die in Ziffer 1 festgestellten Grundsätze des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 massgebend.

4. Die in Ziffer 2 aufgestellten Grundsätze über Konzessionsverweigerung finden gemäss den Bestimmungen der sachbezüglichen Bundesgesetzgebung (Art. 3 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872, Art. 5 des Bundesgesetzes vom 22. August 1878 und Art. 49 des Bundesgesetzes vom 15. Oktober 1897) auf den Bau und Betrieb einer Ostalpenbahn keine Anwendung.“

2. In bezug auf die Petition des Verbandes des Personals und der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten betreffend die Gehalte des Wärterpersonals in den grossen Bahnhöfen hat der Ständerat, in Zustimmung zum Beschlusse des Nationalrates vom 18. Juni 1907, am 24. September beschlossen, es werde mangels Kompetenz auf dieselbe nicht eingetreten.

3. Die Interpellation von Nationalrat Rossel und Mitunterzeichneten, vom 19. Dezember 1906, lautet:

„Die Unterzeichneten wünschen den Bundesrat über die Massregeln zu interpellieren, welche er zu ergreifen gedenkt, um zu verhüten, dass eine unserer Landessprachen bei der Rekrutierung der Beamten und Angestellten des II. Kreises der Bundesbahnen geopfert werde,“ wurde im Nationalrat am 18. September 1907 behandelt. Der Interpellant erklärte sich mit der vom Vorsteher des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes, gestützt auf eine Vernehmlassung der Kreisdirektion II der Bundesbahnen, erteilten Antwort nicht vollständig befriedigt.

d. In der Dezembersession:

1. Bundesgesetz betreffend den Bau einer schmalspurigen Eisenbahn von Brienz nach Interlaken als Fortsetzung der Brünigbahn, vom 17. Dezember 1907, lautet:

„Art. 1. Die Bundesbahnverwaltung wird ermächtigt, als Fortsetzung der Brünigbahn eine Eisenbahn von Brienz nach Interlaken (Brienzerseebahn) mit Spurweite von 1 Meter, 12 ‰ Maximalsteigung und 250 Meter Minimalradius im Kostenvoranschlag von Fr. 5,500,000 zu bauen.

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

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

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

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

Die Referendumsfrist ist am 31. März 1908 unbenützt abgelaufen.

2. Bundesbeschluss betreffend den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1908, vom 18. Dezember 1907, lautend:

„Die nachfolgenden Budgets der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1908 werden genehmigt:

1. Das Betriebsbudget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1908, abschliessend mit Fr. 143,743,015 Einnahmen und mit Fr. 98,050,705 Ausgaben.

2. Das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1908, abschliessend mit Fr. 56,362,710 Einnahmen und mit Fr. 56,436,500 Ausgaben.

3. Das Baubudget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1908 im Betrage von Fr. 49,536,470.

4. Das Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1908 im Betrage von Fr. 52,448,070.“

Postulat des Ständerates :

„Mit Hinsicht auf Position 3 des Baubudgets wird der Bundesrat eingeladen, die Frage zu prüfen, ob nicht bei Übernahme der Gotthardbahn durch den Bund es sich empfehle, einzelne Dienstzweige, welche nach Massgabe der Vollziehungsverordnung vom 7. November 1899 zum Rückkaufsgesetze der Zentralverwaltung in Bern anzugliedern wären, in Rücksicht auf die bestehenden besondern Verhältnisse, der neu zu schaffenden Kreisdirektion in Luzern zuzuteilen.“

3. Bundesbeschluss betreffend Bewilligung eines Spezialkredites für die schweizerischen Bundesbahnen von Fr. 2,500,000 behufs Ausrichtung von Teuerungszulagen für das Jahr 1907 an die Beamten, Angestellten und Arbeiter der schweizerischen Bundesbahnen mit Besoldungen bis auf Fr. 4000, vom 20. Dezember 1907, lautend :

„Art. 1. Den Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen, sowie den ständig in deren Werkstätten und Betrieb beschäftigten Arbeitern wird für das Jahr 1907 eine Teuerungszulage gewährt, die für jeden verheirateten Beamten, Angestellten oder Arbeiter Fr. 100 und für jeden unverheirateten Beamten, Angestellten oder Arbeiter Fr. 50 beträgt.

Der unverheiratete Beamte, Angestellte oder Arbeiter, welcher die Stütze seiner Familie ist, wird dem Verheirateten gleichgestellt.

Art. 2. Die Wohltat dieser Zulage wird jedoch auf die Beamten und Angestellten beschränkt, deren Besoldung mit Inbegriff der festen Nebenbezüge Fr. 4000 nicht übersteigt.

Art. 3. Für die während des Jahres 1907 in den Dienst der schweizerischen Bundesbahnen getretenen Beamten, Angestellten und Arbeiter wird die Zulage im Verhältnis zur Dienstzeit berechnet und nur unter der Bedingung verabfolgt, dass die Dienstzeit im Jahre 1907 mindestens drei Monate betragen habe.

Art. 4. Zur Auszahlung dieser Teuerungszulagen wird der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen ein Kredit von Fr. 2,500,000 eröffnet. Dieser Kredit ist vom Einnahmenüberschuss des Rechnungsjahres 1907 abzuschreiben.

Art. 5. Gegenwärtiger Beschluss tritt, als nicht allgemein verbindlich, sofort in Kraft. Der Bundesrat wird mit der Vollziehung desselben beauftragt.“

4. Im Nationalrat wurde am 11. Dezember 1907 folgendes Postulat angenommen:

„Der Bundesrat wird eingeladen, zu untersuchen und Bericht zu erstatten, ob nicht die Ausstellung von Fahrfreikarten auf den sämtlichen Verkehrsanstalten des Bundes zu beschränken sei auf diejenigen Personen, welche im ständigen Dienste der betreffenden Verkehrsanstalten sich befinden.“

2. Am 19./20. März und am 8./9. Oktober haben Sitzungen der Simplon-Delegation stattgefunden, bei welchen die Fahrpläne, die Erstellung von Personen- und Gütertarifen und die besondere Bau- und Betriebsrechnung für den Simplon besprochen wurden.

3. Vom eidgenössischen Eisenbahndepartement ist uns am 14. Februar mitgeteilt worden, dass laut einer vom eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement mit Italien getroffenen Vereinbarung die laut Übereinkommen vom 2. Dezember 1899 und 18. Januar 1906 in Domodossola stationierten schweizerischen Polizeibeamten nach Brig zurückgezogen worden seien. Wir wurden eingeladen, denselben die zur Ausübung ihres Dienstes erforderlichen Lokale im Bahnhof Brig zur Verfügung zu stellen.

4. Dem eidgenössischen Eisenbahndepartement haben wir am 26. April erklärt, dass wir gegen die zwischen der Bahngesellschaft Martigny-Châteldard und der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn abgeschlossene Übereinkunft vom 15. Juni 1906 betreffend den Betrieb der Bahnstrecke Châteldard-Grenze bis Vallorcine und Mitbenützung der Station Vallorcine keine Einwendung zu machen hätten. Auf Einladung des Departementes fand sodann am 12. August eine Vorbesprechung statt betreffend die Instruktionen an die schweizerische Delegation, welche mit einer Abordnung der französischen Regierung über den zu vereinbarenden Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Frankreich über den Anschluss der genannten Bahn an die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn zu verhandeln hatte. Der Bundesrat hat die Instruktion am 19. August festgestellt. Die Konferenz selbst fand am 15. Oktober statt. Wir waren bei derselben durch die Kreisdirektion I vertreten.

5. Am 2. November haben wir dem eidgenössischen Eisenbahndepartement unser Gutachten über die verkehrspolitische Bedeutung einer Ostalpenbahn eingereicht; der bautechnische Bericht wird nachfolgen. Der Vorschlag unseres verkehrspolitischen Gutachtens lautet, der Bundesrat wolle der Bundesversammlung beantragen, auf die für die Konzessionierung einer Ostalpenbahn (Splügen oder Greina) eingereichten Begehren nicht einzutreten, in der Meinung, dass der Bundesrat der Bundesversammlung innerhalb einer Frist von acht Jahren den Entwurf eines Bundesgesetzes betreffend die Erbauung einer Ostalpenbahn durch die Bundesbahnen vorzulegen habe.

6. Mit Zuschrift vom 13. April hat uns das eidgenössische Eisenbahndepartement eingeladen, uns über den Entwurf einer Botschaft an die Bundesversammlung betreffend Bewilligung einer Bundessubvention von Fr. 5,000,000 an den Kanton Bern für die doppelspurige Anlage des Lötschbergtunnels vernehmen zu lassen. Wir machten darauf aufmerksam, dass es sich nur um eine Subvention gemäss Art. 23 der Bundesverfassung handeln könne, weil die Gesetzgebung des Bundes eine Beteiligung desselben an privaten Bahngesellschaften nicht kenne, sondern nur die Erstellung von Bahnen durch den Bund als Staatsbahnen; es sei also zu prüfen, ob die Lötschbergbahn ein nationales Werk von so hervorragender Bedeutung sei, dass eine Bundessubvention sich rechtfertige. Damit sei aber auch gesagt, dass die Bundesbahnverwaltung nicht berufen sei, zu dieser Frage direkt Stellung zu nehmen, da die Verabfolgung der Subvention nicht von eisenbahnpolitischen, sondern von allgemein politischen und volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten abhängig sei. Wir anerkannten, dass die Lötschbergbahn in richtiger Ausführung im Interesse eines bedeutenden Teiles der Schweiz liege und dass daher die Verabfolgung einer Subvention grundsätzlich gerechtfertigt sei. Für eine solche könne aber richtigerweise nur die Form einer Subvention à fonds perdu und nicht diejenige einer Beteiligung mit Subventionsaktien gewählt werden. Die Verabfolgung von Subventionsaktien (Aktien II. Ranges) scheine den Vorteil zu bieten, dass der Bund später an einem Ertrag der Subventionsaktien partizipiere. Wir seien aber der Ansicht, dass eine Verzinsung der Subventionsaktien voraussichtlich nicht eintreten werde; der scheinbare Vorteil sei somit in Wirklichkeit nicht vorhanden. Andererseits bedinge diese Form zwei un-

bestreitbare Nachteile. Einmal hätte der Bund bei einem spätern Rückkaufe der Lötschbergbahn die fünf Millionen nochmals zu bezahlen als Rückkaufspreis. Sodann würde der Bund am Unternehmen der Lötschbergbahn direkt beteiligt; wenn sich im Verlaufe der Bauperiode oder später beim Betrieb finanzielle Schwierigkeiten herausstellen werden, könnte eine solche Beteiligung als Argument verwendet werden, um den Bund noch mehr zu belasten. Viel besser sei es, die Subvention als solche à fonds perdu ein für allemal hinzugeben. Damit sei denn auch die Belastung des Baukontos für einen allfälligen Rückkauf von vorneherein ausgeschlossen.

Von der Kommission des Ständerates sind wir sodann zur Teilnahme an den Verhandlungen derselben vom 22./24. Juli über die Lötschbergsubvention eingeladen worden. Die Bundesversammlung hat in dieser Angelegenheit am 24. September 1907 folgenden Bundesbeschluss betreffend die Bewilligung einer Bundessubvention von sechs Millionen Franken an den Kanton Bern für die doppelspurige Anlage des Lötschbergtunnels und die Vorbereitung des zweigeleisigen Ausbaues der Zufahrtsrampen erlassen:

„Art. 1. Die Eidgenossenschaft bewilligt dem Kanton Bern zu Handen der Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon eine einmalige Subvention à fonds perdu von sechs Millionen Franken für die Erstellung eines doppelspurigen Tunnels durch den Lötschberg und die Vorbereitung des zweigeleisigen Ausbaues der Zufahrtsrampen.

Art. 2. An die Leistung dieser Subvention werden folgende Bedingungen geknüpft:

1. Auf den Zeitpunkt der Vollendung der ganzen Linie muss die Doppelspur nicht nur im grossen Tunnel, sondern auch auf den unmittelbar anschliessenden offenen Strecken zwischen den Stationen Kandersteg und Goppenstein erstellt sein.
2. Schon bei Anlage der ersten Spur ist der Landerwerb für die ganze offene Strecke von Frutigen bis Brig auf Doppelspur durchzuführen; die Stützmauern, Steinsätze und Dämme sind von Anfang an so zu erstellen, dass ein sofortiger Ausbau auf das zweite Geleise ohne Hindernis erfolgen kann; die Foundationen der grössern Kunstbauten sind überall da, wo sich keine Felsenfundamente vorfinden, schon jetzt für die zweite Spur einzurichten;

die Rampentunnels sind von vornherein nach erweiterungsfähigen Normalprofilen, und zwar in hartem und kompaktem Felsen ohne Ausmauerung, in weniger standfestem Felsen mit ausgemauerter zweispuriger Calotte, wenn nötig, mit einem ausgemauerten Widerlager und bei schlechtem Felsen mit ausgemauertem, vollem zweispurigen Profil zu erstellen.

Art. 3. Die Ausbezahlung der Subvention erfolgt nach Massgabe des Fortschrittes der Bauarbeiten im grossen Tunnel und auf den Zufahrtsrampen bis zu einem Betrage von fünf Millionen Franken. Der Rest der Subvention wird erst ausgerichtet, nachdem ein dem Bundesrat vorzulegender Ausweis über die Erfüllung der im Art. 2 aufgestellten Bedingungen genehmigt worden ist.

Art. 4. Über die Beschaffung der notwendigen Geldmittel, sei es auf dem Wege eines Anleihens, sei es durch Einstellung von Annuitäten in den Voranschlag der schweizerischen Eidgenossenschaft, wird der Bundesrat der Bundesversammlung die erforderlichen Vorlagen machen.

Art. 5. Der Bundesrat wird mit der Vollziehung des gegenwärtigen Bundesbeschlusses beauftragt.

Art. 6. Dieser Bundesbeschluss wird als dringlich erklärt und tritt sofort in Kraft.“

7. Auf Einladung der Eisenbahnkommission des Ständerates waren wir vertreten :

a. bei den Verhandlungen derselben über die Konzessionserteilung für eine R a n d e n b a h n und beim bezüglichen Augenschein am 24./26. Mai ; und

b. bei einem Augenscheine, welcher am 28./29. August in Sachen der Konzessionserteilung für eine Bahn von L a n d - q u a r t über R a g a z nach der l i c h t e n s t e i n i - s c h e n G r e n z e stattgefunden hat.

Auf Veranlassung des eidgenössischen Eisenbahndepartementes haben wir am 17. September neuerdings einlässlich über die grossen Nachteile berichtet, welche den Bundesbahnen wegen der stattfindenden Umgehung in kommerzieller Beziehung aus der Erstellung der letztern Bahn erwachsen würden.

8. Nachdem wir dem eidgenössischen Eisenbahndepartement von einer im Verwaltungsrate gemachten Anregung Kennt-

nis gegeben hatten, wir möchten von der Begutachtung eisenbahnpolitischer Fragen zu Händen des Bundesrates, betreffend Konzessionsbegehren u. dgl. dem Verwaltungsrate jeweilen sofort Kenntnis geben, da es für denselben von Wert sei, über solche Fragen so rasch als möglich orientiert zu sein, hat uns dasselbe mit Schreiben vom 27. September mitgeteilt, dass nach seiner Ansicht, die vom Bundesrate geteilt werde, die Begutachtung eisenbahnpolitischer Fragen, insbesondere, wenn es sich um internationale Verhältnisse handle, erst zur Kenntnis des Verwaltungsrates gebracht werden sollte, nachdem die betreffenden Gutachten vom Eisenbahndepartement an den Bundesrat weitergeleitet worden seien und der Bundesrat seinerseits in Sachen Beschluss gefasst habe.

9. Mit Schreiben vom 16. Februar hat uns das eidgenössische Eisenbahndepartement eine Eingabe der Regierung des Kantons Bern vom 9. Februar an den Bundesrat zur Äusserung mitgeteilt, womit dieselbe mit angelegentlicher Empfehlung ein Gesuch der Direktion der Berner-Alpenbahn-Gesellschaft, Bern-Lötschberg-Simplon, und der Konzessionäre der Münster-Grenchen-Bahn übermittelte, es möchte die Bundesbahnverwaltung veranlasst werden, zum Abschlusse eines Betriebsvertrages für eine zu erstellende Münster-Grenchen-Bahn Hand zu bieten. Wir antworteten am 20. März, dass wir nach einlässlicher Prüfung der Angelegenheit zum Schlusse gekommen seien, dass den Bundesbahnen nicht zugemutet werden könne und dass diese es ablehnen müssen, durch Abschluss eines Betriebsvertrages die Bestrebungen für Erstellung einer Münster-Grenchen-Bahn durch Dritte zu unterstützen.

In der Begründung wurde zunächst Bezug genommen auf die ausführliche Begutachtung der Frage des Baues einer normalspurigen Eisenbahn von Münster nach Grenchen in unserm Berichte an das eidgenössische Eisenbahndepartement vom 27. Mai 1902, unter Hervorhebung der damaligen andern Stellungnahme des Kantons Bern und Wiedergabe der Schlüsse, zu welchen die Generaldirektion in ihrem Berichte gelangte. Weiter wurde auf die seitherige Änderung der Sachlage in drei Richtungen hingewiesen (Erteilung der Konzession Münster-Grenchen durch die Bundesversammlung, entgegen der Auffassung der Generaldirektion; Anhandnahme des Baues der Weissensteinbahn mit bedeutender finanzieller Unterstützung des Kantons Bern und voraussichtliche Betriebseröffnung derselben

im Herbst 1907; Sicherung der sofortigen Erstellung der Lötschbergbahn durch Beschluss des Grossen Rates des Kantons Bern vom 27. Juni 1906, und Übertragung der Ausführung an die Berner-Alpenbahn-Gesellschaft, Bern-Lötschberg-Simplon). Trotz dieser Vorgänge erscheine der von uns früher vertretene Grundsatz heute noch zutreffend, dass richtigerweise die Erstellung neuer Hauptbahnen ausschliesslich Sache der Bundesbahnen sein sollte und dass Abweichungen von diesem Grundsatz schwere Schädigungen der schweizerischen Volkswirtschaft zur Folge haben werden, wie schon die Tatsache zeige, dass vor Eröffnung der Weissensteinbahn, in welcher von Kantonen und Gemeinden $7\frac{1}{4}$ Millionen angelegt seien, von der Regierung des Kantons Bern im Widerspruch zu ihren frühern Erklärungen die Erstellung einer Münster-Grenchen-Bahn unterstützt werde, welche die Weissensteinbahn ohne weiteres ruinieren müsse.

Schon im Berichte vom 27. Mai 1902 sei einlässlich nachgewiesen worden, dass zurzeit überhaupt kein Bedürfnis für einen neuen Juradurchstich bestehe und diese Argumente seien durch die Verkehrssteigerung der letzten Jahre nicht entkräftet worden; ganz sicher sei jedenfalls, dass neben der Weissensteinbahn die Erstellung eines benachbarten neuen Juradurchstiches ein schwerer Missgriff und eine ungerechtfertigte Verschwendung grosser Kapitalien wäre. Wenn diese Sache mit der Behauptung motiviert werde, die Münster-Grenchen-Bahn werde als Zufahrtslinie zur Lötschbergbahn der Schweiz neuen internationalen Verkehr zuleiten und damit auch die Simplonbahn alimentieren, so sei entgegenzuhalten, dass es sich in der Hauptsache überall nicht um Gewinnung neuen Verkehrs für die Schweiz handle, sondern nur um andere Leitung des der Schweiz sowieso transitierenden Verkehrs, d. h. der zurzeit über die längste schweizerische Route, die Linien der Bundesbahnen (und der Gotthardbahn) geleitete Verkehr solle denselben entzogen und über Münster-Grenchen und die Lötschbergbahn instradiert werden, um schliesslich die 22 Kilometer des Simplontunnels zu alimentieren. Es sei eine starke Zumutung an die Bundesbahnen, ihre Mitwirkung bei diesen Bestrebungen zu verlangen. Auch zum Bau der Münster-Grenchen-Bahn durch die Bundesbahnen liege auf lange Jahre hinaus mit Rücksicht auf den vorhandenen und zu gewinnenden Verkehr keine Veranlassung vor; die Bundesbahnen würden ohne jeden Grund sich selbst Konkurrenz machen.

Abgesehen von diesen grundsätzlichen Erwägungen, seien auch die von der Berner-Alpenbahn geltend gemachten weiteren Gründe nicht stichhaltig. Der Aufwand an Rollmaterial spiele bei den enormen Baukosten für die 12 km. lange Linie Münster-Grenchen von mindestens 20 Millionen nur eine unwesentliche Rolle, und die angebliche Überlastung der Linie Delsberg-Sonceboz und der zweispurigen Linie Basel-Olten-Bern sei nicht vorhanden. Wenn übrigens in der Zukunft eine Verbesserung erforderlich werden sollte, werde zu erwägen sein, ob nicht eine Tieferlegung der Hauensteinlinie die beste Lösung wäre, geeignet, dem Verkehr nach der Mittelschweiz und der Westschweiz gleichzeitig zu dienen. Auch die Schaffung einer neuen Übergangsstation in Grenchen würde namentlich für den Schnellzugsverkehr von Westen nach Osten und umgekehrt eine Verlangsamung und lästige Einrichtung ergeben.

Unter diesen Umständen halte es die Generaldirektion für ausgeschlossen, dass die Bundesbahnen den Betrieb einer Münster-Grenchen-Bahn übernehmen. Sie könne dem Verwaltungsrat, welcher zum Abschlusse solcher Betriebsverträge kompetent sei, vorbehältlich der Beschlüsse des Bundesrates und der Bundesversammlung, nicht empfehlen, hierzu Hand zu bieten, und halte daher auch bezügliche Verhandlungen für überflüssig.

Es wäre zudem nicht möglich, die Bedingungen eines Betriebsvertrages heute zu erörtern, da über die Weiterführung der neuen Linie von Grenchen aus nach dem Lötschberg — über Biel oder direkt über Büren-Lyss — nichts Bestimmtes bekannt sei, und da nicht einmal eine Gesellschaft bestehe, welche die Konzession für Münster-Grenchen auszuführen beabsichtige und über die erforderlichen Mittel verfüge. Der Hinweis auf eine Mitwirkung der französischen Ostbahn und einer französischen Baugesellschaft sei nicht genügend, diesen Mangel zu ersetzen, wohl aber geeignet, zur Vorsicht zu mahnen.

10. Der Regierungsrat des Kantons Bern hat uns mit Schreiben vom 19. Februar mitgeteilt, der Verwaltungsrat der Regionalbahn Pruntrut-Bonfol habe seine kantonale Eisenbahndirektion um ihre Ansicht ersucht über die Anfrage der Generaldirektion der Eisenbahnen von Elsass-Lothringen vom 18. Oktober 1906, ob die R. P. B. auf der Station Bonfol die nötigen Einrichtungen zum Betriebswechsel zwischen ihrer Linie und der Verbindungsbahn zwischen Pfetterhausen und Bonfol ausführen

lassen werde ; der Verwaltungsrat der R. P. B. habe ferner die Anfrage gestellt, ob es nicht opportun wäre, bei diesem Anlasse die Frage des Rückkaufes der R. P. B. durch den Bund massgebenden Ortes zur Sprache zu bringen. Er halte die Anregung des freihändigen Rückkaufes der R. P. B. durch den Bund im Zeitpunkte, wo von ihr eine Erweiterung verlangt werde, für berechtigt.

Wir antworteten am 19. März, dass wir diese Auffassung nicht teilen können, da eine solche freihändige Erwerbung einer Nebenbahn durch den Sinn der Bestimmungen des Rückkaufgesetzes (Art. 3 und 4) ausgeschlossen sei. Unseres Erachtens könne vom Erwerb einer einzelnen Nebenbahn nicht die Rede sein, sondern es könnte sich nur um eine umfassende Ausdehnung der Rückkaufoperation auf eine Reihe gleichartiger Nebenbahnen handeln, jedoch erst dann, wenn einmal die Verstaatlichung der Hauptbahnen abgeschlossen sein werde.

Ebensowenig könne davon die Rede sein, den Anschluss der neuen Linie Bonfol-Pfetterhausen von Bonfol nach Pruntrut zu verlegen, um den Bundesbahnen die Anschlusskosten zu überbinden. Anschlusspunkt sei und bleibe laut Konzession und Staatsvertrag vom 14./21. Juni 1906 auf Schweizerseite Bonfol ; wir müssten es daher ablehnen, im Bahnhof Pruntrut irgendwelche Einrichtungen für den Betrieb der Linie Bonfol-Pfetterhausen auf unsere Kosten zu treffen.

11. Das Bundesgericht hat mit Beschluss vom 16. Januar dem von unserm Verwaltungsrat ratifizierten Vertrag mit der Bahngesellschaft Saignelégier-Glovelier in Liquidation vom 13. März 1906 betreffend die Mitbenützung der Station Glovelier die Genehmigung erteilt.

12. Bodensee-Toggenburgbahn.

a. Mit Zuschrift vom 6. April 1906 hatte uns die Direktionskommission der Bodensee-Toggenburgbahn angefragt, ob uns der Abschluss eines Vertrages über den Betrieb ihrer Linie nach vorheriger Vereinbarung eines Konkurrenzvertrages unter der Bedingung konvenieren würde, dass dieser Betriebsvertrag einen durchgehenden ununterbrochenen Betrieb St. Gallen-Wattwil-Uznach-Rapperswil in Aussicht nehme und gewährleiste.

Nach einlässlicher Prüfung der Angelegenheit antworteten wir am 15. Januar in Bestätigung eines frühern Schreibens

vom 27. Februar 1906, dass wir zur Übernahme des Betriebes der Linie zu näher zu vereinbarenden Bedingungen auf Grundlage der Vergütung der Selbstkosten bereit seien, indem wir uns verpflichteten, sowohl bezüglich des Fahrplanes, als des Wagendurchganges eine den Umständen und Bedürfnissen angemessene gute Bedienung des Verkehrs durchzuführen. Dagegen sei es uns nicht möglich, die von ihr gestellte Bedingung anzunehmen. Die tatsächlichen Verkehrsverhältnisse würden uns die Abgabe der gewünschten Erklärung nicht gestatten, weder mit bezug auf den Fahrplan, noch mit bezug auf den Wagendurchgang. Der Fahrplan der Bodensee-Toggenburgbahn sei gebunden in St. Gallen durch die dort aufzunehmenden Anschlüsse, namentlich auch von Arbon-Rorschach und der Rheintallinie, in Wattwil durch die Anschlüsse von Wil und weiter und vom Obertoggenburg, ferner in der Fortsetzung durch den Ricken durch die Anschlüsse in Uznach, namentlich aus der Richtung nach und von Weesen. Der Wagendurchgang habe sich nach den Bedürfnissen zu richten und da müsse neben demjenigen von St. Gallen auch der Durchgang unserer eigenen Linie von Wil nach Uznach-Rapperswil festgehalten werden. Übrigens werde aller Voraussicht nach der Betrieb Wil-Wattwil-Uznach vor demjenigen der Bodensee-Toggenburgbahn beginnen können, so dass sich diese in der Folge anzuschliessen habe, nach Massgabe der eintretenden Entwicklung des Verkehrs. Diese Voraussetzungen für den Betrieb seien in gleicher Weise zu beachten, wenn die Bahngesellschaft ihre Linie selbstständig betreiben würde, wie wenn wir den Betrieb besorgten.

Nachdem uns die Bodensee-Toggenburgbahn um Wiedererwägung dieses Bescheides ersucht hatte, fand am 2. März eine Konferenz statt, bei welcher wir unsern Standpunkt festhielten, dagegen die Erklärung abgaben, dass wir bereit seien, die Linie der Bodensee-Toggenburgbahn im Interesse des allgemeinen Verkehrs mit dem gleichen Wohlwollen zu bedienen, wie wenn dieselbe uns gehören würde. Mit diesen grundsätzlichen Zusicherungen erklärte sich die Bodensee-Toggenburgbahn befriedigt und daher bereit, in nähere Unterhandlungen über den Abschluss eines Konkurrenzvertrages und sodann des eigentlichen Betriebsvertrages einzutreten.

b. Auf eine weitere Anfrage vom 5. Oktober 1906 antworteten wir der Bodensee-Toggenburgbahn am 15. Januar, dass wir den Betrieb ihrer Zweigbahn Ebnet-Nesslau im Zusammenhang mit dem Betrieb unserer Strecke Watt-

wil-Ebnat zu später noch zu vereinbarenden näheren Bedingungen besorgen können, und zwar mit unserem eigenen Rollmaterial. Wir seien bereit, eine bezügliche Vereinbarung abzuschliessen.

c. Am 20. Dezember haben wir der Bodensee-Toggenburgbahn den Entwurf eines Vertrages über die Mitbenützung der Stationen Lichtensteig und Wattwil zugestellt.

13. Mit Schreiben vom 24. Januar hat die Verwaltung der Langenthal-Jura-Bahn uns um Bekanntgabe der Bedingungen für Mitbenützung der Stationen Langenthal, Niederbipp und Oensingen ersucht. Nachdem die Kreisdirektion II in unserm Auftrage bezügliche Verhandlungen eingeleitet hatte, erklärten wir uns am 22. November damit einverstanden, mit dem Abschluss der Mitbenützungsverträge zuzuwarten, bis über den Betrieb der Bahn einige Erfahrungen vorliegen.

14. Mit der Bahngesellschaft Territet-Glion wurde von der Kreisdirektion I am 30. November vereinbart, mit der angeregten Revision des bestehenden Vertrages über Dienstbesorgung durch die genannte Gesellschaft auf der Haltestelle Territet zuzuwarten, bis über den Umbau dieser Haltestelle Entscheid getroffen sein wird.

15. Mit der Solothurn-Münster-Bahn ist über Verträge betreffend die Mitbenützung der Station Münster, des Bahnhofes Neu-Solothurn und der Station Alt-Solothurn verhandelt worden; über die einzelnen Vertragsbestimmungen wurde eine Einigung erzielt, mit Ausnahme der für die Mitbenützung zu bezahlenden Entschädigungen, wofür weitere Verhandlungen in Aussicht genommen wurden.

16. Ein mit der Wynentalbahn-Gesellschaft abgeschlossener Vertrag vom 24. Oktober betreffend den Anschluss der Wynentalbahn an die Station Suhr, ist von den beidseitigen Verwaltungsräten genehmigt worden.

17. Am 23. Mai haben wir der Thunerseebahn den Entwurf eines neuen Vertrages über die Mitbenützung der Station Scherzligen zugestellt, welcher sich auf das Urteil

des Bundesgerichtes vom 19. Dezember 1906 stützt; dieselbe hat Verschiebung der Behandlung verlangt.

18. Am 23. Dezember hat eine Verhandlung mit der Freiburg-Murten-Ins-Bahn über die von ihr am 6. Juli im Sinne der Herabsetzung der von ihr zu bezahlenden Entschädigung angeregte Vertragsrevision betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Freiburg, der Station Murten und der anschliessenden Bahnstrecken stattgefunden. Ein vereinbarter Nachtrag ist von den beidseitigen Verwaltungsräten genehmigt worden.

19. Die Birsigtalbahn hat am 8. Juli durch Vermittlung der Kreisdirektion II das Begehren um Anschluss an den Bahnhof Basel gestellt; die Sache ist zur Begutachtung der genannten Kreisdirektion überwiesen.

20. Am 2. Oktober ersuchten wir die Kreisdirektion I, mit der Gesellschaft der Bahn Monthey-Champéry-Morgins über deren Anschluss an die Station Monthey zu verhandeln.

21. Von der durch die Kreisdirektion I mit der Gesellschaft der Bahn Aigle-Orlon-Monthey getroffenen Vereinbarung über Verpachtung eines Teiles des Stationsvorplatzes Monthey für ihren Dienst, haben wir am 10. Oktober zustimmend Notiz genommen.

22. Am 18. Oktober ersuchten wir die Kreisdirektion I, Verhandlungen mit der Bahngesellschaft Montreux-Glion einzuleiten über die Mitbenützung der Station Montreux.

23. Durch Vereinbarung vom 29. November 1904 hatten wir der Bern-Neuenburg-Bahn, direkte Linie, auf die Dauer von fünf Jahren einen Kontokorrent bis auf den Betrag von Fr. 200,000 eröffnet für die Summen, welche sie den Bundesbahnen für die Mitbenützung der Bahnhöfe Neuenburg und Bern und der Station Kerzers schuldete und ferner schuldig würde, wogegen der Kanton Neuenburg uns für richtige Bezahlung dieser Beträge Garantie leistete. Mit Schreiben vom 5. Juli teilte uns der Staatsrat des Kantons Neuenburg mit, dass die Kontokorrentschuld abbezahlt werde, womit auch die Garantie dahinfalle. Wir nahmen am 9. Juli von dieser Erledigung zustimmend Notiz.

24. Am 16. Juli meldete uns die Bern-Neuenburg-Bahn, direkte Linie, dass sie ihren Anteil von Fr. 340,050. 53 an den Kosten der Bahnhöferweiterung Bern, für dessen Verzinsung und Amortisation der Kanton Bern im Jahre 1902 Garantie geleistet hatte, durch Anweisung auf den Pachtzins, den wir für das vom Kanton Bern gepachtete Areal der grossen Schanze schulden, einzahlen werde. Nachdem diese Zahlung geleistet worden war, ist auch die Garantieleistung dahingefallen.

25. Nach vorausgegangener Besprechung ist durch Korrespondenz vom 1./21. Februar ein alter Anstand mit der Burgdorf-Thun-Bahn betreffend die Abrechnung über Erweiterung des Bahnhofes Thun in der Weise erledigt worden, dass wir den Kaufpreis für zwei im Eigentum der Bundesbahnen verbleibende Landparzellen der Burgdorf-Thun-Bahn vergüteten, und zwar für die eine zu lasten der Bahnhofgemeinschaft Thun, für die andere ausschliesslich zu lasten der Bundesbahnen.

26. Bezüglich der Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn fand am 27. Juni eine weitere Verhandlung mit dem Stadtrat von Zürich statt, bei welcher mit Rücksicht auf die bestehenden wesentlichen Differenzen, beidseitig für zweckmässig erachtet wurde, eine Vorlage an den Verwaltungsrat zur Beschlussfassung abgehen zu lassen, um eine weitere Verzögerung der Angelegenheit zu vermeiden. Der Verwaltungsrat hat uns sodann am 2. September eingeladen, auf Grund des neuesten Tiefbahnprojektes der Stadt Zürich neuerdings mit dem Stadtrat zwecks einer möglichen Verständigung zu verhandeln und im übrigen die Angelegenheit so zu fördern, dass dieselbe vor Ablauf des Jahres vom Verwaltungsrat zu einem vorläufigen Abschluss gebracht werden könne (vergl. A, 9, c). In Ausführung dieses Beschlusses haben wir das neue Projekt der Stadt Zürich geprüft und im Einvernehmen mit den technischen Organen derselben die vergleichenden Kostenvoranschläge für die neuen Varianten ausarbeiten lassen. Diese Arbeiten konnten jedoch im Laufe des Berichtsjahres noch nicht abgeschlossen werden.

27. Durch Beschluss des Bundesrates vom 15. November sind wir beauftragt worden, die Frage der Binnenschiff-

fahrt in der Schweiz und die Erstellung eines Netzes schiffbarer Wasserläufe zu studieren, namentlich die Beziehungen dieser Bestrebungen zum Eisenbahntransport.

28. Auf eine Einladung des Deutschen Vereines für Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt zur Generalversammlung in Lindau am 2./4. Juni haben wir die Kreisdirektion IV mit der Vertretung der Bundesbahnen beauftragt.

29. Das Initiativkomitee für eine schweizerische Landesausstellung in Bern hat uns am 18. März angefragt, ob wir bereit seien, uns in dem zu ernennenden Vorbereitungskomitee durch zwei Mitglieder vertreten zu lassen. Wir haben am 22. März die Vorsteher des Betriebs- und des Baudepartementes als Vertreter bezeichnet.

30. Am 29. Juni hat in Brüssel eine Sitzung der Ständigen Kommission des internationalen Eisenbahn-Kongresses stattgefunden, bei welcher wir vertreten waren. Der nächste Kongress soll Anfang Juli 1910 in Bern stattfinden.

31. Verband schweizerischer Eisenbahnen. Im Laufe des Berichtsjahres sind die Bern-Schwarzenburg-Bahn, im Verband durch die Thunerseebahn vertreten, welche ihren Betrieb führt, und die Solothurn-Münster-Bahn, vertreten durch die Emmentalbahn, neu aufgenommen worden.

Am 21. September hat eine allgemeine Verbandskonferenz stattgefunden, bei welcher namentlich folgende Gegenstände behandelt wurden: Organisation einer Ausgleichsstelle bei der Generaldirektion der Bundesbahnen für überzählige und abhandengekommene Güter; Ausdehnung der gemeinsamen Haftpflicht für Beschädigungen im direkten schweizerischen Verkehr auf Reexpeditionssendungen; Eingabe an die Bundesversammlung zum Entwurfe eines neuen Postgesetzes, welche verlangt, dass bezüglich der Portofreiheit der Bahnverwaltungen der bisherige Zustand aufrecht erhalten bleibe.

Die Verbandskonferenz hat mit grossem Bedauern davon Kenntnis genommen, dass ihr seit dem Beginn des schweizerischen Eisenbahnverbandes funktionierende Sekretär, Herr A. C u o n y in Lausanne, aus Altersrücksichten den Rücktritt erklärt hat.

Die Erziehungsdirektion des Kantons Waadt hat angefragt, ob der Verband schweizerischer Eisenbahnen nicht geneigt sei, sich bei den Prüfungen der Eisenbahnschule in Lausanne in gleicher Weise durch Delegierte vertreten zu lassen, wie dieses für die Eisenbahnschulen in Biel und St. Gallen der Fall ist. Der Verband hat beigestimmt und seine Vertreter bezeichnet.

32. Bei Behandlung des Freikartenaustausches mit andern Bahnverwaltungen für das Jahr 1908 haben wir eine grosse Zahl von Anregungen auf Erweiterung desselben abgelehnt.

33. Die Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen sind, abgesehen von einer Reihe spezieller Besprechungen in den verschiedensten Angelegenheiten, am 21. Februar, 21. Oktober und 7. Dezember zu gemeinsamen Konferenzen zusammengetreten zur Behandlung wichtiger Verwaltungsfragen. Wir erwähnen die folgenden: Instruktion betreffend die Handhabung der Bahnpolizei; Statuten für die Werkstättekommissionen; Statuten der Arbeiterkommissionen beim Stationsdienst und beim Fahrdienst; allgemeine Diskussion über die Abänderung des Besoldungsgesetzes, der Gehaltsordnung und der Lohnreglemente; Verfahren bei Pensionierung von Beamten wegen teilweiser Erwerbsunfähigkeit; Verabreichung von Gratifikationen bei ausserordentlichen Anlässen.

In der Konferenz vom 7. Dezember wurden speziell die von den Kreisdirektionen gemachten ersten Vorschläge über Revision des Besoldungsgesetzes und der Gehaltsordnung einer allgemeinen Erörterung unterstellt. Die Kreisdirektionen wurden eingeladen, beförderlich den Kreiseisenbahnräten Vorlage zu machen, damit dieselben in der Lage seien, das von uns eingeholte Gutachten abzugeben.

34. 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 Gesamtzahl der Beamten und Angestellten mit Jahresgehalt beträgt auf Ende 1907 19,498, diejenige der im Taglohn Angestellten 11,737, zusammen 31,235 (gegenüber 18,389 Beamten und 10,253 im Taglohn Angestellten, zusammen 28,642 auf Ende 1906), wovon

	Beamte mit Jahresgehalt	im Taglohn Angestellte
bei der Generaldirektion	660	43
beim Kreis I	4493	1753
beim Kreis II	6106	4389
beim Kreis III	5353	3181
beim Kreis IV	2886	2371

Das Anwachsen des Personalbestandes um 2593 Mann ist auf die Steigerung des Verkehrs, auf die Vermehrung der Züge und auf die Kürzung der Arbeitszeit in den grössern Bahnhöfen und Stationen zurückzuführen.

b. Nachdem die Bundesversammlung mit Beschluss vom 11./12. April den erforderlichen Kredit von 2½ Millionen bewilligt hatte (vergl. C, I, 1, a, 1), haben wir die Auszahlung der Teuerungszulagen für 1906 auf Ende April angeordnet. Die Ausrichtung der für 1907 bewilligten Teuerungszulagen, wofür am 20. Dezember ein Kredit von 2½ Millionen bewilligt worden ist (vergl. C, I, 1, d, 3), fand Ende Dezember und Anfang Januar 1908 statt.

c. Auf Einladung des eidgenössischen Eisenbahndepartementes haben wir uns am 28. November über die Motion des Herrn Nationalrat Sulzer betreffend Schaffung eines vermittelnden Organs zwischen der Bundesverwaltung und ihren Beamten, Angestellten und Arbeitern vernehmen lassen. Wir sind der Ansicht, dass sich eine solche Einrichtung da empfehle, wo die Zahl der Angestellten zu gross ist, um einen direkten Verkehr derselben mit den Vorgesetzten zu ermöglichen. Wir legten die von uns beschlossenen, auf den 1. Januar 1908 in Kraft getretenen Statuten für Arbeiterkommissionen beim Stationsdienst, beim Fahrdienst und in den Werkstätten der Bundesbahnen bei, welche diesem Grundsatz entsprechend abgefasst sind. Die Arbeiterkommissionen beim Stationsdienst und beim Fahrdienst sind durch eine Eingabe der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten vom 4. Mai 1905 verlangt und die bezügliche Untersuchung war von uns sofort an die Hand genommen worden; diejenigen für die Werkstätten bestanden zum Teil schon und sind in der vom Verwaltungsrate genehmigten Fabrikordnung (Reglement Nr. 39) vom 2. Mai 1903 vorgeschrieben.

d. Eine Eingabe der höhern technischen Beamten, es sei ihnen ein längerer Urlaub zu gewähren, als der in Art. 29 des Reglementes Nr. 3 vorgeordnete, da sie in der Regel später in den Dienst treten als die andern Beamten, haben wir dahin beantwortet, dass für den Fall einer Revision des Reglementes es billig erscheine, dem erwähnten Umstand dadurch Rechnung zu tragen, dass ein Erholungsurlaub von zwei Wochen nicht nur bei einer Amtsdauer von 11 bis 20 Jahren, sondern auch nach Ablauf des 33. Altersjahres zu bewilligen sei und ein solcher von drei Wochen nicht nur bei einer Amtsdauer von mehr als 20 Jahren, sondern auch nach dem Ablauf des 43. Altersjahres. Wir haben die Kreisdirektionen angewiesen, bis zur Abänderung des Reglementes jetzt schon in diesem Sinne zu verfahren.

II. Finanzdepartement.

(Bericht über die Jahresrechnung.)

Dem gegenwärtigen Bericht sind folgende Rechnungen nebst Beilagen beigegeben :

Betriebsrechnung ;

Spezialrechnungen :

Erneuerungsfonds,

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

Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee ;

Gewinn- und Verlustrechnung ;

Kapitalrechnung ;

Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken und auf Nebengeschäfte vom Jahre 1907 ;

Baurechnung auf 31. Dezember 1907 ;

Bilanz auf 31. Dezember 1907 ;

Beilagen :

Vergleichung der Betriebsrechnung mit dem Budget,

Detail der Entschädigungen für die Gemeinschaftsbahnhöfe und die betriebenen Linien,

Vergleichung der Gewinn- und Verlustrechnung mit dem Budget,

Ausweis über die Bauverwendungen, nach Objekten aus-
geschieden,

Bauausgaben für den Simplon auf 31. Dezember 1907,

Bauausgaben für den Ricken auf 31. Dezember 1907,

Vergleichung der Bauausgaben mit dem Budget ;

Rechnungen der Hülfsgeschäfte :

Drucksachenverwaltung in Bern,

Oberbaumaterialverwaltung in Bern,

Materialverwaltung in Lausanne,

„ „ Basel,

„ „ Zürich,

„ „ Rorschach,

Werkstätte in Yverdon,
 " " Freiburg,
 " " Biel,
 " " Olten (inkl. Gasanstalt),
 " " Zürich,
 " " Romanshorn,
 " " Rorschach (inkl. Gasanstalt),
 " " Chur ;

Rechnungen der Hilfskassen :

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

Betriebsrechnung.

Der Einnahmenüberschuss beträgt . . Fr. 46,484,602. 69

Rechnung 1906	Budget 1907	Rechnung 1907	Gegenüber 1906	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
45,429,667	42,920,045	46,484,603	+ 1,054,936	+ 3,564,558

Diese Vermehrungen erklären sich aus folgenden allgemeinen Faktoren :

	Gegenüber	
	Rechnung 1906	Budget 1907
	Fr.	Fr.
Vermehrung der Betriebseinnahmen .	10,097,418	10,375,406
Vermehrung der Betriebsausgaben .	9,042,482	6,810,848
Vermehrung des Betriebsüberschusses	<u>1,054,936</u>	<u>3,564,558</u>

Wir werden diese Vermehrungen in den einzelnen Abschnitten der Betriebsrechnung begründen; sie sind in der Hauptsache dem auch im Jahre 1907 noch immer in der Entwicklung gewesenen Verkehrsaufschwung zuzuschreiben, welcher eine bedeutende Steigerung sowohl der Betriebseinnahmen als auch der Betriebsausgaben mit sich gebracht hat. Zur Vermehrung dieser letzteren haben ferner als Hauptfaktoren die Verbesserung der Gehalte und Löhne des Personals, inbegriffen die gesetzlichen Gehaltserhöhungen auf 1. April 1906, die pro 1907 für ein volles Jahr in Wirksamkeit waren, ferner die allgemeine Erhöhung der Materialpreise, sowie die Einführung der neuen Statuten der Pensions- und Hülfskasse der S. B. B. das ihrige beigetragen.

Der Betriebskoeffizient ist von 65,⁸⁰ im Jahre 1906 auf 67,⁴⁸ im Jahre 1907 gestiegen; im Jahre 1905 betrug er 66,⁴².

Betriebseinnahmen.

Dieselben erreichen den Betrag von . Fr. 142,934,991. 23

und setzen sich aus folgenden Haupterträgen zusammen:

	Rechnung 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Rechnung 1907 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
I. Ertrag des Personen- transportes	53,516,096	54,500,000	56,283,797	+ 2,767,701	+ 1,783,797
II. Ertrag des Gepäck-, Tier-, und Güter- transportes	73,405,398	73,000,000	80,390,046	+ 6,984,648	+ 7,390,046
III. Verschiedene Ein- nahmen	5,916,079	5,059,585	6,261,148	+ 345,069	+ 1,201,563
	<u>132,837,573</u>	<u>132,559,585</u>	<u>142,934,991</u>	<u>+ 10,097,418</u>	<u>+ 10,375,406</u>

I. Ertrag des Personentransportes.

Die Vermehrung beträgt 5,¹⁷ % gegenüber 1906 und 3,²⁷ % gegenüber dem Budget. Die Zahl der Reisenden auf dem Bundesbahnnetz hat gegenüber dem Vorjahre um 4,986,478, d. h. um 7,⁶⁸ % zugenommen; pro 1906 betrug die Zunahme 9,⁷ %. Die immer noch erfreuliche Zunahme ist dem im Berichtsjahre noch stattgefundenen Verkehrsaufschwung, sowie auch der Entwicklung des Wintersports und dem Betrieb des Simplons während des ganzen Jahres zu verdanken.

Für das Nähere verweisen wir auf die Abteilung III, kommerzielles Departement, auf Seiten 621 ff. dieses Berichtes.

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

Die Vermehrung beträgt 9,52 % gegenüber 1906 und 10,12 % gegenüber dem Budget. Die Zahl der beförderten Gütertonnen hat gegenüber dem Vorjahr um 1,305,923, d. h. um 11,95 % zugenommen; pro 1906 betrug die Zunahme 10,52 %. Die Hochkonjunktur des für den Güterverkehr sehr günstigen Jahres 1906 hat also auch während des Jahres 1907 angehalten und neuerdings eine bedeutende Zunahme dieses Verkehrs hervorgebracht. Der Betrieb des Simplons hat an dieser Zunahme, trotz Einführung direkter Tarife Italien-Frankreich, einen bescheidenen Anteil.

Für das Nähere verweisen wir ebenfalls auf den Abschnitt III, kommerzielles Departement, auf Seiten 621 ff. dieses Berichtes.

III. Verschiedene Einnahmen.

Die Vermehrung beträgt 5,83 % gegenüber 1906 und 23,75 % gegenüber dem Budget; sie ist im nachstehenden begründet:

	Rechnung 1906	Budget 1907	Rechnung 1907	Gegenüber 1906	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1. Pacht- und Mietzinse:					
<i>a.</i> Für Gemeinschaftsbahnhöfe und Strecken	738,594	783,520	778,319	+ 39,725	— 5,201
<i>b.</i> Für Rollmaterial	1,283,991	1,040,000	1,304,847	+ 20,856	+ 264,847
<i>c.</i> Für sonstige Objekte	1,411,108	1,431,000	1,475,141	+ 64,033	+ 44,141
	3,433,693	3,254,520	3,558,307	+ 124,614	+ 303,787
2. Ertrag von Hilfsgeschäften	2,347,071	1,677,065	2,566,772	+ 219,701	+ 889,707
3. Sonstige Einnahmen	135,315	128,000	136,069	+ 754	+ 8,069
	5,916,079	5,059,585	6,261,148	+ 345,069	+ 1,201,563

1 a. Pachtzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und -Strecken. Die Mehreinnahmen gegenüber 1906 resultieren hauptsächlich aus dem Zuwachs des Anlagekapitals des Personenbahnhofes Basel; die Einnahme aus der Verzinsung dieses Bahnhofes ist auch etwas höher als der budgetierte Betrag, wogegen anderseits die Einnahmen für einige andere Gemeinschaftsbahnhöfe das Budget nicht ganz erreichen.

1 b. Mieten für Rollmaterial. Die Verkehrszunahme hatte auch eine Vermehrung der Wagenmieteeinnahmen zur Folge; beträchtlicher ist dagegen die Vermehrung für die an andere Bahnen für den Parcours ihrer Wagen auf den Linien der S. B. B. zu bezahlenden Mieten. Wir geben die Vergleichung der Wagenmieteeinnahmen und -Ausgaben im Abschnitt der Betriebsausgaben, Kapitel V, auf Seite 585 dieses Berichtes.

1 c. Pachtzinse für sonstige Objekte. Die vermehrten Einnahmen gegenüber dem Vorjahr und dem Budget resultieren aus der Vermehrung und der Revision von Mietverträgen.

2. Ertrag von Hülfsgeschäften. Diese Erträge bestehen aus der Verzinsung der Bau- und Betriebskapitalien, sowie aus den Reinerträgen der Hülfsgeschäfte; eine Ausscheidung derselben ergibt folgendes Resultat:

	Kapitalzinse Fr.	Reingewinn Fr.
Drucksachenverwaltung	25,724	67,093
Oberbaumaterialverwaltung	436,085	429,909
Materialverwaltungen	173,840	380,125
Werkstätten, inkl. Gasanstalten	738,788	304,344
Privattelegraphendienst	—	10,864
	<u>1,374,437</u>	<u>1,192,335</u>

Der eigentliche Gewinn der Hülfsgeschäfte beträgt somit Fr. 1,192,335, d. h. nur zirka 2,7 % der gesamten Jahreslieferungen und Leistungen derselben im Betrage von rund 44,188,000 Franken. Der Umsatz hat sich gegenüber dem Vorjahr um zirka Fr. 4,688,000 vermehrt. Der Reingewinn übersteigt denjenigen des Jahres 1906 um rund Fr. 220,000, was hauptsächlich dem vermehrten Umsatz und infolge der günstigen Preise den grossen Verkäufen von Altmaterialien durch die Oberbaumaterialverwaltung, sowie den vermehrten Leistungen der Werkstätten zuzuschreiben ist.

Die Rechnungen der Gasanstalten in Olten und Rorschach sind mit denjenigen der Werkstätten gleichen Orts vereinigt worden; diese Gasanstalten bilden einen Bestandteil der Werkstätten, denen sie zugeteilt sind und von welchen sie betrieben werden, in ähnlicher Weise wie z. B. die elektrischen Ladestationen für die Zugbeleuchtungsbatterien, welche ebenfalls in den Werkstätterechnungen enthalten sind. Ihre Vorräte sind mit denjenigen der Werkstätten vereinigt, und es bedeutet die Aufhebung der separaten Rechnungsführung der Gasanstalten eine Vereinfachung, deren Durchführung nach stattgefundener Ablösung der Ortsbeleuchtung in Rorschach angezeigt war, weil die Gasanstalten nunmehr ausschliesslich Bahnzwecken dienen.

3. Sonstige Einnahmen. Die kleinen Mehreinnahmen betreffen vermehrte Erlöse aus verschiedenen Verkäufen.

Betriebsausgaben.

Die Betriebsausgaben des Jahres 1907
belaufen sich auf Fr. 96,450,388. 54

Rechnung 1906	Budget 1907	Rechnung 1907	Gegenüber 1906	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
87,407,906	89,639,540	96,450,388	+9,042,482	+6,810,848

Die Vermehrung der gesamten Betriebsausgaben gegenüber dem Vorjahr beträgt 10,35 % und gegenüber dem Budget 7,60 %.

Die Begründung betreffend die Zunahme der Betriebs-einnahmen ist auch für die bedeutende Vermehrung der Betriebsausgaben, sowohl gegenüber dem Vorjahr als auch gegenüber dem Budget, zutreffend, indem diese Vermehrung in erster Linie dem vermehrten Verkehrsaufschwung des Jahres 1907 zuzuschreiben ist, der für gewisse Ausgabenrubriken, wie Personal, Materialkonsum, Unterhalt des Betriebsmaterials und Transportentschädigungen notwendig entsprechende Mehrausgaben zur Folge hatte. Nebst diesen Ursachen sind aber noch zu erwähnen die gesetzlichen, dreijährigen Gehaltserhöhungen auf 1. April 1906, welche pro 1907 ein ganzes Jahr in Wirksamkeit waren, ferner die Lohn- und Gehaltsverbesserungen infolge Erhöhung der Minimallöhne in grösseren Bahnhöfen und die daherigen Ausgleichungen, die Verkürzung der Arbeitszeit, die allgemeine Verteuerung der Materialpreise, der Unterhalt der sich stetig mehrenden Bahnanlagen, sowie die erhöhten Verwaltungsbeiträge an die Pensions- und Hülfskasse infolge Inkrafttretens

der neuen Statuten auf 1. Januar 1907, welche auch eine Erhöhung des versicherten Gehaltsmaximums festsetzten.

Diese Faktoren wurden, soweit möglich, im Budget 1907 bereits berücksichtigt; die daherigen Ansätze sind aber durch die anhaltende Zunahme des Verkehrs, durch die Lohnerhöhungen und durch die Verteuerung übertroffen worden, weshalb die grosse Ausgabenvermehrung von 7,60 % gegenüber dem Budget eingetreten ist.

Wenn durch die Verkehrsentwicklung die Betriebseinnahmen einerseits in hohem Masse angewachsen sind, so zeigt die Steigung des Betriebskoeffizienten von 65,80 im Jahre 1906 auf 67,48 im Jahre 1907, dass die Betriebsausgaben anderseits verhältnismässig stärker zugenommen haben.

In den nachfolgenden Zusammenstellungen geben wir vorerst eine Übersicht der hauptsächlichsten Ausgabenveränderungen nach Kapiteln und sodann die Differenzen in den einzelnen Rubriken nach dem Schema der Betriebsrechnung, wobei die Ziffern des Kapitels VI „Nicht rubrizierte Ausgaben und Einnahmen“ am Schlusse der Betriebsausgaben besonders dargestellt und begründet werden, weil dieses Kapitel im Budget nicht auf die Rubriken verteilt werden kann, sondern dort ebenfalls am Schluss der direkten Betriebsausgaben der Kapitel I bis V figurirt. Es ist überdies richtiger und klarer, in den Vergleichen mit den Ausgaben des Vorjahres und mit den Budgetansätzen allseitig die direkten Ausgaben der Zentralverwaltung und der Kreise I—IV einzustellen, ohne dabei die Positionen des Kapitels VI zu berücksichtigen, in welchen nebst den sehr veränderlichen Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung die Rückerstattungen für Bauverwaltungskosten, die Mehreinnahmen (Saldi) aus der Mitbenützung von Gemeinschaftsbahnhöfen, sowie die Entschädigungen für den Betrieb anderer Bahnen und für Fahrdienstleistungen für solche enthalten sind. Die Rubrizierung dieser Ausgaben und Rückerstattungen des Kapitels VI für die Jahresrechnung erfolgt einzig gemäss den bundesrätlichen Rechnungsvorschriften vom Jahre 1884, nach welchen die Netto-Betriebsausgaben zu Handen der eidgenössischen Eisenbahnstatistik nach Rubriken verteilt werden müssen.

Die nachstehenden Vergleichen entsprechen somit der Darstellungsweise des Betriebsbudgets, sowie der Betriebsrechnung nebst der in den Beilagen zu dieser letzteren sich befindlichen „Vergleichung der Betriebsausgaben mit dem Budget“ (Seiten 34—43 der Jahresrechnung), d. h. sie bilden eine Ergänzung der in der Jahresrechnung enthaltenen Aufstellungen.

Kapitel	Rechnung 1906	Budget 1907	Rechnung 1907	Gegenüber 1906	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. Allgemeine Verwaltung	3,038,742	3,215,975	3,130,951	+ 92,209	— 85,024
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	14,991,302	15,310,510	16,137,561	+1,146,259	+ 827,051
III. Expeditions- und Zugsdienst . .	28,795,713	30,250,990	31,703,411	+2,907,698	+1,452,421
IV. Fahrdienst	33,552,160	33,916,735	36,679,788	+3,127,628	+2,763,053
V. Verschiedene Ausgaben	7,851,457	7,975,000	9,682,777	+1,831,320	+1,707,777
	88,229,374	90,669,210	97,334,488	+9,105,114	+6,665,278
VI. Nicht rubrizierte Ausgaben und Einnahmen (Mehreinnahmen) . .	— 821,468	— 1,029,670	— 884,100	+ 62,632	— 145,570
	87,407,906	89,639,540	96,450,388	+9,042,482	+6,810,848

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

Kapitel	Rechnung 1906	Budget 1907	Rechnung 1907	Gegenüber 1906	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Personal des Bahndienstes	4,835,075	5,140,310	5,039,547	+ 204,472	— 100,763
Personal des Expeditions- und Zugs- dienstes	25,804,194	27,295,690	28,358,050	+2,553,856	+1,062,360
Personal des Fahrdienstes	11,233,538	11,890,885	12,356,480	+1,122,942	+ 465,595
	41,872,807	44,326,885	45,754,077	+3,881,270	+1,427,192

Im Jahre 1905 haben die nämlichen Ausgaben betragen	Fr. 38,069,904
Im Jahr 1906	„ 41,872,807
Im Jahr 1907	„ 45,754,077

Die Vermehrung für 1906 gegenüber 1905 beträgt 9,99 % und diejenige für 1907 gegenüber 1906 9,27 %.

Die effektiven Mehrausgaben des Jahres 1907 gegenüber dem Vorjahr für das gesamte Personal verteilen sich wie folgt auf das Mehrbetroffnis der gesetzlichen Gehaltserhöhungen für 3 Monate und auf Personalvermehrung und Gehalts- und Lohn-erhöhungen :

	Mehrausgaben gegenüber 1906 für	
	Gesetzliche Gehaltserhöhungen; Mehrbetroffnis für 3 Monate, weil pro 1907 für ein volles Jahr in Wirksamkeit	Personalvermehrung und andere Gehalts- und Lohnerhöhungen
<i>Zentralverwaltung und Kreise I—IV.</i>	Fr.	Fr.
I. Personal der allgemeinen Verwaltung	44,950	13,950
II. Personal des Bahndienstes	77,700	113,600
III. Personal des Expeditions- und Zugsdienstes	550,000	1,564,200
IV. Personal des Fahrdienstes	156,600	641,600
Total Betrieb	829,250	2,333,350
Drucksachenverwaltung	1,500	— 6,000
Oberbaumaterialverwaltung	1,200	— 1,300
Materialverwaltungen	4,100	4,700
Werkstätten	14,200	515,000
Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee	3,000	5,400
	853,250	2,851,150

Diese Mehrausgaben betreffen nur die Gehalte und Löhne, die Nebenbezüge und die Dienstkleider sind nicht inbegriffen.

In obiger Zusammenstellung ist ferner auch das sogenannte „nicht rubrizierte Personal“ (Arbeiter des Bahnunterhaltungsdienstes) nicht inbegriffen, weil die Anstellung der Hilfsarbeiter

nur nach Bedürfnis erfolgt und die daherigen Ausgaben von einem Jahre zum andern sehr verschieden sein können. Die erhöhten Löhne dieses Personals kommen in den Mehrausgaben für den Unterhalt und die Erneuerung der betreffenden Bahnanlagen zum Ausdruck.

Die gesamten effektiven Mehrausgaben für das Personal gegenüber dem Vorjahr erreichen somit den Betrag von rund Fr. 3,705,000

Die Ausgaben für Nebenbezüge und Dienstkleider betragen pro 1907 Fr. 7,515,000; pro 1906 betrugen sie Fr. 6,733,000; Mehrausgaben im Jahre 1907 somit rund „ 780,000

Total Mehrausgaben für das Personal gegenüber 1906 Fr. 4,485,000

Die Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung weisen folgende Beträge auf:

	Rechnung 1906	Budget 1907	Rechnung 1907	Gegenüber 1906	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen	9,714,362	9,717,400	10,570,687	+ 856,325	+ 853,287
Unterhalt und Erneuerung der Lo- komotiven und Tender	5,350,776	5,413,500	5,518,994	+ 168,218	+ 105,494
Unterhalt und Erneuerung der Personenwagen	2,299,546	2,117,400	2,335,859	+ 36,313	+ 218,459
Unterhalt und Erneuerung der Lastwagen	1,942,132	1,895,400	1,879,247	— 62,885	— 16,153
	19,306,816	19,143,700	20,304,787	+ 997,971	+ 1,161,087

Im Jahre 1905 haben die Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung betragen Fr. 18,950,316

Im Jahre 1906 „ 19,306,816

Im Jahre 1907 „ 20,304,787

Für 1906 beträgt somit die Vermehrung gegenüber 1905 1,88 % und

für 1907 „ „ 1906 5,17 %.

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

	Rechnung 1906	Budget 1907	Rechnung 1907		Gegenüber 1906	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.		Fr.	Fr.
Verschiedene Ausgaben des Expeditions- und Zugdienstes . .	2,991,519	2,955,300	3,345,36	+	353,842	+ 390,061
Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen	12,169,266	12,115,800	14,051,891	+	1,882,625	+1,936,091
	<u>15,160,785</u>	<u>15,071,100</u>	<u>17,397,252</u>	+	<u>2,236,467</u>	<u>+2,326,152</u>

Im Jahre 1905 betrugen die Ausgaben für die nämlichen Konsummaterialien Fr. 13,767,901; die Erhöhung für 1906 gegenüber 1905 beträgt somit 10,12 % und diejenige für 1907 gegenüber 1906 14,75 %.

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

I. Allgemeine Verwaltung.

Die Ausgaben dieses Kapitels betragen Fr. 3,130,950. 80

Rubriken	Rechnung 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Rechnung 1907 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
A 1. Verwaltungsbehörden . . .	244,566	243,160	242,779	— 1,787	— 381
2. Sekretariate, Kanzleien, Archive und Registraturen .	452,936	487,495	466,489	+ 13,553	— 21,006
3. Ausgabenkontrolle, Hauptbuchhaltung, Hauptkasse und Rechnungsbureaux . . .	429,367	443,815	438,433	+ 9,066	— 5,382
4. Rechtsbureaux und Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen . . .	229,992	240,600	248,598	+ 18,606	+ 7,998
5. Tarifbureaux, kommerzielle Agenturen und Frachtreklamationsbureau	289,146	289,920	290,965	+ 1,819	+ 1,045
6. Einnahmenkontrolle . . .	657,544	704,500	669,488	+ 11,944	— 35,012
7. Statistisches Bureau . . .	65,123	69,300	64,566	— 557	— 4,734
8. Bureaux f. d. Telegraphendienst u. d. elektr. Anlagen	205,856	228,905	207,835	+ 1,979	— 21,070
9. Abwartpersonal	79,741	87,680	84,028	+ 4,287	— 3,652
B 1. Bureaukosten	252,085	258,800	266,265	+ 14,180	+ 7,465
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale	61,447	65,000	69,076	+ 7,629	+ 4,076
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	15,667	16,700	21,995	+ 6,328	+ 5,295
4. Verschiedenes	55,272	80,100	60,434	+ 5,162	— 19,666
	3,038,742	3,215,975	3,130,951	+ 92,209	— 85,024

Das Total der allgemeinen Verwaltung erzielt gegenüber 1906 eine Vermehrung von 3,03 % und gegenüber dem Budget eine Verminderung von 2,64 %.

Die Mehrausgaben in den Personalrubriken gegenüber dem Vorjahr enthalten das Mehrbetreffnis des Jahres 1907 für die gesetzlichen Gehaltserhöhungen; die daherigen Beträge sind rubrikenweise gezeigt in der Beilage zur Betriebsrechnung, Seiten 34 und 35 der Jahresrechnungen 1907.

A 1. Verwaltungsverfahren. Die Verminderungen sind Personalmutationen zuzuschreiben.

A 2. Sekretariate, Kanzleien, Archive und Registraturen. Minderausgaben gegenüber dem Budget infolge von Personalverminderung, Mutationen und weniger Überstunden.

A 3. Ausgabenkontrolle, Hauptbuchhaltung, Hauptkasse und Rechnungsbureaux. Die Ausgaben blieben infolge von Vakanzen und Ersatz durch jüngeres Personal unter den Budgetansätzen.

A 4. Rechtsbureaux und Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen. Die Mehrausgaben sind einer Personalvermehrung beim Rechtsbureau der Zentralverwaltung und bei der Verwaltung der Pensions- und Hilfskasse zuzuschreiben, beim ersteren infolge der steten Zunahme der Reklamationsfälle, bei der letzteren infolge der Zentralisierung der Hilfskassengeschäfte.

A 5. Tarifbureaux, kommerzielle Agenturen und Frachtreklamationsbureau. Die Überstunden und Reiseentschädigungen infolge der zahlreichen Tarifkommissionen verursachten eine Mehrausgabe von zirka Fr. 7000, die aber durch Vakanzen und Mutationen bedeutend reduziert wurde.

A 6. Einnahmenkontrolle. Die Minderausgaben gegenüber dem Budget betreffen Vakanzen, Ersatz durch jüngeres Personal und weniger Reiseentschädigungen und Überstunden.

A 7. Statistisches Bureau. Minderausgaben infolge von Mutationen.

A 8. Bureaux für den Telegraphendienst und die elektrischen Anlagen. Die Besetzung

von Vakanzen durch jüngeres Personal und sonstige Mutationen hatten ebenfalls Minderausgaben gegenüber dem Budget zur Folge.

A 9. **Abwartpersonal.** Minderausgaben zufolge von Mutationen, sowie für Aushilfe und Dienstkleider.

B 1. **Bureaukosten.** Die Rechnung erzeugt für Bureaubedürfnisse und Insertionen Minderausgaben, welche aber durch Mehrausgaben für Druck- und Lithographiekosten übertriffen werden.

B 2. **Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale.** Mehrausgabe für Heizung und Beleuchtung; vermehrte Lokale.

B 3. **Ergänzung und Unterhalt des Inventars.** Vermehrte Bedürfnisse für Ersatz und Unterhalt von Inventar, besonders Mehranschaffung von Instrumenten und Werkzeug für den Telegraphendienst.

B 4. **Verschiedenes.** Gegenüber 1906 mehr und gegenüber dem Budget weniger Abrechnungskosten infolge von Verschiebungen in der Rechnungsstellung für und durch andere Bahnen.

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

Im Jahre 1907 betragen die Ausgaben Fr. 16,137,560. 66

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, dargestellt. Die Abschreibungen für grössere untergegangene Anlagen werden dem Konto „Zu amortisierende Verwendungen“ belastet.

Rubriken	Rechnung 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Rechnung 1907 Fr.		Gegenüber 1906 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.	
A 1. Bureaux der Oberingenieure .	565,146	605,310	586,875	+	21,729	— 18,435	
2. Bahningenieure und deren Hilfs- personal	352,817	372,865	365,936	+	13,119	— 6,929	
3. Bahnmeister und deren Gehülfen	896,513	976,785	926,507	+	29,994	— 50,278	
4. Bahnwärter, Barrierenwärter u. deren Stellvertreter	3,020,599	3,185,350	3,160,228	+	139,629	— 25,122	
B 1. Unterbau und Kunstbauten . .	1,882,529	2,064,000	1,933,873	+	51,344	— 130,127	
2. Oberbau (einschl. Erneuerung)	5,831,948	5,833,000	6,197,699	+	365,751	+	364,699
3. Hochbau und mechanische Sta- tionseinrichtungen	1,175,339	1,171,400	1,417,840	+	242,501	+	246,440
4. Telegraph, Signale und Ver- schiedenenes	585,804	553,000	701,260	+	115,456	+	148,260
5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis	238,742	96,000	320,016	+	81,274	+	224,016
C 1. Bureaukosten	76,032	84,100	89,496	+	13,464	+	5,396
2. Beleuchtung, Heizung und Reini- gung der Dienstlokale	41,365	52,000	50,461	+	9,096	—	1,539
3. Beleuchtung der Bahn	48,831	53,500	63,733	+	14,902	+	10,233
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	243,069	233,100	297,814	+	54,745	+	64,714
5. Entschädigung für vorüberge- hende Benützung von Grund- stücken und für Kulturschaden	928	2,000	696	—	232	—	1,304
6. Verschiedenes	31,640	28,100	25,127	—	6,513	—	2,973
	14,991,302	15,310,510	16,137,561	+	1,146,259	+	827,051

Die Vermehrung der Totalausgaben des Bahndienstes gegenüber 1906 beträgt 7,65 % und gegenüber dem Budget 5,40 %.

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 1906	Budget 1907	Rechnung 1907	Gegenüber 1906	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Gesamtausgaben	14,991,302	15,310,510	16,137,561	+1,146,259	+827,051
ab: Oberbau- erneuerung	4,241,202	4,360,000	4,285,740	+ 44,538	— 74,260
Netto	10,750,100	10,950,510	11,851,821	+1,101,721	+901,311

Die Vermehrung auf den Nettokosten beträgt 10,25 % gegenüber 1906 und 8,23 % gegenüber dem Budget.

Die Mehrausgaben auf den Personalrubriken gegenüber dem Vorjahr enthalten auch hier hauptsächlich das Mehrbetréfnis des Jahres 1907 an den gesetzlichen Gehaltserhöhungen auf 1. April 1906; vide Detail in der Beilage zur Betriebsrechnung auf Seiten 34 und 35 der Jahresrechnungen.

A 1. Bureaux der O b e r i n g e n i e u r e. Die Minderausgaben gegenüber dem Budget rühren her von zeitweiser Nichtbesetzung von Stellen und von Mutationen.

A 2. B a h n i n g e n i e u r e und deren H ü l f s p e r s o n a l. Minderausgaben infolge von Vakanzen und Mutationen.

A 3. B a h n m e i s t e r und deren G e h ü l f e n. Die erheblichen Minderausgaben betreffen zum Teil ebenfalls zeitweise Nichtbesetzung von erledigten Stellen und Personalmutationen; die Rückerstattungen für Regiearbeiten zu lasten des Baukontos sind höher als hierfür budgetiert war.

A 4. B a h n w ä r t e r, B a r r i e r e n w ä r t e r und deren S t e l l v e r t r e t e r. Die Minderausgaben gegenüber dem Budget bestehen einerseits aus Mehrausgaben für vermehrte Stellvertretungen, anderseits aus grössern Minderausgaben wegen Aufhebung von Wärterposten zufolge neuer Streckeneinteilung und wegen Vakanzen.

B 1. U n t e r b a u u n d K u n s t b a u e n. Die Mehrausgaben gegenüber dem Vorjahr sind der Erhöhung der Arbeits-

löhne zuzuschreiben; im weitem hat der Kreis II grössere Sicherungsarbeiten bei Felspartien und Reparaturen an Stütz- und Futtermauern unternommen. Die Minderausgaben gegenüber dem Budget sind entstanden durch Nichtausführung, bzw. Verschiebung von budgetiert gewesenen Arbeiten, wie z. B. Abspitzen der Wände im Parallelstollen des Simplon, Renovation von Brücken, Uferversicherungen und Beschotterung etc.

B 2. Oberbau. Die erhöhten Tagelöhne bilden den Hauptgrund für die Mehrausgaben gegenüber dem Vorjahr und dem Budget; im weitem notieren wir provisorische Geleisebauten im Kreis I anlässlich der Herbstmanöver, vermehrter Unterhalt der Geleise auf der Strecke Dailens-Brig und Geleiseverstärkungen und vermehrter Umbau im Kreis III.

B 3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen. Mehrausgaben gegenüber dem Vorjahr und dem Budget zufolge von Umänderungen und vermehrtem Unterhalt in Verwaltungs- und Dienstgebäuden; Verbesserungen in Dienstlokalen und Wohnräumen; Mehraufwand für Unterhalt der hydraulischen Einrichtungen des Simplon und vermehrter Wasserkonsum; höhere Arbeitslöhne und teurere Materialpreise.

B 4. Telegraph, Signale und Verschiedenes. Die vermehrten Sicherungseinrichtungen erfordern grössere Ausgaben für den Unterhalt und die Verbesserung derselben; der Unterhalt und der Ersatz von Einfriedigungen und Barrieren haben ebenfalls Mehrausgaben verursacht.

B 5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis. Ungünstige Witterungsverhältnisse und Erhöhung der Tagelöhne.

C 1. Bureaukosten. Mehrausgaben für Drucksachen und Insertionen.

C 2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale. Minderausgaben gegenüber dem Budget infolge Abgabe von Ausschusschwellen zur Beheizung der Wärterbuden am Platze der Barvergütung im Kreis III; der Kreis I verzeichnet dagegen einige Mehrausgaben für Beheizung der Diensträume zu den Einrichtungen des Simplontunnels.

C 3. Beleuchtung der Bahn. Vermehrte Tunnelbeleuchtung und Beleuchtung bei Nachtarbeiten.

C 4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars. Grössere Reparaturen an Schotterwagen, allgemein vermehrter Unterhalt und Ersatz des Werkgeschirrs.

III. Expeditions- und Zugsdienst.

Die Ausgaben pro 1907 dieses Kapitels
betragen Fr. 31,703,410. 95

Sie verteilen sich auf die einzelnen Rubriken wie folgt:

Rubriken	Rechnung 1906	Budget 1907	Rechnung 1907	Gegenüber 1906	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A 1. Betriebsinspektionen, Kursinspektionen	774,273	821,830	818,657	+	44,384 — 3,173
2. Bahnhof- und Stationsvorstände und das ihnen unterstellte Personal	18,598,288	19,729,650	20,509,509	+	1,911,221 + 779,859
3. Zugsdienstpersonal	6,431,632	6,744,210	7,029,883	+	598,251 + 285,673
B 1. Bureaunkosten	1,050,913	1,077,390	1,120,023	+	69,110 + 42,633
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale und Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen	1,429,715	1,426,210	1,589,603	+	159,888 + 163,393
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	291,648	239,500	352,735	+	61,087 + 113,235
4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen und Telegraphenapparate	29,514	29,300	35,507	+	5,993 + 6,207
5. Camionnage und Plombage	119,865	110,400	131,270	+	11,405 + 20,870
6. Verschiedenes	69,865	72,500	116,224	+	46,359 + 43,724
	28,795,713	30,250,990	31,703,411	+	2,907,698 + 1,452,421

Die Vermehrung gegenüber 1906 beträgt 10,10 % und gegenüber dem Budget 4,80 %.

Die Verkehrsentwicklung verursacht namentlich ein Anwachsen der Ausgaben der Kapitel III, Expeditions- und Zugsdienst, und IV, Fahrdienst; die geleisteten Lokomotivkilometer, inkl. Rangierdienst, aber exklusive Motorwagen, weisen folgende Vermehrungen auf:

Rechnung 1906	Budget 1907	Rechnung 1907	Gegenüber 1906	Gegenüber dem Budget
Lok.-km.	Lok.-km.	Lok.-km.	Lok.-km.	Lok.-km.
34,772,709	36,000,000	38,362,064	+ 3,589,355	+ 2,362,064

Die Mehrleistungen betragen gegenüber dem Vorjahr 10,32 % und gegenüber dem Budget 6,56 %.

Die Mehrausgaben auf den Personalrubriken enthalten auch hier, nebst der Personalvermehrung und den erhöhten Minimal-löhnen, das Mehrbetroffnis für 3 Monate der gesetzlichen Gehaltserhöhungen vom 1. April 1906; die ziffermässigen Details figurieren in der Beilage zur Betriebsrechnung, Seiten 38 und 39 der Jahresrechnungen.

A 1. Betriebs- und Kursinspektionen. Gegenüber dem Budget kleine Minderausgabe wegen Mutationen.

A 2. Bahnhof- und Stationsvorstände und das ihnen unterstellte Personal. Auf dieser bedeutendsten Personalrubrik machen sich die mehrgenannten Faktoren für die Vermehrung der Ausgaben besonders geltend. Zu diesen Faktoren, wie Mehrbetroffnis der gesetzlichen Gehaltserhöhungen, Taglohnerhöhungen und Personalvermehrung infolge der Verkehrszunahme nennen wir ferner: Umbau und Vergrösserung von Bahnhöfen und Stationen, Neuklassifikation der letzteren, Verkürzung der Arbeitszeit und Abgabe von Sommerblusen.

A 3. Zugsdienstpersonal. Die Ursachen der Ausgabenvermehrung sind im allgemeinen die nämlichen wie bei Rubrik A 2; dazu kommen die Mehrausgaben für Nebenbezüge infolge der erhöhten kilometrischen Leistungen.

B 1. Bureaukosten. Die Mehrausgaben sind auch hier eine Folge des grossen Verkehrs, indem dieselben hauptsächlich durch vermehrte Kosten für Billette und dienstliche Erlasse entstanden sind.

B 2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale und Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen. Die anhaltende Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen, die Vermehrung der Dienstlokale und die verlängerte Dienstzeit infolge des starken Verkehrs haben notwendigerweise eine Ausgabenvermehrung auf dieser Rubrik zur Folge; ferner ist der Preisaufschlag für das Heizmaterial zu erwähnen.

B 3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars. Die erheblichen Mehrkosten sind durch grössere Aufwendungen für Ersatz und Unterhalt des Inventars verursacht, wie z. B. Instandstellung des Inventars anlässlich des Bezuges des neuen Bahnhofes Basel, Anschaffung von Verbandskisten, Umänderung und Ersatz von Laternen für das Zugspersonal, vermehrter Unterhalt der Wagendecken u. s. w.

B 4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen und für Telegraphenapparate. Kleine Mehrausgaben zufolge des vermehrten Konsums und der höhern Preise.

B 5. Camionnage und Plombage. Mehrvergütung für Camionnagedienst im Kreis IV.

B 6. Verschiedenes. Grössere ärztliche Untersuchungskosten, vermehrte Pferdemanöver in Bahnhöfen und Mehrabgabe von warmen Getränken an das Personal im Winter.

IV. Fahrdienst.

Die Ausgaben des Jahres 1907 belaufen
sich auf Fr. 36,679,788. 24

Nachstehend die Verteilung auf die Rubriken:

Rubriken	Rechnung 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Rechnung 1907 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
A 1. Zentralbureaux des Fahrdienstes	415,609	452,245	432,537	+	16,928 — 19,708
2. Maschinenpersonal und Wagen- visiteure	8,827,065	9,287,940	9,659,189	+	832,124 + 371,249
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials .	1,990,864	2,150,700	2,264,753	+	273,889 + 114,053
B 1. Brennmaterial	11,084,545	11,027,400	12,926,227	+	1,841,682 + 1,898,827
2. Schmiermaterial	433,744	458,900	404,448	—	29,296 — 54,452
3. Beleuchtungsmaterial . . .	159,830	164,000	182,699	+	22,869 + 18,699
4. Reinigungs- und Desinfektions- material, Wasser, Streusand und Verschiedenes	491,147	465,500	538,518	+	47,371 + 73,018
C 1 ^a . Unterhalt der Lokomotiven und Tender	4,154,978	4,351,000	4,854,269	+	699,291 + 503,269
Übertrag	27,557,782	28,357,685	31,262,640	+	3,704,858 + 2,904,955

Rubriken	Rechnung 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Rechnung 1907 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Übertrag	27,557,782	28,357,685	31,262,640	+ 3,704,858	+ 2,904,955
1 ^b . Erneuerung der Lokomotiven und Tender	1,195,798	1,062,500	664,725	— 531,073	— 397,775
2 ^a . Unterhalt der Personenwagen	1,781,981	1,695,000	1,969,645	+ 187,664	+ 274,645
2 ^b . Erneuerung der Personenwagen	517,565	422,400	366,215	— 151,350	— 56,185
3 ^a . Unterhalt der Lastwagen . .	1,458,919	1,448,000	1,789,989	+ 331,070	+ 341,989
3 ^b . Erneuerung der Lastwagen .	483,213	447,400	89,258	— 393,955	— 358,142
4 ^a . Unterhalt der Motorwagen .	2,313	5,000	3,053	+ 740	— 1,947
4 ^b . Erneuerung der Motorwagen	36,230	—	—	— 36,230	—
D 1. Bureaukosten	40,691	53,400	45,385	+ 4,694	— 8,015
2. Beleuchtung, Heizung und Rei- nigung der Dienstlokale . .	154,404	160,500	173,573	+ 19,169	+ 13,073
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	308,078	248,000	291,265	— 16,813	+ 43,265
4. Verschiedenes	15,186	16,850	24,040	+ 8,854	+ 7,190
	33,552,160	33,916,735	36,679,788	+ 3,127,628	+ 2,763,053

Gegenüber 1906 beträgt die Vermehrung 9,32 % und gegenüber dem Budget 8,15 %.

In diesem Kapitel sind die Abschreibungen für Ausrangierung von 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 Nettoaussgaben des Fahrdienstes, d. h. der Ausgaben für Personal, Materialkonsum, Unterhalt des Betriebsmaterials und Verschiedenes:

	Rechnung 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Rechnung 1907 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Totalausgaben .	33,552,160	33,916,735	36,679,788	+3,127,628	+2,763,053
Ab: Abschreibungen für ausrangiertes Rollmaterial . .	2,232,807	1,932,300	1,120,198	—1,112,609	— 812,102
Nettoaussgaben	31,319,353	31,984,435	35,559,590	+4,240,237	+3,575,155

Die Vermehrung der Nettoaussgaben gegenüber 1906 beträgt alsdann 13,54 % und diejenige gegenüber dem Budget 11,18 %.

Die nachgewiesenen Mehraussgaben für das Personal haben auch hier ihren Grund im Mehrbetreffnis für 3 Monate der gesetzlichen Gehaltserhöhungen auf 1. April 1906, in der Personalvermehrung, Verkürzung der Arbeitszeit und in der Erhöhung der Minimallöhne; für weitere Details vide Beilage zur Betriebsrechnung, Seiten 40 und 41 der Jahresrechnungen.

A 1. Zentralbureaux des Fahrdienstes. Die Minderausgaben gegenüber dem Budget rühren her von vorübergehenden Vakanzen und von Mutationen.

A 2. Maschinenpersonal und Wagenvisiteure. Zu den oben erwähnten Ursachen der Mehraussgaben sind noch die vermehrten Nebenbezüge zu nennen.

A 3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials. Gesetzliche Gehaltserhöhungen, erhöhter Minimallohn und Personalvermehrung.

B 1. Brennmaterial. Die bedeutenden Mehraussgaben sind eine Folge der Verkehrszunahme; wie bereits im Kapitel III hiervoor erwähnt, betrugen die Mehrleistungen in

Lokomotivkilometern, inkl. Rangierdienst, 10,32 % gegenüber dem Vorjahr und 6,56 % gegenüber dem Budget. Als weitere Ursachen sind zu nennen die Verwendungen von Lokomotiven schwererer Bauart und die Erhöhung der Kohlenpreise.

B 2. Schmiermaterial. Der neue Vertrag mit Preisfestsetzung per Lokomotivkilometer hat eine Ausgabenverminderung zur Folge gehabt, welche grösser ist als die durch die vermehrten Leistungen bedingten Mehrausgaben.

B 3. Beleuchtungsmaterial. Vermehrte Leistungen und Verbesserung der Zugsbeleuchtung.

B 4. Reinigungsmaterial, Wasser, Sand etc. Die vermehrten Leistungen bedingen auch auf dieser Rubrik, namentlich für Wasser, einen erhöhten Konsum.

C 1 a bis 4 a. Unterhalt des Rollmaterials. Die Ausgaben für den Unterhalt des Rollmaterials, ausschliesslich der Erneuerung, betragen:

Rechnung 1906	Budget 1907	Rechnung 1907	Gegenüber 1906	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
7,398,191	7,499,000	8,616,956	+ 1,218,765	+ 1,117,956

Die Vermehrung gegenüber dem Vorjahr beträgt 16,47 % und gegenüber dem Budget 14,91 %. Die bedeutende Zunahme dieser Unterhaltungskosten ist den vermehrten Fahrleistungen, der Erhöhung der Löhne, den bezahlten Ferien und der Reduzierung der Arbeitszeit der Werkstattearbeiter, sowie der Verteuerung der Materialien zuzuschreiben.

C 1 b bis 4 b. Erneuerung des Rollmaterials (vergleiche Ausrangierung zu lasten des Erneuerungsfonds, Seite 595). Sowohl in Vergleichung mit dem Vorjahr als mit dem Budget sind die pro 1907 vorgenommenen Abschreibungen geringer gewesen. Bei der Aufstellung des Budgets war die Ausrangierung von 16 Lokomotiven, 4 Kesseln, 50 Personenwagen und 97 Lastwagen vorgesehen; es sind aber effektiv nur 11 Lokomotiven, 1 Kessel, 37 Personenwagen und 23 Lastwagen ausrangiert und abgeschrieben worden.

D 1. Bureaukosten. Gegenüber dem Budget sind einige Minderausgaben zu konstatieren.

D 2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale. Mehrausgaben infolge Vermehrung und Verbesserung der Unterkunftslokale und Verlängerung des Nachtdienstes.

D 3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars. Der Unterhalt der immer noch vermehrten Akkumulatornbatterien und anderer Inventargegenstände erforderte höhere Ausgaben, als hierfür im Budget vorgesehen war.

V. Verschiedene Ausgaben.

Dieselben betrugen im Jahre 1907 . . Fr. 9,682,777.53

Sie verteilen sich wie folgt auf die Rubriken:

Rubriken	Rechnung 1906	Budget 1907	Rechnung 1907	Gegenüber 1906	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A 1. Pachtzinse für Gemeinschafts- bahnhöfe und -strecken . . .	567,656	572,600	613,630	+ 45,974	+ 41,030
2. Rollmaterialmieten	2,919,084	2,640,000	3,530,547	+ 611,463	+ 890,547
3. Verschiedene Mieten	36,780	39,000	35,455	— 1,325	— 3,545
C 1. Gerichts- und Prozeßkosten .	26,207	30,500	39,369	+ 13,162	+ 8,869
2. Feuerversicherung	156,332	166,000	164,866	+ 8,534	— 1,134
3. Unfallversicherungen und Ent- schädigungen	927,054	860,000	1,056,419	+ 129,365	+ 196,419
4. Transportversicherungen und Entschädigungen	170,623	140,000	243,064	+ 72,441	+ 103,064
5. Kosten der Transporte infolge von Bahnunterbrechungen . .	—	1,200	5	+ 5	— 1,195
6. Steuern und Abgaben	78,579	61,000	86,583	+ 8,004	+ 25,583
7. Beiträge an die Hilfskassen, Pensionen, Unterstützungen und Gratifikationen	2,613,174	3,239,700	3,701,324	+ 1,088,150	+ 461,624
8. Verschiedenes	355,968	225,000	211,516	— 144,452	— 13,484
	7,851,457	7,975,000	9,682,778	+ 1,831,321	+ 1,707,778

Die beträchtliche Zunahme der Ausgaben auf diesem Kapitel, nämlich 23,31 % gegenüber 1906 und 21,41 % gegenüber dem Budget, betrifft hauptsächlich die Rubriken Wagenmiete, Unfall- und Transportentschädigungen und Beiträge in die Pensions- und Hilfskasse. Nachstehend die einzelnen Begründungen.

A 1. Pachtzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und -Bahnstrecken. Die Mehrausgaben gegenüber dem Vorjahr und dem Budget betreffen den Bahnhof Domodossola und die Basler Verbindungsbahn; der erstere wurde im Jahre 1907 während 12 Monaten gegenüber 7 Monaten im Jahre 1906 mitbenützt, für die letztere ist der auf Pachtzinse zu verrechnende Anteil der Badischen Bahn am Reinertrag aus dem gemeinsamen Betrieb zufolge der Verkehrszunahme grösser geworden.

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

Rollmaterialmieten	Rechnung 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Rechnung 1907 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Ausgaben	2,919,084	2,640,000	3,530,547	+ 611,463	+ 890,547
Einnahmen	1,283,991	1,040,000	1,304,847	+ 20,856	+ 264,847
Nettoausgaben	1,635,093	1,600,000	2,225,700	+ 590,607	+ 625,700

Die Zunahme der Nettoausgaben gegenüber dem Vorjahr beträgt 36,12 % und gegenüber dem Budget 39,11 %. Die Vermehrung der Ausgaben ist nicht nur effektiv, sondern auch verhältnismässig viel stärker als diejenige der Einnahmen; der Grund ist in vermehrtem Parcours fremder Wagen und längerem Aufenthalt infolge besserer Ausnützung zu suchen.

A 3. Verschiedene Mieten. Kleine Ausgabenverminderung gegenüber dem Vorjahr und dem Budget.

C 1. Gerichts- und Prozesskosten. Mehrausgaben infolge Erledigung verschiedener Prozesse.

C 2. Feuerversicherungen. Die Mehrausgabe gegenüber 1906 entspricht der Zunahme der Versicherungswerte; der Budgetbetrag für 1907 wurde dagegen nicht erreicht.

C 3. Unfallentschädigungen. Der Kreis I erzielt eine Minderausgabe, weil zwei pro 1907 vorgesehene

Entschädigungen aus dem Unfall von Palézieux noch nicht erledigt werden konnten; dagegen haben die Kreise II und III infolge Liquidation verschiedener Haftpflichtfälle erhebliche Mehrausgaben aufzuweisen.

C 4. Transportentschädigungen. Die Zunahme des Verkehrs bringt auch auf dieser Rubrik vermehrte Ausgaben.

C 6. Steuern und Abgaben. Die Mehrausgaben rühren her von der Erhöhung der Grundsteuerschätzungen, von der Vermehrung der entbehrlichen Liegenschaften und von der nachträglichen Bezahlung streitig gewesener Steuern.

C 7. Beiträge an die Hülfskassen, Pensionen, Unterstützungen und Gratifikationen. Die bedeutenden Mehrausgaben haben ihren Grund in den erhöhten Verwaltungsbeiträgen an die Pensions- und Hülfskasse der S. B. B. zufolge Inkrafttretens der neuen Statuten ab 1. Januar 1907, sowie in der Personalvermehrung und der Festanstellung von Arbeitern; im Budget waren diese Mehrausgaben nicht genügend vorgesehen, weil bei Erstellung desselben erst der Statutenentwurf vorlag, welcher im Laufe der Behandlung viele Veränderungen zu gunsten des Personals erfahren hat, welche Mehrausgaben bedingen, wie z. B. die Erhöhung des versicherten Gehaltsmaximums.

C 8. Verschiedenes. Die Rechnung pro 1906 enthielt u. a. auch die Ausgaben für die Simploneröffnungsfeier und für die Beteiligung an der Ausstellung in Mailand; daher Minderausgaben in der Rechnung pro 1907.

VI. Nicht rubrizierte Ausgaben und Einnahmen.

Dieses Kapitel schliesst mit einem Überschuss der Einnahmen im Nettobetrag von Fr. 884,099. 64

Es ist zusammengesetzt wie folgt:

	Rechnung 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Rechnung 1907 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
<i>Ausgaben.</i>					
1. Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung	1,238,370	1,205,000	1,416,724	+ 178,354	+ 211,724
<i>Einnahmen.</i>					
2. Vergütung des Baukontos für Verwaltungs- und Bauleitungskosten	178,521	248,000	243,329	+ 64,808	— 4,671
3. Betriebskostenanteile für Gemeinschaftsbahnhöfe und Bahnstrecken (Mehreinnahmen)	978,100	888,970	1,035,826	+ 57,726	+ 146,856
4. Entschädigungen für den Betrieb anderer Bahnen	838,711	1,122,700	994,866	+ 156,155	— 127,834
5. Fahrdienstleistungen der S. B. B. auf andern Bahnen und umgekehrt (Mehreinnahmen)	64,506	(Mehrausgaben) + 25,000	26,803	— 37,703	+ 51,803
<i>Überschuss der Einnahmen</i>	821,468	1,029,670	884,100	+ 62,632	— 145,570

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 mehr oder weniger nach dem Fortschritt der Bauarbeiten.

Die Ausgaben dieses Kontos werden nicht direkt mit dem Kapitel II „Unterhalt und Aufsicht der Bahn“ vereinigt, sondern separat zur Betriebsrechnung geschlagen, 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 besorgten technischen Arbeiten.

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 Bahnhöfen und Bahnstrecken der S. B. B., sowie die Ausgaben für analoge Anteile der S. B. B. für Mitbenützung der Gemeinschaftsobjekte anderer Verwaltungen. Die Einnahmen übertreffen die Ausgaben; für das Detail nach den einzelnen Bahnhöfen verweisen wir auf Seiten 44—46 der Jahresrechnungen.

Die Steigerung der Einnahmen und der Ausgaben gegenüber dem Vorjahr und dem Budget ist dem Anwachsen der Betriebskosten der grösseren Gemeinschaftsbahnhöfe zuzuschreiben, wodurch die Anteile der mitbenützenden Verwaltungen, wie auch diejenigen der S. B. B., erhöht wurden; die daherigen Mehreinnahmen sind grösser als die Mehrausgaben.

4. **Entschädigungen für den Betrieb anderer Bahnen.** Hier werden die Rückvergütungen der Eigentümer der durch die Bundesbahnen betriebenen Nebenbahnen verrechnet, welche dieselben auf Grund der abgeschlossenen Betriebsverträge zu leisten haben. Das Detail nach den einzelnen Bahnen ist auf Seiten 47 und 48 der Jahresrechnungen ersichtlich.

Die Mehreinnahme gegenüber 1906 besteht aus der erhöhten Vergütung für die Strecke Iselle-Domodossola, welche pro 1907 während des ganzen Jahres betrieben wurde, und aus der höhern Entschädigung für den Betrieb der französischen Strecken Vallorbe-Pontarlier-Verrières, für welche uns ausser der kilometrischen Forfaitentschädigung ein Drittel der Transporteinnahmen zukommt. Andererseits fällt die Vergütung der Wald-Rüti-Bahn weg, weil der Zugs- und Fahrdienst seit 1. Oktober 1906 durch die Tösstalbahn besorgt wird. Durch letzteren Umstand wird auch die Mindereinnahme gegenüber dem Budget begründet, sowie dadurch, dass die kilometrischen Leistungen auf der Strecke Iselle-Domodossola im Budget 1907 zu hoch angenommen wurden.

5. Fahrdienstleistungen auf andern Linien und umgekehrt. Das Detail befindet sich auf Seite 48 der Jahresrechnungen. Der Minderbetrag der Nettoeinnahmen gegenüber dem Vorjahr rührt her von den Mehrausgaben an die Firma Brown, Boveri & Cie. für Besorgung der elektrischen Führung der Züge auf der Strecke Brig-Iselle während des ganzen Jahres 1907; der Mehrbetrag gegenüber dem Budget entspricht den vermehrten Leistungen der S. B. B. auf der Strecke Immensee-Arth-Goldau.

Rechnungsabschluss.

Der Einnahmenüberschuss der Betriebsrechnung beträgt Fr. 46,484,602. 69

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

	Rechnung 1905	Budget 1907	Rechnung 1907	Gegenüber 1906	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Total der Betriebseinnahmen	132,837,573	132,559,585	142,934,991	+ 10,097,418	+ 10,375,406
Total der Betriebsausgaben	87,407,906	89,639,540	96,450,388	+ 9,042,482	+ 6,810,848
Einnahmenüberschuss	45,429,667	42,920,045	46,484,603	+ 1,054,936	+ 3,564,558

Dem grössern Betriebsüberschuss der Rechnung 1907 gegenüber 1906 von zirka Fr. 1,055,000 stehen in der Gewinn- und Verlustrechnung gegenüber die verminderten Einnahmen an Bauzinsen (Simplon 1906 für 5 Monate), sowie die vermehrten Ausgaben für die Anleihezinse, die Mehreinlagen in

den Erneuerungsfonds zufolge der grössern Betriebsleistungen und die Verrechnung der ersten Quote zur Verzinsung und Deckung des Hülfskassedefizites, welche Faktoren den Mehrertrag der Betriebsrechnung beträchtlich überschreiten.

Rechnung über den Erneuerungsfonds.

Der Saldo dieser Rechnung betrug auf Fr.
31. Dezember 1906 58,775,984. 06

Die Einlagen für das Jahr 1907 betragen:

	Fr.	Fr.
a. für Oberbau	3,506,534. 10	
b. für Rollmaterial . . .	3,825,108. 95	
c. für Mobiliar und Gerätschaften . .	360,508. 25	
		7,692,151. 30

Die Entnahmen für das Jahr 1907 betragen:

a. für Oberbau	4,619,315. 25	
b. für Rollmaterial . . .	1,120,198. 17	
c. für Mobiliar und Gerätschaften . .	329,959. 48	
		6,069,472. 90

Überschuss der Einlagen

 1,622,678. 40

Bestand auf Ende 1907

 60,398,662. 46

Dieser Betrag ist bis zur Höhe von Fr. 58,744,305 durch die Wertschriften des besondern Portefeuilles des Erneuerungsfonds gedeckt (vide Jahresrechnungen 1907, Seite 202).

Die Entnahmen für die Oberbauerneuerung sind um zirka Fr. 1,112,000 grösser als die Einlagen; die Mehrentnahmen werden so lange andauern, als die Erneuerung des Oberbaues mit dem schweren Material der S. B. B. gemäss dem bisherigen Programm durchgeführt wird.

Der Überschuss der gesamten Einlagen über die Entnahmen beträgt Fr. 1,622,678 gegenüber Fr. 162,413 im Vorjahr; der Mehrbetrag von zirka Fr. 1,460,000 ist den vermehrten Einlagen zufolge der grössern Betriebsleistungen, sowie den geringern Entnahmen für die Erneuerung des Rollmaterials zuzuschreiben.

Rechnung über den Deckungsfonds von Pensionen der ehemaligen J. S.

Der Saldo dieses Spezialfonds betrug auf	
31. Dezember 1906	Fr. 673,399. 40
hierzu: Zins à $3\frac{1}{2}\%$ für das Jahr 1907 . . .	„ 21,881. 05
	Fr. 695,280. 45
Bezahlte Pensionen im Jahre 1907	„ 90,105. 55
	Bestand auf Ende 1907 Fr. 605,174. 90

Rechnung der Nebengeschäfte.

Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee.

Der Reinertrag des Jahres 1907 beträgt Fr. 179,303. 14

	Rechnung 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Rechnung 1907 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Einnahmen . . .	735,089	653,000	797,652	+62,563	+144,652
Ausgaben . . .	569,775	626,570	618,349	+48,574	— 8,221
Reinertrag . . .	<u>165,314</u>	<u>26,430</u>	179,303	+13,989	+152,873

Die Mehrausgaben gegenüber 1906 betreffen die Rubriken Personal, Unterhalt der Schiffe etc. und die Abschreibungen; die Einnahmen sind jedoch stärker gestiegen als die Ausgaben, weshalb der Reinertrag höher ist. Der erhebliche Mehrertrag gegenüber dem Budget ist der zu niedrigen Budgetierung der Einnahmen zuzuschreiben.

Gewinn- und Verlustrechnung.**Einnahmen.**

1. *Aktivsaldo vom Vorjahr.* Derselbe beträgt Fr. 4,828,523. 79

Gemäss Beschluss unseres Verwaltungsrates, welcher die Genehmigung der Bundesversammlung erhielt, wurden diesem Saldo entnommen:

Zur Tilgung des Saldos der zu amortisierenden Verwendungen für Baukosten der Bahnhof- und Stationsumbauten Fr. 1,366,852. 07

Zur Deckung des Verlustes auf den 1907 den Hilfskassen entnommenen und veräusserten Obligationen 3 % *différé* von 1903 „ 296,197. 50

Zur Ausrichtung von Teuerungszulagen an das Personal für das Jahr 1906 „ 2,246,652. 50

„ -3,909,702. 07

Verbleibt Fr. 918,821. 72

2. *Überschuss der Betriebseinnahmen.*

Er beträgt für das Jahr 1907 Fr. 46,484,602. 69

Rechnung 1906	Budget 1907	Rechnung 1907	Gegenüber 1906	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
45,429,667	42,920,045	46,484,603	+1,054,936	+3,564,558

Die Vermehrung gegenüber 1906 beträgt 2,32 %; in Vergleichung mit dem Budget erreicht sie 8,31 %.

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

Der Betriebskoeffizient hat betragen:

Für 1902 (S. B. B. und J. S.)	61,11
„ 1903	65,53
„ 1904	67,68
„ 1905	66,42
„ 1906	65,80
„ 1907 beträgt er	67,48
(mit Inbegriff der Teuerungszulagen:	
„ 1906	67,49
„ 1907	69,22)

In der Berechnung für die Jahre 1906 und 1907 sind die an das Personal bezahlten Teuerungszulagen nicht einbezogen.

Die Vermehrung gegenüber 1906 beträgt 1,68 ‰. Die Betriebsausgaben sind somit verhältnismässig in höherem Masse gestiegen als die Betriebseinnahmen; die Ursachen dazu ergeben sich aus der Begründung der Differenzen im Berichte zur Betriebsrechnung.

3. *Ertrag verfügbarer Kapitalien.* Diese haben pro 1907 abgeworfen Fr. 4,073,761. 34

Rechnung 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Rechnung 1907 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
4,150,614	2,860,000	4,073,761	— 76,853	+1,213,761

Es ergibt sich eine Verminderung von 1,85 ‰ gegenüber 1906 und eine Vermehrung von 42,44 ‰ gegenüber dem Budget.

Verzinsung der Titel des Wertschriftenportefeuilles, inbegriffen das Portefeuille des Erneuerungsfonds	Ertrag 1906 Fr.	Ertrag 1907 Fr.	Differenz 1907 Fr.
Gewinne auf Titelverkäufen und Mehrwert von Titeln . .	3,218,714. 80	2,715,916. 55	— 502,798. 25
Kursgewinne, verschiedene Diskonti und verjährte Coupons .	146,843. 25	50,251. 29	— 96,591. 96
Aktivzinse aus Kontokorrenten	121,445. 59	26,292. 28	— 95,153. 31
Ertrag des Wechselportefeuilles	564,428. 08	1,010,461. 26	+ 446,033. 18
Verschiedene Zinse	81,195. 54	260,553. 32	+ 179,357. 78
	17,987. 38	10,286. 64	— 7,700. 74
Total	4,150,614. 64	4,073,761. 34	— 76,853. 30

4. *Zins für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien.* Diese Zinsen erreichten pro 1907 Fr. 578,796. 81

Rechnung 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Rechnung 1907 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
1,388,058	700,000	578,797	— 809,261	— 121,203

Gegenüber 1906 beträgt die Verminderung 58,30 ‰ und gegenüber dem Budget 17,31 ‰. Die Rechnung 1906 enthielt noch die Bauzinse für den Simplon für 5 Monate.

5. *Ertrag von Nebengeschäften.* Der Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee ergab im Jahre 1907 einen Ertrag von Fr. 179,303. 14

Wir verweisen hier auf das zu dieser Spezialrechnung auf Seite 591 dieses Berichtes Gesagte.

6. *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. 6,069,472. 90

Nachstehend geben wir die Zusammensetzung dieses Betrages :

	Rechnung 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Rechnung 1907 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Erneuerung des Oberbaues.					
Kreis I	1,057,956	1,118,000	1,161,552	+ 103,596	+ 43,552
„ II	985,335	1,075,000	988,468	+ 3,133	— 86,532
„ III	1,441,949	1,422,000	1,484,610	+ 42,661	+ 62,610
„ IV	1,050,927	745,000	984,685	— 66,242	+ 239,685
	4,536,167	4,360,000	4,619,315	+ 83,148	+ 259,315
Erneuerung des Rollmaterials.					
Lokomotiven	1,134,131	1,002,500	654,334	— 479,797	— 348,166
Kessel	61,667	60,000	10,391	— 51,276	— 49,609
Personenwagen	517,566	422,400	366,215	— 151,351	— 56,185
Gepäck- und Güterwagen	483,213	447,400	89,258	— 393,955	— 358,142
Motorwagen	36,230	—	—	— 36,230	—
	2,232,807	1,932,300	1,120,198	— 1,112,609	— 812,102
Ersatz des Mobiliars.					
Zentralverwaltung und Kreise I—IV	153,322	150,000	329,960	+ 176,638	+ 179,960
Gesamttotal der Entnahmen	6,922,296	6,442,300	6,069,473	— 852,823	— 372,827

b. Entnahmen aus dem Deckungsfonds für übernommene Pensionen der J. S.

Sie betragen 1907 Fr. 90,105. 55

Rechnung 1906	Budget 1907	Rechnung 1907	Gegenüber 1906	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
97,033	100,000	90,105	— 6,928	— 9,895

7. *Betriebssubventionen* Fr. 99,000

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

Periode vom 1. Juni 1906 bis 31. Mai 1907 . Fr. 66,000

Periode vom 1. Juni 1907 bis 30. November 1907 „ 33,000

Fr. 99,000

Das Budget pro 1906 sah eine Einnahme von Fr. 66,000 vor; es konnte aber pro 1906 nichts vereinnahmt werden, da die Betriebseröffnung des Simplontunnels erst auf 1. Juni 1906 stattfand und die Bezahlung der jährlichen Subvention erst im Jahre 1907, für die Zeit vom 1. Juni 1906 bis 31. Mai 1907, geleistet wurde. Die folgende Zahlung umfasste den Zeitraum eines Semesters.

8. *Einnahmen aus verschiedenen Quellen.* Sie erreichten 1907 Fr. 40,885. 95

Rechnung 1906	Budget 1907	Rechnung 1907	Gegenüber 1906	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
59,039	20,000	40,885	— 18,153	+ 20,886

Diese Einnahmen setzen sich wie folgt zusammen:

Superdividende für 1906 der Gotthardbahn, d. h. Anteil der Bundesbahnen als Rechtsnachfolgerin der ehemaligen Schweiz. Centralbahn und der Nordostbahn Fr. 15,079. 60

Thunerseebahn. Nachträgliche Entschädigung für die Mitbenützung der Station Scherzigen vom 1. Januar 1902 bis 31. Dezember 1906 „ 24,505. 50

Mehrerlös aus verkauften, entbehrlichen Liegenschaften „ 1,300. 85

Fr. 40,885. 95

Ausgaben.

1. Entschädigung an die Eigentümer von gepachteten

Linien Fr. 30,000

Es ist dies der Pachtzins der Linie Vevey-Chexbres im budgetierten Betrag.

2. Kontokorrentzinse, Provisionen etc.

Sie betrugen 1907 Fr. 344,721. —

Rechnung 1906	Budget 1907	Rechnung 1907	Gegenüber 1906	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
609,167	607,000	344,721	— 264,446	— 262,279

Es ergibt sich somit eine Verminderung der Passivzinse gegenüber 1906 von 43,41 % und gegenüber dem Budget 43,20 %.

Die Ausgaben des Jahres 1907 umfassen :

Kontokorrentzinse	Fr. 5,619. 83
Verzinsung der Kassenscheine	„ 30,277. 85
Verschiedene Zinse	„ 43,846. 40
Provisionen für Couponseinzahlungen und Titelminderungen	„ 69,822. 76
Agios, Kursverluste, Minderwert von Titeln und Verschiedenes	„ 195,154. 22
Total	<u>Fr. 344,721. 06</u>

3. Verzinsung der konsolidierten Anleihen.

1907 betrug sie Fr. 40,675,531. —

Rechnung 1906	Budget 1907	Rechnung 1907	Gegenüber 1906	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
39,505,387	38,926,000	40,675,531	+1,170,144	+1,749,531

Die nachstehende Tabelle, welche die Verzinsung für jedes einzelne Anleihen besonders angibt, erklärt auch die Vermehrung um 2,96 % gegenüber 1906 und die Vermehrung um 4,49 % gegenüber dem Budget.

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Rechnung 1907 Fr.	Bemerkungen
3 % Eisenbahnrente von 1890	2,079,990	2,079,990	2,079,990	
3 1/2 % Bundesbahnanleihen 1899/1902	15,750,000	15,750,000	17,500,000	Zunahme gegenüber der Rechnung pro 1906 und Budget Fr. 1,750,000 infolge der Neuausgabe von 50,000,000 Obligationen 3 1/2 % der S. B. B. von 1899/1902, Serie K mit Zinsgenuss ab 31. Dezember 1906, für Baubedürfnisse.
Bundesbahnrente 4 % von 1900	3,000,000	3,000,000	3,000,000	
3 % différé Bundesbahnanleihen von 1903	5,250,000	5,250,000	5,250,000	
4 % Centralbahn 1876 . .	924,422	908,018	908,018	Verminderung von Fr. 16,404 im Jahre 1907 gegen 1906 infolge Rückzahlung ausgeloster Titel.
4 % Centralbahn 1880 . .	732,067	727,533	727,534	
3 1/2 % „ 1894 (1. Juni)	1,050,000	1,050,000	1,050,000	Verminderung von Fr. 4533 im Jahre 1907 gegen 1906. Gleiche Bemerkung.
3 1/2 % „ 1894 (26. Okt.)	1,050,000	1,050,000	1,050,000	
4 % Nordostbahn 1880 .	120,000	120,000	120,000	
3 1/2 % „ 1894 .	350,000	350,000	350,000	
3 1/2 % „ 1895 .	245,000	245,000	245,000	
3 1/2 % „ 1896 .	1,225,000	1,225,000	1,225,000	
3 1/2 % „ 1897 .	367,937	367,937	367,937	
Übertrag	32,144,416	32,123,478	33,873,479	

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Rechnung 1907 Fr.	Bemerkungen
Übertrag	32,144,416	32,123,478	33,873,479	
Nordostbahn, Subventionsanleihen rechtsufrige Zürich-seebahn	32,813	26,775	26,775	Verminderung von Fr. 6038 im Jahre 1907 gegen 1906 infolge Rückzahlung fälliger Obligationen.
Nordostbahn, Subventionsanleihen Bülach-Schaffhausen	3,910	310	310	Verminderung von Fr. 3600 im Jahre 1907 gegen 1906 infolge Rückzahlung des Saldos auf 1. Februar 1907.
4 % Vereinigte Schweizerbahnen, I. Hypothek . . .	846,724	798,724	798,724	Verminderung von Fr. 48,000 im Jahre 1907 gegen 1906 infolge Rückzahlung ausgeloster Titel.
4 % Vereinigte Schweizerbahnen, II. Hypothek . . .	424,468	400,468	400,468	Verminderung von Fr. 24,000 im Jahre 1907 gegen 1906. Gleiche Bemerkung.
3 u. 5 % Vereinigte Schweizerbahnen 1857	6,607	1,230	1,230	Saldo am 1. Juli 1907 rückbezahlt.
3 u. 5 % Vereinigte Schweizerbahnen 1859	8,370	4,035	4,035	Verminderung von Fr. 4335 im Jahre 1907 gegen 1906 infolge Rückzahlung ausgeloster Titel.
2 ⁸ / ₁₁ % Franco-Suisse 1868 .	438,561	434,666	434,666	Verminderung von Fr. 3895 im Jahre 1907 gegen 1906. Gleiche Bemerkung.
3 % Jougne-Eclépens . . .	218,574	217,338	217,338	Verminderung von Fr. 1236 im Jahre 1907 gegen 1906. Gleiche Bemerkung.
Übertrag	34,124,443	34,007,024	35,757,025	

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Rechnung 1907 Fr.	Bemerkungen
Übertrag	34,124,443	34,007,024	35,757,025	
3½ % Jura-Bern-Luzern 1889	477,610	74,620	74,620	Saldo am 31. März 1907 rückbezahlt.
3½ % Brünig 1889 . . .	67,297	7,849	7,849	Saldo am 31. März 1907 rückbezahlt.
3½ % Jura-Simplon 1894 .	4,836,037	4,836,037	4,836,037	
	39,505,387	*) 38,925,530	40,675,531	

*) Im Budget 1907 aufgerundet auf Fr. 38,926,000.

Vergleichung unserer Zinslasten.

	Rechnung 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Rechnung 1907 Fr.
Kontokorrentzinse, Provisionen etc.	609,167	607,000	344,721
Verzinsung der konsolidierten Anleihen	39,505,387	38,926,000	40,675,531
	Brutto-Zinslast	39,533,000	41,020,252
Ertrag verfügbarer Kapitalien und Bauzinse	5,538,673	3,560,000	4,652,558
	Netto-Zinslast	35,973,000	36,367,694

Gegenüber 1906 hat die Zinslast um Fr. 1,791,813 zugenommen; es ist dies die Folge der Bauausgaben für Neu- und Vollendungsbauten, sowie der Rollmaterialanschaffungen.

Gegenüber dem Budget ergibt sich eine Vermehrung von Fr. 394,694, welche durch folgende Tatsachen ihre Erklärung findet:

Unsere Berechnung auf ein durchschnittliches flüssiges Kapital von 14 Millionen zur Bestreitung der Bauausgaben war zu optimistisch und anderseits mussten auf dem Portefeuille unvorhergesehene Abschreibungen für Kursverluste auf Wertschriften gemacht werden. Sodann ergaben die Zinsen auf Bauausgaben, welche mit Fr. 700,000 budgetiert waren, nur Fr. 578,800. Dagegen war der Zinsertrag der verfügbaren Kapitalien höher.

4. *Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen.* Diese betragen pro 1907 Fr. 5,953,057. 14

Rechnung 1906	Budget 1907	Rechnung 1907	Gegenüber 1906	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
5,890,441	6,019,000	5,953,057	+ 62,616	— 65,943

Diese Abschreibungen umfassen die gesetzliche Amortisation, die Amortisation der Anleihenkosten, die Abschreibung auf untergegangenen Objekten und verschiedener Ausgaben.

<i>a. Gesetzliche Amortisation:</i> Sie besteht aus:				
der fünften Amortisationsquote des Anlagekapitals auf 31. Dezember 1902 mit 0,558,422 % von Fr. 889,615,022 . . .			Fr. 4,967,806. —	
der vierten Amortisationsquote der im Jahr 1903 gemachten Ausgaben mit 0,564,159 % von Fr. 12,905,691			"	72,808. 60
der dritten Amortisationsquote der im Jahr 1904 gemachten Ausgaben mit 0,545,081 % von Fr. 23,717,654			"	129,280. 40
der zweiten Amortisationsquote der im Jahr 1905 gemachten Ausgaben mit 0,526,649 % von Fr. 22,544,071			"	118,728. 15
der ersten Amortisationsquote der im Jahr 1906 gemachten Ausgaben mit 0,508,840 % von Fr. 22,959,266			"	116,825. 95
				<u>Fr. 5,405,449. 10</u>

Der Betrag der in 60 Jahren zu amortisierenden Ausgaben pro 1906 ist wie folgt berechnet worden:

Bauausgaben des Jahres 1906	Fr. 30,504,515. —
Weniger Ausgaben für Betriebsmaterial (Rollmaterial und Gerätschaften)	„ 10,778,926. —
	Fr. 19,725,589. —
Plus 30 % der Ausgaben für Betriebsmaterial	„ 3,233,677. —
	Fr. 22,959,266. —

b. Abschreibungen für untergegangene Objekte.

Alte Eisenbrücke über die Töss bei Töss	Fr. 22,653. 10
Dem Baukonto zu viel belasteter Beitrag an die neue Zollbrücke in Zürich	„ 2,000. —
Ehemaliger Bahnhof Brig	„ 114,005. 90
Alte Drehscheibe in St. Margrethen	„ 17,279. 20
Veraltete Ausrüstungsgegenstände für Roll- material N. O. B.	„ 53,825. 34
	Fr. 209,763. 54

c. Amortisation der Anleihenskosten.

Vierte Annuität für Amortisation der Kurs- differenzen und Emissionskosten des An- leihens S. B. B. 3 % différé	Fr. 116,495. —
Zweite Annuität für Amortisation des Defizits des Eisenbahnfonds, Fr. 9,754,320: 60	„ 162,500. —
Erste Annuität für Amortisation der Kurs- differenzen und Anleihenskosten pro 1905/07	„ 58,849. 50
	Fr. 337,844. 50
Total	Fr. 5,953,057. 14

5. *Einlagen in die Spezialfonds.* Ausser dem Zins des Dekkungs fonds für übernommene Pensionen der Jura-Simplon-Bahn im Betrage von Fr. 21,881. 05 enthält dieser Abschnitt die Einlagen in den Erneuerungsfonds mit zusammen . . Fr. 7,692,151. 30

Rechnung 1906	Budget 1907	Rechnung 1907	Gegenüber 1906	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
7,084,709	7,046,700	7,692,151	+ 607,442	+ 645,451

Die Mehreinlagen gegenüber 1906 betragen 8,57 % und gegenüber dem Budget 9,16 %; sie sind eine Folge des gestiegenen Verkehrs und der daherigen vermehrten Fahrleistungen.

Die Einlagen pro 1907 setzen sich wie folgt zusammen :

1. Für den Oberbau:

a. per Meter Geleise im Jahresdurchschnitt, 4,114,990 m.	Fr.	Fr.
à 30 Cts.	1,234,497. —	
b. per Lokomotivkilometer auf eigener Bahn, ausschliesslich des Rangierdienstes, km. 32,457,673 à 7 Cts. .	2,272,037. 10	
		3,506,534. 10

2. Für das Rollmaterial:

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

a. für Lokomotiven, 38,362,064	Fr.	
Lokomotivkm. à 4,7 Cts. .	1,803,017. —	
b. f. Personenwg., 341,997,212		
Achskilometer à 0,3 Cts. .	1,025,991. 63	
c. für Lastwagen, 355,750,117		
Achskilometer à 0,28 Cts.	996,100. 32	
		3,825,108. 95

3. Für Mobiliar und Gerätschaften:

2½ % von Fr. 14,420,330. 50 Bestand im Jahresdurchschnitt	360,508. 25
Total Einlagen	7,692,151. 30

6. Verwendungen zu verschiedenen Zwecken.

Pro 1907 wurden ausgegeben Fr. 963,201. 60

Rechnung 1906	Budget 1907	Rechnung 1907	Gegenüber 1906	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
291,205	732,000	963,201	+ 671,996	+ 231,201

Diese Ausgaben umfassen folgende Posten:

Betriebsdefizit der Wald-Rüti-Bahn, zu Fr. 30,000 budgetiert Fr. 9,596. 65

Subventionen an Eisenbahnschulen „ 30,626. —

Sie verteilen sich wie folgt:

St. Gallen Fr. 11,281. —

Winterthur „ 6,090. —

Biel „ 13,255. —

Fr. 30,626. —

Erste Annuität zur Verzinsung und Amortisation des Defizits der Hilfskassen der ehemaligen Privatbahnen „ 915,000. —

Wir hatten im Budget eine Annuität von Fr. 640,000 vorgesehen, gemäss unserm Bericht vom 17. Juli 1906 an den Verwaltungsrat, womit das Defizit der Pensionskasse der S. B. B. auf Fr. 16,000,000 festgelegt wurde. Aber die am 1. Januar 1907 in Kraft getretenen Statuten belasten die Kasse mit grössern Ansprüchen, ohne dass die Gegenleistungen entsprechend erhöht worden wären. Daraus ergibt sich, dass das Defizit der Eingangsbilanz per 1. Januar 1907 auf Fr. 22,767,126. 92 anwächst, dessen Amortisation in 60 Jahren, Zins zu 3½ % gerechnet, eine Annuität von rund Fr. 915,000 erfordert, somit die im Budget vorgesehene um Fr. 275,000 übersteigt.

Zuwendung an A. Graf und Konsorten, Beamte der S. B. B., wegen Schädigung durch Expropriation ihrer Liegenschaft „Frohheim“, die zur Erweiterung des Bahnhofes St. Gallen erworben wurde „ 7,978. 95

Total Fr. 963,201. 60

**Zusammenfassende Vergleichung der Gewinn-
und Verlustrechnung für 1907 mit der Rechnung für 1906 und
dem Budget für 1907.**

	Differenz 1907 gegen 1906 Fr.	Differenz 1907 gegen Budget 1907 Fr.
Überschuss der Betriebseinnahmen	+ 1,054,936	+ 3,564,558
Ertrag der Nebengeschäfte . .	+ 13,989	+ 152,873
Entnahmen aus den Spezialfonds	— 859,750	— 382,722
Betriebssubventionen	+ 99,000	+ 33,000
Aus sonstigen Quellen	— 18,153	+ 20,886
<i>Differenz bei den Einnahmen . .</i>	<u>+ 290,022</u>	<u>+ 3,388,595</u>
Netto-Zinslast	+ 1,791,812	+ 394,694
Entschädigung für gepachtete Linien	—	—
Verwendungen zu Amortisationen	+ 62,616	— 65,943
Einlagen in die Spezialfonds . .	+ 605,000	+ 644,732
Ausgaben für verschiedene Zwecke	+ 671,997	+ 231,202
<i>Differenzen bei den Ausgaben . .</i>	<u>+ 3,131,425</u>	<u>+ 1,204,685</u>
Differenz der Einnahmen . . .	+ 290,022	+ 3,388,595
„ „ Ausgaben . . .	+ 3,131,425	+ 1,204,685
<i>Differenz der Saldi</i>	<u>— 2,841,403</u>	<u>+ 2,183,910</u>

Gegenüber 1906 ist somit eine Verminderung um Fr. 2,841,403
und gegenüber dem Budget eine Vermehrung von Fr. 2,183,910.

Bilanz auf 31. Dezember 1907.

Die Gesamtsumme der Aktiven und Passiven der Bilanz
beträgt auf 31. Dezember 1907 Fr. 1,287,804,772. 34 gegen-
über Fr. 1,238,339,308. 69 auf 31. Dezember 1906.

Aktiven.

I. Baukonto. Er beläuft sich auf . Fr. 978,956,151. 50

und setzt sich folgendermassen zusammen :

	Bahnanlage und feste Einrichtungen	Rollmaterial	Mobiliar und Gerätschaften	Total
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Bestand auf 31. Dezem- ber 1906	725,801,434	149,957,224	13,763,399	889,522,057
Vermehrung laut Bau- rechnung 1907	74,433,249	13,686,982	1,313,863	89,434,094
Bestand auf 31. Dezem- ber 1907	800,234,683	163,644,206	15,077,262	978,956,151

Die für 1907 dem Baukonto belasteten Ausgaben umfassen folgende Posten:

a. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

	Fr.	Fr.
Simplonlinie Brig-Iselle	68,220,332	
Stationserweiterung Chavornay	73,593	
" Chexbres-Puidoux	468,972	
Erweiterung der Werkstätte Yverdon . .	509,999	
Neues Dienstgebäude im Bahnhof Bern .	265,398	
Stationserweiterung Tägertschi	85,726	
Überführung der St. Jakobstrasse mit Tieferlegung der Linie Basel-Pratteln .	644,509	
Anteil an den Kosten der neuen Zoll- brücke in Zürich	58,000	
Stationserweiterung Embrach-Rorbas . .	61,067	
" Richterswil	191,434	
" Siebnen-Wangen	52,744	
" Näfels-Mollis	78,225	
" Flums	84,553	
" Uetikon	294,595	
" Zug	207,585	
Neue Ausweichgeleise auf den Stationen Birrfeld, Au (Zürich), Reichenburg und Biltlen	66,655	
Ersatz der Tössbrücke bei Töss	35,792	
" " Thurbrücke bei Müllheim . .	56,008	
" " " bei Andelfingen	151,152	
" " Pfeiler der Thurbrücke bei Ossingen	170,583	
Kostenbeitrag an den rheintalischen Binnenkanal	113,248	
Übertrag	71,890,170	

	Fr.	Fr.
Übertrag	71,890,170	
Aufhebung von Strassen- und Weg- übergängen auf Schienenhöhe durch Erstellung von Unter- und Über- führungen	402,310	
Zentralisierung der Weichen und Signale auf verschiedenen Stationen . . .	525,203	
Vorsorgliche Landerwerbungen . . .	243,085	
Verschiedenes (ganzes Netz) . . .	1,372,481	
		74,433,249
b. Rollmaterial. Fr.		
63 Lokomotiven	5,131,633	
Weniger: Abschreibung von 11 Lokomotiven . . .	703,585	
		4,428,048
222 Personenwagen	6,865,988	
Weniger: Abschreibung von 37 Personenwagen . . .	381,474	
		6,484,514
Einrichtung der elek- trischen Beleuchtung . . .	92,320	
		6,576,834
461 Lastwagen	2,945,147	
Weniger: Abschreibung von 23 Lastwagen . . .	92,977	
		2,852,170
Verschiedenes	41,697	
		13,898,749
Infolge Bereinigung des Rollmaterial- Inventars	— 211,767	
		13,686,982
c. Mobiliar und Gerätschaften.		
Zentralverwaltung	388,013	
Simplonlinie Brig-Iselle	194,923	
Kreis I	132,475	
„ II	290,578	
„ III	168,735	
„ IV	139,139	
		1,313,863
		89,434,094

II. Unvollendete Bauobjekte. Auf 31. Dezember 1907 beträgt dieser Konto Fr. 60,140,767. 83

Die nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die pro 1907 eingetretenen Veränderungen.

	Bestand		Unterschiede
	Auf 31. Dez. 1906	Auf 31. Dez. 1907	
Generaldirektion	599,819	8,213	— 591,606
Kreis I	12,691,523	15,009,360	+ 2,317,837
" II	2,443,405	3,645,678	+ 1,202,273
" III	2,930,703	4,522,491	+ 1,591,788
" IV	6,001,994	7,023,066	+ 1,021,072
Simplonlinie	68,280,072	—	—68,280,072
Bahnhof Basel	14,841,625	18,564,404	+ 3,722,779
Bahnhof St. Gallen . . .	4,267,437	4,673,297	+ 405,860
Rickenbahn	3,795,636	6,694,258	+ 2,898,622
	<u>115,852,214</u>	<u>60,140,767</u>	<u>—55,711,447</u>

Die Minderbeträge auf 31. Dezember 1907 gegenüber denjenigen auf Ende 1906 rühren her von Übertragungen vollendeter Bauobjekte auf Baukonto; die Mehrbeträge betreffen die Bauarbeiten an folgenden noch nicht vollendeten Objekten:

Kreis I: Erweiterung der Bahnhöfe Renens, Lausanne und Vivis, sowie der Stationen St. Maurice, Sitten, Gampel und Vallorbe, II. Geleise Villeneuve - Aigle, Aigle - St. Maurice, St. Maurice-Martigny, Daillens-Bofflens, Croy-Vallorbe, neues Ausweichgeleise auf der Station Charrat-Fully, neues Aufnahmegebäude in Chexbres-Puidoux und Unterführung des Niveauüberganges km 93,746 zwischen Bümpliz und Bern.

Kreis II: Erweiterung der Stationen Lausen, Laufen, Münster, Emmenmatt, Kaiserstuhl und Brienzwiler; Sägestrassenunterführung in Langnau, Sicherung der Bahnlinie am Steinlaubach bei Lungern, Landerwerb für die Bahnhöferweiterung Biel, II. Geleise Aarburg-Luzern und vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen.

Kreis III: Neue Werkstätte in Zürich, Erweiterung der Station Örlikon und Verbindung Örlikon-Seebach, Erweiterung der Stationen Döttingen-Klingnau, Netstall, Uznach, Zweidlen, Pfäffikon (Zürich) und Wülflingen, neue Ausweichgeleise auf

den Stationen Oberrieden, Bäch, Lachen, Bassersdorf, Hüntwangen-Wil, Altenburg-Rheinau, Boswil-Bünzen und Benzen-schwil, neue Wärterhäuser, Beseitigung von Wegübergängen in Schienenhöhe durch Unter- und Überführungen, Zentralisierung von Weichen und Signalen, Glatthbrücke bei Zweidlen und Wildbachbrücke bei Embrach-Rorbas.

Kreis IV: Erweiterung der Bahnhöfe St. Margrethen und Chur, sowie der Stationen Arbon und Wattwil, Erstellung der neuen Stationen Attikon und Oteraach, neue Lokomotivremise in Sargans, II. Geleise Oberwinterthur-Romanshorn, einschliesslich Stationserweiterungen, Zentralisierung von Weichen und Signalen.

Simplonlinie: Infolge Vollendung der Linie Brig-Iselle wurden die auf Ende 1907 erlaufenen Baukosten im Betrage von Fr. 68,415,255. 25 auf Baukonto übertragen.

Bahnhof Basel: Vollendung der Hochbauten und Geleiseanlagen, Landerwerbungen für Einführung der Juralinie.

Bahnhof St. Gallen: Expropriationen und Unterführung der Waisenhausstrasse.

Rickenbahn: Tunnelarbeiten, Stationsanlage Kaltbrunn und Wärterhäuser.

Bauausgaben 1907:

Der Baukonto hat zugenommen um netto . .	Fr. 89,434,095
Der Konto Verwendungen auf Nebengeschäfte (Bodensee) hat sich vermehrt um netto .	„ 628,200
Auf dem Konto unvollendeter Bauobjekte be- trägt die Verminderung	„—55,711,447.
Im Jahre 1907 betragen somit die Baukosten netto	<u>Fr. 34,350,848</u>

In diesem Betrage sind nicht inbegriffen :

Die Abschreibungen für untergegangene An- lagen zu lasten des Kontos „Zu amortisie- rende Verwendungen“	Fr. 209,763
Die Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung	„ 1,416,724
Die Abschreibungen für ausrangiertes Roll- material, abzüglich Altmaterialerlös . . .	„ 1,109,807
Im Jahre 1907 betragen diese Verwendungen	<u>Fr. 2,736,294</u>

IIIa. Überschuss des Rückkaufspreises über die Aktiven der ehemaligen Gesellschaften. Dieses Kapitel hat pro 1907 keine Änderung erlitten; es weist auf Fr. 80,971,869. 82

IIIb. Zu amortisierende Verwendungen. Auf 31. Dezember 1907 wies dieser Konto einen Saldo auf von Fr. 19,259,257. 12

Pro 1907 hat er sich um folgende Beträge erhöht:

Verlust auf den veräusserten Obligationen 3 %o difféé von 1903, welche dem Portefeuille der Hilfskassen entnommen wurden	Fr. 296,197. 50
Emissionskosten auf Fr. 50,000,000 in Obligationen 3½ %o S. B. B. 1889/92, Serie K, emittiert pro 1907	„ 1,518,709. 10
	<u>„ 1,814,906. 60</u>
Übertrag	Fr. 21,074,163. 72

Übertrag Fr. 21,074,163. 72

Untergegangene Objekte:

Alte Eisenbrücke über die Töss bei Töss .	Fr.	22,653. 10	
Dem Baukonto zu viel belasteter Beitrag an die Kosten der neuen Zollbrücke in Zürich	"	2,000. —	
Ehemaliger Bahnhof Brig	"	114,005. 90	
Alte Drehscheibe in St. Margarethen . .	"	17,279. 20	
Nicht mehr verwend- bare Ausrüstungs- gegenstände für Roll- material der ehema- ligen N. O. B. . . .	"	53,825. 34	
			" 209,763. 54
			Fr. 21,283,927. 26

Dagegen wurden pro 1907 abge-
schrieben:

Auf Arbeiten für Bahnhoferweite-
rungen:

Saldo der Rechnung pro 31. Dezember 1906	Fr.	1,366,852. 07	
Operationen pro 1907	"	209,763. 54	
Auf Kursverlusten und Emissionskosten des Anleihens 3 % dif- féré, 4. Annuität .	"	116,495. —	
Auf Kursverlusten und Emissionskosten von Obligationen 3½ % 1899/1902, emittiert 1905/1907, 1. An- nuität	"	58,849. 50	
Auf dem Defizit des Eisenbahnfonds, 2. Annuität	"	162,500. —	
			Übertrag Fr. 1,914,460. 11
			Fr. 21,283,927. 26

Übertrag Fr. 1,914,460. 11 Fr. 21,283,927. 26

Der Verlust auf den veräusserten Obliga- tionen 3 % différé, welche den Hilfs- kassen entnommen wurden	„ 296,197. 50	
		„ — 2,210,657. 61
Debitorsaldo auf 31. Dezember 1907		<u>Fr. 19,073,269. 65</u>

Von 1901 bis 1906 wurden sukzessive Abschreibungen ge-
macht im Betrage von Fr. 7,233,815. 50
unter Zurechnung der pro 1907 gemachten
Abschreibungen von „ 2,210,657. 61
erreichen dieselben ein Total von Fr. 9,444,473. 11
die gesetzlichen Amortisationen nicht inbegriffen.

IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte.

Das Anlagekapital unserer Dampfschiffunternehmung auf dem Bodensee beträgt auf Ende 1907	Fr. 2,861,516. 70	
Dieser Konto betrug auf Ende 1906	Fr. 2,233,316. 69	
Er vermehrte sich um die Baukosten für die neue Schiffswerfte mit Repa- raturhafen in Romans- horn mit netto	Fr. 730,852. 16	
sowie für Inventaranschaf- fungen im Betrage von	„ 3,184. 25	
		„ 734,036. 41
		<u>Fr. 2,967,353. 10</u>
Dagegen wurden abge- schrieben 5 % auf dem Anlagekapital per Ende 1906	Fr. 111,665. 85	
abzüglich: Restbetrag der Kosten für Hauptrepa- raturen der Dampfboote „Zürich“ und „Santis“	„ 5,829. 45	
		„ 105,836. 40
		<u>Fr. 2,861,516. 70</u>

V. Verfügbare Mittel. Auf 31. Dezember 1907 betrugen dieselben Fr. 145,801,196. 84.

Die Vergleichung mit der Bilanz von 1906 zeigt die nachstehenden Veränderungen:

	Beträge		
	auf 31. Dezember 1906 Fr.	auf 31. Dezember 1907 Fr.	Unterschiede Fr.
Kassen	819,952	450,993	— 368,959
Wechselportefeuille .	25,219	239,254	+ 214,035
Bankguthaben. . . .	15,345,160	25,348,782	+ 10,003,622
Allgemeines Portefeuille	12,786,289	10,204,584	— 2,581,705
Portefeuille des Erneuerungsfonds .	58,535,480	58,744,305	+ 208,825
Entbehrliche Liegenschaften	4,296,740	4,775,326	+ 478,586
Materialvorräte . . .	20,939,568	22,266,458	+ 1,326,890
Verschiedene Debitoren	5,528,189	7,695,467	+ 2,167,278
Durch die Kassen im Jahre 1908 reglierte Einnahmen des Jahres 1907 .	12,223,997	16,076,027	+ 3,852,030
	<u>130,500,594</u>	<u>145,801,196</u>	<u>+ 15,300,602</u>

Diese Vergleichung gibt uns zu folgenden Bemerkungen Anlass:

Kassen, Bankguthaben. Nichts besonderes zu bemerken.

Wechselportefeuille. Unser Wechselportefeuille weist nachstehende Veränderungen auf:

Bestand des Portefeuilles auf 31. Dezember 1906	Fr.	25,218. 75
Im Laufe des Jahres 1907 sind in das Portefeuille an Wechseln eingegangen . .	"	33,589,273. 74
Diskont und Kursdifferenzen	"	260,553. 32
	Fr.	<u>33,875,045. 81</u>
Ausgegangen sind an einkassierten Wechseln	"	33,635,791. 36
Bleiben auf 31. Dezember 1907 an nicht einkassierten Wechseln	Fr.	<u>239,254. 45</u>

Wertschriftenportefeuille. Die Veränderungen desselben im Laufe des Jahres 1907 sind folgende:

Bestand des Portefeuilles auf 31. Dezember 1906	Fr. 12,786,289. —
Übernahme von 17,279 Obligationen des 3 % Bundesbahnanleihe von 1903 aus den verschiedenen Hilfskassen	„ 8,440,895. —
Andere erworbene Titel	„ 1,402,691. 25
	<u>Fr. 22,629,875. 25</u>

Abzüglich:

Realisierung der Obligationen des 3 % Bundesbahnanleihe von 1903	Fr. 8,757,447. 50
Realisierung von andern Titeln	„ 1,190,075. —
Zuteilungen an die verschiedenen Hilfskassen	„ 1,396,900. —
Zuteilung an das Erneuerungsfonds-Portefeuille	„ 646,000. —
Kursdifferenzen (wovon Fr. 296,197. 50 bereits in der Gewinn- und Verlustrechnung pro 1906 verbucht)	„ 434,868. 75
	<u>„ 12,425,291. 25</u>

Bestand des Wertschriftenportefeuilles auf 31. Dezember 1907	Fr. 10,204,584. —
--	-------------------

Erneuerungsfonds-Portefeuille. Im Laufe des Jahres 1907 haben folgende Veränderungen stattgefunden:

Bestand des Portefeuilles auf 31. Dezember 1906	Fr. 58,535,480. —
Zuwendung verschiedener Titel aus dem Wertschriftenportefeuille	„ 646,000. —
	<u>Fr. 59,181,480. —</u>

Abzüglich:

Realisierung von Titeln	Fr. 395,500
Kursdifferenzen	„ 41,675
	<u>„ 437,175. —</u>
Bestand auf 31. Dezember 1907	<u>Fr. 58,744,305. —</u>

Entbehrliche Liegenschaften. Ihr Inventarwert war
auf 31. Dezember 1906 Fr. 4,296,739. 71

Im Jahre 1907 fanden verschiedene
Erwerbungen statt für . Fr. 674,894. 71

Dagegen wurden ver-
äussert für „ 196,308. 15

Daherige Vermehrung
gegenüber 1906 „ 478,586. 56

Bestand auf 31. Dezember 1907 . . Fr. 4,775,326. 27

Materialvorräte. Ihr Inventarwert
betrug auf 31. Dezember 1906 Fr. 20,939,568. 16

Auf 31. Dezember 1907 beträgt derselbe „ 22,266,458. 22

Vermehrung gegenüber 1906 . . . „ 1,326,890. 06

Verschiedene Debitoren. Bestand
auf 31. Dezember 1906 Fr. 5,528,189. 46

Auf 31. Dezember 1907 beträgt der Saldo „ 7,695,467. 44

Vermehrung gegenüber 1906 . . . Fr. 2,167,277. 98

Passiven.

I. Konsolidierte Anleihen. Auf 31. Dezember 1906 betrug das Nominalkapital der die schweizerischen Bundesbahnen betreffenden Anleihen Fr. 1,114,360,200

Im Jahre 1907 sind für Verwendungen zu Bauzwecken in $3\frac{1}{2}$ % Obligationen der schweizerischen Bundesbahnen in Zirkulation gesetzt worden „ 50,000,000

Es wurden folgende Rückzahlungen vorgenommen: Fr. 1,164,360,200

a. Ausgeloste Obligationen:

4 %	Centralbahn von 1876	Fr.	411,500
4 %	„ „ 1880	„	115,000
4 %	Vereinigte Schweizerbahnen, I. Hypothek	„	1,200,000
4 %	„ „ II. „	„	600,000
3 %	„ „ von 1857	„	11,500
5 %	„ „ 1857	„	42,300
3 %	„ „ 1859	„	36,000
5 %	„ „ 1859	„	66,000
2 $\frac{8}{11}$ %	Franco-Suisse von 1868	„	143,550
3 %	Jougne-Eclépens	„	41,500

Fr. 2,667,350

b. Verfallene Obligationen:

3%	Nordostbahn-Subventionsanleihen der rechtsufrigen Zürichseebahn	Fr.	180,000
3%	Nordostbahn-Subventionsanleihen Bülach-Schaffhausen	„	120,000
3 $\frac{1}{2}$ %	Jura-Bern-Luzern von 1889 (nicht konvertiert)	„	8,528,000
3 $\frac{1}{2}$ %	Brünig von 1889 (nicht konvertiert)	„	897,000

„ 9,725,000

„ 12,392,350

Auf 31. Dezember 1907 beläuft sich der Betrag der Anleihen auf Fr. 1,151,967,850

Die folgende Tabelle enthält eine Vergleichung über den Bestand unserer konsolidierten Schuld in den Jahren 1906 und 1907:

Anleihen	Beträge		Unterschiede gegenüber 1906 Fr.	Bemerkungen
	auf 31. Dezember 1906 Fr.	auf 31. Dezember 1907 Fr.		
3 % Eisenbahnrente von 1890 . . .	69,333,000	69,333,000	—	
3½ % Bundesbahn von 1899/1902 . .	450,000,000	500,000,000	+50,000,000	Emission 1907 für Bau- bedürfnisse.
4 % Bundesbahnrente 1900	75,000,000	75,000,000	—	
3 % différe S. B. B. 1903	150,000,000	150,000,000	—	
4 % Centralbahn 1876	23,076,500	22,665,000	—	411,500 durch Auslosung zurückbezahlt.
4 % „ 1880	18,265,000	18,150,000	—	115,000 id.
3½ % „ Juni 1894	30,000,000	30,000,000	—	
3½ % „ Oktober 1894	30,000,000	30,000,000	—	
4 % Nordostbahn 1880	3,000,000	3,000,000	—	
3½ % „ 1894	10,000,000	10,000,000	—	
3½ % „ 1895	7,000,000	7,000,000	—	
3½ % „ 1896	35,000,000	35,000,000	—	
3½ % „ 1897	10,512,500	10,512,500	—	
Nordostbahn. Subventionsanleihen für die rechtsufrige Zürichseebahn . .	1,050,000	870,000	—	180,000 zur Rückzahlung fällig gewordener Teil des Anleiheens.
Übertrag	912,237,000	961,530,500	+49,293,500	

Anleihen	Beträge		Unterschiede gegenüber 1906	Bemerkungen
	auf 31. Dezember 1906	auf 31. Dezember 1907		
	Fr.	Fr.	Fr.	
Übertrag	912,237,000	961,530,500	+49,293,500	
Nördostbahn. Subventionsanleihen Bü- lach-Schaffhausen	120,000	—	— 120,000	Restrückzahlung.
4 % V. S. B. I. Hypothek	20,568,100	19,368,100	— 1,200,000	durch Auslosung zurückbezahlt.
4 % „ II. „	10,311,700	9,711,700	— 600,000	id.
3 % „ von 1857	11,500	—	— 11,500	Saldo rückbezahlt den 1. Juli 1907.
5 % „ 1857	42,300	—	— 42,300	id.
3 % „ 1859	50,500	14,500	— 36,000	durch Auslosung zurückbezahlt.
5 % „ 1859	94,200	28,200	— 66,000	id.
3 $\frac{1}{2}$ % Jura-Simplon von 1894 . . .	138,172,500	138,172,500	—	
2 $\frac{8}{11}$ % Franco-Suisse 1868	16,053,400	15,909,850	— 143,550	durch Auslosung zurückbezahlt.
3 % Jougne-Eclépens	7,274,000	7,232,500	— 41,500	id.
3 $\frac{1}{2}$ % Jura-Bern-Luzern 1889 . . .	8,528,000	—	— 8,528,000	Rückzahlung auf 31. März 1907 der nicht konver- tierten Obligationen.
3 $\frac{1}{2}$ % Brünig 1889	897,000	—	— 897,000	id.
	<u>1,114,360,200</u>	<u>1,151,967,850</u>	<u>+37,607,650</u>	

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

. Auf den 31. Dezember 1907 hatten diese Hinterlagen folgenden Bestand:

	3% Eisen- bahnrente von 1890 Rente Fr.	3½% S.B.B.- Anleihen von 1899/1902 Nominal- betrag Fr.	S. B. B.- Rente von 1900 Rente Fr.	3% différé S. B. B.- Anleihen Nominal- betrag Fr.	Anleihen der S. C. B. Nominalbetrag Fr.	Anleihen der N. O. B. Nominal- betrag Fr.	Anleihen der V. S. B. Nominal- betrag Fr.	Anleihen der J. S. Nominal- betrag Fr.
Hauptkasse in Bern . . .	157,890	38,571,000	231,870	3,765,000	1,214,500	866,000	127,900	25,194,350
Kreiskasse I in Lausanne	150	125,000	3,600	30,000	—	—	—	177,500
„ II in Basel . .	—	632,000	8,040	—	7,959,500	37,500	122,000	40,000
„ III in Zürich .	—	3,062,000	1,080	560,000	—	14,598,000	—	50,000
„ IV in St. Gallen	—	5,000	—	—	—	—	—	—
Total	158,040	42,395,000	244,590	4,355,000	9,174,000	15,501,500	249,900	25,461,850
Auf den 31. Dezember 1906 beliefen sich diese Hinter- lagen auf	152,790	40,899,000	249,900	6,226,500	9,296,500	15,601,500	170,400	26,044,200
Unterschiede gegenüber 1906	+ 5,250	+ 1,496,000	— 5,310	— 1,871,500	— 122,500	— 100,000	+ 79,500	— 582,350

II. Amortisationskonto. Derselbe beläuft sich auf Fr. 24,160,345. 60
Auf 31. Dezember 1906 betrug er . . . „ 18,754,896. 50

Vermehrung entsprechend der gesetzlichen Amortisation Fr. 5,405,449. 10

III. Schwebende Schulden. Bestand derselben auf den 31. Dezember 1907 Fr. 47,818,532. 43

Nachfolgend eine Vergleichung der einzelnen Posten dieses Kontos mit denjenigen von 1906:

	Beträge		Unterschiede
	auf 31. Dez. 1906 Fr.	auf 31. Dez. 1907 Fr.	
Verfallene Obligationen und Coupons . . .	2,669,576	2,869,925	+ 200,349
Noch nicht verfallene Ratazinse	3,736,053	3,636,535	— 99,518
Pensions- u. Hilfskassen	455,094	164,078	— 291,016
Kauttionen von Unternehmern u. Lieferanten	631,668	613,353	— 18,315
Rückzahlung der Aktien und Genussscheine der J. S.	306,652	219,181	— 87,471
Verschiedene Kreditoren	1,889,339	2,064,390	+ 175,051
Von den Kassen im Jahre 1908 reglierte Ausgaben des Jahres 1907	31,257,923	38,251,070	+ 6,993,147
	<u>40,946,305</u>	<u>47,818,532</u>	<u>+ 6,872,227</u>

IV. Spezialfonds. Sie umfassen den Erneuerungsfonds und den Fonds zur Deckung der Pensionen der ehemaligen J. S. und belaufen sich auf 31. Dezember 1907 auf . Fr. 61,003,837. 36

Für das Nähere dieser beiden Fonds vergleiche man Seiten 590 und 591 dieses Berichtes.

V. Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung. Er stellt sich auf 31. Dezember 1907 auf Fr. 2,854,206. 95

Auf diesem Betrage wird die nötige Summe zur Bestreitung der Teuerungszulagen an das Personal pro 1907 erhoben, gemäss Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1907. Der Saldo ist auf neue Rechnung vorzutragen.

III. Kommerzielles Departement.

a. Allgemeines.

1. Auf den 1. Januar sind veränderte Vorschriften für die Buchführung und Rechnungsstellung über die Anschaffung und die Abgabe, bezw. den Verkauf der Reglemente und Tarife erlassen worden. Die Komptabilität über die Tarifabgabe ist damit von der Drucksachenverwaltung abgelöst und dem Personen-, bezw. Gütertarifbureau überbunden worden.

2. Von der Karte des schweizerischen Eisenbahnnetzes samt Stationsverzeichnis wurde eine Neuausgabe veranstaltet, in welcher die durch die Eröffnung neuer Linien bedingten Ergänzungen berücksichtigt sind.

3. Am 1. August sind neue Camionnagetaxen für den Bahnhof Bern in Kraft getreten.

4. Auf den 31. Dezember 1907 wurde, entsprechend einem Beschlusse des Verwaltungsrates, der Tarif für die in Gilly-Bursinel zu erhebenden Zuschlagstaxen aufgehoben.

5. Auf den 1. Mai ist das Verzeichnis sämtlicher in Kraft bestehenden Reglemente, Tarife und Verfügungen kommerzieller Natur bereinigt und neu herausgegeben worden.

6. Auf wiederholte Gesuche von Verkehrsinteressenten der Linie Vevey-Chexbres hin haben wir beschlossen, die Stationsbezeichnung „Chexbres-Puidoux“ in „Puidoux-Chexbres“ abzuändern. Nachdem wir frühere Gesuche abgelehnt hatten (Jahresbericht pro 1906, Seite 101), gelangten wir hierzu mit Rücksicht darauf, dass das Stationsgebäude auf dem Gebiete der Gemeinde Puidoux liegt und die jetzige Bezeichnung zu vielen Überführungen von Reisenden und Fehlleitungen im Gepäck- und Güterverkehr Anlass gegeben hat. Die Änderung wird auf den 1. Mai 1908 durchgeführt.

7. Auf den 15. Oktober ist die zwischen Wiesendangen und Islikon gelegene Station Attikon für den gesamten Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr eröffnet worden; die Taxen für diese Station wurden mittelst Nachträgen zu den bestehenden Tarifen eingeführt.

b. Personenverkehr.

1. Zum internen Personen- und Gepäcktarif gelangten im Berichtsjahre zwei provisorische Nachträge (X und XI) zur Ausgabe. Mit dem erstern wurden Taxen für die neuen Stationen Attikon und Oberaach, mit dem letztern Taxen für den Verkehr über die Solothurn-Münster-Bahn und die Langenthal-Jura-Bahn eingeführt.

Auf 1. Oktober wurde bei der Haltestelle Kaiserstuhl der Linie Brienz-Luzern die Ausgabe von Personenbilletten, sowie die Abfertigung von Gepäck und Expressgut nach sämtlichen Stationen dieser Linie eingerichtet.

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

Personentarif und Distanzenzeiger Eisenbahn Martigny-Châteldard—S. B. B. auf 15. Mai;

Neuausgabe des Personentarifs Schweizerische Südostbahn—Privatbahnen auf 1. Juli;

Personentarif und Distanzenzeiger Eisenbahn Aigle-Ollon-Monthey—S. B. B. auf 1. August;

Distanzenzeiger Brunnen-Morschach-Bahn—S. B. B. auf 1. August;

Neuausgabe des Personen- und Gepäcktarifs Strassenbahn Wetzikon-Meilen—S. B. B. und W. R. B. auf 1. September;

Personen- und Gepäcktarif Solothurn-Münster-Bahn—S. B. B.

Mittelst Nachträgen zu den bestehenden direkten Tarifen wurden durchgeführt:

a. Taxänderungen für den Verkehr mit der Oensingen-Balsthal-Bahn, Seetalbahn und Wynentalbahn;

- b. Taxen für den Verkehr mit der Station Chesières der Eisenbahn Bex-Gryon-Villars, den Stationen der Bern-Schwarzenburg-Bahn und der Langenthal-Jura-Bahn;
- c. direkte Personentaxen II. Klasse für den Verkehr mit Stationen der Yverdon-Ste-Croix-Bahn, die seit dem 2. September neben Wagen III. Klasse auch solche II. Klasse führt;
- d. eine grosse Anzahl von Taxen für neue Relationen in verschiedenen Verkehren, bei welchen sich ein Bedürfnis hierfür herausgestellt hatte.

3. Für den internationalen Verkehr wurden folgende Tarife eingeführt:

Personen- und Gepäcktarif London — Österreich-Ungarn und weiter, sowie Konstanz S. B. B. und Schaffhausen S. B. B. über Newhaven-Dieppe-Paris-Süddeutschland und die Schweiz auf 15. April;

Tarif commun (G. V.) Nr. 205 für Rundreisen und langfristige Rückfahrkarten im Verkehr Schweiz — P. L. M. und ein gleicher Tarif im Verkehr Schweiz — französische Ost- und Nordbahn, beide auf 1. Mai;

Personen- und Gepäcktaxen zwischen Chamonix und der Martigny-Châtelard-Bahn, sowie den schweizerischen Bundesbahnen auf 15. Mai; auf der Strecke Le Châtelard-Trient — Argentières findet die Beförderung bis zum Zeitpunkt der Vollendung des Bahnbaues mit Fuhrwerken statt;

Tarif der zu erhebenden Zuschlagstaxen für Klassenwechsel und Luxusplätze im Verkehr Schweiz-Frankreich via Pontarlier, Schweiz-Italien und Frankreich-Italien via Simplon auf 1. August;

Preistafeln für die Beförderung von Personen in gemieteten Salonwagen im Verkehr Darmstadt- und Frankfurt — Schweiz auf 1. August.

4. Die auf 1. Mai in Deutschland durchgeführte Tarifreform hatte für die deutschen Strecken eine erhebliche

Herabsetzung der Personentaxen einfacher Fahrt und die Aufhebung der Taxen für Hin- und Rückfahrt zur Folge. Auch die Gepäcktaxen wurden bedeutend ermässigt. Die im Verkehr zwischen Basel S. B. B. und deutschen Stationen über die Verbindungsbahn dadurch sich ergebenden Änderungen konnten teils schon auf 1. Mai, teils auf 1. Juni durchgeführt werden, da diese Taxen in der Hauptsache in den internen deutschen Tarifen enthalten sind.

Dagegen war die Neuauflage der deutsch-schweizerischen Personen- und Gepäcktarife im Berichtsjahre nicht möglich, da sich die Verhandlungen über die Neuordnung der Tarifverhältnisse in die Länge zogen. Als provisorische Massnahme wurden inzwischen die Taxen einfacher Fahrt derjenigen Tarife, bei denen längere deutsche Strecken in Betracht kommen, neu berechnet und zum Teil auf 1. Juli, zum Teil auf 1. August in Kraft gesetzt. Die bisherigen Fahrpreise für Hin- und Rückfahrt, sowie die Gepäckfrachtsätze wurden unverändert gelassen. Immerhin werden die Reisenden bei Aufgabe ihres Gepäcks zur Beförderung nach deutschen Stationen darauf aufmerksam gemacht, dass sie durch gebrochene Abfertigung ihrer Sendungen bis und ab den deutsch-schweizerischen Grenzstationen niedrigere Gesamtfrachten erzielen. Bei direkter Abfertigung auf Grund der alten Frachtsätze wird seitens der deutschen Bahnen auf Reklamation hin der zu viel bezahlte Betrag zurückerstattet.

Besondere Schwierigkeiten bei der Erstellung der neuen Tarife mit Deutschland bietet die Neuordnung des Gepäckverkehrs mit Rücksicht auf die komplizierte Gestaltung des neuen deutschen Gepäcktarifs, bei welchem der Frachtbetrag nicht nur von dem Gewicht der Sendung und der Länge des Beförderungsweges, sondern auch von der Anzahl der bei der Gepäckaufgabe vorgewiesenen Billette abhängt. Ohne den Vorweis von Billetten ist in Deutschland die Abfertigung zur Gepäcktaxe überhaupt ausgeschlossen. Eine weitere Eigentümlichkeit des Tarifs besteht darin, dass bei Sendungen von über 200 kg. Gewicht das diese Ziffer überschreitende Gewicht verdoppelt wird.

Für den direkten Verkehr mit der Schweiz zeigte es sich als durchaus notwendig, diese komplizierten Bestimmungen des deutschen Gepäcktarifs zu ändern, und es haben sich denn auch nach Abhaltung mehrerer Konferenzen die deutschen Verwaltungen zu folgenden Konzessionen bereit erklärt:

- a. auf die Verdoppelung des Gewichts, das 200 kg. überschreitet, wird verzichtet;
- b. im Verkehr aus der Schweiz wird die direkte Abfertigung von Reisegepäck auch ohne Vorzeigung direkter Fahrkarten zugelassen;
- c. für den Transitverkehr über deutsche Strecken werden für letztere besondere Frachtsätze für Einheiten von 10 kg. eingerechnet.

Die Ausarbeitung der neuen Tarife für den Verkehr mit Deutschland und den Durchgangsverkehr durch Deutschland konnte infolge dieser Konzessionen an Hand genommen werden und deren Einführung ist auf den Beginn der Reisesaison des Jahres 1908 in Aussicht genommen.

5. Die durch die deutsche Tarifreform erfolgte Aufhebung der Hin- und Rückfahrtsbillette hatte die Ausserkraftsetzung der zwischen den schweizerischen Bundesbahnen und den badischen Staatseisenbahnen bestehenden Vereinbarung über die wahlweise Benutzung von Hin- und Rückfahrtsbilletten im Lokalverkehr zwischen den Stationen der Linie Basel-Konstanz zur Folge. Nur im Transitverkehr über die Strecke Neuhausen-Schaffhausen oder umgekehrt werden die Billette für einfache Fahrt und Hin- und Rückfahrt (Doppelkarten der badischen Bahn), die festen Rundreisebillette, die schweizerischen kombinierbaren Billette und die Fahrscheine des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen wie bisher auf beiden Parallelstrecken als gültig anerkannt. Eine besondere Abrechnung über die Benutzung der Billette auf der einen oder anderen Route findet nicht statt.

6. Mit der Gürbetalbahn haben wir auf 1. Juli die Vereinbarung getroffen, die Verteilung der Einnahmen aus dem Gemeinschaftsverkehr Bern loco-Thun loco und transit nicht mehr auf Grund der vom Zugpersonal den Reisenden abgenommenen Kontrollcoupons, sondern mittelst Teilung der Einnahmen nach einem festen Verhältnis vorzunehmen, was eine bedeutende Vereinfachung der Abrechnungen zur Folge hatte. Die Verhältniszahlen sind auf Grund der bisherigen Frequenz auf beiden Routen ermittelt worden.

Sodann wurden auch die bisher von der Gemeinschaft ausgeschlossenen Billette einfacher Fahrt für den oben bezeichne-

ten Verkehr in die Gemeinschaft einbezogen, d. h. zur wahren Benützung über Münsingen oder Belp gültig erklärt.

7. Den Kantonsregierungen wurde vom 15. Juli an für die Fahrten derjenigen Beamten der Zentralverwaltung, die regelmässig Dienstreisen auszuführen haben, eine Ermässigung in der Weise zugestanden, dass nach Ablauf jedes Jahres auf den vollen, normalen Taxbeträgen der im Kantonsgebiet und dessen Nachbarschaft gelegenen Bundesbahnstrecken die Hälfte rückvergütet wird.

8. Dem Reglement betreffend die Abgabe von Beamtenbilletten im direkten schweizerischen Verkehr sind beigetreten die Bern-Schwarzenburg-Bahn und die Gornergrat-Bahn.

9. Durch Bundesratsbeschluss wurden wir angewiesen, dem Gesuche des Verbands schweizerischer Verkehrsvereine um Gewährung einer Taxermässigung für den Besuch seiner Jahresversammlungen zu entsprechen, obschon der Verband schweizerischer Eisenbahnen das Gesuch abgelehnt hatte, weil bis jetzt eine Begünstigung grundsätzlich nur solchen Vereinen zugestanden worden war, deren Tätigkeit ausschliesslich auf die Erziehung oder den Unterricht der Jugend oder auf werktätige Arbeit für Zwecke der öffentlichen Wohlfahrt gerichtet ist.

10. Die Plakattarife für Sonntags-, Lust- und Rundfahrtbillette der vier Kreise sind in gewohnter Weise auf 1. Mai neu herausgegeben worden unter Durchführung der Änderungen und Ergänzungen, die sich im Laufe des letzten Jahres als notwendig erwiesen hatten.

11. Auf 1. Mai wurde auch das Verzeichnis der Anschlussretourbillette ab schweizerischen Stationen nach Chiasso, Bellinzona, Lugano und Domodossola, sowie der auf diesen Stationen aufliegenden schweizerisch-italienischen Rundreisebillette neu erstellt.

12. Zur Begünstigung des Wintersports haben wir auf den 11. Dezember für die Beförderung von Skis und Sportschlitten versuchsweise folgende Erleichterungen eingeführt:

- a. sofern den betreffenden Reisenden besondere Wagen III. Klasse oder besondere Abteile dieser Klasse zur Verfügung gestellt werden, ist ihnen die Mitnahme der genannten Sportgegenstände als Handgepäck in den Wagen gestattet;
- b. nehmen die betreffenden Reisenden in den dem allgemeinen Verkehr dienenden Personenwagen Platz, so ist die Mitnahme von Skis und Sportschlitten in diese Wagen nicht zulässig; dagegen können sie, ohne Einschreibung im Gepäckwagen frachtfrei befördert werden, unter Selbstaufgabe und Empfangnahme durch die Reisenden am Gepäckwagen.

13. Auf 1. August wurde eine Neuausgabe des Reglements über Militärtransporte auf den schweizerischen Eisenbahnen und Dampfschiffen in Kraft gesetzt.

14. Auf Ansuchen des eidgenössischen Militärdepartements beschloss der Verband schweizerischer Eisenbahnen, den Leitern und Instruierenden der von Turnverbänden durchgeführten Vorunterrichtskurse der III. Stufe, sowie den an solchen Kursen teilnehmenden Schülern beim Zusammenzug zu Inspektionen gegen entsprechenden Ausweis die gleichen Fahrbegünstigungen zu bewilligen wie für die unter militärischer Leitung stattfindenden Kurse dieser Stufe.

15. Den Teilnehmern an den jährlich abzuhaltenden Schützenmeisterkursen wurde ebenfalls auf Ansuchen des eidgenössischen Militärdepartementes hin für die Fahrt vom Wohnort nach dem Kursort und zurück auf Grund einer hierfür speziell vereinbarten Ausweiskarte die halbe Taxe bewilligt.

16. Einem Gesuche der schweizerischen Offiziersgesellschaft, an die Offiziere, welche die schweizerischen und kantonalen militärischen Versammlungen in Zivilkleidung besuchen, für die direkte Fahrt nach dem Versammlungsort und zurück Militärbillette gegen Vorzeigung eines besondern Ausweises abzugeben, wurde vom Verband schweizerischer Eisenbahnen unter Ausdehnung der Massnahme auf den schweizerischen Unteroffiziersverein entsprochen. Der Beschluss ist auf 1. November in Kraft getreten.

17. Der Verband schweizerischer Eisenbahnen erklärte sich mit einer vom eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement angeregten Neuregelung des Polizeitransportwesens für die ganze Schweiz, die für einen Teil der Transporte eine Ermässigung der bisherigen Taxen vorsieht, einverstanden. Die Verhandlungen über die Revision des Reglements betreffend Polizeitransporte, die zur Durchführung der Neuregelung erforderlich ist, sind im Berichtsjahre nicht zum Abschluss gelangt.

18. Die Instruktion für das Stations- und Zugspersonal über die Benutzung von Personenbilletten zur Fahrt auf anderen Strecken, als auf welche sie lauten, wurde auf 1. Juni 1907 neu herausgegeben.

19. Die für den Gebrauch des Stations- und Zugspersonals eingerichteten „Tabellen zur Ermittlung des Ablaufs der Gültigkeit der Fahrtausweise von 10-, 15-, 30-, 45- und 60-tägiger Dauer“ wurden auf 1. Februar neu herausgegeben, wobei die im Verkehr mit zusammenstellbaren Fahrscheinheften neu eingeführte Gültigkeitsdauer von 90 Tagen (für Reisen von 3000—5000 km. Länge) und 120 Tagen (Reisen von über 5000 km. Länge) berücksichtigt wurde.

20. Das Reglement betreffend Fahrbegünstigung zum Zwecke der Arbeitsvermittlung auf den schweizerischen Bahnen vom 1. Mai 1905 ist, wie sich herausgestellt hat, von den schweizerischen Arbeitsämtern auch zur Stellenvermittlung für direkt zugereiste Ausländer angewendet worden. Der Verband schweizerischer Eisenbahnen erachtete dies als zu weitgehend; daher wurden die Arbeitsämter angewiesen, zukünftig Empfehlungsscheine für die Fahrt zur halben Taxe nur an in der Schweiz wohnhafte Ausländer, d. h. an ausländische Arbeiter, die eine Aufenthalts- oder Niederlassungsbewilligung vorweisen können, abzugeben.

21. Die Agenturen der schweizerischen Bundesbahnen in Paris und London geben seit 1. Mai 1907 neben Fahrscheinen I. und II. Klasse für schweizerische Strecken auch solche III. Klasse aus.

Die Ausgabe von Fahrscheinen III. Klasse musste infolgedessen auch den Reiseunternehmern, die vertraglich zur Ausgabe von Fahrscheinen für schweizerische Strecken ermächtigt sind (Th. Cook & Son in London, Reisebureau der Hamburg-Amerika Linie und Nordisk Resebureau in Göteborg), zugestanden werden. Die Verträge mit dem Reisebureau der Hamburg-Amerika Linie und dem Nordisk Resebureau sind entsprechend ergänzt worden, während die Firma Th. Cook & Son von dem Zugeständnis vorläufig keinen Gebrauch machen will.

22. Mit dem Internationalen Reisebureau der Mährisch-Ostrauer Handels- und Gewerbebank haben wir, gemeinsam mit einigen andern schweizerischen Verwaltungen, einen Vertrag abgeschlossen, laut welchem dieses Bureau vom 1. Januar 1908 an zur Ausgabe von Fahrscheinen einfacher Fahrt zur normalen Taxe ermächtigt wird, und zwar zu den gleichen Bedingungen, die andern Reiseunternehmern gestellt worden sind. Das genannte Reisebureau errichtet, um den von den schweizerischen Verwaltungen geforderten jährlichen Minimalumsatz von Fr. 50,000 zu erreichen, eine grössere Anzahl Ausgabestellen für seine Fahrscheine in europäischen Verkehrs- und Fremdenzentren.

23. Der Verkauf von Fahrscheinen für Strecken der Bundesbahnen stellte sich beiden Firmen Th. Cook & Son in London und dem Reisebureau der Hamburg-Amerika Linie in Berlin in den zwei letzten Jahren wie folgt:

Es verkauften

Thos. Cook & Son in London:

im Jahre 1906 für	Fr. 877,163
im Jahre 1907 für	„ 942,774
Gegenüber dem Vorjahre mehr . . .	<u>Fr. 65,611</u>

Reisebureau der Hamburg-Amerika Linie
in Berlin:

im Jahre 1906 für	Fr. 112,297
im Jahre 1907 für	„ 129,707
Gegenüber dem Vorjahre mehr . . .	<u>Fr. 17,410</u>

24. Der Verkehr unserer Agenturen in London und Paris entwickelt sich anhaltend günstig.

Die Einnahmen betrugen:

bei der Agentur in London:

	im ganzen	aus intern schweiz. Billetten (Gen.-Ab., Fahrscheine zu normalen Taxen u. s. w.)
im Jahre 1906	Fr. 353,465	Fr. 125,045
im Jahre 1907	„ 481,140	„ 130,091
Gegenüber dem Vorjahre mehr	Fr. 127,675	Fr. 5,046

bei der Agentur in Paris:

	im ganzen	aus intern schweiz. Billetten (Gen.-Ab., Fahrscheine zu normalen Taxen u. s. w.)
im Jahre 1906	Fr. 716,156	Fr. 341,857
im Jahre 1907	„ 1,010,710	„ 426,042
Gegenüber dem Vorjahre mehr	Fr. 294,554	Fr. 84,185

25. Das Verzeichnis der in- und ausländischen Ausgabestellen für Generalabonnements, sowie der Taxbegünstigungen, welche Inhaber von Generalabonnements auf Bahn- und Dampfbootlinien, die in diesen Verkehr nicht einbezogen sind, geniessen, wurde im März neu herausgegeben. Neue Ermässigungen sind eingeführt worden für das Befahren der Eisenbahnlinie Martigny-Châtelard (20 % auf den Billetten für einfache Fahrt und für Hin- und Rückfahrt) und des Zugersees (50 % Ermässigung auf den Billetten einfacher Fahrt und für Hin- und Rückfahrt).

26. Die Frequenz der kurzfristigen Generalabonnements zeigte im Jahre 1907, wie im Vorjahre, einen Rückgang; seit der auf 1. Januar 1906 durchgeführten Taxerhöhung machen die Touristen von dieser Einrichtung weniger Gebrauch als früher. Der Einnahmefall wurde jedoch durch die Zunahme des Verkaufs von langfristigen Generalabonnements gedeckt.

Es wurden verkauft:

		im Jahre 1906	1907	Differenz
Gen.-Ab. für 15 Tage . . .		48,504	44,759	— 3,745
" " " 30 " . . .		13,387	12,057	— 1,330
" " " 45 " . . .		1,814	1,846	+ 32
" " " 3 Monate . . .		1,626	1,684	+ 58
" " " 6 " . . .		664	765	+ 101
" " " 12 " (1 Pers.)		6,973	7,377	+ 404
" " " 12 " (2 Pers.)		782	807	+ 25
im ganzen:		73,750	69,295	— 4,455

Die Einnahmen aus Generalabonnements betrugen:

	Gesamteinnahmen	Anteil S. B. B.
im Jahre 1906	Fr. 7,188,415	Fr. 5,063,784
im Jahre 1907	" 7,254,578	" 5,112,071
gegenüber dem Vorjahre mehr	Fr. 66,163	Fr. 48,287

27. Der Verband schweizerischer Eisenbahnen hat auf gestelltes Gesuch hin beschlossen, auf 1. Januar 1908 folgende weitere Verwaltungen in den Verkehr mit Generalabonnements einzubeziehen:

1. Nyon-Crassier-Bahn,
2. Strassenbahn Schaffhausen-Schleitheim,
3. Elektrische Strassenbahn Wetzikon-Meilen,
4. Elektrische Strassenbahn Bremgarten-Dietikon,
5. Elektrische Greyerzerbahnen,
6. Solothurn-Münster-Bahn (auf den Zeitpunkt der Betriebseröffnung),
7. Langenthal-Jura-Bahn,
8. Bern-Schwarzenburg-Bahn,
9. Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn (auf den Zeitpunkt der Betriebseröffnung).

Die Taxen der Generalabonnements bleiben unverändert, und es gelten die im Jahre 1907 gelösten, zu Ende des Jahres noch nicht abgelaufenen Abonnements auch zum Befahren der neu einbezogenen Linien.

Der Tarif für die Beförderung von Personen mit Generalabonnements wurde zur Durchführung dieser Änderungen auf 1. Januar 1908 neu herausgegeben.

28. Die Einnahmen aus schweizerischen kombinierbaren Rundreisebilletten haben sich gegenüber dem Vorjahre unbedeutend geändert. Sie betrugen:

	Im ganzen für die schweiz. Verwaltungen	Anteil S. B. B.
im Jahre 1906	Fr. 1,566,849	Fr. 968,973
im Jahre 1907	„ 1,609,052	„ 961,340
Gegenüber dem Vorjahre . .	+Fr. 42,203	— Fr. 7,633

Neu einbezogen wurden in diesen Verkehr die Bern-Schwarzenburg-Bahn und die Eisenbahn Martigny-Châteldard.

29. Der Verkehr mit zusammenstellbaren Fahrscheinheften des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen hat im Berichtsjahre einen erheblichen Rückgang erfahren. Zum Teil wird dies durch die deutsche Personentarifreform bewirkt worden sein, mit deren Inkraftsetzung die besondern Ermässigungen auf den deutschen Strecken in Wegfall kamen; anderseits scheint der Fremdenverkehr gegenüber dem Vorjahre etwas zurückgegangen zu sein.

Die Einnahmen betrugen:

	Im ganzen	Anteil S. B. B.
im Jahre 1906	Fr. 5,385,752	Fr. 2,941,248
im Jahre 1907	„ 4,496,712	„ 2,506,283
Gegenüber dem Vorjahre weniger	Fr. 889,040	Fr. 434,965

Die Eisenbahn Martigny-Châteldard wurde neu in diesen Verkehr einbezogen.

30. Dem Reisebureau A. Bocquin & Cie. in Genf haben wir den Verkauf von Vereinsfahrscheinheften auf 1. Juni übertragen, nachdem sich die Einrichtung einer Ausgabestelle in Genf als ein Bedürfnis herausstellte und im Bahnhof Genf der nötige Platz für eine bahnamtliche Ausgabestelle nicht zur Verfügung steht.

31. Wiederholt erfolgten Anregungen entsprechend, hat der Verband schweizerischer Eisenbahnen beschlossen, die Ausgabebedingungen für den Verkehr mit schwei-

zerischen kombinierbaren Rundreisebilletten mit denjenigen des „Vereinsreiseverkehrs“ (zusammenstellbaren Fahrscheinhefte des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen), die für die Reisenden günstiger sind, möglichst in Übereinstimmung zu bringen.

Vor allem soll im schweizerischen Verkehr die bestehende Beschränkung für den Einbezug von Hin- und Rückfahrten über die gleiche Strecke aufgehoben werden. Sodann soll die im Vereinsreiseverkehr geltende Bestimmung, dass die Gesamtdistanz der in der Tour enthaltenen Verbindungsstrecken (Strecken, die ohne Benutzung der Transportmittel der beteiligten Verwaltungen zurückgelegt werden) nicht grösser sein dürfe als die Hälfte der einbezogenen Bahn- und Dampfbootstrecken, auch für den schweizerischen Verkehr angenommen werden. An Hand dieser Bestimmung ist es möglich, jeweils genau zu ermitteln, ob für eine Tour ein kombiniertes Billet gelöst werden kann oder nicht. Die bisherige Bestimmung des schweizerischen Verkehrs, dass die Reise den Charakter einer Rundtour haben müsse, hat sich als zu wenig genau erwiesen und oft zu Meinungsdivergenzen Anlass gegeben.

Abweichungen in den Ausgabebestimmungen bleiben nur noch in folgenden Punkten bestehen :

a. Es wird im schweizerischen Verkehr an der Minimaldistanz von 200 km. festgehalten (Vereinsreiseverkehr 600 km.).

b. Neben den Verbindungsstrecken für den Vereinsreiseverkehr werden im schweizerischen Verkehr auch solche zwischen den schweizerischen Grenzstationen aufgenommen, um den Reisenden den Ein- und Austritt auf verschiedenen Grenzstationen zu gestatten.

c. Hinsichtlich der obern Altersgrenze für Kinder, denen die halbe Taxe zugestanden wird, verbleibt es im schweizerischen Verkehr bei 12 Jahren (Vereinsreiseverkehr 10 Jahre).

Die Vereinheitlichung der Ausgabebedingungen erforderte auch die Gleichstellung der Fahrpreise in beiden Verkehren. Bis jetzt wurde im schweizerischen Verkehr eine Ermässigung von 25 %, im Vereinsreiseverkehr dagegen eine solche von 20 % auf den Taxen einfacher Fahrt aller drei Klassen gewährt. Da die Annahme einer einheitlichen Ermässigung von 25 % zu grosse Einnahmefälle befürchten liess, beschloss der Verband, zukünftig in I. und II. Klasse 20 %, in III. Klasse dagegen 25 % Ermässigung zu gewähren. Eine Ausnahme hiervon machen eine Anzahl Verwaltungen, die im internen Ver-

kehr für Hin- und Rückfahrt nur 20 % Ermässigung gewähren, und es nicht für tunlich erachteten, die Taxen für Fahrten mit kombinierbaren Billetten niedriger zu halten als für Fahrten mit gewöhnlichen Retourbilletten. Diese Verwaltungen bewilligen daher im Verkehr mit kombinierbaren Billetten auch in III. Klasse eine Ermässigung von nur 20 %.

Diese Änderungen sollen auf den 1. Mai 1908 zur Durchführung gelangen.

32. Der Verband schweizerischer Eisenbahnen hat die Frage, ob die Ausweiskarten, die zur Fahrt zu ermässigten Taxen für den Besuch von Festen und Versammlungen berechtigen, von den Inhabern nur zu einer oder zu mehreren Fahrten verwendet werden können, dahin entschieden, dass für den Besuch der eidgenössischen Schützen-, Turn-, Säger- und Musikfeste die Ausweiskarten innerhalb ihrer Gültigkeitsdauer zu beliebigen Fahrten zwischen dem Wohnorte und dem Festorte gelten sollen.

33. An den im Laufe des Berichtsjahres abgehaltenen Konferenzen der am Bodenseeverkehr beteiligten Verwaltungen gelangte ein Antrag der badischen Staatsbahnen auf Herabsetzung der Dampfboottaxen einfacher Fahrt auf die Hälfte der jetzigen Taxen für Hin- und Rückfahrt zur Behandlung. Während die deutschen Verwaltungen für den Antrag, der als eine Folge der deutschen Tarifreform betrachtet werden muss, eintraten, sprachen sich die Vertreter der österreichischen Staatsbahnen und unserer Verwaltung mit Rücksicht auf die durch eine solche Massnahme zu erwartende Verschlechterung des finanziellen Ergebnisses des Dampfschiffbetriebes dagegen aus. Bei den Bundesbahnen ist dieses Ergebnis hinsichtlich des Personenverkehrs jetzt schon sehr ungünstig und würde sich bei Annahme des badischen Antrags noch bedeutend verschlechtern, indem infolge der Taxreduktion eine Einnahmenverminderung von zirka Fr. 40,000 eintreten würde.

Die Frage wird im nächsten Jahre weiter behandelt.

c. Tierverkehr.

Die Genehmigung des Bundesrates der laut dem letztjährigen Bericht durchzuführenden Änderung der Vorschriften be-

treffend die Frachtzahlung für den Transport lebender Tiere ist noch ausstehend, und es hat daher die Inkraftsetzung der Massnahme nicht stattfinden können.

Dem Tarif für den Transport lebender Tiere auf den schweizerischen Eisenbahnen ist neu beigetreten die Bern-Schwarzenburg-Bahn.

Zum direkten Tarif für den Transport lebender Tiere Rhätische Bahn — S. B. B. etc. ist ein I. Nachtrag zur Einführung gelangt.

Anlässlich der Genehmigung des neuen direkten Gütertarifs mit den Berner Oberland-Bahnen hat das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement verlangt, dass auch die direkte Abfertigung lebender Tiere im Verkehr mit den Berner Oberland-Bahnen eingerichtet werde. Ein bezüglichlicher Tarif ist nach Massgabe des vorhandenen Bedürfnisses aufgestellt und am Ende des Berichtsjahres dem Eisenbahndepartement zur Genehmigung vorgelegt worden.

d. Güterverkehr.

1. Mit der Solothurn-Münster-Bahn ist über die Teilung des Güterverkehrs ein Vertrag abgeschlossen worden, nach welchem zwischen den Stationen Court bis Laufen und Courtételle-Delle und weiter einerseits und Signau bis Luzern etc. anderseits in der Leitung des Güterverkehrs eine Änderung insofern eintritt, als dieser künftig anstatt über Biel bzw. Olten über Solothurn instradiert werden wird. Über die Leitung des Verkehrs bis und ab Solothurn (südlich) wurden mit der Emmentalbahn, der Burgdorf-Thun-Bahn und der Langenthal-Huttwil-Bahn Vereinbarungen getroffen, welche auf der Grundlage zu stande kamen, dass die eine Hälfte des Verkehrs über die nach der Tarifdistanz kürzeste Route und die andere Hälfte über die zweitkürzeste Route geleitet wird. Dementsprechend sind die allgemeinen Tarife und Ausnahmetarife für den internen und direkten Güterverkehr im Transit über die Solothurn-Münster-Bahn, sowie für den direkten Verkehr zwischen den Stationen der genannten Linie und denjenigen der übrigen schweizerischen Eisenbahnen berechnet worden; sie gelangen zum grössten Teil durch Nachträge zur Einführung.

2. Dem eidgenössischen Eisenbahndepartement wurde unter Hinweis auf Art. 8 und 13 des Tarifgesetzes das Gesuch unterbreitet, es möchte mit Rücksicht darauf, dass auf der Rickenbahn ausnahmsweise Bau- und Betriebsverhältnisse bestehen, die Bewilligung dafür erteilt werden, dass der Tarifrechnung erhöhte Distanzen zu Grunde gelegt werden dürfen. Der Bundesrat hat hierauf beschlossen, uns zu ermächtigen, für eine Zeitdauer von 15 Jahren vom Tage der Betriebseröffnung der Rickenbahn an gerechnet, auf der Tunnelstrecke einen Distanzzuschlag von 60 % zu den Meterdistanzen zur Einrechnung zu bringen.

3. Mit der Direktion der Bodensee-Toggenburgbahn sind Verhandlungen über die Beordnung der Tarif- und Instradierungsverhältnisse im Güterverkehr eingeleitet. Bei den vorhandenen komplizierten Verhältnissen bedarf die Angelegenheit umfassender statistischer und rechnerischer Arbeiten.

4. Für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Bern-Schwarzenburg-Bahn, der Berner Oberland-Bahnen und Worb-Dorf (Station der schmalspurigen Bern-Worb-Bahn) einerseits und denjenigen der S. B. B., sowie der normalspurigen schweizerischen Privatbahnen, mit Ausnahme der Gotthardbahn, anderseits, wurden neue Gütertarife eingeführt.

5. Die Direktion der Freiburg-Murten-Ins-Bahn hat das Gesuch an uns gerichtet, es möchte zur Verbesserung ihrer finanziellen Lage der Güterverkehr Ins und weiter nach Faoug und weiter und umgekehrt ihrer Route, d. h. der Route via Sugiez zur Bedienung überlassen werden. Die Bern-Neuenburg-Bahn, der wir als mitbeteiligter Verwaltung, das Begehren zur Äusserung vorlegten, hat es abgelehnt, wodurch es ohne weiteres für uns hinfällig wurde. Immerhin wären auch wir der Konsequenzen wegen nicht in der Lage gewesen, zu entsprechen.

6. Die Verwaltung der Thunerseebahn hat am 1. Mai 1907 die neuen Haltestellen Einigen und Faulensee eröffnet, welche jedoch nur für Einzelsendungen nach Ausnahmetarif Nr. 4 für Brot, frische Butter etc., und Nr. 41 für flüssige Milch im Abonnement, sowie für die zugehörigen

leeren Emballagen eingerichtet sind. Soweit hierfür ein Bedürfnis vorlag, sind direkte Distanzen ab diesen Haltestellen nach den Stationen der S. B. B. und denjenigen der schweizerischen Privatbahnen für direkte Abfertigung auf Grund der genannten Ausnahmetarife eingeführt worden.

7. Der in der Sitzung des Verwaltungsrates vom 11. Juli 1906 genehmigte Ausnahmetarif für Wein (Geschäftsbericht pro 1906, S. 111) gelangte erst am 20. Dezember zur Ausgabe, nachdem das Eisenbahndepartement Forderungen fallen gelassen hatte, denen die am Tarif beteiligten Verwaltungen nicht Folge geben konnten.

8. Auch der in der Sitzung des Verwaltungsrates vom 29. September 1906 beschlossene Ausnahmetarif für lebende Pflanzen (Geschäftsbericht pro 1906, S. 111) konnte nach längern Verhandlungen mit sämtlichen schweizerischen Normalbahnen und dem eidgenössischen Eisenbahndepartement erst am 20. Dezember zur Einführung gelangen.

9. In den Ausnahmetarifen sind ausser der Ausgabe von Nachträgen zum Ausnahmetarif Nr. 6 für Getreide, Nr. 14 für Düngemittel, Nr. 18 für Holz, Nr. 19 für Steine und Nr. 20 für Kohlen, folgende Änderungen durchgeführt worden:

a. Generatorenschlacke aus Gasanstalten, unsortiert, die meistens zu Brennzwecken in Kalköfen Verwendung findet, aber nur einen geringen Brennwert hat, wurde in den ermässigten Ausnahmetarif Nr. 44 für Pyritabfälle, Schlacken etc., einbezogen, um deren Absatz zu ermöglichen.

b. Im Ausnahmetarif Nr. 13 ist der tarifmässige Frachtsatz für Gips in Ladungen von 10,000 kg. für die Strecke Frick-Eiken von 8 auf 7 Cts. pro 100 kg. herabgesetzt worden, um der Konkurrenz des Fuhrwerkverkehrs zu beugen.

10. Nach einlässlicher Prüfung haben wir folgende Taxermässigungen gewährt:

a. Für die Ausfuhr von Ferro-Chrom und Ferro-Silicium ab Montbovon.

b. Für die Einfuhr von italienischen Futtermitteln auf Ansuchen des Regierungsrates des Kantons

Wallis, da in diesem Kanton infolge der sehr geringen Heuernte des Jahres 1906 Futtermangel eingetreten ist.

c. Im internen Verkehr:

für Blei des Spezialtarifes I ab Genf loco nach verschiedenen schweizerischen Stationen in Konkurrenz gegen die französische Route ;

für ausgebrauchte, cyanarme Gasreinigungsmasse, die von geringem Wert ist und nur bei ganz billigen Frachtsätzen von den zu ihrer Verarbeitung speziell eingerichteten Cellulosefabriken bezogen werden kann, ab Basel S. B. B., Genf, Horn, Lausanne und Schlieren nach Luterbach ;

für Mehl aus Hülsenfrüchten, sowie für Kleie ab Genf loco nach Villeneuve und weiter ;

für Schwefelsäure in Ladungen von 10,000 kg. ab Uetikon nach Bex, um zu verhindern, dass die Lieferungen an die ausländische Konkurrenz übergehen.

d. Für den Transitverkehr von Petroleum aus Österreich nach Südfrankreich via Buchs (Rheintal) — Genève.

11. Von der ostschweizerischen Mühlen-Aktiengesellschaft in St. Gallen ist das Gesuch an uns gestellt worden, es möchten, um den Müllern für ihre Produkte, welche zurzeit noch vielfach auf der Strasse befördert werden, die Benützung der Eisenbahn zu ermöglichen, die einschlägigen Taxen herabgesetzt werden. Wir kamen nach einlässlichen Untersuchungen zu dem Resultate, dass dem Begehren der Konsequenzen wegen nicht Folge gegeben werden kann.

12. Für die deutsch-schweizerischen Verkehre wurde eine Neuauflage des Teiles I, Abteilung B, der deutsch-schweizerischen Gütertarife — enthaltend die allgemeinen Tarifvorschriften und die Güterklassifikation — herausgegeben. Diese Neuauflage war bedingt durch die seit der Ausgabe vom 1. August 1902 in den allgemeinen Tarifvorschriften und in der Güterklassifikation der deutschen und der schweizerischen Eisenbahnen eingetretenen zahlreichen Änderungen und Ergänzungen.

13. Auf den 1. Juni 1907 erfolgte eine Neuauflage des bayerisch-schweizerischen Gütertarifes.

14. Der Spezialtarif Nr. 411 für roh behauene Bausteine ab Stationen der französischen Ostbahnen nach der Schweiz, via Delle und Petit-Croix, wurde durch Aufnahme neuer Relationen erweitert.

15. Für die Beförderung von Roheisen, Baueisen u. s. w. in Ladungen von 10,000 kg. konnte der Tarif spécial commun d'exportation (P. V.) Nr. 414 französische Ostbahnen — Schweiz, sowie Chiasso transit und Pino transit, via Delle und Petit-Croix, auf 1. April 1907 eingeführt werden.

16. Ein I. Nachtrag zum Gütertarif Delle frontière — Schweiz ist ausgegeben worden.

17. Die Verhandlungen über Erstellung eines direkten Tarifs P. L. M. — Schweiz sind weiter geführt worden.

18. Einem Vorschlage der französischen Nordbahn betreffend die Erstellung eines direkten Tarifs für metallurgische Erzeugnisse via Delle oder Petit-Croix haben wir zugestimmt.

19. Neuausgaben der reglementarischen Bestimmungen für den belgisch-schweizerischen Güterverkehr und des Ausnahmetarifes für metallurgische Produkte zwischen belgischen und schweizerischen Stationen sind erschienen und neue Kohlentarife Belgien-Basel und Belgien-Schweiz sind berechnet worden. Als Einföhrungstermin für die letzteren ist der 1. April 1908 in Aussicht genommen.

20. Neue Leitungsvorschriften für den niederländisch-schweizerischen Güterverkehr, Tarifhefte II und III, sind in Kraft getreten.

21. Ein neuer Vertrag zur Regelung der Wettbewerbsverhältnisse im Eilgutverkehr zwischen der Schweiz und England ist nunmehr von allen beteiligten Festlandsbahnen gutgeheissen und abgeschlossen worden.

22. Für den deutsch-italienischen Verkehr über den Simplon ist ein Ausnahmetarif für Eisen nach

Omegna und Villadossola und für den französisch-italienischen Verkehr ein Tarif international franco-suisse mit Frachtsätzen ab französischen Hafenstationen nach einer Anzahl italienischer Stationen via Simplon ausgegeben worden.

23. Im deutsch-südfranzösischen Verkehr trat eine Neuausgabe des als Grundlage für die Frachtberechnung dienenden Kilometerzeigers (Tarifteil II C), sowie eine Neuausgabe der Leitungsvorschriften (Tarifteil II D) in Kraft. In dieser letztern ist, wie bisher, die für den deutsch-südfranzösischen Verkehr allgemein vereinbarte Verkehrsleitung über die kürzeste Route gewahrt.

24. Für den österreichisch-ungarisch-französischen Verband (Verkehr mit den französischen Ostbahnen) wurden die Tarife für lebende Tiere (Pferde, Schafe und Wild) und ein neuer Tarif für den Holzverkehr aus Österreich in Kraft gesetzt.

25. Im österreichisch-ungarisch-südfranzösischen Verkehr wurden die Grundlagen für die Erstellung direkter Tarife vereinbart, nach denen ebenso, wie im deutsch-südfranzösischen Verkehr, über die deutschen und schweizerischen Strecken mit den deutschen Einheitssätzen gerechnet wird.

26. Dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr wurden die am 1. Juni 1907 dem Betrieb übergebene normalspurige Linie Bern-Schwarzenburg und die Strecke Gümligen-Worb der schmalspurigen Linie Bern-Worb unterstellt.

Eine neue Liste der dem internationalen Übereinkommen unterstellten Eisenbahnstrecken ist herausgegeben worden.

27. Dem eidgenössischen Eisenbahndepartement sind im Benehmen mit den Verwaltungen des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen erstellte Entwürfe einer Neuausgabe der Anlage V, sowie eines neuen I. Nachtrages zum schweizerischen Transportreglement zur Einholung der bundesrätlichen Genehmigung eingereicht worden. In der Neuausgabe der Anlage V gelangen eine grosse Anzahl Änderungen und Ergänzungen an den bisherigen Bestimmungen zur Durchführung. Die meisten derselben werden vorgenommen teils in-

folge der bevorstehenden Neuausgabe des bestehenden Separat-übereinkommens zwischen der Schweiz und Deutschland zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, teils infolge der Beschlüsse der II. Konferenz zur Revision des letztern Übereinkommens, und sodann teils auch, um die schweizerischen Vorschriften mit dem neuesten Stand der Bestimmungen der Verkehrsordnung der deutschen Bahnen soweit möglich in Einklang zu bringen.

28. Ein II. Nachtrag zu den allgemeinen Tarifvorschriften der schweizerischen Eisenbahnen ist auf den 1. März 1907 in Kraft gesetzt worden. Er enthält die seit 1. Juli 1905 auf den deutschen Bahnen eingetretenen Änderungen, soweit sie vom schweizerischen Eisenbahnverband übernommen wurden.

29. Von den an den kommerziellen Konferenzen des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen und vom Eisenbahnverband im Korrespondenzweg behandelten Geschäften erwähnen wir die folgenden:

a. Ein Gesuch der Aktiengesellschaft Dynamit Nobel in Zürich um Herabsetzung des taxpflichtigen Minimalgewichtes von 2000 auf 1000 kg. für Sendungen von Dynamitpatronen und um Erlass der Schutzwagengebühren bei solchen Transporten wurde im Einvernehmen mit der technischen Verbandskonferenz wegen des mit der Beförderung von Dynamitpatronen verbundenen Risikos abgelehnt.

b. Einem Gesuche der Manufactures des glaces et produits chimiques de St. Gobin, Chauny et Cirey um Taxierung des Glasfabrikates „Opaline“ in ungeschliffenen Platten und von zu den Platten gehörenden ungeschliffenen Leisten, Stäben, Rinnen, Eckstücken u. s. w. aus „Opaline“ zum Spezialtarif I und zur Stückgutklasse 2 wurde entsprochen.

c. Einer Anregung des eidgenössischen Eisenbahndepartementes nachkommend, wurde beschlossen, die bei uns als Präsidialverwaltung des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen deponierten Generalreverse und Kautionen für Dynamitsendungen auch für solche Schadensfälle haftbar zu erklären, welche sich auf den dem Verbandschweizerischer Eisenbahnen nicht angehörenden schweizerischen Transportunternehmungen ereignen könnten.

d. Weil aus betriebsdienstlichen Gründen eine Vermehrung der Artikel des Ausnahmetarifs Nr. 4 für den Transport in beschleunigter Fracht von Brot, frischem Fleisch u. s. w. vermieden werden muss, wurde die Aufnahme des Artikels „frische Kutteln“ in diesen Ausnahmetarif abgelehnt.

e. Übernahme für den schweizerischen Verkehr der in den allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der deutschen Bahnen seit dem 1. Juli 1905 eingetretenen Änderungen und Ergänzungen.

f. Im Namen des Verbandes haben wir das eidgenössische Eisenbahndepartement ersucht, eine Änderung des schweizerischen Transportreglements in dem Sinne gutheissen zu wollen, dass die Bahnen die tarifgemässen Waggebühren in allen den Fällen erheben dürfen, wo das Gewicht, das sich auf Grund der vom Absender im Frachtbrief angegebenen Masse oder Stückzahlen ergibt, von dem durch die bahnseitige Abwägung konstatierten um mehr als $2\frac{1}{2}\%$ abweicht. Das Eisenbahndepartement wird diese Angelegenheit dem Bundesrate zum Entscheid vorlegen.

g. Für die Sprengstoffe „Cheddite“, welche ihrer Gefährlichkeit wegen in Deutschland von den für Sicherheitssprengstoffe aufgestellten Transportvorschriften ausgeschlossen wurden, sind gestützt auf Gutachten neue Verpackungsvorschriften beschlossen worden.

h. In Entsprechung eines Gesuches der Aktiengesellschaft Dynamit Nobel in Zürich wurde beschlossen, inskünftig bei gleichzeitiger Aufgabe mehrerer Stückgutsendungen Dynamit nach derselben Bestimmungsstation die Schutzwagengebühr nur noch für zwei Schutzwagen zu berechnen, wie dies schon bei gleichzeitiger Aufgabe mehrerer Wagenladungen nach derselben Bestimmungsstation geschieht.

i. Einer Eingabe des Zentralvorstandes des Vereins schweizerischer Eisenbahn- und Dampfschiffangestellter um einheitliche Anweisung der sämtlichen schweizerischen Stationen, die als Duplikate zu verwendenden schweizerischen Frachtbriefformulare in auffälliger und übereinstimmender Weise als „Duplikate“ zu bezeichnen, wurde entsprochen.

30. Der Verkehr nach und von Iselle di Trasquera, Preglia und Varzo musste der italienischen Verzollung, sowie der in den Verkehren mit Italien vor-

gesehenen formellen Güterübergabe auf dem italienischen Übergangspunkt wegen allgemein nach Domodossola abgefertigt und taxiert werden, um von da unter Taxberechnung nach den erwähnten Stationen wieder zurückzugehen. Da für Güter nach und von den schweizerischen Orten Gondo und Simplon-Dorf, die von Iselle di Trasquera aus bedient werden, die italienische Eingangsverzollung entfällt, wurde unter Mitwirkung der italienischen und schweizerischen Zollbehörden und der italienischen Staatsbahnen in einer Konferenz zu Domodossola vereinbart, dass die nach und von diesen Orten vorkommenden Warensendungen ausnahmsweise direkt nach Iselle di Trasquera abgefertigt werden können. Damit ist für diese Transporte der Umweg über Domodossola nicht mehr nötig und sind die daraus bisher entstandenen Frachtverteuerungen entfallen. Ferner wurde beschlossen, Granittransporte ab den Stationen Preglia und Varzo nach schweizerischen Stationen direkt von da nach der Schweiz abzufertigen, so dass auch für sie der Umweg über Domodossola entfällt.

31. Zuzufolge einer im Anfang des Berichtsjahres eingetretenen Verkehrsstockung auf der Mont-Cenis-Route verständigten wir uns mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn auf deren Ansuchen, einen Teil ihres Verkehrs (Massengüter, wie Steinkohlen und Eisen etc.), welcher sonst über den Mont-Cenis instradiert, gegen entsprechende Vergütung in besonderen Zügen via Bouveret über die Simplonroute zu befördern.

32. Anfangs Oktober ist auf der Gotthardroute eine Stauung in der Güterbeförderung nach Italien eingetreten. Wir verständigten uns mit der Gotthardbahn und den italienischen Bahnen dahin, vom 8. Oktober 1907 an täglich 30 von Deutschland und weiter her via Basel-Gotthard direkt nach Italien abgefertigte Wagenladungen, für welche nicht Zollbehandlung auf einer Unterwegsstation der Gotthardroute vorgesehen war, gegen entsprechende Vergütung, via Olten-Lyss-Simplon nach Domodossola abzufertigen. Diese Entlastung der Gotthardroute genügte aber nicht, da nahezu gleichzeitig eine anhaltende Zunahme des Herbstverkehrs eintrat. Weil alle unsere Stationen der Strecke Basel-Immensee mit italienischen Gütern überfüllt waren, mussten wir zeitweise die Zufuhr der via Basel instradierenden, von Deutschland und weiter her nach Italien bestimmten Wagenladungsgüter einstellen. Der Bundesrat hat für diese Güter unter drei Malen Zuschlagsfristen von

3 bis 5 Tagen zu den reglementarischen Lieferfristen gewährt. In der Folge erklärten sich dann die italienischen Staatsbahnen bereit, täglich 50 und später 70 Wagen in Domodossola zu übernehmen; diese Verwaltung gestattete ferner die Rückleitung des vom Kreis III nach Italien zurückkehrenden leeren Rollmaterials über Domodossola. Am 6. Dezember 1907 waren die Abfuhrverhältnisse auf der Gotthardroute wieder normale; die Umleitung via Simplon wurde daher wieder eingestellt.

33. Aus Handelskreisen gelangte wiederholt das Gesuch an uns, es möchte unserm Lagerhaus in Basel die Einlagerungs- und Reexpeditionsberechtigung für Getreide ab Mannheim, Ludwigshafen, Karlsruhe, Kehl und Strassburg unter Einhaltung der über Basel gültigen direkten Taxen zugestanden werden. Es mache sich schon lange das Bedürfnis geltend, dass das über die genannten Rheinhäfen eingehende, für den Konsum in der Schweiz bestimmte Getreide mehr in der Nähe, d. h. mindestens an der Grenze gelagert werden könne, ohne dass gegenüber der direkten Abfertigung eine Frachtverteuerung eintrete. Wir fanden dieses Begehren berechtigt und haben bei den mitbeteiligten deutschen Bahnen zu verschiedenen Malen Anstrengungen gemacht, ihm Geltung zu verschaffen, leider ohne Erfolg.

34. Wir haben grundsätzlich beschlossen, Güter, die bis und ab Basel mit Rheinschiffen befördert werden, tarifarisch gleich zu behandeln wie Güter, die per Bahn zu- und abgeführt werden. Die bezüglichen Massnahmen sind zur Durchführung gelangt.

35. Gegen den in der Sitzung des Verwaltungsrates vom 28. Dezember 1906 genehmigten Konkurrenzvertrag mit der Dampfschiffgesellschaft auf dem Genfersee ist seitens der Genfer und Lausanner Handelskammern beim Bundesrat Einsprache erhoben worden, auf welche dieser indessen nicht eingetreten ist. Anlässlich der Behandlung des Geschäftsberichtes und der Rechnungen der Bundesbahnen pro 1906 hat sich sodann laut Mitteilung des eidgenössischen Eisenbahndepartements die Kommission des Nationalrates dahin ausgesprochen, dass die Verwaltung der Bundesbahnen mit dem Abschluss des in Frage stehenden Vertrages innerhalb ihrer Kompetenz und im wohlverstandenen Interesse der Bahn gehandelt habe, dass die Kommission es aber

trotzdem vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus begrüßen würde, wenn die Bundesbahnen sich entschliessen könnten, den Vertrag nicht ins Leben treten zu lassen. Wir antworteten hierauf mit einlässlicher Begründung, dass die aus dem Vertrag befürchteten volkswirtschaftlichen Schädigungen nicht eintreten werden, und wiesen zum Schlusse auf die Verhältnisse am Bodensee hin, auf dem die früher bestandene freie Konkurrenz unter den für einen grössern Verkehr eingerichteten, organisierten Transportanstalten schon längst einer festen Regelung der Beziehungen im Transportgeschäft habe weichen müssen.

36. Im Berichtsjahre haben nachstehende internationale Konferenzen, an welchen wir uns vertreten liessen, stattgefunden:

a. Generalkonferenz des deutsch-italienischen und des österreichisch-ungarisch-deutschen Verbandes in Bozen.

b. Die österreichisch-ungarisch-schweizerische Verbandskonferenz in Abbazia.

c. Die österreichisch-ungarisch-französische und die österreichisch-ungarisch-südfranzösische Verbandskonferenz in Montreux.

d. Die deutsch-südfranzösischen Verbandskonferenzen in Frankfurt a. M. und Zürich.

e. Zwei Sitzungen der deutschen ständigen Tarifikommission in Berlin und Reutlingen.

In den ad a—d genannten Konferenzen wurden die laufenden Verbandsgeschäfte erledigt. In der österreichisch-ungarisch-südfranzösischen Konferenz haben wir uns bereit erklärt, entsprechend dem Vorgehen im deutsch-südfranzösischen Verkehr für unsere Transitstrecken die deutschen Grundtaxen einzurechnen.

e. Einnahmenkontrolle und Abrechnungswesen.

1. Zur Ordnung der Abrechnungsverhältnisse zwischen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, der französischen Ost-, Nord- und Westbahn einerseits und den Bundesbahnen anderseits bezüglich des direkten Güterverkehrs Frankreich-Italien via Simplon fand am 29./30. April eine Konferenz der Kontrollchefs der beteiligten Verwaltungen in Montreux statt.

2. An der internationalen Abrechnungskonferenz, welche im Monat Juni in Brüssel stattfand, haben wir uns vertreten lassen.

3. Am 11. und 12. Oktober wurde in Murten die 5. Konferenz der Kontrollchefs des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen abgehalten. Sie befasste sich mit der Beratung verschiedener Fragen des Abfertigungs- und Abrechnungsdienstes.

4. Es wurden einheitliche Vorschriften aufgestellt betreffend die Buchführung über die Einnahmen und Ausgaben für die Beschaffung und Lieferung der Personenbillette aller Art und der Milchabonnementsmarken, sowie betreffend die Verrechnung derselben und den Jahresabschluss.

5. Bei den Kassastellen der Stationen, Lagerhäuser und Dampfschiffe wurden 1838 Kassen- und Bücherrevisionen vorgenommen, welche sich wie folgt auf die 4 Kreise verteilen:

I. Kreis	II. Kreis	III. Kreis	IV. Kreis
556	488	478	316

Hierbei sind folgende Vorkommnisse und Unregelmässigkeiten zu erwähnen:

a. Einbruch in die Station Aarberg in der Nacht vom 9. auf den 10. November und Entwendung der feuerfesten Kasse, welche Fr. 4247. 71 enthielt. Die gerichtliche Untersuchung war bisher ohne Erfolg.

b. In Estavayer ist ein Stationsgehülfe nach Verübung verschiedener Betrügereien Ende Mai flüchtig geworden. Der Fehlbare blieb bis jetzt verschollen; der Verwaltung erwuchs ein Schaden von Fr. 1144. 15.

c. Ende Dezember ist in Leuk ein Aspirant unter Mitnahme von Fr. 962. 56 Dienstgeldern flüchtig geworden. Der Fehlbetrag ist ersetzt; strafrechtliche Verfolgung wurde eingeleitet.

d. Bei einer Anzahl Stationen sind Defizite konstatiert worden; auf 2 Stationen führte die Revision zur Entdeckung von Fälschungen für kleinere Beträge. Die Schuldigen wurden bestraft und zum Teil aus dem Dienste der Bundesbahnen ent-

lassen; je nach den besondern Umständen wurde strafrechtliche Verfolgung veranlasst.

6. In bezug auf das Frachtkreditwesen sind folgende Geschäfte zu verzeichnen:

	Kreise				Total
	I	II	III	IV	
a. Neue Kredite wurden eröffnet .	23	50	43	36	152
b. Bestehende Kredite wurden geändert	7	60	94	55	216
c. Aufgehoben wurden	5	7	12	9	33
					<u>401</u>

7. Im Interesse des reisenden Publikums haben wir nach Verständigung mit der Postverwaltung, eine Erweiterung der Vorschriften über die Behandlung gefundenen Gegenstände in dem Sinne beschlossen, dass zur Erzielung einer raschern Zustellung dringend reklamierte, das Gewicht von 5 kg. nicht übersteigende Gegenstände künftig unter Erhebung einer einheitlichen Taxe von 40 Cts. in der Schweiz als Bahndienstsache befördert werden können.

8. Indem wir nachstehend eine vergleichende Übersicht über die Betriebseinnahmen der Bundesbahnen und des Dampfschiffbetriebes auf dem Bodensee der Jahre 1906 und 1907 folgen lassen, verweisen wir auf die der Einnahmentabelle nachfolgende Begründung der Verkehrsschwankungen.

Betriebseinnahmen der schweizerischen Bundesbahnen:

1906 (Januar-Mai 2441 Kilometer) (Juni-Dezember 2463 „)			1907 (2463 Kilometer)			Gegenüber 1906 mehr weniger	
Fr.	%		Fr.	%	Fr.	Fr.	
53,516,095. 70	42, ₁₈	I. Ertrag des Personentransportes	56,283,797. 04	41, ₁₈	2,767,701. 34	—	
		II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes:					
5,181,275. 96	4, ₀₃	1. vom Gepäck	5,508,344. 96	4, ₀₃	327,069. —	—	
2,462,360. 40	1, ₉₆	2. von Tieren	2,404,947. 03	1, ₇₆	—	57,413. 37	
65,761,762. 03	51, ₈₃	3. von Gütern	72,476,753. 91	53, ₀₃	6,714,991. 88	—	
73,405,398. 39	57, ₈₂		80,390,045. 90	58, ₈₂	6,984,647. 51	—	
126,921,494. 09	100	Total	136,673,842. 94	100	9,752,348. 85	—	

1906		<i>B. Dampfschiffverkehr auf dem Bodensee.</i>					
Fr.	%		Fr.	%	Fr.		
187,238. 54	25, ₄₇	I. Personentransport	197,747. 92	24, ₇₉	10,509. 38	—	
9,744. 33	1, ₃₂	II. Gepäcktransport	10,356. 27	1, ₃₀	611. 94	—	
4,155. 50	0, ₅₇	III. Tiertransport	5,055. 89	0, ₆₃	900. 39	—	
533,950. 86	72, ₆₄	IV. Gütertransport	584,491. 64	73, ₂₈	50,540. 78	—	
735,089. 23	100	Total	797,651. 72	100	62,562. 49	—	

Im Bahnverkehr nach Abschnitt A der vorstehenden vergleichenden Übersicht über die Betriebseinnahmen ist für das Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr 1906 eine Mehreinnahme von Fr. 9,752,348.85 — 7,68 % zu verzeichnen, gegen Fr. 11,958,329.12 — 10,4 % pro 1906. Die einzelnen Verkehrskategorien lieferten folgende prozentuale Ergebnisse:

Personenverkehr	+	5,17 %	(1906: + 11,13 %)
Gepäckverkehr	+	6,31 %	(1906: + 10,55 %)
Tiertransport	—	2,33 %	(1906: + 20,20 %)
Gütertransport	+	10,21 %	(1906: + 9,47 %)

Es war zu erwarten, dass der ausserordentlich starke Tiertransport pro 1906 (+ 20,20 %) im Jahre 1907 wieder in normale Bahnen zurückkehren werde. Der Rückgang um 2,33 % bietet daher keinen Anlass zu Bedenken. Im übrigen ist hinsichtlich der Ergebnisse der beiden Hauptverkehrskategorien folgendes zu erwähnen:

Personenverkehr. Gegenüber dem Vorjahre lieferten die einzelnen Monate folgende Ergebnisse:

Januar	+	Fr. 204,917
Februar	+	„ 202,809
März	+	„ 593,750
April	—	„ 1,116
Mai	+	„ 625,721
Juni	—	„ 86,128
Juli	+	„ 218,746
August	+	„ 276,487
September	+	„ 188,264
Oktober	+	„ 133,376
November	+	„ 258,875
Dezember	+	„ 152,000

Die Mindereinnahmen pro April und Juni sind nur scheinbare; sie rühren von Verkehrsverschiebungen zwischen den Monaten März und April, bzw. Mai und Juni her, weil die den Personenverkehr erheblich beeinflussenden Feiertage von Ostern und Pfingsten pro 1907 auf März, bzw. Mai, pro 1906 dagegen auf April, bzw. Juni fielen. Bei Berücksichtigung dieser Verschiebung ergibt sich eine das ganze Jahr anhaltende ziemlich gleichmässige Verkehrszunahme, die sich in einem Plus von nahezu Fr. 1,800,000 gegenüber unserem Voranschlag äussert. Der Mehreinnahme von Fr. 2,767,701.34 steht eine Vermehrung der Zahl der beförderten Reisenden von 64,933,529

auf 69,756,449, d. h. um 4,822,920 — 7,43 % gegenüber. Da die Einnahmen nur eine Zunahme von 5,17 % aufweisen, so ergibt sich hieraus, dass der Ertrag mit der Vermehrung der Zahl der Reisenden nicht Schritt gehalten hat. Die Konsequenz hiervon ist neuerdings ein Rückgang der Durchschnittseinnahme pro Reisenden, welche in den letzten 6 Jahren betrug:

1902 : 96,1 Cts.	1905 : 81,4 Cts.
1903 : 87,8 „	1906 : 82,4 „
1904 : 83,5 „	1907 : 80,7 „

Was den Einfluss des Simplonverkehrs auf die Personentransporteinnahmen betrifft, so bestätigen die Ergebnisse für die Tunnelstrecke Brig-Iselle des laufenden Jahres die aus den ersten 7 Betriebsmonaten gezogenen, in unserem letztjährigen Bericht auf Seite 125 niedergelegten Folgerungen. Die Einnahmen der erwähnten Tunnelstrecke betrugen pro 1907 Fr. 635,700, wovon auf die 7 Monate Juni-Dezember Fr. 412,500 entfallen, gegenüber Fr. 462,000 in den gleichen Monaten 1906. Der Ausfall des Ausstellungsverkehrs ist somit nicht ganz, immerhin annähernd durch den allgemeinen Aufschwung des Verkehrs gedeckt worden, und das Ergebnis kann daher als ein befriedigendes bezeichnet werden.

Güterverkehr (inklusive Gepäck und Tiere). Die allgemeine Hochkonjunktur im Geschäftsverkehr hat wider Erwarten das ganze Jahr angehalten. Die Einnahmen sind neuerdings erheblich angewachsen; sie übersteigen das ausserordentlich günstige Jahr 1906, sowie auch unsern Voranschlag um rund Fr. 7,000,000. An dieser Mehreinnahme partizipieren alle Monate, und zwar:

Januar	mit Fr.	394,370
Februar	„	243,412
März	„	442,844
April	„	1,185,666
Mai	„	558,142
Juni	„	654,379
Juli	„	861,958
August	„	540,225
September	„	634,960
Oktober	„	386,466
November	„	451,226
Dezember	„	631,000

Die Zahl der beförderten Gütertonnen beträgt 12,157,654, gegenüber 10,928,296; sie ist somit um 1,229,358 Tonnen,

d. h. um 11,25 % (1906 : 10,52 %) gestiegen. Die prozentuale Vermehrung der Einnahmen beträgt dagegen nur 9,52 % (1906 : 9,87 %) und hat also mit der Verkehrszunahme nicht gleichen Schritt gehalten. Daraus ergibt sich ein weiterer Rückgang des Durchschnittsertrages pro Tonne, welcher betrug :

1903	Fr. 7,34
1904	„ 7,01
1905	„ 6,75
1906	„ 6,72
1907	„ 6,61

Was den Verkehr der Simplonlinie anbelangt, so hat derselbe durch die Einführung direkter Tarife zwischen Italien und Frankreich etwas zugenommen und ist im Berichtsjahre durch zeitweilige Verkehrsumleitungen von der Modaner- und von der Gotthardroute, die eine Folge von Verkehrsstauungen auf diesen Routen waren, günstig beeinflusst worden. Immerhin bewegen sich die Ergebnisse, von diesen Umleitungen abgesehen, andauernd in sehr bescheidenem Rahmen.

Bodensee-Dampfschiffbetrieb. Nach der vorstehenden Übersicht, Abschnitt B, ergibt sich für alle Rubriken eine Verkehrszunahme. Der Mehreinnahme im Personenverkehr von rund Fr. 10,500 liegen keine besondern Ursachen zu Grunde; sie ist dem allgemeinen Anwachsen des Verkehrs zuzuschreiben. An der Mehreinnahme von rund Fr. 50,500 im Güterverkehr partizipieren fast alle Monate. Ein erhebliches Minus (Fr. 14,000) weist nur der Monat Oktober auf, herrührend von der geringern Obstausfuhr dieses Jahres. Diesem Rückgange steht eine starke Vermehrung des Imports an Getreide und Zucker, sowie der Durchfuhr von Maschinenteilen und Alteisen aus Deutschland nach Italien gegenüber, welche das ganze Jahr andauerte und hauptsächlich zu dem günstigen Rechnungsabschluss beitrug.

f. Fracht- und Fahrgeldreklamationen.

Im Berichtsjahre haben die vom Frachtreklamationsbureau zu behandelnden Geschäfte wiederum eine wesentliche Zunahme aufzuweisen.

Nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die Zahl der im Jahre 1907 zur Behandlung gekommenen neuen Reklamationen und Taxrückerstattungsgesuche, sowie über die im gleichen Zeitraum zu lasten der S. B. B. ausbezahlten, bzw. andern Verwaltungen zur Verfügung gestellten Beträge.

	Anzahl neuer Geschäfte	Zu lasten der S. B. B. ausbezahlte Beträge
a. Frachtreklamationen wegen unrichtiger Anwendung der Tarife, Tarifvorschriften etc.	8,112	Fr. 93,479. 73 (Güter) " 104. 70 (Gepäck) " 814. 13 (Vieh)
b. Gesuche um nachträgliche Anwendung von Reexpeditions- und Exporttarifen	2,188	" 275,241. 26
c. Gesuche um Einhaltung der über ausländische Konkurrenzrouten erreichbaren billigern Frachten	2,656	" 179,705. 04
d. Taxrückerstattungsgesuche (Detaxen) auf Zugeständnissen der Generaldirektion, bezw. der verstaatlichten Bahnen beruhend	600	" 217,593. 36
e. Verschleppungen (Fehlinsradierungen)	2,790	" 11,636. 83 ¹⁾
. Fahrgeldreklamationen	4,286	" 33,136. 84
g. Gesuche um Gewährung von Taxrückerstattung auf nicht voll- ständig benützten schweizerischen Generalabonnements	384 ²⁾	" 46,216. — ³⁾
h. Prämienzahlungen an das Zugspersonal für die Entdeckung miss- bräuchlicher Benützung von Generalabonnements	99	" 495. — ³⁾
Total	21,115	Fr. 858,422. 89

¹⁾ Dagegen haben die S. B. B. Fr. 12,558. 08 erhalten.

²⁾ 223 Fälle wegen Austritt des Titulars aus der Firma; 122 Fälle wegen Krankheit oder Todesfall; 26 Fälle wegen dauernder Landesabwesenheit; 9 Fälle wegen Umtausch gegen Firmenabonnements und 4 Fälle wegen Verhaftung des Titulars.

³⁾ Diese Beträge fallen zu lasten der am Generalabonnementstarif beteiligten Verwaltungen.

IV. Betriebsdepartement.

a. Allgemeines.

1. Wir haben mit der Generalstabsabteilung des Militärdepartementes die Frage der Einrichtung der Eisenbahnwagen zum Militärkrankentransport und die Ausrüstung der Sanitätszüge im Sinne einer Änderung der bisherigen Anordnungen in Beratung gezogen. Demzufolge haben wir es am 5. Januar übernommen, vorerst eine Anzahl III. Klasse-Wagen probeweise mit Seitentüren zum Krankenverlad einzurichten.

2. Am 22. Januar haben wir an die Kreisdirektionen eine Weisung erlassen, wonach für die Stellvertreter der Bahnhofsvorstände keine täglichen Arbeitszeiten über 10 Stunden mehr vorgeschrieben werden sollen und dass da, wo die Verhältnisse es gestatten, nach und nach bis auf 9 $\frac{1}{2}$ und 9 Stunden herabgegangen werden kann, immerhin unter dem Vorbehalt, dass im Bedürfnisfalle längere Arbeitszeiten, jedoch im Rahmen des Arbeitsgesetzes, einzuhalten sind.

3. Mit Gültigkeit ab 1. Januar 1907 haben wir am 29. Januar einheitliche Vorschriften betreffend die Überzeitarbeit und die Vergütung derselben erlassen, in Ausführung von Art. 16 des Reglements Nr. 3, betreffend die allgemeinen Dienstvorschriften für die Beamten und ständigen Angestellten der Bundesbahnen. Eine teilweise Revision dieser Vorschriften ist von uns unterm 20. September vorgenommen worden und zwar auf eine Eingabe der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten und des schweizerischen Zugspersonalvereins hin, womit einzelne Bestimmungen derselben beanstandet worden waren.

4. Am 1. Februar haben wir, nachdem genügende Erfahrungen mit den am 3. Oktober 1903 provisorisch erlassenen Erläuterungen und Ausführungsbestimmungen zum Reglement Nr. 22 betreffend die Nebenbezüge des Zugs-, Lokomotiv- und Dampfbootpersonals vom 29. Juli 1904 (Geschäftsbericht 1903, Ziffer 23, Seite 104) vorlagen, dieselben in revidierter Fassung neu herausgegeben. Dabei wurden in Anwendung von Art. 14 des Nebenbezugsreglementes eine Anzahl Kilometergeldansätze für spezielle Verhältnisse festgelegt und zum Teil erhöht.

5. Wir haben unterm 5. Februar die Verfügung getroffen, dass Art. 12 des Reglements Nr. 19 für die Materialverwaltungen bei den Kreisdirektionen vom 30. Dezember 1902 hinsichtlich der Abgabe von Brennmaterialien auch auf die Pensionierten Anwendung finden kann und ebenso auf die gemäss Verwaltungsratsbeschluss vom 23. April 1903 unterstützten Arbeiter.

6. Nach vorausgegangener Beratung in einer gemeinsamen Direktorenkonferenz haben wir unterm 5. Februar eine neue einheitliche Weisung an die Kreisdirektionen erlassen betreffend Ausrichtung von Prämien an das Zugspersonal für die Entdeckung missbräuchlicher Benützung von Fahrtausweisen.

7. In Ausführung eines Konferenzbeschlusses haben wir als Präsidialverwaltung am 7. Februar eine Eingabe des schweizerischen Zugspersonalvereins vom 5. September 1906 an den Eisenbahnverband in Sachen Bahnpolizei dahin beantwortet, dass bei Polizeianzeigen dem betreffenden Bahnpolizeibeamten jeweilen eine Erledigungsanzeige zu machen sei, und dass wegen Übernahme der den Bahnbeamten bei Gerichtsklagen gegen Drittpersonen infolge persönlicher Beleidigung im Dienste allfällig erwachsenen Kosten durch die Bahnverwaltungen, der Entscheid von Fall zu Fall nach Prüfung der Sachlage durch die in Frage kommende Verwaltung vorbehalten werde.

8. Am 12. Februar haben wir die von den Kreisdirektionen, gestützt auf die statistischen Ergebnisse des Verkehrs in den zwei ersten vollständigen Betriebsjahren 1904 und 1905, sowie auf Grund der von uns aufgestellten einheitlichen Normen (Geschäftsbericht 1906, Seite 132, Ziff. 14) vorgelegte neue Klassifikation der Bahnhöfe und Stationen genehmigt.

9. Das schweizerische Militärdepartement hat unterm 13. Februar die Zustimmung erteilt, dass die von den Bundesbahnen beschafften Tücher für die Dienstkleider des Personals durch die technische Abteilung der eidgenössischen Kriegsmaterialverwaltung nach festgesetzten Normalvorschriften geprüft werden, in gleicher Weise wie dies mit den Tüchern für die schweizerische Militär- und Zollverwaltung geschieht.

10. Wir haben unterm 15. Februar, der allgemeinen Revision des Kleidungsreglementes vorgängig, die Abgabe von leichtern Sommerblusen an das Zugspersonal und an einen Teil der im äussern Dienst beschäftigten Stationsbeamten (Oberzugführer, Zugführer, Kondukteure, Stellvertreter der Bahnhofvorstände, Stations- und Wärtervorstände, uniformierte Stationsgehülfen, Obergüterschaffner, samt Stellvertreter und Portiers) beschlossen, nachdem vorher im Dienste verschiedene Versuche mit Musterblusen gemacht worden waren, und so die zweckmässigste Form festgestellt werden konnte.

11. Wir haben im Einverständnis mit den Kreisdirektionen beschlossen, dass Gratifikationen an das Betriebspersonal bei ausserordentlichen Anlässen (Festen, Truppentransporten etc.) nicht mehr auszurichten seien, sondern dass die Entschädigung für derartige Mehrleistungen des Personals durch Vergütung der Überzeitarbeit zu erfolgen habe, Fälle besonderer Art (aussergewöhnliche physische Leistungen, Verhütung von Unfällen durch entschlossenes Handeln etc.) vorbehalten.

12. Durch Beschluss des schweizerischen Wagenverbandes ist die Solothurn-Münster-Bahn unterm 2. März als Mitglied des genannten Verbandes aufgenommen worden.

13. Die ausserordentlich grosse Zufuhr von Gütern via Gotthard nach Italien und die daherigen starken Güterstauungen in den Bahnhöfen der Gotthardbahn und teilweise auch der Bundesbahnen im Monat März machten die Ausführung von Güterzügen an einzelnen Sonntagen auf der Strecke Basel-Chiasso beziehungsweise Luino, sowie die Verlängerung der Arbeitszeit in den Rangierbahnhöfen Basel und Olten notwendig, welchen Ausnahmemaassnahmen die eidgenössische Aufsichtsbehörde unterm 12./16. März die Zustimmung erteilt hat.

14. Die neue Übereinkunft zwischen dem Post- und Eisenbahndepartement und dem Verband schweizerischer Eisenbahnen vom 16./19. März betreffend die Benützung der Bahnhöfe und Stationen für den öffentlichen Telegraphen- und Telephondienst ist vom Bundesrat am 22. März genehmigt worden, zur Anwendung ab 1. April 1907.

Zwischen den beiden Kontrahenten ist sodann noch die weitere Vereinbarung getroffen worden, dass auch für die reglements-gemäss auf allen Bahnhaltungen ausnahmsweise zur Beförderung auf dem Bahndraht zugelassenen Telegramme der Zuschlag weg-fällt und dass das Zugspersonal bei der Telegrammaufgabe im fahrenden Zuge in dem Umfange mitwirken soll, dass dasselbe, soweit der Dienst es gestattet, Privattelegramme nach schweizerischen Bestimmungsstationen von den Reisenden entgegennimmt zur Übermittlung an ein Telegraphenbureau oder auch an die beim Zuge anwesenden Postbeamten, welche dann die Weiterleitung zu besorgen haben.

15. 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 19. März zu den gleichen Bedingungen um ein weiteres Jahr, d. h. bis 30. April 1908 verlängert.

16. Unterm 22. März hat der Bundesrat neue Vorschriften betreffend die Reinigung, Waschung und Desinfektion der zum Viehtransport verwendeten Eisenbahnwagen und Schiffe erlassen, zur Einführung auf 1. Juni 1907. Wir haben den Kreisdirektionen über den Vollzug dieser Vorschriften unterm 13. Juni die erforderlichen Weisungen erteilt.

17. In Ausführung eines Beschlusses des Verwaltungsrates vom 20. Oktober 1906 betreffend Verkürzung der Arbeitszeit in den Werkstätten der S. B. B., wobei keinerlei Pausen in die Arbeitszeit eingerechnet werden sollen, haben wir in unsern Vollzugsvorschriften ab 1. Januar 1907, im Einverständnis mit den Kreisdirektionen, die Beibehaltung der bisherigen $\frac{1}{4}$ stündigen Frühstückspause angeordnet. Dieser Vollzug wurde durch die Arbeiterschaft der Werkstätten angefochten und es wurde das Begehren gestellt, dass die Frühstückspause entweder in die Arbeitszeit eingerechnet oder ganz fallen gelassen werden solle. Es fanden in dieser Sache wiederholt Verhandlungen statt und wir haben schliesslich auf den uns geäusserten Wunsch hin am 27. März auch eine gemeinsame Besprechung mit den Präsidenten der Arbeiterkommissionen unserer Werkstätten abgehalten. Die

Mehrzahl der Abgeordneten hielt dabei an den Begehren der Arbeiterschaft fest, so dass wir uns genötigt sahen, am 28. März nachstehendes Schreiben an den Zentralvorstand des Werkstätte-arbeiterverbandes in Biel zu erlassen:

„Im Anschluss an die gestrige Besprechung mit Ihrer Abordnung und nach wiederholter Erwägung Ihrer Begehren in Sachen der $\frac{1}{4}$ stündigen Frühstückspause in den Werkstätten der S. B. B. teilen wir Ihnen mit, dass wir diesem Begehren nicht entsprechen können.

Die von Ihnen in erster Linie verlangte Einrechnung der Frühstückspause in die Arbeitszeit kann nicht in Frage kommen, nachdem unser Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 20. Oktober 1906, anlässlich der Bewilligung von jährlichen bezahlten Ferien und des Neunstundentages für die Werkstättearbeiter, beschlossen hat, dass keinerlei Pausen in die Arbeitszeit eingerechnet werden sollen.

Was die in zweiter Linie verlangte Abschaffung der Frühstückspause anbetrifft, so können wir auf dieses Begehren deshalb nicht eintreten, weil wir in Übereinstimmung mit allen unsern Kreisdirektionen eine Frühstückspause während der 5stündigen Arbeitszeit am Vormittag zum Wohl der Arbeiter für notwendig halten, und zwar namentlich mit Rücksicht auf diejenigen zahlreichen Arbeiter, welche von auswärts kommen und für welche seit ihrem Frühstück zu Hause bis zum Arbeitsbeginn in der Werkstätte schon eine lange Zeit verflossen ist, sowie mit Rücksicht auf die ältern und schwächlichen Arbeiter und die Lehrlinge. Es ist deshalb auch die Frühstückspause von den Bundesbahnen vor wenig Jahren und auf Begehren der Arbeiterschaft in allen Werkstätten eingeführt worden, wo sie früher nicht bestanden hat.“

Nach einigem Widerstreben der Werkstättearbeiter in Zürich fügten sich schliesslich auch diese, womit die Differenz ihre Erledigung fand.

18. In der Zeit vom 6. bis 18. Mai ist in Bern die III. internationale Konferenz für technische Einheit im Eisenbahnwesen abgehalten worden, an welcher der Verband schweizerischer Eisenbahnen durch drei Abgeordnete (die Herren Flury, Vizepräsident der Generaldirektion, Keller, Obermaschineningenieur der schweizerischen Bundesbahnen, und Dietler, Vizepräsident der Direktion der Gotthardbahn) vertreten war.

19. Am 28. Mai haben wir der Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie. die Besorgung des Fahrdienstes auf der für den elektrischen Betrieb eingerichteten Strecke Brig-Iselle für ein weiteres Jahr, d. h. bis 1. Juni 1908, übertragen gemäss Art. 5 des Vertrages vom 19. Dezember 1905. Die elektrische Traktion hat sich auch im Jahre 1907 bewährt und sind erhebliche Störungen nicht vorgekommen.

20. Am 12./13. Juni ist in London die europäische Fahrplankonferenz für den Winterdienst 1907/1908 abgehalten worden. Diejenige für den Sommerdienst 1908 fand am 11./12. Dezember in Wien statt. Wir waren an beiden Konferenzen vertreten.

21. Nachdem am 11. Juli das eidgenössische Eisenbahndepartement der bezüglichen Vorlage des Eisenbahnverbandes vom 5. April 1907 die Genehmigung erteilt hat, ist ein einheitliches Reglement über den Gebrauch und die Instandhaltung der Geschwindigkeitsmesser der Lokomotiven eingeführt worden, mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1907 an.

22. Der Bundesrat hat auf ein Gesuch des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen in Anwendung von Art. 10 des Bundesgesetzes betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten vom 19. Dezember 1902 mit Beschluss vom 22. Juli und 14. August ausnahmsweise Anordnungen für den Güterverkehr im Herbst, d. h. für die Zeit vom 1. September bis und mit 24. November, den eidgenössischen Betttag ausgenommen, bewilligt, wie sie schon in den Vorjahren gewährt worden sind. Der lebhafte Herbstverkehr hat sich im ganzen in geordneter Weise abgewickelt, immerhin konnte der schon letztes Jahr beklagte Wagenmangel noch nicht ausreichend gehoben werden.

23. Vom 6. bis 8. März fand in Berlin die europäische Wagenbeistellungskonferenz für den Sommerdienst 1907 statt. Diejenige für den Winterdienst 1907/1908 ist am 6./9. August in Klagenfurt abgehalten worden. Wir waren an beiden Konferenzen vertreten.

24. Der Bern-Schwarzenburg-Bahn ist die direkte Ein- und Ausfahrt ihrer Züge im Bahnhof Bern

unter gewissen Beschränkungen und mit Rücksicht auf den Zustand und den Umbau des Bahnhofes unter einigen Vorbehalten, welche in einer am 7. September unter dem Vorsitz des eidgenössischen Eisenbahndepartementes stattgefundenen Konferenz vereinbart worden sind, vom 1. Oktober 1907 ab gestattet worden. Die Bedingungen für die Mitbenützung des Bahnhofes werden in einem besondern Verträge festgelegt werden.

25. Mit Rücksicht auf die eingetretene Verteuerung der Lebensverhältnisse und die erschwerte Rekrutierung des Arbeiterpersonals haben wir unterm 20. September für alle Arbeiter der Bahnhöfe Genf, Lausanne, Renens, Neuenburg, Bern, Biel, Basel, Delsberg, Olten, Luzern, Zürich, Schaffhausen, Winterthur, St. Gallen und Rorschach den Anfangstaglohn auf Fr. 4 erhöht, gültig vom 1. Oktober 1907 ab. Dabei war verstanden, dass den bereits angestellten Taglohnarbeitern und den zu den Arbeiterkategorien gehörenden Angestellten mit Rücksicht auf die durch die Erhöhung der Anfangslöhne entstehenden Unstimmigkeiten der Taglohn bzw. die Besoldung mit Abstufung nach oben und innert den Grenzen der derzeitigen reglementarischen Maxima angemessen reguliert werden soll. Auch wurden die Kreisdirektionen im Anschluss hieran ermächtigt, die Löhne auf dem übrigen Bahngebiet nach einer bestimmten Skala zu erhöhen, soweit es zur Aufrechterhaltung eines ordnungsmässigen Betriebes notwendig war. Die jährlichen Mehrausgaben aus dieser Lohnerhöhung und Regulierung zusammen stellen sich auf den Betrag von rund Fr. 619,000.

26. Unterm 20. September haben wir beschlossen, soweit möglich vom 1. Oktober 1907 an auf denjenigen Bahnhöfen, auf welchen während der eingeteilten Arbeitszeit anhaltend und intensiv gearbeitet werden muss, für das Arbeiterpersonal des Stationsdienstes (Rangier-, Gepäck-, Eilgut- und Güterarbeiter, Weichenwärter) und des Fahrdienstes eine tägliche Arbeitszeit von 10 Stunden einzuführen, unter Vorbehalt der bestehenden gesetzlichen und reglementarischen Vorschriften betreffend die Inanspruchnahme der Angestellten zum Arbeiter über die eingeteilte Arbeitszeit hinaus in dringenden Fällen.

27. Wir haben am 20. September einheitliche Weisungen an die Kreisdirektionen erlassen betreffend feste Anstellung der Depotwerkstättearbeiter. Damit ist eine diesbezügliche Petition der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten vom 31. März 1906 erledigt worden.

28. Am 28. September hat der Bundesrat eine revidierte Verordnung betreffend die Beheizung der Eisenbahnwagen und der Wartesäle erlassen, wodurch diejenige vom 30. Januar 1891, den gleichen Gegenstand betreffend, aufgehoben und ersetzt wird.

29. Der Kreiseisenbahnrat II hatte in seiner Sitzung vom 20. Juni 1907 einen Antrag auf Zustellung der Entscheide des Eisenbahndepartementes über die an den schweizerischen Fahrplankonferenzen behandelten Begehren an die Mitglieder der Kreiseisenbahnräte in dem Sinne erheblich erklärt, dass er an die Generaldirektion zu Händen des Eisenbahndepartementes weitergeleitet werden soll. Das Eisenbahndepartement hat unterm 12. Oktober entschieden, dass keine Gründe zu erkennen seien, welche zurzeit eine Änderung der bundesrätlichen Verordnung betreffend Behandlung der Fahrplanentwürfe vom 5. November 1903 rechtfertigen könnten.

30. Unterm 18. Oktober haben wir ein Gesuch der Freiburg-Murten-Ins-Bahn um Übernahme der Reinigung und Desinfektion der auf ihrer Linie zum Entlad gelangenden Viehwagen durch unsere Stationen Freiburg und Murten grundsätzlich abgelehnt, mit Rücksicht auf die Art und den Umfang der durch die neuen bundesrätlichen Vorschriften bedingten Reinigung und Desinfektion nicht nur der Viehwagen selbst, sondern auch der Verladeplätze und der benutzten Werkzeuge und Geräte. Die gleiche grundsätzliche Stellungnahme gilt auch gegenüber andern Anschlussbahnen.

31. Am 18. Oktober haben wir die Eingabe einer Anzahl schweizerischer Handelskammern, Verkehrsvereine und wirtschaftlicher Verbände, womit das Begehren um Ausbau und Inbetriebsetzung der Verbindungsstrecke Bussigny-Morges gestellt wurde (Jahresbericht 1906, Seite 31, Ziff. 23), nach einlässlicher Prüfung ablehnend beantwortet. Die Gründe, welche zu dieser Schlussnahme führten,

sind unter anderem die hohen Kosten, welche für die Erweiterung der Anschlussstationen Bussigny und Morges, sowie für eine neue Signalstation bei der Einmündung zwischen Renens und Morges aufgewendet werden müssten; ferner könnte wegen der bei der gegebenen Zugsbildung notwendigen Trennung und Wiedervereinigung in Bussigny bezw. Morges die direkte Führung der Züge über dieses Verbindungsstück für den Personenverkehr von Osten nach Westen und umgekehrt in bezug auf die Kürzung der Fahrzeiten keine Vorteile bringen; dagegen würden die Interessen der Walliser- und Freiburgerlinie, sowie der Stadt Lausanne, die in einer Gegeneingabe der Société Industrielle et Commerciale einlässlich begründet und vertreten wurden, erheblich geschädigt. Wir haben uns aber bereit erklärt, nach der bevorstehenden Beendigung des Bahnhofumbaus Renens für diejenigen Schnellzüge, welche sich dazu eignen, den Anschluss in Renens herzustellen, wobei gegenüber der jetzigen Fahrzeit ungefähr 15 bis 20 Minuten gewonnen werden können.

32. Mit Eingabe vom 18. Oktober hat die Firma Brown, Boveri & Cie., A.-G. in Baden, die Anregung gemacht, den elektrischen Betrieb auf der bestehenden Hauensteinlinie zu studieren. Wir haben am 29. Oktober beschlossen, der Firma die erforderlichen Unterlagen zur Verfügung zu stellen, um ein umfassendes Projekt für den elektrischen Betrieb auf der Strecke Basel-Olten aufstellen zu können. Dabei haben wir mit bezug auf eine allfällige Ausführung die gleichen Vorbehalte gemacht, wie bei den früher genannten Projekten für andere Strecken der Bundesbahnen. (Geschäftsbericht 1906, Seite 129, Ziff. 3.)

33. Mit der Direktion der Solothurn-Münster-Bahn (S. M. B.) in Solothurn ist unterm 23./29. Oktober ein Vertrag betreffend die Durchführung der Züge der Solothurn-Münster-Bahn auf der Strecke Alt-Solothurn—Neu-Solothurn abgeschlossen worden. Gemäss diesem Vertrage übernimmt die Solothurn-Münster-Bahn für ihre Züge mit ihrem Personal und Material die richtige und vollständige Besorgung des Traktions- und Zugsdienstes auf der genannten Bundesbahnstrecke.

34. Unter Zustimmung der übrigen Verwaltungen des Verbandes schweiz. Eisenbahnen haben wir mit Wirkung ab 1. November die Gültigkeitsdauer der internen und direkten

Freifahrtscheine von 2 auf 3 Monate ausgedehnt, und zwar in Übereinstimmung mit dem bereits geübten Verfahren bei den meisten grössern ausländischen Eisenbahnverwaltungen, mit denen ein Reziprozitätsverhältnis besteht.

35. Zur Erzielung eines gleichmässigen Vorgehens haben wir unterm 8. November einheitliche Vorschriften erlassen für die Beförderung von Kaminfeuern im Arbeitskleid, wonach diese in der III. Wagenklasse Platz nehmen können, sofern eine Belästigung der Mitreisenden oder eine Beschmutzung der Sitze nicht zu befürchten ist; andernfalls hat der Kaminfeger nur dann Anspruch auf Beförderung mit dem betreffenden Zug, wenn ihm Platz im Gepäckwagen angewiesen werden kann, ohne dass dadurch die Dienstbesorgung gehindert wird. Auch bei Beförderung im Gepäckwagen ist ein für die III. Klasse gültiger Fahrtausweis erforderlich.

36. Am 18. November haben wir die Statuten der Arbeiterkommissionen der Werkstätten erlassen, wie solche durch Art. 23 des Reglements Nr. 39 betreffend die Dienstverhältnisse der dem Fabrikgesetz unterstellten Werkstattearbeiter (Fabrikordnung) für alle unsere Werkstätten vorgeschrieben sind; gleichzeitig wurden in Entsprechung einer Eingabe der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten vom 4. Mai 1905 Statuten der Arbeiterkommissionen, des Fahrdienstes und des Stationsdienstes genehmigt, alles mit Inkraftsetzung auf 1. Januar 1908.

37. Der Maschinenfabrik Oerlikon wurde die regelmässige elektrische Traktion auf der Strecke Seebach-Wettingen mittelst hochgespanntem einphasigem Wechselstrom vorläufig auf die Dauer eines Jahres vom 1. Dezember 1907 an gerechnet und auf Grund der Bedingungen des Vertrages vom 11./23. November 1904 übertragen. Im Anschluss an unsere bezüglichen Mitteilungen im Jahresbericht pro 1906 (Seite 131, Ziff. 8) fügen wir bei, dass es nach längern Bemühungen und Versuchen gelungen ist, auch die Störungen im eidgenössischen Telephonbetrieb, welche die meisten Anstände verursachten, auf ein erträgliches Mass herunterzusetzen, wenigstens für die zur Zeit verwendeten schwächeren Versuchslokomotiven.

38. Am 5. Dezember haben wir den Kreisdirektionen auf Veranlassung des eidgenössischen Eisenbahndepartementes die

grundsätzliche Weisung erteilt, das Ein- und Aussteigen der Reisenden bei Diensthalten der Züge, wegen der damit verbundenen Gefahren und Inkonvenienzen, auf den Bundesbahnen nicht zu gestatten.

39. Der schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb haben wir für das Jahr 1908, wie in den Vorjahren, einen Beitrag von Fr. 10,000 bewilligt. Weil der Stand der finanziellen Mittel es erlaubte, wurde pro 1907 nur der ordentliche Beitrag von Fr. 500 eingefordert. Die programmässigen Arbeiten der Kommission sind auch im Jahr 1907 ein gutes Stück weiter gefördert worden, und es ist vor auszusehen, dass dieselben etwa innert Jahresfrist abgeschlossen werden können. Zu den 21 Mitgliedern der Studienkommission ist im Berichtsjahre als weiteres Mitglied hinzugetreten die „Eisenbahndirektion des Kantons Bern“.

40. Die Zahl der pro 1907 an Beamte, Angestellte und Arbeiter der Bundesbahnen, sowie an deren Familienangehörige von der Generaldirektion und den Kreisdirektionen abgegebenen Freifahrtscheine für einzelne Fahrten beträgt 289,379 gegenüber 264,809 Freifahrtscheinen, welche im Jahre 1906 verabfolgt worden sind.

41. Im Jahre 1907 haben fünf technische Konferenzen des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen stattgefunden, in denen zahlreiche Fragen betreffend den Bahnbau und namentlich betreffend den Bahnbetrieb zur Behandlung kamen. Es sind folgende wichtigere, den Betriebsdienst betreffende Geschäfte abschliesslich behandelt worden:

- a. Revision der Übereinkunft betreffend die Benützung der Bahnhöfe und Stationen für den öffentlichen Telegraphen- und Telephondienst.
- b. Behandlung der Anträge für die vom 6. bis 18. Mai in Bern abgehaltene III. internationale Konferenz betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen zu Händen des eidgenössischen Eisenbahndepartements.
- c. Einschränkung der Lokomotivpfeifensignale bei Abfahrt der Züge und beim Rangierdienst. Weiterführung der Versuche. (Geschäftsbericht 1906, Seite 134, Ziff. 20.)
- d. Beordnung des internationalen Telegrammverkehrs im Transit durch die Schweiz.
- e. Revision verschiedener Reglemente und Vorschriften betreffend den Betriebsdienst.

42. Der Fremdenverkehr des Jahres 1907 wurde anfangs der Hochsaison durch schlechte Witterung beeinträchtigt, entwickelte sich dann aber mit dem Einsetzen des schönen Sommerwetters von Mitte Juli an in erfreulicher Weise. Die Wintersportplätze haben auch dieses Jahr wieder ihre starke Anziehungskraft ausgeübt und eine schöne Zahl von Touristen und Sportsleuten in unser Land gebracht. An ausserordentlichen Anlässen, welche besondere Betriebsmassnahmen nötig machten, sind zu nennen: Das eidgenössische Schützenfest in Zürich und die Herbstmanöver des I. Armeekorps. Der Zugsverkehr hat sich im allgemeinen ohne erhebliche Störungen abgewickelt. Die Zugverspätungen haben sich gegenüber 1906 etwas vermindert; sie sind jedoch immer noch beträchtlich, und wir sind fortwährend bestrebt, mit allen uns zu Gebote stehenden Mitteln auf möglichste Einschränkung derselben hinzuwirken.

43. 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 Zugsdienst.

1. Der mit 1. Mai 1907 in Kraft getretene Sommerfahrplan, gültig bis 30. September 1907, hat neben den im Vergleich zum Winterfahrplan regelmässig eintretenden Änderungen und ausser verschiedenen kleinern Verbesserungen folgende wichtigere Neuerungen gebracht:

- 1.** Die zur Entlastung der Schnellzüge 60 und 79 auf der Strecke Biel-Lausanne-Biel im Winter geführten fakultativen Züge wurden auf den 1. Mai in regelmässige Züge umgewandelt unter Herstellung des Anschlusses in Biel an die Züge 94 und 95 von und nach Basel via Jura. Demnach bestehen für die Reisenden Richtung Zürich-Westschweiz via Biel namentlich die Züge 60 und 79 und für diejenigen Basel-Westschweiz via Jura die Züge 94 und 95.
- 2.** Da die Entlastung des Schnellzuges 60 auch auf der Strecke Lausanne-Genf erforderlich wurde, musste Schnellzug 12 Bern-Lausanne mit Aufnahme des Anschlusses des Zuges 94 von Basel nach Genf fortgesetzt werden.

3. Zur Entlastung des stark frequentierten Expresszuges 26 ~~Zürich~~ Bern-Genf wurde die Baslerabteilung dieses Zuges ~~Basel~~ als selbständiger Zug 1655/24 von Basel bis Genf durchgeführt.
4. Neu eingelegt wurde Personenzug 1043 Romont-Fribourg.
5. Um eine planmässige Führung des Schnellzuges 206 zu erreichen, wurde im Anschluss an einen neuen Zug der italienischen Staatsbahnen der Schnellzug 208 Domodossola-Lausanne neu eingelegt.
6. Zur Verbesserung der Verbindung Paris-Mailand via Simplon wurde im Anschluss an den früher gelegten Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Zug 523 ein neuer Expresszug 207 Pontarlier-Domodossola ausgeführt, welcher von den italienischen Staatsbahnen als Expresszug 253 nach Mailand Fortsetzung hat.
7. Zur Verbesserung der Verbindungen des Wallis mit Lausanne und weiter, sowie wegen der vielen Verspätungen des Schnellzuges 210 von Domodossola her wurde neu eingelegt Schnellzug 1130 Brig-Lausanne.
8. Für die Entlastung des Expresszuges 214 in der Hochsaison wurde für die Zeit vom 15. August bis Ende September Expresszug 1098 Lausanne-Pontarlier eingelegt.
9. Der gemischte Zug 3184 Neuchâtel-Verrières wurde in einen reinen Personenzug umgewandelt und bis Pontarlier ausgedehnt.
10. Der Personenzug 1196 Neuchâtel-Verrières wurde ebenfalls bis Pontarlier ausgedehnt.
11. Der gemischte Zug 3192 (alt 1192) Neuchâtel-Pontarlier verkehrt an Sonntagen nur auf der Strecke Neuchâtel-Travers.
12. Im Güterzug 3191 Verrières-Neuchâtel wurde die Personenbeförderung eingeführt; an Sonntagen verkehrt dieser Zug auch auf der Strecke Travers-Neuchâtel als Gegenzug zu Zug 1192.
13. Neu eingelegt wurde der gemischte Zug 506 Lyss-Payerne.
14. Zur Entlastung und zur Sanierung des häufig mit grossen Verspätungen kursierenden Schnellzuges 121 wurde für die Hochsaison vom 1. Juli an neu eingelegt Schnellzug 123 Basel-Luzern.

15. Gotthardbahnschnellzug 124 (neu 122) erhielt ab Luzern schnellzugsmässige Fortsetzung bis Basel mittelst des neu geschaffenen Schnellzuges 122.
16. Der in den Vorjahren erst ab 1. Juli geführte Saison-expresszug 110 Luzern-Basel wurde schon ab 1. Juni in Verkehr gesetzt zum Anschluss an die ebenfalls vorge-rückten deutschen Züge nach Frankfurt und weiter.
17. Die bisher ab Olten vereinigt nach Bern geführten Ab-teilungen der Schnellzüge 105 von Basel und 12 von Zü-richt mussten angesichts der stetig zunehmenden Belastung getrennt durchgeführt werden, und zwar die Baslerabtei-lung als neuer Zug 1645/1412, die Zürcherabteilung als Zug 12. Schnellzug 1412 wird in der Zeit vom 1. Juli bis 15. September als Entlastungszug zu Schnellzug 1460 bis Scherzligen, beziehungsweise Interlaken fortgesetzt.
18. Für die direkte Weiterleitung des Schnellzuges 1457 von Interlaken nach Basel sowohl als zur teilweisen Entlastung der Schnellzüge 13 Bern-Olten und 1664 Olten-Basel wurde mit Kursbeginn am 1. Juni neu eingelegt Schnell-zug 1409/1662 Bern-Basel.
19. Als Entlastungszug zu Schnellzug 22 Olten-Bern verkehrt neu Schnellzug 1422.
20. Neu eingelegt wurde Personenzug 1424 Olten Bern.
21. Während der Hochsaison vom 1. Juli an wird die Basler-abteilung des Schnellzuges 36 zwischen Olten und Bern als selbständiger Schnellzug 1430 durchgeführt.
22. Arbeiterzug 1428 (alt 1424) wurde von Langenthal bis Herzogenbuchsee ausgedehnt.
23. Die Basler- und die Zürcherabteilung des Schnellzuges 31 mussten der grossen Belastung wegen auf der Strecke Bern-Olten je besonders durchgeführt werden, die erstere als neuer Schnellzug 29, die andere als Schnellzug 31.
24. Neu eingeführt wurde der Personenzug 1429 Bern-Olten.
25. Zwischen Bern und Ostermundigen ist für die Werkstage ein neuer Lokalizug 3470 eingelegt worden.
26. Der gemischte Zug 3444 (neu 3440) Olten-Biel wird mit einer beschleunigten Fahrordnung auch an Sonntagen als neuer Zug 1440 geführt.
27. Der gemischte Zug 3605 Solothurn-Herzogenbuchsee wurde in einen Personenzug umgewandelt und verkehrt nun täglich.

28. Auf der Linie Bern-Luzern wurde ein neuer Morgenschnellzug in jeder Richtung, 1735 und 1736, eingelegt.
29. Als neuer Personenzug verkehrt an Sonntagen von Wolhusen bis Luzern Zug 1739.
30. Lokalizug 1543 Laufen-Basel wurde auf die Strecke Delsberg-Basel ausgedehnt.
31. Die bisher auf die Hochsaison beschränkte Kursdauer der Personenzüge 1774 und 1775 auf der Brünigbahn wurde auf die ganze Fahrplanperiode ausgedehnt.
32. Die zwischen Meiringen und Brienz verkehrende Leerfahrt 9223 wurde in einen Personenzug 1763 umgewandelt.
33. Bei den Schnellzügen 13 und 79 Olten-Zürich werden die Berner- und Bielerabteilungen getrennt geführt, die erstere mit Zug 13, beziehungsweise 31, die letztere mit Zug 59, beziehungsweise 79.
34. Zum Zwecke der Erstellung von Anschlüssen mit der Seetalbahn wurde auf der Strecke Aarau-Wildegg ein neues Personenzugspaar 1915/1916 eingelegt.
35. Der Schnellzug 2567 Zürich-Winterthur, welcher zu schwer geworden war, wurde in einen Personenzug 2639 und einen Schnellzug 2567 geteilt.
36. Neu eingelegt wurde Sonntagszug 2395 Zürich-Effretikon, welcher die bisher fehlende Verbindung nach der Linie Effretikon-Hinwil herstellt.
37. Der Güterzug 4047 Stein-Säckingen-Brugg wurde, und zwar auch an Sonntagen, zur Personenbeförderung herangezogen.
38. Die Personenzüge 1985/1986 Brugg-Wohlen wurden auf die Strecke Wohlen-Bremgarten ausgedehnt.
39. Für die Arbeiterbeförderung wurde auf der Strecke Wettingen-Othmarsingen neu eingelegt der Werktagzug 2018.
40. Die Werktagzüge 2226/2227 Wettingen-Otelfingen wurden auf die Strecke Otelfingen-Buchs-Dällikon ausgedehnt.
41. Auf der Strecke Aarau-Zofingen wurden neu eingelegt die Personenzüge 1952 und 1957.
42. Zum Zwecke der Einführung einer neuen Morgenverbindung von der Ostschweiz nach Basel wurde der Schnellzug 154 Winterthur-Basel eingeführt.
43. An Stelle des bisherigen Expresszuges 2138 Zürich-Luzern wurde der Schnellzug 172 eingelegt als Fortsetzung des Schnellzuges 172 Stuttgart-Schaffhausen-Zürich.

44. Zum Zwecke der Verbesserung der Nachmittagsverbindungen mit der Sihltalbahn wurde auf der Strecke Zürich-Zug das neue Personenzugspaar 2137/2138 eingelegt.
45. Ein Frühzug 2132 Zug-Luzern wurde neu eingeführt.
46. Von Zürich nach Zug über Affoltern wurde der Werktagzug 4266 eingelegt, namentlich für die Arbeiter.
47. Auf der Strecke Wald-Rüti wurde am Morgen ein neues Personenzugspaar 233/242 eingelegt.
48. Um die Einnahme des Mittagessens am Wohnort für Angestellte und Arbeiter zu ermöglichen, wurde auf der Strecke Oerlikon-Dübendorf das Werktagzugspaar 2353/2364 eingeführt.
49. Auf der Strecke Zürich-Chur wurde ein neues Schnellzugspaar 2067/2102 eingelegt. Ferner wurde Schnellzug 148 auf der Strecke Sargans-Zürich vom 1. Juli bis 15. September in zwei Teilen, den Zügen 146 und 148, geführt.
50. Die Lokalzüge 2083/2088 Zürich-Horgen wurden bis und ab Richterswil fortgesetzt.
51. Wegen Überlastung wurde der Personenzug 2316 auf der Strecke Richterswil-Zürich in zwei Züge 2316 und 2318 geteilt.
52. Der Fahrplan der Linie Oberglatt-Niederweningen wurde durch Einlage von zwei weiteren Personenzugsparen verbessert.
53. Neu eingelegt wurde Schnellzug 157 Winterthur-St. Gallen als Fortsetzung des Schnellzuges von Basel.
54. Schnellzug 2585 Winterthur-St. Gallen wurde dreimal wöchentlich bis Rorschach fortgesetzt.
55. Der Werktagzug 2608 St. Gallen-Winkeln wurde bis Gossau ausgedehnt und dazu neu eingelegt Personenzug 2612 St. Gallen-Winkeln wegen der Verbindung nach Herisau-Appenzell.
56. Die Vormittagsverbindungen zwischen St. Gallen und Chur wurden teilweise durch Zugverschiebungen, teilweise durch Einlage neuer Züge wesentlich verbessert, und zwar wurden folgende neue Züge eingelegt: Schnellzüge 2549/2576 St. Gallen-Chur-St. Gallen, Sonntagszug 2547 St. Margrethen-Altstätten und Werktagzug 2553 St. Gallen-Altstätten.

57. Personenzug 2541 Buchs-Sargans wurde bis Chur ausgedehnt.
58. Beim Schnellzug 194 Chur-Sargans wurde getrennte Führung der Zürcher- und der Rheintalkomposition angeordnet, letztere verkehrt als Zug 2558.
59. Die bisherigen Personenzüge 2602/2617 Gossau-Sulgen wurden bis und ab St. Gallen ausgedehnt.
60. Neu eingelegt wurde Schnellzug 2508 Romanshorn-Winterthur.
61. Der bisherige Saisonschnellzug 2711 Romanshorn-Rorschach, der jeweilen vom 1. Juli an verkehrt hat, wurde schon auf den 1. Mai eingeführt.

Aus diesen neuen Zugsleistungen ergibt sich im Vergleich mit dem Sommerdienst 1906 eine Vermehrung von 756,526 Zugskilometern, berechnet für die 5 Monate vom 1. Mai bis 30. September 1907.

2. Die wichtigsten Neuerungen für den mit dem 1. Oktober in Kraft getretenen Winterfahrplan sind:

1. Die nachgenannten auf den 1. Mai 1907 neu eingelegten Züge verkehren auch im Winter:

Schnellzug 12 Lausanne-Genf zur Entlastung des Zuges 60;
 Personenzug 1043 Romont-Fribourg;
 Expresszug 207 Pontarlier-Domodossola;
 Schnellzug 208 Domodossola-Lausanne;
 „ 94 Biel-Lausanne zur Entlastung des Zuges 60;
 „ 95 Lausanne-Biel zur Entlastung des Zuges 79;
 Personenzug 1191 Travers-Neuchâtel (Sonntagszug);
 „ 1192 Neuchâtel-Travers (Sonntagszug);
 Gemischter Zug 3191 Verrières-Neuchâtel (Werktagzug);
 „ „ 506 (Werktagzug) Lyss - Payerne mit
 Fortsetzung nach Yverdon;
 Schnellzug 122 Luzern-Basel als Fortsetzung des Gott-
 hardschnellzuges gleicher Nummer;
 Schnellzug 1645 Basel-Olten zur Entlastung des Zuges 105;
 Expresszug 1655 Basel-Olten zur Entlastung des Zuges 115;
 Personenzug 1673 Basel-Sissach;
 „ 1684 Sissach-Basel;
 Schnellzug 1422 Olten-Bern zur Entlastung des Zuges 22;
 Personenzug 1424 Olten-Bern;
 „ 1429 Bern-Olten;

- Gemischter Zug 3470 (Werktagzug) Bern-Ostermundigen;
 Personenzug 1440 Olten-Biel (Sonntagszug);
 " 1605 Solothurn-Herzogenbuchsee;
 Schnellzug 1735 Bern-Luzern;
 Personenzug 1739 Wohlen-Luzern (Sonntagszug);
 Schnellzug 1736 Luzern-Bern;
 Gemischter Zug 1915/3915 Aarau-Wildeggen;
 " 1916/3916 Wildeggen-Aarau;
 Schnellzug 31 Olten-Zürich;
 " 1917 Olten-Zürich;
 Personenzug 2395 Zürich-Kloten-Effretikon (Sonntags);
 " 2639 Zürich-Winterthur;
 " 2047 Stein-Säckingen-Brugg (Sonntags);
 " 1985 Wohlen-Bremgarten;
 " 1986 Bremgarten-Wohlen;
 " 2018 Wettingen-Othmarsingen (Werktag);
 " 2226 Buchs-Dällikon-Otelfingen (Werktag);
 " 2227 Otelfingen-Buchs-Dällikon (Werktag);
 " 1952 Aarau-Zofingen;
 " 1957 Zofingen-Aarau;
 " 2137 Zug-Thalwil-Zürich;
 " 2140 Zürich-Thalwil-Zug;
 Schnellzug 187 Luzern-Zug;
 Gemischter Zug 2132/4132 Zug-Luzern;
 Schnellzug 172 Zürich-Thalwil-Zug;
 Gemischter Zug 4266 Zürich-Affoltern-Zug (Werktag);
 Personenzug 233 Wald-Rüti;
 " 242 Rüti-Wald;
 " 2353 Örlikon-Dübendorf (Werktag);
 " 2356 Dübendorf-Örlikon (Werktag);
 " 2364 Rapperswil-Rüti;
 " 2083 Horgen-Richterswil;
 " 2088 Richterswil-Horgen;
 " 2318 Richterswil-Zürich;
 " 2240 Niederweningen-Oberglatt;
 " 2241 Oberglatt-Niederweningen;
 " 2247 Oberglatt-Niederweningen (Sonntags);
 " 2248 Niederweningen-Oberglatt (Sonntags);
 Schnellzug 157 Winterthur-St. Gallen;
 Personenzug 2545 Buchs-Sargans;
 " 2547 St. Margrethen-Chur;
 " 2578 Chur-St. Margrethen;

Schnellzug 131 Sargans-Chur ;
 „ 148 Chur-Sargans ;
 Personenzug 2602 St. Gallen-Gossau ;
 „ 2619 Gossau-St. Gallen ;
 Schnellzug 2508 Romanshorn-Winterthur ;
 „ 2723 Romanshorn-Rorschach ;
 Personenzug 2706 Rorschach-Romanshorn (Sonntags).

2. Der namentlich für die Abonnenten im Sommer neu geschaffene Werktagspersonenzug 1046 Chexbres-Lausanne gelangt auch an den Werktagen der Monate Oktober 1907 und April 1908 zur Ausführung.
3. Der bisanhin dreimal wöchentlich in Verkehr gesetzte Luxuszug „Simplon Express“ (493/494) gelangt vom 1. März 1908 an täglich zur Ausführung.
4. Die bisher nur im Sommer bestandene Tagesverbindung
 Lausanne
 Paris-Neuchâtel (Bern) und vice versa ist für den Winter beibehalten worden ; es kursieren demnach täglich die Schnellzüge 208 Lausanne-Pontarlier, 217 Pontarlier-Lausanne, 1190 Neuchâtel-Pontarlier und 1193 Pontarlier-Neuchâtel.
5. Die Personenzüge 1103 und 1106 wurden auf die Strecke Villeneuve-St. Maurice ausgedehnt.
6. Der im Sommer als Schnellzug 1130 regelmässig verkehrende Entlastungszug zu Zug 210 ist unter Beschränkung seines Kurses auf die Strecke St. Maurice-Lausanne beibehalten worden.
7. Folgende im Fahrplan für den Sommerdienst der Linie Neuchâtel-Pontarlier durchgeführte Verbesserungen wurden auch für den Winter belassen :
 - a. Umwandlung des gemischten Zuges 3184 in einen Personenzug 1184 mit täglicher Führung und Ausdehnung bis Pontarlier ;
 - b. Fortsetzung des Personenzuges 1196 von Verrières nach Pontarlier.
8. Arbeiterzug 1428 verkehrt wie im letzten Sommer bis Herzogenbuchsee statt bis Langenthal.
9. Die bisher nur im Sommer geführten Züge 1463 (Schnellzug) und 1466 (Personenzug) Scherzligen-Bern-Scherzligen (Interlaken) wurden beibehalten.

10. Personenzug 1543 verkehrt wie im letzten Sommer auch auf der Strecke Delsberg-Laufen, statt nur Laufen-Basel.
11. Die bis jetzt auf die Sonntage vom 1. Oktober bis Ende November und ab 1. März beschränkte Kursdauer des Sonntagspersonenzuges 1432 Solothurn-Biel wurde auf sämtliche Sonn- und allgemeinen Feiertage ausgedehnt.
12. An Stelle des bisherigen Güterzuges mit Personenwagen 3505 ist ein neuer täglich verkehrender Personenzug 1505 Bern-Biel getreten.
13. Als Gegenzug hierzu gelangte der ebenfalls täglich verkehrende Personenzug 1500 Biel-Bern neu zur Ausführung.
14. Nachdem im Winter 1906/07 die Verkehrsdauer (1. Dezember—28. Februar) der wöchentlich dreimal kursierenden Engadinerepresszüge 481/482 Delle-Chur-Delle infolge guter Frequenz bis 10. März verlängert werden musste, wurde der Kurs dieser Züge im Winter 1907/08 auf die Periode vom 10. Dezember bis 7. März ausgedehnt, mit der weitem Änderung, dass dieselben in der Periode vom 17. Dezember 1907 bis und mit 18. Januar 1908 täglich zur Ausführung gelangten.
15. Neu eingelegt wurde ein nur Werktags verkehrendes Personenzugspaar La Chaux-de-Fonds—Sonceboz—La Chaux-de-Fonds, 1495 und 1496, welches an Stelle der bisherigen Güterzüge mit Personenwagen 3495 und 3500 namentlich der Arbeiterbeförderung dient.
16. Im Vergleich mit dem letzten Winter wurde Personenzug 1779 Luzern-Meiringen zum Anschluss an den bestehenden Zug 1779 Meiringen-Brienzen neu eingeführt.
17. Ebenso Personenzug 1766/3766 Meiringen-Giswil, welcher während der ganzen Fahrplanperiode täglich geführt wird.
18. Neu ist auch Personenzug 1770 Giswil-Luzern im Vergleich zum letzten Winter.
19. Die Personenzüge 1927 und 1930 Zürich-Dietikon sind auf die Strecke Zürich-Baden ausgedehnt worden.
20. Der bisherige Personenzug 2377 Zürich-Effretikon ist als Zug 2509 bis Winterthur ausgedehnt worden, mit Anschluss daselbst an den neuen Personenzug 2509 Winterthur-Romanshorn, an Stelle des bisherigen Güterzuges mit Personenbeförderung.

21. Es wurde neu eingelegt der Spätpersonenzug 2187 Zürich-Bülach.
22. Zur Herstellung einer weitem Vormittagsverbindung aus dem Sihltal nach Zug hat der Güterzug 4136 Sihlbrugg-Zug Personenbeförderung bekommen.
23. Die Personenzüge 2363/2364 Rapperswil-Rüti wurden an Werktagen als Arbeiterzüge bis und ab Wetzikon ausgedehnt.
24. Der Werktagzug 2571 St. Gallen-Rorschach wurde bis St. Margrethen fortgesetzt.
25. Die Lokalzüge 2610 und 2611 St. Gallen-Winkeln wurden bis und ab Flawil ausgedehnt.
26. Personenzug 2578 wurde wegen zu geringer Frequenz auf der Strecke Gossau-Wil nur noch dreimal wöchentlich, anstatt täglich wie seit einem Jahr geführt.
27. Auf der Strecke Winterthur-Andelfingen wurde an Werktagen ein neues Arbeiterzugspaar 2645/2646 eingeführt und dafür die Personenbeförderung bei den Güterzügen 4645/4646 auf dieser Strecke weggelassen.
28. Die Personenzüge 2653 Etzwilen-Singen und 2654 Singen-Winterthur, welche bisher nur an Werktagen verkehrt haben, wurden als tägliche Züge eingeführt.

Aus diesen neuen Zugsleistungen ergibt sich im Vergleich zum Winterdienst 1906/07 eine Vermehrung von 814,725 Zugskilometern, berechnet für die sieben Monate vom 1. Oktober 1907 bis 30. April 1908.

Die Gesamtmehrleistungen im Personenzugsverkehr betragen auf Grund der genehmigten Fahrpläne für das Jahr 1907 gegenüber 1906 total 1,582,865 Zugskilometer und für die Zeit vom 1. Mai 1907 bis 30. April 1908 gegenüber der gleichen Periode 1906/07 total 1,571,251 Zugskilometer.

3. Die Zusammenstellung der internationalen Zugverbindungen wurde auch pro 1907 wieder herausgegeben.

4. Zum Zwecke einer beschleunigten Beförderung der an Bedeutung beständig zunehmenden Transporte von frischen Früchten und Gemüse aus Südfrankreich und Nordafrika nach der

Schweiz und im Transit durch die Schweiz nach Deutschland haben wir mit den beteiligten Bahnverwaltungen beschleunigte Eilgutkurse Genf-Romanshorn-Lindau und Friedrichshafen vereinbart, ebenso in umgekehrter Richtung für die beträchtlichen Biertransporte ab München und ab andern deutschen Versandstationen nach Südfrankreich und Italien. Für die dadurch notwendig gewordene Ausführung von Trajektkursen über den Bodensee an Sonn- und Festtagen ist die Zustimmung des schweizerischen Bundesrates eingeholt worden.

c. Telegraphendienst und elektrische Anlagen.

1. Im Einverständnis mit der schweizerischen Telegraphendirektion bzw. dem Eisenbahndepartement, sind mit Rücksicht auf den gesteigerten Verkehr die öffentlichen Telegraphenbureaux Schänis und Unterterzen von den betreffenden Bahnstationen abgetrennt worden, ersteres am 14. Dezember 1906, letzteres am 1. Februar 1907; ebenso am 1. Juli die Stationen Sevelen und Bubikon, am 4. Juli die Station Mannenbach.

2. Mit Schreiben vom 24. Januar gab uns das Eisenbahndepartement Kenntnis, dass das eidgenössische Telegraphenbureau im Güterbahnhof St. Gallen auf 1. Mai aufgehoben werde, da im Westen der Stadt ein neues Filialbureau zur Einrichtung gelange.

3. Am 12. März haben wir die Normalienblätter Nr. 11a, 13 und 14 für elektrische Streckenblockeinrichtungen der Bundesbahnen genehmigt.

4. Das eidgenössische Eisenbahndepartement hat laut Mitteilung vom 13. August das seinerzeit errichtete Aufgabebureau für Privattelegramme im provisorischen Personenbahnhof Basel mit der Eröffnung des neuen Personenbahnhofes am 24. Juni als eingegangen erklärt.

d. Fahr- und Werkstättendienst.

1. Im Berichtsjahre haben folgende Rollmaterialvergebungen stattgefunden:

An die Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur:

Mit Vertrag vom 4. April:

- 31 Vierzylinder-Verbundlokomotiven der Serie A³/₅ mit dreiachsigem Tender;
- 10 Heissdampfzwillingslokomotiven der Serie B³/₄ mit dreiachsigem Tender;
- 4 Heissdampfzwillingslokomotiven der Serie C⁴/₅ mit dreiachsigem Tender;
- 3 Zwillingtenderlokomotiven der Serie E^{c3}/₄;
- 10 Zwillingtenderlokomotiven der Serie E³/₃.

Mit Vertrag vom 27. Juli:

- 4 vierzylindrige Zahnradlokomotiven der Serie HG³/₃ für die Brünigbahn.

An die Schweiz. Industriegesellschaft Neuhausen:

Mit Vertrag vom 18. Januar:

- 20 dreiachsige Personenwagen der Serie AB^{3u};
- 20 " " " " BC³;
- 14 vierachsige " " " C^{4u};
- 30 dreiachsige Gepäckwagen " " F^{3u}.

Mit Vertrag vom 10. Mai:

- 140 offene Güterwagen der Serie L⁴.

Mit Vertrag vom 3. Dezember:

- 10 dreiachsige Personenwagen der Serie AB³;
- 20 vierachsige " " " AB^{4u} (Inland);
- 30 dreiachsige Gepäckwagen " " F^{3u};
- 200 gedeckte Güterwagen " " K².

An die Schweiz. Wagonsfabrik A. G. Schlieren.

Mit Vertrag vom 18. Januar:

- 50 dreiachsige Personenwagen der Serie C^{3u};
- 30 dreiachsige Personenwagen der Serie C³.

Mit Vertrag vom 10. Mai:

- 210 gedeckte Güterwagen der Serie K².

Mit Vertrag vom 3. Dezember:

- 30 dreiachsige Personenwagen der Serie B³;
- 30 dreiachsige Personenwagen der Serie C³;
- 100 gedeckte Güterwagen der Serie K².

An die Werkstätte S. B. B. Yverdon:

- 60 offene Güterwagen der Serie L⁴.

An die Werkstätte S. B. B. Olten:

- 60 gedeckte Güterwagen der Serie K².

An die Werkstätte S. B. B. Chur:

- 30 gedeckte Güterwagen der Serie K².

2. Im Laufe des Berichtsjahres hat die Vergebung folgender Gegenstände für das Rollmaterial stattgefunden:

- 1,600 Zugsbeleuchtungsbatterien an die Akkumulatorenfabrik Örlikon;
- 30,000 Glühlampen für die elektrische Wagen-, Schiffs- und Werkstättebeleuchtung an die Glühlampenfabriken Zug und Goldau;
- 164 Zugsbeleuchtungsanlagen an die Firma Brown, Boveri & Cie. in Baden;
- 164 Riemenscheiben an die Firma Wanner & Cie. in Horgen;
- 940 Dampfheizungskupplungshälften mit Gewindeanschluss;
- 400 Kupplungshälften mit Überschlagbügel und
- 40 Dampfheizungskupplungshälften Type P L M, an die Firma Schäffer und Budenberg in Seebach-Zürich und an unsere Werkstätte Biel;
- 116 Hauptluftbehälter zur Westinghousebremse neuer Lokomotiven an die Firmen Riedinger in Augsburg und Pintsch in Berlin;
- 31 Geschwindigkeitsmesser, Bauart Hasler; Umänderung von 26 Geschwindigkeitsmessern, Bauart Haussälter, in solche nach Bauart Hasler, an die letztere Firma in Bern;
- 54 Rauchverbrennungsapparate Type S. B. B. für neue Lokomotiven an die Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur;

- 90 Schlittenwinden zur Ausrüstung neuer Lokomotiven an Gebrüder Dickertmann in Bielefeld;
 305 Lokomotivsignallaternen an die Firmen Mottaz in Yverdon, Rämi in Bern und Bachmann in Zürich.

3. Für die Fortsetzung der Einrichtung der elektrischen Beleuchtung in den Personenwagen sind die erforderlichen weitem Anordnungen getroffen worden.

4. Als Ersatz der Klosedampfbremse haben wir am 4. Januar beschlossen, das Rollmaterial der Brünigbahn mit der Differential-Luftdruckbremse, System Westinghouse, auszurüsten.

5. Am 11. Januar genehmigten wir neue Vorschriften über die Kontrolle des Brennmaterials für Lokomotivfeuerung samt 14 Beilagen (Formulare und Spezialinstruktionen).

6. Wir haben am 15. Januar die Erstellung von 4 neuen vierachsigen Werkzeugwagen für die vier Kreise der S. B. B. unserer Werkstätte Olten übertragen.

7. In Ausführung von Art. 7 der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufgesetz ist die Zuteilung des neuen Rollmaterials an die Kreise von uns vorgenommen worden.

8. Am 19. Februar haben wir beschlossen, in einer weitem Anzahl von Personenwagen der Brünigbahn Aborte einzubauen.

9. Zur Verhütung des Einklemmens der Finger an den Türen der Eisenbahnwagen haben wir am 28. März beschlossen, auch in den neuern Personen- und Gepäckwagen sogenannte Schutzleisten anzubringen, nachdem das seit 1905 gebaute Wagenmaterial bereits demgemäss ausgerüstet worden ist.

10. Unser Bestand an Lokomotivfeuerungsmaterial ist im Berichtsjahre teils infolge unvollständiger Lieferung der vertraglichen Quantitäten, teils durch vermehrten Verbrauch wegen gesteigertem Verkehr erheblich zurückgegangen. Zur Er-

gänzung der Vorräte auf den normalen Bestand haben wir, nach vorausgegangenen verschiedenen Versuchen auch mit englischen Kohlen, bei der Rheinischen Kohlenhandel- und Rhedereigesellschaft m. b. H. in Mülheim-Ruhr am 25. Juni 60,000 t. Ruhrbrikets bestellt, gemäss Qualitätsvorschriften des Hauptvertrages vom 9./10. Februar 1905 und lieferbar bis Ende März 1908; ferner 30,000 t. Northumberland Lokomotivkohlen I. Sorte, lieferbar bis Ende September 1907 zur Vornahme eines grössern Versuchs mit englischen Kohlen.

Wir haben sodann unterm 27./31. Juli mit der Nordfranzösischen Bergwerksvereinigung in Douai einen Vertrag abgeschlossen betreffend Lieferung von Steinkohlenbrikets, und zwar 22,000 Tonnen im Jahre 1908 und je 45,000 Tonnen in den Jahren 1909 bis und mit 1911, also im ganzen 157,000 Tonnen.

Am 3. August haben wir zur weitem Ausdehnung der Proben noch folgendes Lokomotivfeuerungsmaterial bestellt:

5000 Tonnen Merlenbach-Fettstückkohlen bei Hugo Stinnes in Mülheim-Ruhr, lieferbar 1908;

5000 Tonnen Ia. englische Gasflammstückkohlen bei Stromeyer, Lagerhausgesellschaft in Kreuzlingen, sofort lieferbar.

Für alle diese ergänzenden Bezüge mussten wir entsprechend der Lage des Kohlenmarktes bedeutend höhere Preise bezahlen, als die laufenden Lieferungsverträge enthalten.

11. Zum Zwecke der Verbesserung der Dampfheizung der Züge, die sich namentlich bei langen Zügen als notwendig gezeigt hat, haben wir am 27. Juli beschlossen, einen Versuchszug von 18 Wagen (54 Achsen) mit einer Heizleitung von 54 mm. lichter Weite (bisher 34 mm.) auszurüsten und einige andere Verbesserungen vorzunehmen, um denselben während des Winters 1907/08 im ^{en} Betriebe zu erproben.

12. Zum Zwecke der Sicherung des Rangierpersonals beschlossen wir am 18. Oktober die Fusstritte an den Rangierlokomotiven soweit erforderlich und ausführbar zu verlängern und an den neu zu bauenden Rangierlokomotiven vorn eine Plattform für das Rangierpersonal anzubringen.

13. Zur Herbeiführung einer rationellen und einheitlichen Notbeleuchtung in den Personenwagen haben wir

am 19. November die Kreisdirektionen angewiesen, die Petrol-lampen wegzunehmen und durch Kerzenständer zu ersetzen.

14. Am 26. Dezember haben wir einheitliche Vorschriften erlassen betreffend das Tragen von Schutzbrillen in unsern Werkstätten durch die betreffenden Arbeiter.

15. Zwecks Einführung einer regelmässigen Qualitätskontrolle der Lokomotivschmieröle haben wir am 19. Februar eine Instruktion erlassen und es ist diese Qualitätskontrolle seither der eidgenössischen Materialprüfungsanstalt am Polytechnikum in Zürich übertragen worden. Dieselbe ergab folgende Durchschnittsergebnisse für das im Jahre 1907 zur Ablieferung gelangte Schmiermaterial:

Anzahl Proben	Spezifisches Gewicht			Viscositätsgrad nach Engler						Flammpunkt im offenen Tiegel (° C.)			Entzündungspunkt im offenen Tiegel (° C.)			Säuregehalt in % (bezogen auf SO ₃)		
	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.																		
24	0,920	0,920	0,920	9,95	9,94	9,94	1,91	1,91	1,91	156	156	156	208,2	208,7	208,5	0,112	0,113	0,112
b. Zylinderöl.																		
20	0,906	0,906	0,906	35,4	35,5	35,4	4,01	4,02	4,01	275,1	274,9	275,0	336,8	336,9	336,8	0,034	0,033	0,033
c. Heissdampföl.																		
1	0,902	0,902	0,902	41,6	41,4	41,5	5,0	5,0	5,0	310	310	310	366	368	367	0,02	0,02	0,02
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			—			6,38			332			371			0		

Die Qualität der Schmieröle hat im allgemeinen befriedigt, und durch Verbesserung des Zylinderöles konnte die Verwendung des teuren Heissdampföles gegen den Schluss des Berichtsjahres sistiert werden.

16. Die Qualitätskontrolle des Lokomotivfeuerungsmaterials ergab folgende Durchschnittsergebnisse für die im Jahre 1907 zur Ablieferung gelangten Brennmaterialien:

Brennmaterial	Anzahl Proben	Aschen-gehalt	Heizwert	Flüchtige Bestandteile
		Durchschnitt in Prozenten	Durchschnitt in Wärme-einheiten	Durchschnitt in Prozenten der brennbaren Substanz
Saarkohlen aus Grube:				
Dudweiler	89	7,2	7373	36,0
Altenwald	97	7,6	7278	36,8
Sulzbach	22	6,9	7376	36,6
König	40	6,4	7217	36,5
Maybach	44	10,9	7057	36,8
Brefeld	21	7,6	7315	36,3
Velsen	6	9,1	6876	41,9
Püttlingen	8	6,0	6733	40,2
Itzenplitz	11	7,2	6840	38,5
Summa und Durchschnitt	338	7,7	7242	36,7
Ruhrkohlen	228	10,2	7244	26,8
Merlenbach-Fettstückkohlen H. Stinnes	4	4,7	7311	38,4
Englische Kohlen.				
Northumberland, Rheinische Kohlenhandel- und Rhedereigesellschaft	110	13,1	6254	37,4
Flammstückkohlen, Hugo Daniels	5	8,9	5700	41,4
Flammstückkohlen, Stromeyer . .	6	6,6	6489	39,2
Gasflammstückkohlen, Stromeyer .	8	11,0	6673	34,8
Summa und Durchschnitt	129	12,5	6270	37,5
Ruhrbrikets.				
Marke H St, ab Rheinau	491	8,1	7562	19,8
" H St, ab Strassburg	458	8,2	7532	19,8
" M St, ab Mannheim	343	8,0	7573	20,6
" S + B, ab Mannheim	143	8,1	7547	19,5
" H, ab Mannheim	26	7,9	7580	19,9
Summa und Durchschnitt	1461	8,1	7554	20,0
Brikets Raab, Karcher & Cie.				
Marke R R	3	12,5	7228	17,1
" R K	1	10,0	7444	14,2
Summa und Durchschnitt	4	11,8	7282	16,4
Französische Brikets.				
Mines d'Ostricourt	176	7,9	7614	17,3
" d'Aniche	50	8,8	7592	17,7
" d'Escarpelle	6	7,6	7743	16,7
" de Meurchin	3	8,1	7646	17,4
" de Noeux	8	8,6	7629	16,3
" de Carvin	7	7,4	7697	15,9
" de Blanzey	2	10,0	7203	29,6
" de la Grand' Combe	4	8,9	7569	16,4
Summa und Durchschnitt	256	8,0	7612	17,4

Die genannten Durchschnittsergebnisse der Kontrolle, sowie die im Betriebe gemachten Erfahrungen können als befriedigende bezeichnet werden. Immerhin sind wir in den Fall gekommen, einige Lieferungen wegen mangelhafter Beschaffenheit zu beanstanden.

17. Der Bestand des Rollmaterials auf Ende 1907 im Vergleich zum Bestande auf Ende 1906 ergibt sich aus den dem Geschäftsberichte beigegebenen statistischen Tabellen. Wir führen aus denselben hier folgendes an:

A. Normalspuriges Material.

I. Lokomotiven.

Serie	1907				1906			
	Total Lokomotiven	Triebachsen	Laufachsen der Lokomotiven u. Tender	Total Achsen	Total Lokomotiven	Triebachsen	Laufachsen der Lokomotiven u. Tender	Total Achsen
A . . .	167	401	883	1284	148	344	788	1132
B . . .	290	840	1048	1888	268	772	958	1730
C . . .	118	358	330	688	118	351	321	672
D . . .	100	312	219	531	104	324	227	551
E . . .	277	729	188	917	264	689	186	875
Total	952	2640	2668	5308	902	2480	2480	4960

II. Personenwagen.

Serie	1907						1906					
	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	74	194	1698	—	—	1 698	73	182	1589	—	—	1 589
AB	574	1605	5482	14 544	—	20 026	510	1391	4760	12 728	—	17 488
B	277	679	—	10 126	—	10 126	263	635	—	9 602	—	9 602
BC	269	758	—	4 119	8 992	13 111	255	710	—	3 927	8 368	12 295
BF	—	—	—	—	—	—	1	4	—	40	—	40
C	1260	3664	—	—	75 032	75 032	1169	3366	—	—	69 708	69 708
CF	2	4	—	—	60	60	2	4	—	—	60	60
D ^k	9	18	17	19	29	65	9	18	17	19	29	65
Motorwagen . . .	1	2	—	—	54	54	1	2	—	—	54	54
Total	2466	6924	7197	28 808	84 167	120172	2283	6312	6366	26 316	78 219	110 901

III. Gepäck- und Güterwagen.

Serie	1907			1906		
	Wagen	Achsen	Ladegewicht	Wagen	Achsen	Ladegewicht
	Anzahl	Anzahl	t.	Anzahl	Anzahl	t.
F	502	1 126	4 233,5	464	1 010	3 845,5
J	572	1 144	6 342,5	497	994	5 192,5
K	6 265	12 530	75 242,5	5 967	11 934	71 522,5
L	2 387	4 774	28 381,5	2 394	4 788	28 451,5
M	1 685	3 370	22 908,0	1 685	3 370	22 908,0
N	302	604	3 630,0	274	548	3 200,0
O	58	118	735,5	62	126	775,5
X (Gepäckwagen für Güterzüge) .	99	198	1 134,5	100	200	1 147,0
Total eigene Wagen	11 870	23 864	142 608,0	11 443	22 970	137 042,5
P (Privatwagen)	313	628	3 887,6	304	610	3 679,6
Im Ganzen	12 183	24 492	146 495,6	11 747	23 580	140 722,1
	Gedekte Wagen	Offene Wagen	Total	Gedekte Wagen	Offene Wagen	Total
Wovon 2achsige	7562	4496	12 058	7189	4473	11 662
" 3 "	122	2	124	82	2	84
" 4 "	—	1	1	—	1	1
Total	7684	4499	12 183	7271	4476	11 747

IV. Dienstwagen.

	Bezeichnung	1907	1906
Serie S.	Schotterwagen	688	671
„ X.	Gastransportwagen	7	7
„ „	Akkumulatorentransportwagen	10	10
„ „	Werkzeugwagen (Hülfswagen)	12	14
„ „	Rüstwagen für Bahnunterhalt	11	11
„ „	Kranenwagen	10	10
„ „	Wagen für diverse andere Zwecke	34	33
„ —	Schneepflüge	43	43
Total		815	799

B. Schmalspuriges Material.

I. Lokomotiven.

Serie	1907				1906			
	Total Loko- motiven	Trieb- achsen	Lauf- achsen	Total Achsen	Total Loko- motiven	Trieb- achsen	Lauf- achsen	Total Achsen
G ³ / ₃ . .	10	30	—	30	10	30	—	30
G ³ / ₄ . .	2	6	2	8	2	6	2	8
HG ² / ₂ . .	13	26	13	39	13	26	13	39
HG ³ / ₃ . .	7	21	—	21	5	15	—	15
Total	32	83	15	98	30	77	15	92

II. Personenwagen.

Serie	1907						1906					
	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 ³	20	60	460	—	—	460	20	60	472	—	—	472
AB ³	8	24	66	190	—	256	6	18	54	144	—	198
B ³	23	69	—	912	—	912	23	69	—	920	—	920
BC ³	6	18	—	48	168	216	6	18	—	48	168	216
C ³	31	93	—	—	1200	1200	31	93	—	—	1200	1200
Total	88	264	526	1150	1368	3044	86	258	526	1112	1368	3006

III. Gepäck- und Güterwagen.

Serie	1907			1906		
	Wagen	Achsen	Lade- gewicht	Wagen	Achsen	Lade- gewicht
	Anzahl	Anzahl	t.	Anzahl	Anzahl	t.
F ³	11	33	88,0	10	30	80,0
K	45	90	450,0	40	80	400,0
L	15	30	150,0	10	20	100,0
M	22	44	220,0	22	44	220,0
M ⁴	4	12	60,0	4	12	60,0
Total	97	209	968,0	86	186	860,0

IV. Dienstwagen.

	Bezeichnung	1907	1906
Serie —	Schneepflüge	1	1

18. Die Leistungen der eigenen und fremden Lokomotiven (inklusive Motorwagen) auf den einzelnen Kreisen betrugen laut den statistischen Tabellen:

Auf Kreis	I (exklusive Vevey-Chexbres)	8,821,265 km.
"	" II	11,410,803 "
"	" III	11,962,949 "
"	" IV	5,572,478 "
Total Lokomotivkilometer auf den S.B.B. pro 1907		37,767,495 km.
Total Lokomotivkilometer auf den S.B.B. pro 1906		34,227,991 "
Mehrleistung pro 1907 (10,34 ‰)		3,539,504 "

Die Leistungen der Lokomotiven (inklusive Motorwagen) der einzelnen Kreise auf den eigenen und fremden Linien betrugen:

Lokomotiven des Kreises	I	9,366,956 km.
"	" " II	11,385,024 "
Übertrag		20,751,980 km.

	Übertrag	20,751,980 km.
Lokomotiven des Kreises III	12,166,615	"
" " " IV	5,453,386	"
Total Lokomotivkilometer sämtlicher S.B.B. Lokomotiven pro 1907	38,371,981 km.	
Total Lokomotivkilometer sämtlicher S.B.B. Lokomotiven pro 1906	34,784,298	"
Mehrleistung pro 1907 (10,31 %)	3,587,683 km.	

19. Der Bestand des Betriebsmaterials der S. B. B. auf dem Bodensee war zu Ende des Jahres 1907 folgender:

7 Raddampfer, 3 eiserne Schleppschiffe, 2 eiserne Trajekt-kähne, 1 Trajekt dampffähre und 1 eiserner Schleppkahn (die beiden letztern gemeinschaftlich mit Bayern).

Die Fahrleistungen der Dampfschiffe und Trajekt dampffähre (letztere zur Hälfte) haben betragen:

	1907:	151,308 km.
	1906:	142,805 "
diejenigen der Schleppschiffe:		
	1907:	127,195 "
	1906:	126,114 "

Werkstätten:

20. 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 Neubau der Bundesbahnen, sowie Reparaturarbeiten für Nebenbahnen und öffentliche Anstalten. Überdies wurde den Werkstätten zur Sicherung gleichmässiger Beschäftigung wie im Vorjahre ein Teil des Neubaus von Rollmaterial (Güterwagen) übertragen, wovon im Berichtsjahre zur Ablieferung gelangten:

durch die Werkstätte Yverdon:	120 K ^{2d}	Nr. 41231—41280 und 41421—41490
" " " Olten:	70 K ^{2d}	Nr. 41341—41390 und 41491—41510
" " " "	30 N ²	Nr. 70056—70070 A & B
" " " Chur:	50 K ^{2d}	Nr. 41511—41560

21. An Stelle der bisherigen Mitteilung des durchschnittlichen jährlichen Arbeiterbestandes der verschiedenen Werkstätten und Depotwerkstätten geben wir nun den Bestand der eigentlichen Werkstättearbeiter, ihrer Lohnklasseneinteilung und Durchschnitts-Stundenlöhne auf 31. März des Berichtsjahres und des Vorjahres an, auf welchen Zeitpunkt die Kreisdirektionen gemäss Reglement Nr. 15, Art. 12, den Bestand der Arbeiter und ihrer Löhnung auszuweisen haben.

Bestand der Werkstattearbeiter, ihre Lohnklasseneinteilung und Durchschnitts-Stundenlöhne auf 31. März 1907 und 1906.

Werkstätte	Eingeteilte Arbeiter				Nicht eingeteilte Arbeiter	Lehrlinge	Gesamtbestand der Arbeiter und Lehrlinge	Arbeiter, die das ordentliche Maximum überschritten haben					Durchschnittlicher Stundenlohn per Lohnklasse *				
	Anzahl per Lohnklasse							Anzahl per Lohnklasse				%	I	II	III	Total	
I	II	III	Total	I	II	III	Total	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.						
Yverdon	1907	222	74	86	382	35	8	425	70	41	39	150	39,26	59,97	51,39	43,17	54,52
	1906	202	73	83	358	16	14	388	69	47	52	168	46,92	54,38	45,98	37,02	48,64
Freiburg	1907	57	30	30	117	—	7	124	18	16	4	38	32,47	61,98	53,13	44,50	55,23
	1906	61	33	31	125	—	9	134	19	17	4	40	32,00	55,59	47,39	39,58	49,40
Biel	1907	227	102	109	438	1	21	460	53	22	7	82	18,72	63,13	52,21	45,02	56,08
	1906	219	88	95	402	3	19	424	56	21	8	85	21,11	56,60	47,34	40,36	50,73
Olten	1907	357	167	155	679	61	70	810	140	104	62	306	45,06	61,26	51,21	43,22	54,67
	1906	379	174	137	690	38	49	777	143	121	65	329	47,68	53,51	45,27	38,71	47,19
Zürich	1907	414	125	124	663	23	—	686	169	64	35	268	40,42	65,04	54,12	47,21	59,66
	1906	432	115	127	674	15	—	689	174	61	38	273	40,50	57,34	48,76	42,40	53,06
Romanshorn	1907	43	9	20	72	—	—	72	27	7	8	42	58,33	65,67	54,55	44,30	58,34
	1906	45	11	15	71	4	—	75	28	7	6	41	57,74	58,26	47,67	39,86	52,71
Rorschach	1907	151	63	69	283	24	8	315	22	13	1	36	12,72	61,41	51,00	45,07	55,10
	1906	151	63	70	284	27	6	317	14	6	—	20	7,04	52,94	44,74	39,72	47,86
Chur	1907	147	65	52	264	3	9	276	22	7	1	30	11,36	62,66	50,46	44,30	56,04
	1906	144	64	43	251	1	5	257	40	29	15	84	33,46	55,00	42,79	38,60	49,47
Total und Durchschnitt	1907	1618	635	645	2898	147	123	3168	521	274	157	952	32,85	62,59	52,02	44,66	56,29
	1906	1633	621	601	2855	104	102	3061	543	309	188	1040	36,42	54,78	46,30	39,70	49,74

* Die Stundenlöhne basieren pro 1906 auf dem 10-stündigen und pro 1907 auf dem 9-stündigen Arbeitstag.

Bei Annahme von 305 Arbeitstagen zu 9 Stunden beträgt im Durchschnitt das Jahreseinkommen eines Werkstattearbeiters pro 1907:

a) der I. Lohnklasse Fr. 1718. 10 ($305 \times 9 \times 62,40$) im Gesamtdurchschnitt pro 1907 Fr. 1545. 15 ($305 \times 9 \times 56,30$)

b) " II. " " 1427. 95 ($305 \times 9 \times 52,02$) " 1906 " 1517. 05 ($305 \times 10 \times 49,74$)

c) " III. " " 1225. 90 ($305 \times 9 \times 44,06$) somit Erhöhung des durchschnittlichen Jahreseinkommens = Fr. 28. 10.

Die eingetretene Erhöhung des durchschnittlichen Jahreseinkommens bedeutet für die oben angegebene Zahl von 2898 eingeteilten Arbeitern eine jährliche Mehrausgabe von $2898 \times 28.10 = \text{Fr. } 81,434$.

Für die im Akkord Arbeitenden stellt sich das Jahreseinkommen höher.

V. Baudepartement.

a. Allgemeines.

1. Der Verein schweizerischer Eisenbahn- und Dampfschiffangestellter hat im Namen des Bahndienstpersonals eine Reihe von Postulaten gestellt, welche auf Verabfolgung von Jahresfreikarten für den ganzen Kreis an die Bahnmeister, auf Bewilligung einer festen Feldzulage von Fr. 30 per Monat an Bahnmeister und Bahnmeistergehülfen, auf Zuweisung geeigneter Stellvertreter für die Bahnmeister an Rast- und Urlaubstagen, Herabsetzung des Preises der Dienstwohnungen, Reduktion der Ausdehnung der Vorarbeiterstrecken, Einrechnung des Weges zur Arbeitsstelle in die Dienstzeit und Erhöhung des Gehaltes der Barrierenwärterinnen zielten. Dem ersten dieser Postulate wurde insoweit entsprochen, als den Bahnmeistern und Bahnmeistergehülfen Semesterfreikarten für den Bahningenieurbezirk, dem sie zugeteilt sind, bewilligt wurden. Das letzte der Postulate hat sodann seine Erledigung durch die Verfügung betreffend die periodische Erhöhung der Löhnung der Barrierenwärterinnen gefunden, welche im Jahresberichte pro 1906 abgedruckt ist. Die übrigen Begehren wurden abgelehnt.

In zwei weiteren Eingaben hat dieser Verein ersucht, es möchten den Arbeitern des Bahnunterhaltungsdienstes baldigst transportable Unterkunftszelte und Kocheinrichtungen abgegeben und denjenigen Beamten und Angestellten, welche Land von der Bahn in Pacht haben, gestattet werden, den Zins erst auf Ende des Pachtjahres zu entrichten. In bezug auf das erste dieser Gesuche wurde geantwortet, dass die verlangten Zelte und Kocheinrichtungen schon auf einem grossen Teil des Netzes abgegeben seien, und wo dies noch nicht der Fall sei, die Abgabe sukzessive erfolgen werde. Dem zweiten Gesuche wurde entsprochen mit dem Hinweis darauf, dass solchen Pächtern schon bisher die Möglichkeit geboten war, den Zins während der fünf letzten Monate vor Ablauf des Pachtjahres ratenweise zu begleichen.

2. Ein Gesuch der Sekretäre der Bahningenieure um Abgabe von Jahresfreikarten für

den betreffenden Kreis wurde mit Rücksicht auf die in Aussicht genommene Revision des Freikartenreglements abgelehnt. Diese Beamten erhielten indes Semesterfreikarten für ihre Bahningenieurbezirke, wie solche auch den Bahnmeistern zugestanden worden sind.

3. Für die Handhabung des Submissionswesens wurden folgende Normen aufgestellt:

a. Bauarbeiten im Werte von mehr als Fr. 5000 und Lieferungen (inklusive Anschaffungen der Drucksachenverwaltung, der Materialverwaltungen und der Werkstätten), sowie grössere Verkäufe von Altmaterial sind, soweit tunlich, auf Grundlage von öffentlichen Ausschreibungen und zu Einheitspreisen zu vergeben.

Sofern keine öffentliche Ausschreibung stattfindet, sind in der Regel mehrere Firmen zur Einreichung von Offerten einzuladen.

b. Bei Bauarbeiten sind der Ausschreibung der Vertragsentwurf, Pläne, Baubeschreibungen und eventuell Muster u. s. w. zu Grunde zu legen und den Bewerbern Eingabeformulare in der Form von Voranschlägen en blanc abzugeben.

Bei Lieferungen und Altmaterialverkäufen sind der Ausschreibung die Lieferungs-, resp. Verkaufsbedingungen und, soweit es den Verhältnissen angemessen ist, ebenfalls der Vertragsentwurf, Pläne, Muster, Beschreibungen u. s. w. zu Grunde zu legen und den Bewerbern Eingabeformulare einzuhändigen.

In jeder Ausschreibung muss angegeben sein, bis zu welchem Zeitpunkt die Angebote verbindlich sein sollen.

c. In der Ausschreibung ist zu verlangen, dass die Angebote unter der Aufschrift „Eingabe betreffend“ verschlossen an diejenige Stelle adressiert werden, welche die Ausschreibung erlassen hat.

d. Die eingehenden Angebote sind vom Sekretär der betreffenden Direktion zu sammeln und nach Ablauf der Eingabefrist uneröffnet dem Vorsteher des Departementes zuzustellen, in dessen Geschäftskreis die Behandlung fällt.

e. Angebote, welche nach Ablauf der Eingabefrist eingehen, dürfen nicht berücksichtigt werden.

Als rechtzeitig eingelangt gelten auch diejenigen Angebote, welche den Poststempel des Aufgabeortes vom letzten Tage der Eingabefrist tragen.

Die letztere Bestimmung gilt nicht für Angebote, die bis zu einer bestimmten Stunde einzureichen sind (wie z. B. bei Kupferlieferungen) und erst nach deren Ablauf eintreffen.

f. Die Eröffnung der Angebote erfolgt durch den Departementsvorsteher.

g. Sofort nach Eröffnung sind die Angebote auf allfällige Rechnungsfehler zu prüfen. Sodann ist beförderlich eine summarische Zusammenstellung der Angebote, enthaltend die Namen der Bewerber und die zur Beurteilung nötigen Daten anzufertigen und dem betreffenden Departemente vorzulegen.

h. Der Entscheid über den Zuschlag ist mit Beförderung herbeizuführen und dem oder den mit dem Zuschlag bedachten Bewerbern bekannt zu geben. Gleichzeitig sind auch die übrigen Bewerber davon in Kenntnis zu setzen, dass ihren Angeboten der Zuschlag nicht erteilt werden konnte.

i. Über die Resultate einer jeden öffentlichen Ausschreibung ist im Eisenbahn-Amtsblatt eine kurze Mitteilung zu veröffentlichen, enthaltend die Firma, welche den Zuschlag erhalten hat und den Umfang der zugeschlagenen Arbeit oder Lieferung. Bei Verkäufen von Altmaterial sind auch Angaben über die erzielten Einheitspreise zu machen.

4. Der Verband schweizerischer Eisenbahnen hat seine Bedingnishefte für die Lieferung von Eisenbahnschienen aus Flusstahl, von flusseisernen Bahn- und Weichenschwellen und von Schienenbefestigungsmitteln in verschiedenen Punkten geändert und neu herausgegeben. Auch unsere allgemeinen Bestimmungen für die Übernahme und Ausführung von Bauarbeiten und Lieferungen, sowie die allgemeinen Bedingungen und besondern Vorschriften für die Lieferung von hölzernen Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen und das Materialbuch für Bestandteile zu zentralen Weichen- und Signalstellungsanlagen sind einer Revision unterzogen worden, welche zu verschiedenen Änderungen führte.

Neu aufgestellt wurden ein Pflichtenheft mit den allgemeinen Bedingungen für die Imprägnierung von Bahnschwellen, Weichenschwellen und Brückenhölzern, ein Pflichtenheft mit den besondern Vorschriften für die Imprägnie-

rung von Schwellen mit Teeröl, und ein Vertragsformular für Schwellenimprägnierung.

5. Bezüglich der Tragung der Kosten für die Einrichtung von G~~a~~s~~h~~e~~r~~d~~e~~n o~~d~~e~~r~~ e~~l~~e~~k~~t~~r~~i~~s~~c~~h~~e~~n~~ K~~o~~c~~h~~a~~p~~p~~a~~r~~a~~t~~e~~n in Dienstwohnungen kamen einheitliche Vorschriften zum Erlass.

6. Für die Tragkonstruktionen kleinerer Brücken von 3,5 bis 9 m. Lichtweite kamen vorläufig provisorisch Normalien zur Einführung, und für Fälle, wo die als Normal für Beleuchtungsmaste angenommenen Gittermaste nicht verwendbar sind, wurde verfügt, dass ausnahmsweise Stahlrohrmaste verwendet werden sollen.

7. Unterm 10. Januar 1907 hat der Bundesrat beschlossen:

- a. der Compagnie vaudoise des forces motrices des lacs de Joux et de l'Orbe für die Dauer von 20 Jahren die Lieferung einer Kraftmenge von 200 Pferdestärken im Maximum nach Frankreich zu bewilligen und demgemäss dem vom Staatsrate des Kantons Waadt eingesandten bezüglichlichen Verträge die Genehmigung zu erteilen;
- b. uns von dieser Schlussnahme Mitteilung zu machen, mit dem Beifügen, dass die ad a genannte Gesellschaft neuerdings erklärt habe, es seien trotz der Abgabe von 200 P.S. nach Frankreich in den ihr zu Gebote stehenden Kraftzentralen noch genügende Mengen an Energie vorhanden, um den elektrischen Betrieb der Linie Lausanne-Vallorbe zu ermöglichen.

8. Mit Kreisschreiben vom 8. Oktober 1907 hat das eidgenössische Eisenbahndepartement die schweizerischen Bahnverwaltungen dazu verhalten, die Errichtung und Benutzung von Triangulationspunkten für Waldvermessungen auf Bahngebiet zu dulden, sofern hierdurch weder der Bahnbetrieb gefährdet oder gestört, noch die bauliche Entwicklung der Bahn verunmöglicht oder erheblich erschwert wird.

9. Auf Einladung des Eisenbahndepartements haben wir uns bei der Untersuchung der Gotthardbahnanlagen

beteiligt, welche den Zweck hatte, festzustellen, ob dieselben sich in vollständig befriedigendem Zustand befinden; damit im Zusammenhang haben wir eine Anzahl genereller Projekte und Kostenvoranschläge für notwendig befundene Stationserweiterungsbauten angefertigt.

10. Zu den vom eidgenössischen Departement des Innern veranstalteten Konferenzen betreffend die Erwerbung der Konzession für die Ausnutzung der Wasserkräfte im Kanton Uri zum elektrischen Betrieb der Gotthardbahn sind wir beigezogen worden und haben die Ausarbeitung des Konzessionsvertrages übernommen. Nach längeren Verhandlungen kam eine Einigung zu stande.

11. Der Präfektur von Novara haben wir ein Gesuch um Erteilung der Konzession zur Benutzung der Wasserkraft an der Cairasca eingereicht.

Einige Zeit hernach hat die Generaldirektion der italienischen Staatsbahnen die Frage an uns gerichtet, ob wir uns grundsätzlich damit einverstanden erklären könnten, dass sie, im Falle der Einführung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Iselle-Domodossola die Beschaffung der erforderlichen Kraft übernehme. Wir haben zustimmend geantwortet.

12. Am 23. Januar 1907 hat die endgültige Feststellung der Landesgrenze im Simplontunnel stattgefunden. Dieselbe ist im Tunnel I 9084,15 m. vom Nordportal entfernt.

13. Am 12. Juni ist infolge Damnbruches am Gebidemsee ob Visperterminen ein starker Murgang durch das Bett des Ried- oder Spielibaches niedergegangen. Der Murgang verschüttete zugleich mit der Bahnlinie nach Zermatt auch das Bett der Visp, so dass diese auf eine weite Strecke zurückgestaut und die Linie auf eine Länge von zirka 800 m. unter Wasser gesetzt wurde. Der Bahnverkehr musste durch Umsteigen aufrechterhalten werden, bis das verschüttete und unter Wasser gesetzte Streckenstück durch eine provisorische Linie ersetzt war.

Am 16. und 17. Oktober 1907 sind sodann infolge lange anhaltender heftiger Regengüsse am Südausgange des Simplon-

tunnels Steinschläge und Verschüttungen eingetreten, welche zur Folge hatten, dass der Betrieb kurze Zeit mit Umsteigen aufrecht erhalten werden musste.

b. Bahnbau.

1. Eine Einladung des Eisenbahndepartementes, ein Programm über den Ausbau des Bundesbahnnetzes auf die Doppelspur vorzulegen, haben wir damit beantwortet, dass wir ihm über den Stand der Vorarbeiten für den Bau der vorgesehenen zweiten Geleise und über das weitere Vorgehen bei der Erstellung der zweiten Geleise Bericht erstatteten und im übrigen darauf hinwiesen, dass die Durchführung solcher Programme von einer Anzahl unsicherer Faktoren abhänge.

2. Gestützt auf den Beschluss des Verwaltungsrates vom 20. Juli 1907 betreffend den Ausbau des II. Simplontunnels haben wir dem Eisenbahndepartement unter einlässlicher Begründung beantragt, das von der Baugesellschaft für den Simplontunnel im April 1907 an den Bundesrat gerichtete Gesuch um Enthebung von den Verpflichtungen aus dem Verträge betreffend den Bau dieses Tunnels ablehnend zu begutachten. Der Bundesrat hat denn auch unterm 15. Oktober 1907 in dieser Sache folgenden Beschluss gefasst:

- a. Vom Beschluss des Verwaltungsrates der S. B. B. vom 20. Juli, betreffend Ausführung des II. Simplontunnels, sowie vom Schreiben der Generaldirektion der S. B. B. vom 27. August 1907 wird in zustimmendem Sinne Vormerk genommen.
- b. In der Botschaft betreffend das Budget der S. B. B. pro 1908 ist zu beantragen, den für den Ausbau des II. Simplontunnels eingestellten Budgetposten zu genehmigen.
- c. Der Baugesellschaft für den Simplontunnel, Brandt, Brandau & Cie. in Winterthur, ist durch die Bundeskanzlei mitzuteilen, dass ihr Gesuch vom 18. April 1907 um Enthebung von ihren Verpflichtungen aus dem Verträge für den Bau des Simplontunnels und den zugehörigen Nachträgen anlässlich der Behandlung des Budgets der S. B. B. pro 1908 durch die eidgenössischen Räte zur Erledigung kommen werde.

Dieser Beschluss veranlasste die Baugesellschaft, beim Bundesrate neuerdings vorstellig zu werden und das oben erwähnte Gesuch vom April 1907 zu wiederholen. Die Eingabe war von einer Druckschrift begleitet, in welcher die Baugesellschaft in scharfer Weise ihren Standpunkt gegenüber dem Gutachten der Herren Oberingenieur Dr. Moser, Professor Dr. Schmidt und Ingenieur F. Lusser vom 12. Dezember 1906 über den Zustand und den Ausbau des Simplontunnels, sowie gegenüber dem Bericht der Generaldirektion und der ständigen Kommission an den Verwaltungsrat betreffend den Ausbau des II. Simplontunnels vom 25. Juni/2. Juli 1907 geltend machte und ein Gutachten über den Zustand des Stollens II von Herrn Bergmeister Müller, königlich preussischer Bergrevierbeamter, beifügte.

Zu dieser Eingabe hatten wir uns dem Eisenbahndepartement gegenüber zu äussern, was wir unter Beiziehung unserer Experten, der Herren Moser, Schmidt und Lusser, mit unserem ebenfalls im Druck vervielfältigten Schreiben vom 27. November 1907 taten. Wir kamen darin zum Schlusse, dass keine Veranlassung vorliege, eine Abänderung des Verwaltungsratsbeschlusses vom 20. Juli 1907 in Sachen des Ausbaues des II. Simplontunnels zu erwirken. Der Bundesrat wiederholte daraufhin in einem besonderen Berichte bei den eidgenössischen Räten seinen in der Botschaft betreffend das Budget der Bundesbahnen pro 1908 enthaltenen Antrag, den Kredit für den Ausbau des II. Simplontunnels zu bewilligen, welchem Antrage die eidgenössischen Räte beitraten.

3. Das Eisenbahndepartement hat uns das Projekt der Bahnunternehmung Martigny-Orsières für den Anschluss dieser Linie an die Station Martigny zur Begutachtung vorgelegt. Wir haben dasselbe als nicht annehmbar bezeichnen müssen und die Unternehmung einladen lassen, sich mit der Kreisdirektion I bezüglich der Ausarbeitung eines neuen Projektes ins Einvernehmen zu setzen.

4. Der Direktion der P. L. M. haben wir die Ermächtigung erteilt, die von ihr betriebene Strecke St. Gingolph-Bouveret auf unsere Rechnung mit *L a u t e w e r k e n* auszurüsten.

5. Anlässlich der Genehmigung des Projektes für die Erweiterung des Bahnhofes Vevey hatte das Eisenbahndepartement

den Vorbehalt gemacht, dass die beiden Strassenübergänge westlich vom Bahnhof Vevey zu beseitigen seien. Unsere Studien haben ergeben, dass die Beseitigung dieser Niveauübergänge unverhältnismässig hohe Kosten nach sich zöge. Wir haben daher das Departement ersucht, seinen Vorbehalt fallen zu lassen.

6. Mit der Munizipalität von Lausanne ist bezüglich der Beseitigung des uns gehörenden Hotels Terminus beim Bahnhof daselbst eine Vereinbarung getroffen worden. Danach werden wir auf den Zeitpunkt des Ablaufes des Vertrages mit den jetzigen Pächtern dieses Hotel beseitigen, wogegen die Gemeinde Lausanne uns einen Beitrag von Fr. 300,000 leistet, in die Kassierung eines Durchganges auf der Westseite des Bahnhofes (Montriondunterführung) einwilligt und noch einige andere Zugeständnisse von geringerer Bedeutung macht. Die infolge dieser Abmachung erforderliche Neugestaltung des Bahnhofplatzes wird in der Weise von beiden Kontrahenten übernommen, dass jeder derselben die Arbeiten auf seine Kosten ausführen lässt, die innert den Grenzen seines Grundeigentums notwendig werden.

7. Ein Gesuch der Freiburg-Murten-Ins-Bahn um Zustimmung zur Verlegung ihrer Depotanlage im Bahnhof Freiburg nach dem Plateau von Pérolles musste abgelehnt werden, da diese Verlegung zur Folge hätte, dass die von und nach dem Depot fahrenden Motorwagen den ganzen Bahnhof durchkreuzen müssten, was für den Bahnhofsbetrieb nicht annehmbar wäre.

8. Auf eine Anfrage des Gemeinderates Thun, ob wir die Winklermatte in Thun nicht zur Erstellung des städtischen Schlachthauses freigeben wollten, haben wir verneinend geantwortet, mit dem Hinweis darauf, dass diese zur Ausführung des von unserem Verwaltungsrate genehmigten Bahnhofprojektes unentbehrlich sei.

9. Gegen die Ausführung unseres Projektes betreffend die Erstellung der Doppelspur auf der Strecke Wilerfeld-Gümligen ist von seiten der Gemeinden Bern und Bolligen, mit Unterstützung der bernischen Regierung, sowie von den Militärbehörden Einsprache erhoben worden, weil

durch das genehmigte Tracé zwischen Wilerfeld und Ostermundigen der Exerzierplatz durchschnitten würde. Wir haben uns veranlasst gesehen, ein neues Projekt aufzustellen, bei welchem das Tracé zwischen Wilerfeld und Ostermundigen so weit nach Norden verlegt ist, dass der Exerzierplatz von demselben nicht mehr berührt wird. Das zieht allerdings auch eine vollständige Verlegung der Station Ostermundigen nach sich.

10. Nachdem unterm 3. August 1907 unsere Antwort auf die Vernehmlassungen des Regierungsrates des Kantons Bern, des Gemeinderates der Stadt Bern und der Bern-Neuenburg-Bahn zu unserem Projekte betreffend die Erweiterung des Bahnhofes Bern dem Eisenbahndepartement zugestellt worden war, hat dasselbe unterm 17. Dezember 1907 demjenigen Teile unserer Vorlage die Genehmigung erteilt, welcher den Güter- und Rangierbahnhof in Weyermannshaus, das Lokomotivdepot im Aebigut und die Vermehrung der Geleise zwischen dem Weyermannshausbahnhof und der Bühlstrassenbrücke umfasst. Die Genehmigung erfolgte unter einer Reihe von Vorbehalten, welche ganz erhebliche Mehrkosten zur Folge haben werden. Für die Erweiterung des Personenbahnhofes und den Umbau der beidseitig anschliessenden Abstellbahnhöfe, sowie für den Ausbau des Güterbahnhofes in der Vilette haben wir neue Vorlagen einzureichen.

11. Wie wir schon im Jahresbericht pro 1906 mitteilten, haben wir dem Eisenbahndepartement auf seine Einladung auch ein Projekt für den Umbau des Bahnhofes Biel nach der Idee des Stadtbauamtes eingereicht. Die Stadt hat dieses Projekt durch den seither verstorbenen Herrn Löffler, Direktor der Tössalbahn, begutachten lassen und sich sodann bereit erklärt, zur Ausführung desselben Hand zu bieten durch Übernahme des frei werdenden Terrains des bisherigen Bahnhofes zu einem bestimmten Preis, durch Gratisabtretung einzelner Landparzellen und durch Übernahme der Garantie, dass die Auslagen für den Landerwerb einen gewissen Betrag nicht übersteigen werden. Über dieses Angebot sind Verhandlungen mit der Gemeinde Biel gepflogen worden, die dem Abschlusse nahe sind.

12. Im Jahresberichte pro 1904 haben wir mitgeteilt, dass wir dem Eisenbahndepartement die Erklärung abgegeben hätten, wir seien bereit, die Unterführung der

Niederönzstrasse in Herzogenbuchsee nach dem Wunsche der Gemeinde auszuführen, falls diese die hieraus erwachsenden Mehrkosten übernehme. Inzwischen haben wir auf Ersuchen der Gemeinde verschiedene weitere Projekte aufgestellt, um eine Lösung zu finden, bei welcher der Betrag der Mehrkosten möglichst gering ist. Auf Ende des Berichtsjahres konnte endlich eine Einigung erzielt werden. Danach werden wir die Unterführung nach einem der Gemeinde genehmen Projekte erstellen. Diese selbst wird uns einen Barbeitrag an die Kosten leisten und eine Kanalisationsanlage nach dem Oenzbach erstellen, an welche wir nicht nur die Entwässerungsanlagen der Unterführung, sondern auch diejenigen des Stationsgebietes unentgeltlich anschliessen dürfen.

13. Auf Einladung des Eisenbahndepartements hatten wir die Projekte der Langenthal-Jura-Bahn über deren Anschlussbauten in Langenthal, Niederbipp und Oensingen und deren Unterführung unter unserer Linie Olten-Biel bei Niederbipp zu begutachten. Es waren von uns einige Änderungsbegehren zu stellen, die Berücksichtigung gefunden haben.

Im Anschluss an die Behandlung dieser Projekte hat der Gemeinderat von Langenthal an das Eisenbahndepartement das Gesuch gerichtet, es möchte uns einladen, zwischen den Stationsanlagen der Bundesbahnen und denjenigen der Langenthal-Jura-Bahn in Langenthal eine schienenfreie Verbindung herzustellen. Wir haben uns dem Eisenbahndepartement gegenüber bereit erklärt, dem Begehren durch Erstellung eines Personendurchganges am Aarwangenstrassenübergang zu entsprechen.

14. Wir haben schon im Jahresberichte pro 1906 darauf hingewiesen, dass unsere unterm 15. August 1905 dem Eisenbahndepartement eingereichte Vorlage betreffend die Erstellung des II. Geleises Aarburg-Sursee zu langwierigen Verhandlungen über die Begehren der Gemeinde- und Kantonsbehörden bezüglich der Erweiterung der Stationen Anlass gegeben habe.

Um die Inangriffnahme der Arbeiten auf der offenen Strecke zu ermöglichen, hat das Eisenbahndepartement unterm 26. September 1906 das Projekt für die Teilstrecke auf dem Gebiete des Kantons Luzern und am 7. September 1907 dasjenige für die Teilstrecke auf dem Gebiete des Kantons Aargau genehmigt.

mit Vorbehalten, welche uns weitere Verhandlungen bezüglich der beanstandeten Stationserweiterungsprojekte und die Vorlage neuer Projekte auferlegten. Das letztere war der Fall für Aarburg und Zofingen. Für die Aufstellung des neuen Projektes der Station Aarburg gab das Eisenbahndepartement folgende Direktive:

- a. Die Doppelspuranlage ist auch für die Station durchzuführen und die Luzernergeleise sind möglichst geradlinig, d. h. mit möglichst flachen Kurven anzulegen.
- b. Aus der vorstehenden Bedingung ergibt sich die Anlage von 3 Perrons und eine entsprechende Rückwärtsverlegung des Aufnahmsgebäudes.
- c. Die Perronlänge soll mindestens 250 m. betragen und die Perrons sind durch einen Personentunnel miteinander zu verbinden.
- d. Der Güterschuppen ist auf die Ostseite der Station zu verlegen.
- e. Der Niveauübergang des Steinbillefahrweges (km. 42,8) ist durch eine Unterführung zu ersetzen.
- f. Das Rückstellgeleise ist längs der Ostseite der Bernergeleise anzulegen.

Das dieser Direktive entsprechend ausgearbeitete neue Projekt haben wir dem Eisenbahndepartement unterm 3. Dezember 1907 zur Genehmigung vorgelegt. Die Kosten desselben sind zu Fr. 1,293,500 berechnet und übersteigen den Voranschlagsbetrag des ursprünglichen Projektes von Fr. 1,090,000 um Fr. 203,500. Diese Mehrkosten werden aus den Ansätzen für Unvorhergesehenes nicht gedeckt werden können. Es wird daher eine Überschreitung des Kredites für die Doppelspur Aarburg-Sursee zu gewärtigen sein.

Für Zofingen ist das neue Projekt noch in Arbeit. Auch für Reiden und Sursee sind die Verhandlungen über die endgültige Gestaltung der Erweiterungsprojekte noch nicht zum Abschluss gelangt.

15. Bei der Vorlage des Projektes für die Erweiterung der Station Münster wurde vom Gemeinderat verlangt, dass, ausser der auf der Ostseite der Station vorgesehenen Zufahrt zu den Güterdienstanlagen, auf der Westseite eine zweite Durchfahrt erstellt, beziehungsweise die auf dieser Seite vorhandene Zufahrt entsprechend verbreitert werde. Wir

haben das Begehren abgelehnt und das Eisenbahndepartement hat uns hierin recht gegeben. Die Gemeinde wiederholte indessen ihr Gesuch und wir haben sodann die Verbreiterung dieser westlichen Zufahrt, soweit dieselbe auf Bahngebiet liegt, zu unseren Lasten zugestanden.

16. Im Einvernehmen mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement haben wir mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn über die Erstellung eines Ausziehgeleises für den Bahnhof Delle auf Schweizerboden einen Vertrag abgeschlossen, gemäss welchem wir dieses Geleise auf unsere Kosten erstellen und es der genannten Verwaltung gegen Verzinsung der Ausgabe in Miete geben.

17. Gegen einen Entscheid des Eisenbahndepartements vom 12. Mai 1906, betreffend die Gestaltung der Strassen- und Weganlagen bei der Station Dornach-Arlesheim haben die Gemeinden Dornach und Arlesheim an den Bundesrat rekuriert. Dieser Rekurs wurde mit Beschluss vom 22. November 1907 abgewiesen. Der Niveauübergang des Bruggweges auf der Station Dornach-Arlesheim ist demnach gemäss dem genehmigten Projekte durch eine Personenunterführung zu ersetzen.

18. Der Regierungsrat des Kantons Baselstadt hat auf Veranlassung des Gundoldingervereines ein früher schon abgelehntes Postulat wieder aufgegriffen und neuerdings die Erstellung einer öffentlichen Fussgänger-Verbindung quer durch den Personenbahnhof Basel auf der Ostseite des neuen Aufnahmegebäudes verlangt. Wir haben das Begehren abgelehnt, weil eine Benützung des die Perrons unter sich und mit dem Aufnahmegebäude verbindenden Personentunnels für den öffentlichen Verkehr unzulässig und die Herstellung einer separaten Verbindung in Form einer Passerelle beim damaligen Stande der Bauten nicht mehr ausführbar war. Mit Rücksicht auf die Nähe der Überführung der Peter-Merian-Strasse kann übrigens die Notwendigkeit einer derartigen Verbindung nicht zugegeben werden.

19. Das Eisenbahndepartement hat uns das Projekt der Badischen Bahn über ihren neuen Personenbahnhof in Basel mit Rücksicht auf den An-

schluss der Verbindungsbahn zur Vernehmlassung in technischer Beziehung zugestellt. Wir hatten Bemerkungen nicht anzubringen.

20. Die Kreisdirektion II haben wir ermächtigt:

- a. die Leistung eines Beitrages an die Kosten der Verbauung des Dürrbaches bei Bowil zu übernehmen;
- b. der Gemeinde Mötschwil, welche beabsichtigt, unter Benutzung des Niveauüberganges östlich der Station Hindelbank eine neue Verbindungsstrasse mit Hindelbank zu erstellen, die Zusicherung zu geben, dass die zum Ersatz dieses Niveauüberganges projektierte Wegunterführung im Jahre 1909 zur Ausführung kommen werde, sofern sich die Gemeinde angemessen beteilige;
- c. an die Kosten eines vom Verkehrs- und Verschönerungsverein Burgdorf auf dem Bahnhofplatz daselbst aufzustellenden Zierbrunnens einen Beitrag zuzusichern, für den Fall, dass der genannte Verein oder die Gemeinde die Bahnverwaltung von dem bis jetzt bezahlten Wasserzins für den Stationsbrunnen entlasten;
- d. der Gemeinde Neuenkirch die Inanspruchnahme von Bahngebiet zur Erstellung eines Verbindungssträsschens von „Unterwalden“ über den Stationsplatz von Sempach nach dem Gottesmännigenweg zu gestatten unter der Bedingung, dass das in Anspruch genommene Bahngebiet Eigentum der Bundesbahnen bleibe, dass die Gemeinde den Unterhalt des Strässchens auf Stationsgebiet übernehme und dass der Niveauübergang des Gottesmännigenweges unterdrückt werden könne;
- e. der Gemeinde Liesberg an die Kosten der Erstellung einer neuen eisernen Strassenbrücke über die Birs einen Barbeitrag zu bewilligen unter der Bedingung, dass die bestehende Brücke belassen und von der Gemeinde in eigenen Kosten unterhalten werde;
- f. der Gemeinde Trimbach einen Beitrag an die Kosten einer neuen Aarebrücke bei den Werkstätten in Olten in Aussicht zu stellen, weil dieselbe für eine grosse Anzahl unserer Werkstättearbeiter von erheblichem Nutzen ist.

21. Anlässlich der Behandlung unseres Projektes betreffend die Verlängerung des Ausweichgleises auf der Station Siggenthal ist von der Regierung des Kantons Aargau verlangt worden, dass auf dieser Station auch das Aufnahmsgebäude vergrössert, ein Perrondach an demselben angebracht, ein neuer Schuppen erstellt und der Verladeplatz erweitert werde. Wir haben dem Eisenbahndepartement die Erklärung abgegeben, dass wir diese Begehren im Baubudget pro 1909 berücksichtigen werden.

Ein wiederholtes Begehren der gleichen Kantonsbehörde, wir möchten dazu verhalten werden, auf der Station Döttingen-Klingnau an Stelle eines verlegten Niveauüberganges eine Passerelle zu erstellen, haben wir in unserer Vernehmlassung wiederum ablehnend begutachtet und das Eisenbahndepartement hat im Sinne unseres Gutachtens entschieden.

22. Zu unserem Projekte betreffend die Unterführung der Römerstrasse in Baden sind von der Gemeindebehörde, unterstützt von der Kantonsregierung, eine Reihe von Abänderungsbegehren gestellt worden, die wir nur zum Teil als berechtigt anerkennen konnten. Hauptsächlich haben wir dagegen Stellung genommen, dass uns die Anlage eines 3,2 m. breiten Trottoirs in der Unterführung auferlegt werde, da die Strasse an der betreffenden Stelle bis jetzt ohne Trottoir durchgeführt war. Das Eisenbahndepartement hat aber bei der Genehmigung des Projektes dieses Begehren geschützt, jedoch der Gemeinde die Ausführung eines Teiles der Mehrarbeiten überbunden.

23. Eine vom Regierungsrat des Kantons Zürich anlässlich der Vernehmlassung zu unserem Projekte für die Vergrösserung des Güterschuppens auf der Station Zürich-Tiefenbrunnen gestelltes Begehren, es seien ihm die Ausführungspläne für Eisenbahnhochbauten nicht bloss zur Vernehmlassung, sondern auch zur baupolizeilichen Behandlung vorzulegen, wurde vom Eisenbahndepartement als unberechtigt zurückgewiesen. Der Kantonsregierung wurde nur das Recht zur Vernehmlassung, unter Ausschluss selbständiger Verfügungen gegenüber der Bahnverwaltung auf Grund kantonaler Baupolizeivorschriften, zuerkannt.

24. In seiner Sitzung vom 17. August 1907 hat der Kreis-eisenbahnrat III folgendes Postulat gutgeheissen :

„Die Bundesbahnverwaltung wird ersucht, die Erstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Schaffhausen-Neuhausen und die Erweiterung des Bahnhofes Schaffhausen mit tunlichster Beschleunigung in Angriff zu nehmen.“

Die Projektierungsarbeiten für die Erweiterung dieses Bahnhofes sind im Gange, und es ist auch bereits ein Teil des nötigen Landes vorsorglich erworben worden.

In Sachen der Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich hat der Kreiseisenbahnrat III unterm 19. Oktober 1907 folgenden Beschluss gefasst:

„Der Kreiseisenbahnrat III gibt dem neuen Tiefbahnprojekte der Stadt Zürich vor dem Hochbahnprojekte der Generaldirektion der Bundesbahnen grundsätzlich den Vorzug, unter der Voraussetzung, dass die Stadt Zürich mit Rücksicht auf das durch die Annahme ihres Projektes ihr bewiesene Entgegenkommen sich verpflichte, an die der Bundesbahnverwaltung entstehenden Kosten einen bedeutenden Beitrag zu leisten.“

25. Die Direktion der städtischen Strassenbahn in Winterthur hat beim Eisenbahndepartement angefragt, ob und unter welchen Bedingungen ihr die Kreuzung der Linie Winterthur-Schaffhausen mit einem Tramgeleise gestattet würde. Vom Eisenbahndepartement zur Vernehmlassung eingeladen, haben wir uns gegen die Kreuzung ausgesprochen. Das Eisenbahndepartement hat entschieden, dass sie erstellt werden könne, aber nicht für die dem öffentlichen Verkehre dienenden Fahrten benutzt werden dürfe, sondern nur für Fahrten von und nach dem Depot.

26. Über die Beteiligung der Gemeinde Winterthur an den Kosten der Unterführung der Zürcherstrasse und der Korrektion der Eulach in Winterthur ist ein Einverständnis erzielt worden.

27. Mit der Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen ist eine Vereinbarung getroffen worden, wonach wir der Bahnhofgemeinschaft Konstanz bis auf weiteres das Terrain im Geleisedreieck Konstanz-Kreuzlingen-Emmishofen zur Anlage von provisorischen Abstellgleisen zur Verfügung stellen.

Einem Vorschlage derselben, den Freiverladeplatz an der „zollfreien Strasse“ in Konstanz mit einer Pflasterung zu versehen, sowie einem Projekte über die Erweiterung der Freiverladeanlagen im Bahnhof Singen haben wir beige stimmt.

28. Die Ortsverwaltung von Arbon hatte die Kreisdirektion IV ersucht, ihr die Durchführung eines projektierten Strassenzuges mittelst eines Niveauüberganges durch die Station zu gestatten. Der Übergang wäre in das Manövergebiet zu liegen gekommen und hätte bei der für später vorgesehenen Erweiterung des Verladeplatzes diesen durchschnitten. Die Kreisdirektion lehnte daher das Gesuch ab. Die Ortsverwaltung gelangte hierauf an uns. Wir mussten jedoch den von der Kreisdirektion eingenommenen Standpunkt als richtig anerkennen und deren ablehnenden Bescheid bestätigen.

29. Im Berichtsjahre ist der Situationsplan für den Umbau des Bahnhofes St. Gallen vom Eisenbahndepartement genehmigt worden unter Ablehnung der städtischen Begehren, welche auf eine weitere Verschiebung des neuen Aufnahmsgebäudes gegen Westen, die Erstellung eines öffentlichen Durchganges statt einer Passerelle westlich vom Aufnahmsgebäude und die Durchführung des Korridors des Aufnahmsgebäudes auf die ganze Länge des Gebäudes gingen.

30. Anlässlich der Projektvorlage für die Erweiterung der Station St. Fiden hat die Gemeinde Tablat eine ganze Reihe von Begehren betreffend Abänderung der von diesem Projekte berührten Strassenzüge gestellt. Wir haben die Kreisdirektion beauftragt, mit der Gemeinde zu unterhandeln. Eine Einigung konnte bis zum Jahresschluss nicht erzielt werden.

31. Mit der schweizerischen Postverwaltung haben wir einen Vertrag betreffend die Einrichtung von Post- und Telegraphenlokalen im neuen Aufnahmsgebäude in Rheineck vereinbart.

Ein früher vereinbarter Vertrag über die Erstellung eines Postgebäudes auf der Station Wohlen ist hinfällig geworden, weil die Postverwaltung mit Rücksicht auf die

Opposition der Gemeindebehörden von Wohlen gegen den für dieses Gebäude vorgesehenen Standort auf dessen Ausführung verzichtete.

32. Im Projekte für die Erweiterung der Station Wattwil ist zur Überführung eines Fussweges die Erstellung einer Passerelle am Südende der Station vorgesehen. Die Regierung hatte in ihrer Vernehmlassung auf Ansuchen der Gemeindebehörde verlangt, dass statt dieser Passerelle eine Wegüberführung erstellt werde. Wir haben uns bereit erklärt, an die Kosten einer solchen, nebst einem angemessenen Beitrag, die Summe zur Verfügung zu stellen, welche für die Passerelle aufgewendet werden müsste. Die bezüglichen Verhandlungen sind im Berichtsjahr nicht zum Abschluss gelangt.

33. Mit der Bodensee-Toggenburg-Bahn haben wir uns über das Projekt für die Erstellung einer Gemeinschaftsstation in Lichtensteig, sowie über die Zuteilung der Bauausführung und die Verteilung der Kosten auf die beiden Verwaltungen geeinigt.

34. Eine Anfrage der Gemeinde Chur betreffend die Erstellung einer Passerelle vom Bahnhofplatz nach der hinter dem Bahnhof durchgehenden Gürtelstrasse wurde dahin beantwortet, dass wir uns bereit erklärten, die Passerelle zu erstellen, falls die Gemeinde die Kosten in der Hauptsache zu tragen sich verpflichte.

35. Es waren auch im Berichtsjahre wieder eine Reihe von Gesuchen um Errichtung neuer Haltestellen und Stationen zu behandeln.

Abgelehnt haben wir die Gesuche um Errichtung einer Station bei Leuggelbach zwischen Nidfurn-Haslen und Luchsingen-Hätzingen und um Errichtung von Haltestellen im Nider- eichi zwischen Gümligen und Rubigen, bei Hasli zwischen Entlebuch und Schüpfheim und bei Goldbach zwischen Zollikon und Küsnacht (Zürich), da eine die Aufwendungen der Bahn auch nur einigermassen kompensierende Frequenz nicht zu erwarten wäre.

Auf ein Gesuch, im Walde zwischen Wohlen-Oberdorf und Bremgarten eine Haltestelle zu errichten und dieselbe durch einzelne, für Spaziergänger geeignet gelegene Züge bedienen zu

lassen, konnte auch aus betriebstechnischen Gründen nicht eingetreten werden.

Das von uns schon früher abgewiesene Gesuch um Errichtung einer Station auf dem Damme bei Worblachen zwischen Zollikofen und Bern wurde neuerdings gestellt, und als wir die Gesuchsteller wieder abschlägig beschieden, durch Vermittlung des Regierungsrates des Kantons Bern auch noch beim Eisenbahndepartement eingebracht. Dieses hat unsere Vernehmlassung eingeholt und das Gesuch sodann mit Billigung der von uns vorgebrachten Gründe ebenfalls abgelehnt.

Dagegen haben wir dem wiederholten Gesuch um Einrichtung der Haltestelle Sulz für den Güterdienst entsprochen, nachdem sich die Gemeinde anerbieten hatte, einen namhaften Barbeitrag an die Kosten zu leisten, sowie das für die Erweiterung erforderliche Land zur Verfügung zu stellen.

Ebenso haben wir uns dem Regierungsrat des Kantons Schwyz gegenüber bereit erklärt, die Erstellung einer Station bei Schübelbach zwischen Siebnen-Wangen und Reichenburg in Aussicht zu nehmen, sofern von den interessierten Gemeinden der Landerwerb und ausserdem eine angemessene Barleistung übernommen wird.

Auch die Einrichtung der projektierten Kreuzungsstation bei Bollingen zwischen Rapperswil und Schmerikon zur Haltestelle für den Personenverkehr haben wir zugestanden unter der Bedingung, dass sich die Interessenten bereit erklären, an die hieraus erwachsenen Mehrkosten einen angemessenen Beitrag zu leisten. Diese Beitragsleistung ist uns zugesichert worden.

36. Zur Erlangung von Entwürfen für die einheitliche architektonische Gestaltung der Hochbauten am neuen Bahnhofplatz in St. Gallen haben wir im Einvernehmen mit der Direktion der eidgenössischen Bauten einen Wettbewerb unter den schweizerischen und in der Schweiz niedergelassenen Architekten ausgeschrieben.

37. Bauausführung.

a. Bauten unter Leitung der Generaldirektion.

Bau der Rickenbahn. Tunnel.

Der Stand der Tunnelarbeiten auf Ende 1907 ist aus der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Gesamtlänge des Tunnels 8604 m.	Südseite m.	Nordseite m.	Total m.
Länge des Richtstollens Ende 1906	3,491	3,982	7,473
Fortschritt im Jahr 1907	506	221	727
Länge des Richtstollens Ende 1907	3,997	4,203	8,200
Vollausbruch auf Ende 1907	3,525	3,706	7,231
Widerlager " " "	3,525	3,694	7,219
Gewölbe " " "	3,524	3,678	7,202

Aufgewendete Arbeitsschichten:

Total seit Beginn der Arbeiten bis Ende 1906 . .	Tage 451,381	Tage 426,431	Tage 877,812
Im Jahre 1907 aufgewendet .	100,913	201,281	302,194
Total seit Beginn der Arbeiten bis Ende 1907	552,294	627,712	1,180,006

Der Stollenvortrieb erfolgte, wie bisanhin, ausschliesslich von Hand.

Das durchfahrene Gestein bestand auf der Südseite aus mehr oder weniger harten Mergeln mit stellenweisen Einlagerungen von Kalksandsteinbänken. Gegen Schluss des Jahres wurde bei 3937 m. vom Portal zum ersten Male eine zirka 30 m. mächtige Sandsteinbank der Bildhauserformation angeschnitten. Beim Vortrieb auf der Nordseite wurde Mergel, mit zweimaliger Unterbrechung durch Kalksandstein, durchfahren. Das Gebirge zeigte sich im allgemeinen als standfest, so dass meist eine leichte Deckenverschalung genügte.

Das auf der Südseite ausfliessende Wasserquantum betrug während der ersten 10 Monate ziemlich konstant 23—24 Sekundenliter, im November 12, im Dezember 13½. Auf der Nordseite wurden regelmässig 2 Sekundenliter ausgepumpt.

Die mittlere Felstemperatur vor Ort betrug auf der Südseite 20,6°, auf der Nordseite 19,5° C.; die mittlere Lufttemperatur auf der Südseite 19,9°, auf der Nordseite 22,1° C.

Grubengasausströmungen.

Südseite: Im Januar wurde bei km. 3,507 eine Gasquelle angeschnitten, im Februar sind weitere bei km. 3,590;

3,600 und 3,671 angebohrt worden, ohne dass dadurch der Stollen-vortrieb wesentlich beeinflusst wurde. Dagegen trat am 28. März abends bei km. 3,799 eine so starke Gasausströmung auf, dass die Vortriebsarbeiten eingestellt werden mussten und der vordere Teil des Stollens nicht mehr betreten werden konnte. Das durch Sprengschüsse entzündete Gas brannte in grossen Flammen, wodurch die Temperatur zirka 80 m. hinter Ort rasch 50° C., einige Tage darauf 67° C. erreichte. Am 3. April wurde der Stollen erst provisorisch durch Sandsäcke, am 27. April definitiv durch einen 12 m. dicken Erddamm luftdicht abgeschlossen und durch Absperren der Ventilationsleitung der Brand gelöscht. Anfangs Mai wurden dann die Arbeiten im Firstschlitz sistiert und lediglich die Vollausrück- und die Mauerungsarbeiten so weit vollendet, als der ausgeweitete Tunnel ausgezimmert war, d. i. bis km. 3,524. Auf Ende Juni entliess die Unternehmung den grössten Teil der Arbeiter, etwa 400 Mann, und stellte, mit Ausnahme der Sohlensicherungen in Beton, die Arbeiten im Tunnel ein. In den Monaten August und September traf sie Vorbereitungen, um das eingeschlossene Gas abzusaugen und die Stollenarbeiten wieder aufzunehmen. In den Tagen vom 10.—12. Oktober konnte dann der Abschlussdamm abgetragen, das hinter demselben befindliche Gas abgesaugt und am 22. Oktober die Stollenvortriebsarbeiten nach fast siebenmonatlicher Unterbrechung, unter Beobachtung von besonderen Vorsichtsmassregeln wieder aufgenommen werden. Der Tunnel durfte nur mit Sicherheitslampen betreten werden; aller Lokomotivverkehr, überhaupt jede Manipulation mit offenem Feuer war untersagt. Die Transporte wurden mit Pferden ausgeführt. Die Zündung der Minen erfolgte auf elektrischem Wege. Als in der Folge bei km. 3,899, 3,902 und 3,934 neue Gas-spalten angefahren wurden, welche jedoch jeweilen bald ausgeblasen hatten, wurde zur Sprengung Grisoutine statt Dynamit verwendet. An zwei Orten liess die Unternehmung Falltüren einbauen, um den Stollenort sofort abschliessen zu können, wenn weitere starke Gaszuflüsse auftreten und in Brand geraten sollten. Für die Stollenmannschaft wurde im Tunnel ein mit Luftzuleitung, telephonischer Verbindung nach dem Installationsplatz und tragbaren Sauerstoffapparaten ausgerüstetes Unterkunftslokal erstellt. Die Doppelrohre von 35 cm folgen dem Stollenort stets unmittelbar. Es wurden im November mit vier Sulzer-Ventilatoren zirka 5 m³, am Schlusse des Berichtsjahres 4 m³ Luft per Sekunde eingeblasen. Die Gasquelle bei km. 3,799 hat auf Jahresschluss bedeutend abge-

nommen; von anfänglich zirka 8 Sekundenliter war dieselbe auf zirka 2 Sekundenliter heruntergegangen. Die Stollensluft enthält dank der kräftigen Ventilation laut Analyse des eidgenössischen chemischen Laboratoriums nur noch $0,5 \text{ ‰}$, nach den regelmässigen Untersuchungen der Unternehmung $1\frac{1}{2}$ — 3 ‰ Grubengas. Die übrigen Arbeiten im Tunnel, Südseite, wurden im Berichtsjahre noch nicht wieder aufgenommen.

Nordseite. Im Januar und Februar wurden bei km 4,002, 4,084, 4,144 und 4,154 kleine Gasquellen angeschnitten, ohne dass Störungen im Stollenvortrieb eintraten. Am 4. März zeigte sich bei einer Stollenausweitung bei km 4,141, zirka 60 m hinter dem Ort, ein starker Ausfluss von Grubengas, das in Brand geriet und schliesslich, 3 m von der Brandstelle weg, eine Temperaturerhöhung bis auf 55° C. bewirkte. Die Vortriebsarbeiten im Stollen wurden hierauf am 15. März eingestellt und während des Jahres 1907 nicht wieder aufgenommen. Es geschah dies, obwohl der Gasausfluss von Ende Juni an ein geringer und die Temperatur auf die normalen 24° C. gesunken war, um die in der rückwärtigen Tunnelpartie am Ausbruch und der Mauerung beschäftigten Arbeiter nicht zu gefährden.

Die Ventilation der Nordhälfte des Tunnels erfolgt durch drei Sulzersche Ventilatoren à 50 P. S., welche zirka 3 m^3 Luft per Sekunde einblasen.

Unfälle sind im Berichtsjahr auf der Südseite 243 (ohne schwere Folgen) und auf der Nordseite 258 (1 mit tödlichem Ausgang) vorgekommen; total seit Beginn der Arbeiten auf der Südseite 1074 (wovon 5 Todesfälle), auf der Nordseite 986 (wovon 9 Todesfälle).

Arbeiten ausserhalb des Tunnels.

a. Uznach-Oberkirch und Stationserweiterung Uznach. Mitte März wurden die Unterbauarbeiten für die Strecke Uznach-Oberkirch und die Stationserweiterung Uznach in Angriff genommen. An Erd- und Felsarbeiten sind $45,800 \text{ m}^3$ — 47 % der vorgesehenen Massen gefördert worden. Von den Stütz- und Futtermauern sind zirka 300 m^3 — 27 % des veranschlagten Quantums erstellt. Die Kunstbauten sind mit Ausnahme zweier Überfahrtsbrücken sämtlich beendet, ebenso die Eisenkonstruktionen bis auf eine montiert.

b. Thurkorrektur und Stationserweiterung Wattwil. Im Frühjahr und Sommer wurden die Thurdurchstiche vollendet und im Oktober das Wasser in das neue Bett übergeleitet und mit der Auffüllung des alten Bettes und des Planums für die Stationserweiterung begonnen. Die wenigen kleinen Kunstbauten im Areal der neuen Station, sowie die Futtermauer bei km 14,³⁸⁰ sind vollendet.

c. Hochbauten. Das Stationsgebäude in Kaltbrunn und die beiden Wärterhäuser beim südlichen und nördlichen Tunnelvorschnitt wurden unter Dach gebracht. Die Hochbauten in Uznach und Wattwil sind im Berichtsjahr noch nicht begonnen worden.

d. Wasserversorgung Gommiswald. Als Ersatz für eine Reihe durch den Tunnelbau abgegrabener Quellen sind im Sommer und Herbst des Jahres 1907 in Gommiswald Quelfassungen und zirka 4500 m Leitungen erstellt und Anfang Dezember den Wasserberechtigten übergeben worden.

e. Allgemeines. Durch die Grubengasausströmungen ist eine erhebliche Verzögerung in der Fertigstellung der Tunnelarbeiten, welche ohne dieses Vorkommnis auf Anfang 1908 in Aussicht standen, eingetreten. Die Eröffnung der Bahn kann nun, sofern nicht neuerdings Zwischenfälle eintreten, frühestens auf den Sommer 1909 erfolgen.

b. Bauten unter Leitung der Kreisdirektionen.

Simplontunnel.

Im Parallelstollen der Südseite mussten verschiedene Stollenstrecken eingebaut, bestehender Einbau teilweise verstärkt und lose Gesteinspartien abgeräumt werden.

Für die Lüftung des Tunnels I waren meistens auf jeder Seite zwei Ventilatoren im Betrieb. Dabei wurde auf der Seite von Brig eingeblasen, auf derjenigen von Iselle angesaugt und ein Luftstrom von 80 bis 90 m³ in der Sekunde erzeugt.

Die Wandberieselung mit Kühlwasser auf einzelnen Strecken zwischen km 7,⁷⁰⁰ bis 10,³⁸² war nur im Sommer in Funktion.

Die auf der Südseite abfließende Wassermenge variierte im Berichtsjahre zwischen 847 und 1308 Sekundenliter, wovon 283 bis 318 Sekundenliter von den heissen Quellen herrührten. Die im Oktober über den Südabhang der Alpen niedergegangenen

ausserordentlichen Niederschläge waren zweifelsohne Ursache des zeitweiligen hohen Quellenergusses von 1308 Sekundenliter.

Nachstehende Zusammenstellung der durchschnittlichen Temperaturen je auf Ende der vier Quartale des Berichtsjahres gibt Aufschluss über die Wärmeverhältnisse im Tunnel I:

				I. Quartal	II. Quartal	III. Quartal	IV. Quartal
				° C.	° C.	° C.	° C.
Km. 0,5	vom Nordportal	.	.	6,0	—	16,0	—
" 1	" "	.	.	6,5	15,0	15,0	5,0
" 2	" "	.	.	7,0	14,0	14,5	7,0
" 3	" "	.	.	10,0	14,5	15,0	8,5
" 4	" "	.	.	11,5	15,0	16,5	11,0
" 5	" "	.	.	13,0	16,0	19,0	13,5
" 6	" "	.	.	15,5	17,0	20,0	15,5
" 7	" "	.	.	18,5	19,0	22,0	18,5
" 8	" "	.	.	18,0	21,0	22,0	22,0
" 9	" "	.	.	20,0	19,5	24,0	23,0
" 10	Tunnelstation	.	.	22,5	24,0	24,0	24,0
" 9	vom Südportal	.	.	21,0	24,5	25,0	24,0
" 8	" "	.	.	23,0	26,5	24,0	25,0
" 7	" "	.	.	24,0	27,0	26,0	27,0
" 6	" "	.	.	25,5	27,0	27,0	27,5
" 5	" "	.	.	26,5	28,0	28,5	28,0
" 4	" "	.	.	24,5	26,5	27,5	25,0
" 3	" "	.	.	24,5	26,0	26,5	25,5
" 2	" "	.	.	24,5	26,5	26,5	25,5
" 1	" "	.	.	24,5	26,0	26,5	25,5
" 0,5	" "	.	.	24,0	25,5	26,0	24,0

Von den Bauten, welche im Kreise I in Ausführung standen, sind folgende fertiggestellt worden:

Freiverladeplatz, Güterrampe und Nebengebäude in Gilly-Bursinel; Verlegung des nördlichen Teils der Kantonsstrasse, Freiverladeplatz und Rampen, Lokomotivdrehzscheibe und ein Teil der Geleiseanlagen im Bahnhof Renens; zentrale Weichen- und Signalstellung, Bureaugebäude für den Güterdienst, Perronanlagen, die östliche Personenunterführung und der öffentliche Personendurchgang des Saugettes im Bahnhof Lausanne; Unterführung der Rue des Moulins in Vevey; Lastkran von 10 t Tragkraft auf der Station Roche und Ergänzung der Geleiseanlagen daselbst für die veränderte Einführung des Industriegeleises der Steinbrüche und der Zementfabrik;

neuer Güterschuppen in Bex; Passerelle zwischen Aigle und St. Triphon; Kreuzungsgeleise in Charrat-Fully; kleines Dienstgebäude in Flamatt; Unterführung in Bümpliz; eiserne Passerelle zwischen Daillens und Arnex und Unterführung bei Arnex als Ersatz für 3 Niveauübergänge; Entwässerungsarbeiten in den Einschnitten von Grandes Cornes (Croy-Vallorbe) und Glacières in Le Pont; Vergrößerung und Umbau des Aufnahms- und Zollgebäudes sowie der Abortanlagen, Erweiterung der Lokomotivremise und der Zufahrtsgeleise zu derselben, neue Brückenwage im Bahnhof Vallorbe; Kreuzungsstation Fontaine-Ronde zwischen Hôpitaux-Jougne und Frambourg (für Rechnung der P. L. M.); Vergrößerung der Güterdienstanlagen in Corcelles-Longitudinale; Umwandlung der Haltestelle Dompierre in eine Vollstation; Ausweichgeleise in Faoug; Unterführung in Eclépens und Erweiterung der Anlagen der Station Eclépens für den Verkehr der Torfigesellschaft „Osmon“; Fertigstellung der erweiterten Werkstätteanlagen in Yverdon; neue Brückenzüge in Aarberg, Neuenstadt und Granges-Lens; Lastkran von 10 t Tragkraft in St. Blaise; neue Zentralanlagen in Visp, Chavornay und Grandvaux und Ergänzung derselben in La Conversion; Blockeinrichtung auf den Strecken Neuchâtel-Vauseyon und Nyon-Morges; neues Wärterhaus in Corcellettes zwischen Grandson und Onnens; Wasserversorgung der Stationen Ardon, Matran und Villaz-St. Pierre, sowie von verschiedenen Wärterhäusern an der Linie Lausanne-Fribourg.

Am 1. Mai 1907 wurde das II. Geleise Aigle-St. Triphon in Betrieb gesetzt und damit der durchgehende zweispurige Betrieb auf der Linie Lausanne-St. Maurice hergestellt.

Bauten in Ausführung.

R e n e n s. Das Aufnahmegebäude, das Dienstgebäude, sowie die Abortanlagen gehen der Vollendung entgegen. Auszuführen bleiben noch verschiedene Geleiseanlagen, der Perrondurchgang, die Perrons und Perrondächer, die Passerelle östlich des Stationsgebäudes und die zentrale Weichen- und Signalstellung.

Bahnhof L a u s a n n e. Das Transitpostgebäude und der Posttunnel sind in Angriff genommen. Zu erstellen bleiben die neuen Depotanlagen, der westliche Perrondurchgang, der Gepäcktunnel, die Hochbauten für den Personenbahnhof und die Überführung des Weges de Villard. Die Arbeiten für das zweite Verwaltungsgebäude sind in Angriff genommen.

Bahnhof Vevey. Die Arbeiten für die Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes sind vergeben.

Station St. Maurice. Zu erstellen bleiben noch das Aufnahmsgebäude und das Dienstgebäude, sowie die Perronüberdachung. Die Personenunterführung, die Lokomotivremise und die Zentralanlage sind in Ausführung.

Station Sitten. Die Arbeiten für die Ausführung des reduzierten Projektes nehmen ihren Fortgang. Die Inangriffnahme der Hochbauten ist vorbereitet.

Zweites Geleise Daillens-Arnex. Die Erdarbeiten und Kunstbauten gehen der Vollendung entgegen.

Kreis II.

Vollendete Bauten.

Betriebsübergabe der Eilgutanlage E. L. B. im Bahnhof Basel am 4. März, der Eilgutanlage S. B. B. am 29. April und des Aufnahmsgebäudes, sowie des Dienstgebäudes für Bahn und Post am 24. Juni; Erstellen eines Geleises und Verlängerung der Zufahrtsstrassen auf der Güterstation Basel-St. Johann; Vollendung der Erweiterungsbauten auf der Station Laufen mit Inbegriff der Zentralanlage; Verlängerung der Holzrampe in St. Ursanne; Geleisevermehrung auf der Station Courgenay; neues Abortgebäude in Courtételle; Erweiterung der Geleiseanlagen und Erstellung einer Langholzrampe in Court; Verkleidungsmauer links der Bahn an der Strecke Biel-Reuchenette; Kanalisationsanlage für die Wasserversorgung Lyss; Geleiserweiterung für den Anschluss der Bern-Muri-Worb-Bahn in Gümligen; Geleiseerweiterung und Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes und neuer Güterschuppen in Emmenmatt; Verlängerung des Ausweichgeleises in Selzach; provisorischer Anschluss für die Einführung der Solothurn-Münster-Bahn in Alt-Solothurn; Perrondach auf der Station Olten-Hammer; provisorische Abstellgeleise im Tannwald für die Werkstätte Olten; Figurengruppe über dem Hauptportal des Aufnahmsgebäudes Luzern; Verlängerung der Lokomotivremise II und Einrichtung der Brünigwagenremise als provisorische Werkstätte daselbst; provisorische Werkstätte in Meiringen; Ausweichgeleise auf der Haltestelle Brienzwiler; Stellwerkanlagen in Cortébert und Sonvilier; Erstellung einer Anzahl Vorsignale; neues Kabel im Crosettes-Tunnel; Einrichtung der elektrischen Beleuchtung auf den Stationen Wynigen, Gümligen, Oensingen und Bettlach.

Bauten in Ausführung.

Station Münster. Die Bauarbeiten wurden so weit gefördert, dass die Solothurn-Münster-Bahn im Oktober hätte einfahren können. Die Eröffnung derselben wurde indessen auf 1908 verschoben.

Zweites Geleise Aarburg-Luzern. Zwischen Dagmersellen und Wauwil sind die Unterbauarbeiten vollendet und das Geleise zum Teil gelegt. Für die Strecken Reiden-Dagmersellen und Wauwil-Sursee wurden die Arbeiten vergeben.

Kreis III.

Vollendete Bauten.

Unterkunftslokal im Felde A des Rangierbahnhofes Zürich; Umbau des Aufnahmsgebäudes, Perrondach, Perronanlage und Bockkran von 15 t Tragkraft in Dietlikon; Verlängerung der Lokomotivremise und Umbau der Wagenremise für die Unterbringung der elektrischen Lokomotiven in Wettingen; Wagenwascheinrichtung in Baden-Oberstadt; Einbau eines Expeditionsbureaus und eines Arbeiterlokals im Güterschuppen in Turgi; Perronanlage und Umbau des Güterschuppens in ein Gepäcklokal in Döttingen-Klingnau; neue Freiverladeanlage in Birrfeld; Geleiseerweiterung in Boswil-Bünzen; Um- und Aufbau des Stationsgebäudes in Mellingen; Vergrösserung der Dienstwohnung in Mägenwil; Verlängerung des Ausweichgeleises in Altenburg-Rheinau; Verlängerung des IV. Geleises auf Station Seebach; Geleiseerweiterung Embrach-Rorbas und Zweidlen; Einführung des II. Geleises Singen-Schaffhausen in den Bahnhof Schaffhausen; Zwischenperron samt Überdachung und Personendurchgang im Bahnhof Zug und neuer Bockkran von 20 t Tragkraft daselbst; Geleiseerweiterung in Dietlikon; Perronanlage und Vordach in Kempththal; Verlängerung des Güterschuppens und der Rampe in Pfäffikon (Zürich); Anbau an die Lokomotivremise in Hinwil mit Unterkunftslokal, Badeeinrichtung und kleiner Werkstätte; Perrondach und Perronanlage vor dem Aufnahmsgebäude Zollikon; Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes Rüschlikon und betonierte Wagenwascheinrichtung daselbst; Verlängerung des Ausweichgeleises Oberrieden; Verlängerung des Ausweichgeleises auf der Station Au; Erweiterung der Geleiseanlagen, neues Stellwerkgebäude und neue Zentralanlage in Uetikon; Verlängerung des Ausweichgeleises, Vergrösserung des Güterschuppens und der Rampe in Lachen;

Geleiseerweiterung in Siebnen-Wangen; Erstellung, bzw. Verlängerung der Ausweichgeleise in Reichenburg und Bilten; neues Aufnahmegebäude und Abort in Näfels/Mollis; Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, sowie Verlängerung der Rampe in Netstal; neues Aufnahmegebäude, Güterschuppenverlängerung und neue Zentralanlage in Flums; Strassenüberführung im Vogelsang bei Turgi, Strassenunterführung und Wegunterführung zwischen Kilchberg (Zürich) und Rüslikon; Strassenunterführung auf der Strecke Oberrieden-Horgen; Fusswegunterführung zwischen Eiken und Stein/Säckingen; Ersatz der Eisenkonstruktion der Tössbrücke bei Töss; Verstärkung der Schutzgalerien auf der Strecke Weesen-Mühlehorn; neue Lokomotivdrehzscheibe von 18 m Durchmesser auf der Station Bülach; Drehkran von 6 t Tragkraft auf der Station Niederweningen; neue Brückenwagen in Affoltern a. A., Flums, Schwanden, Näfels-Mollis, Netstal, Dielsdorf und Möhlin; Vergrösserung des Wärterhauses zwischen Weesen und Mühlehorn; Fertigstellung von 5 neuen Wärterhäusern; Blocksignalanlage auf der Strecke Weesen-Mühlehorn; zweites Telegraphenkabel im Tunnel Zürich-Letten-Stadelhofen; Abschlussignal auf der Station Kempten; Vorsignale zu den Abschlussignalen auf verschiedenen Stationen; elektrische Beleuchtungseinrichtung auf den Stationen Siebnen-Wangen, Flums, Meilen, Stein/Säckingen, Stäfa, Uetikon, Lachen, Näfels-Mollis, Mitlödi, Bülach; Wasserversorgung der Stationen Dottikon-Dintikon, Oberrüti, Möhlin und von drei Wärterwohnhäusern; neun eiserne gekuppelte Zugbarrieren.

Bauten in Ausführung.

Neue Werkstätten in Zürich. Das Verwaltungs- und das Magazingebäude sind im Rohbau vollendet. Für die Lokomotivreparatur und die Schmiede wurden die Maurerarbeiten in der Hauptsache fertiggestellt und mit der Montierung der eisernen Dachkonstruktionen begonnen.

Station Örlikon. Die Unterführung der Zürcherstrasse und die Überführung der Affolternstrasse sind vollendet und dem Verkehr übergeben worden. Auch die erweiterten Geleiseanlagen sind zum grössten Teil erstellt. Es bleiben neben verschiedenen Vollendungsarbeiten noch auszuführen der Mittelperron mit Überdachung, der Perrondurchgang, die zentrale Weichen- und Signalstellung und ein Personendurchgang, welcher gemäss Begehren der Gemeinde statt

zweier Passerellen erstellt werden soll und für welchen die Gemeinde die Mehrkosten übernommen hat.

Kreis IV.

Vollendete Bauten.

Neue Station Attikon mit Betriebsübergabe am 15. Oktober 1907; Erweiterung und Umbau der Güterschuppenanlagen in Frauenfeld; Verlängerung von Stumpengeleisen in Etzwilen; Erweiterung der Geleiseanlagen in Hemishofen; Verlängerung des Kreuzungsgeleises in Eschenz und Fusswegunterführung daselbst; Verlängerung des Kreuzungsgeleises und Vergrösserung der Verladeplätze in Steckborn; Vergrösserung des Güterschuppens in Kreuzlingen; Erweiterung der Geleiseanlagen in Kesswil; Vermehrung der Geleise im Rangierbahnhofs Romanshorn und Einrichtung zur Reinigung von Hülsenfrüchten und Getreide im Lagerhaus daselbst; Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes, neuer Güterschuppen und Rampeanlage in Arbon; Verlängerung zweier Geleise und Erstellung eines dritten Geleises zur neuen Drehscheibe im Bahnhof Rorschach; zwei Abstellgeleise und eine Lokomotivdrehscheibe von 18 m Durchmesser in St. Margrethen; gewölbter Durchlass für den Litenbach bei der Station Au; Anschlussgeleise zur rheintalischen Zementfabrik in Rüthi; neue Brückenwage von 8,2 m Länge und 40 t Tragkraft, zwei Abstellgeleise und Auswandlerlokal auf dem Bahnhof Buchs; Vergrösserung des Güterschuppens in Maienfeld; Erweiterung des Aufnahmsgebäudes Chur; Fusswegunterführung bei der östlichen Einfahrt (ehemaliger Waisenhausübergang) im Bahnhof St. Gallen; Verlängerung der Verladegeleise in Winkeln; neues Abortgebäude mit Magazinbau in Schwarzenbach und Seilbahnanlage für Gewinnung von Kies aus der Thur daselbst; Perronerhöhungen auf den Stationen Oberwinterthur, Schwarzenbach und den Bahnhöfen Rorschach, Buchs und St. Margrethen; Wagenwascheinrichtungen und Düngergruben auf 14 Stationen; Zentralanlagen in Attikon, Müllheim, Märstetten, Bürglen, Eschenz, Steckborn, Kreuzlingen, Oberried, Haag-Gams, Trübbach und Salez-Sennwald; Ersatz von Signalen älterer Bauart durch Semaphore auf den Stationen Arbon, Berlingen, Sirnach, Bruggen und Elgg; Gruppenschläger-Läutewerke Winterthur-Räterschen; Telefonanlagen zwischen Marthalen und Dachsen, Etzwilen und Stein a. Rh., Etzwilen und Hemishofen, sowie Winterthur und Romanshorn; elektrische Beleuchtungseinrichtung in Müllheim, Arbon, Rorschach (Kohlen-

plätze), Buchs; 11 eiserne gekuppelte Zugbarrieren; 5 neue Wärterhäuser zwischen Islikon und Sulgen; 26,497 m neue Bahneinfriedigung; zweites Geleise Oberwinterthur-Romanshorn; Betriebseröffnung der Strecken Müllheim-Sulgen am 1. Mai, Sulgen-Amriswil am 1. Juli, Wiesendangen-Islikon am 4. Juli und Amriswil-Romanshorn am 30. September, womit der doppelspurige Betrieb auf der ganzen Strecke Winterthur-Romanshorn eingeführt war.

Bauten in Ausführung.

Die neue Lokomotivremise in Sargans ist zu etwas mehr als der Hälfte im Rohbau vollendet. Der Wasserturm mit den Zuleitungen ist erstellt. Für die Erweiterung der Station Rheineck sind die Unterbauarbeiten vergeben worden. In Romanshorn ist die neue Wagenreparaturwerkstätte in Angriff genommen. Die Arbeiten für den doppelspurigen Tunnel St. Gallen-St. Fiden und die Erweiterung der Station St. Fiden konnten noch nicht begonnen werden, weil die Genehmigung der Pläne durch das Eisenbahndepartement wegen der Forderungen der Gemeinde Tablat betreffend Strassenänderungen nicht erfolgen konnte. Im Bahnhofe St. Gallen mussten die Arbeiten ebenfalls grösstenteils ruhen, weil die Frage der Gestaltung des Vorplatzes infolge des Hinzukommens der Erstellung eines neuen Postgebäudes erst im Laufe des Spätjahres zur Erledigung gelangte. Gegen Jahresschluss konnte die Konkurrenz zur Erlangung von Fassadenentwürfen für Bahnhof- und Postgebäude eröffnet werden.

c. Bahnunterhalt.

An wichtigeren Unterhaltungsarbeiten sind zu erwähnen:

Kreis I: Rekonstruktion von Gewölberingen in den Tunnels zwischen Auvernier und Noiraigue, im Tunnel bei Schmiten und im Jougne-Tunnel (für Rechnung der P. L. M.); Entwässerung des Einschnittes von Chambésy; Rekonstruktion der Stützmauern und Steinsätze oberhalb der Station Puidoux-Chexbres und bei Corbéron; Rekonstruktion der Steinverkleidung im Einschnitt des Jurats zwischen Le Day und Vallorbe; Abräumen der Felswände und Erneuerung von Mauern zwischen Vallorbe und Frambourg; Verbesserung der Foundation der Mauer bei Champ du Moulin (Auvernier-Noiraigue); Reparaturen an den Pfeilern und dem nördlichen Widerlager des Viaduktes von Mionnaz

und Umbau der Widerlager der Unterführung von St. Germain (Bussigny-Vufflens-la-Ville); diverse Einrichtungen auf 8 Stationen für Militärtransporte anlässlich des Truppenzusammenzuges; Felsabräumung an den Hängen über dem Tunnelportal in Iselle und Schutzbauten gegen Steinschlag daselbst.

Kreis II: Rekonstruktionsarbeiten am Mauerwerk in den Tunnels zwischen Sonceboz und Reuchenette, im Croix-, Burgdorfer-, Wohlhuser-, Werthensteiner- und Zimmereggtunnel; Rekonstruktion von Mauerwerk diverser Futter- und Stützmauern auf den Strecken Sissach-Läufelfingen und Sonceboz-Reuchenette; Ausräumung des Bachbettes der grossen und kleinen Schliere bei Alpnach; Umbau einer Anzahl älterer eiserner Barrieren in Schlagbaumbarrieren.

Kreis III: Umbau der Abzugsdohle im Albistunnel und Erstellung von Senkschächten und Schlamm Sammlern; Umbau der beiden Flügel des Südportals am Bözbergstunnel; Rekonstruktion der Widerlager der offenen Durchfahrt zwischen Effingen und Hornussen und der Überfahrtsbrücke über die aargauische Südbahn bei Othmarsingen, der beiden Widerlager der offenen Durchfahrt zwischen Hedingen und Affoltern a. A., der Widerlager der Wildbachbrücke bei Embrach und der Glattbrücke bei Zweidlen und Umbau der schadhaften Widerlagermauern im Ofenecktunnel (Weesen-Mühlehorn).

Kreis IV: Ersatz von Holzkänneln für Wasserableitung über die Böschungen im Steinachtobel; Umbau einer hölzernen Talsperre zwischen Mörschwil und St. Fiden in Betonkonstruktion; Sicherung von drei Pfeilern der Rheinbrücke bei Neuhausen, sowie der rechtseitigen Ufermauer.

Geleiseerneuerungen haben im Berichtsjahre stattgefunden:

	Lfm. Geleise
mit Material nach den neuen Normalien S. B. B. auf	130,689
mit Material nach den alten Normalien S. E. II,	
mittelgut, auf	25,914
auf den französischen Pachtstrecken mit Material	
nach den Normalien der P. L. M. auf	5,757
Schienenenerneuerung allein nach den alten Normalien	2,660
Schwellenerneuerung	8,201

	Lfm. Geleise
Geleiseverstärkung durch Vermehrung der Schwellen auf	58,895
Ersatz von Weichen durch solche nach den neuen Normalien	Stück 263
Ersatz von Weichen durch solche nach den alten Normalien	175
Die Gesamtlänge der zu unterhaltenden Geleise beträgt auf Ende 1907 inklusive Vevey-Chexbres (7850 m)	Lfm. Geleise 4,185,787
wovon 36,088 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	4,141,849
Stahlschienen exklusive Weichen und Kreuzungen liegen in der Bahn	3,628,488
Eisenschienen exklusive Weichen und Kreuzungen liegen in der Bahn	371,902
Länge der sämtlichen Weichen und Kreuzungen auf eigenem Netz	141,459
Stahlschienen nach neuen S. B. B.-Profilen liegen in der Bahn	809,055
Geleise mit eisernen Schwellen	2,561,092
Geleise mit hölzernen Schwellen	1,580,757

d. Oberbaumaterialverwaltung.

1. Ins Berichtjahr fällt der Abschluss eines neuen Vertrages über die Lieferung von Stahlschienen und eisernen Schwellen.

Der letzte Vertrag ist im Jahre 1904 mit der Firma Gebrüder Stumm in Neunkirchen abgeschlossen worden. Er bestimmte sowohl für Schienen wie für Schwellen einen Preis von Fr. 117 per Tonne. Dieser Preis war ein aussergewöhnlich billiger. Er konnte erzielt werden, weil damals der Stand der Marktpreise überhaupt ein niedriger war, weil die deutschen Eisen- und Stahlwerke eine Exportprämie genossen und weil man vor der Gründung des deutschen Stahlwerksverbandes stand und alle Werke darauf ausgingen, durch Hereinbringung von Aufträgen eine möglichst hohe Beteiligungsziffer beim Verbands zu erreichen.

Bei Abschluss des neuen Vertrages standen wir vor der Tatsache, dass sich die deutschen Eisen- und Stahlwerke für gewisse Artikel, unter denen in erster Linie Schienen und Schwellen sich befanden, zu einem Verbandszusammenschluss hatten, welcher für den Verkauf von Schienen einem internationalen Kartell beitrug, das fast ganz Europa und Amerika umfasst. Damit ist sozusagen jede Konkurrenz ausgeschlossen. Wir waren daher auf den Stahlwerksverband angewiesen.

Für das Jahr 1908 blieben zu beschaffen 16,000 t Schienen und 9000 t Schwellen. In den Unterhandlungen mit dem Stahlwerksverband erhielten wir für dieses Quantum folgende Preise :

für Schienen franko Basel, unverzollt; einen Grundpreis von Fr. 158 für die Tonne,

für Schwellen franko Basel, unverzollt; einen Grundpreis von Fr. 152 für die Tonne.

Dazu kommen die beim Stahlwerksverband eingeführten Aufpreise für besondere Mehrarbeiten, wie das Knicken, Einschnüren und Kappen der Schwellen, u. s. w. Diese Aufpreise werden voraussichtlich einen Betrag von zirka Fr. 20,000 ausmachen.

Zur Vergleichung der Preise sei erwähnt, dass die preussisch-hessische Staatseisenbahn-Verwaltung im September 1907 mit dem Stahlwerksverband in Düsseldorf einen dreijährigen Vertrag über die Lieferung von 800,000 Tonnen Schienen und Schwellen per Jahr auf der Grundlage von 120 Mark die Tonne Schienen und 111 Mark die Tonne Schwellen ab Werk abgeschlossen hat. Berücksichtigt man, dass der Frachtsatz ab den der Eingangsstation Basel nächstgelegenen Werken des Saar-Mosel-Gebietes durchschnittlich Fr. 12. 15 per Tonne beträgt, so ergibt sich unter Zugrundelegung obiger Preise, in Schweizerwährung, die Mark zum Tageskurs von Fr. 1,2315 gerechnet, für die Schienen franko Basel, unverzollt ein Preis von Fr. 159. 90 und für die Schwellen ein solcher von Fr. 148. 85 die Tonne.

2. Im April des Berichtsjahres sind in der neu errichteten Anstalt der Schweiz. Gesellschaft für Holzkonservierung in Zofingen und gegen Ende Juni in der Anstalt von Oertli & Cie. in Sargans die ersten Holzschwellen für die schweizerischen Bundesbahnen mit Teeröl imprägniert worden.

3. Der auf dem Submissionswege veranstaltete Verkauf von alten Oberbaumaterialien ergab einen Ertrag von Fr. 628,613 und aus den ebenfalls verkauften ausrangierten mechanischen Einrichtungen, wie Drehscheiben, Schiebebühnen u. dgl. wurden Fr. 36,560 gelöst.

4. Nachstehend geben wir eine Übersicht über das im Jahre 1907 beschaffte Material :

Stahlschienen.

Typ S. B. B. I. (45,9 kg. per laufenden Meter) . .	17,024 t.
„ „ II. (48,9 „ „ „ „ „ „ . .	540 „
„ P. L. M. (48,0 „ „ „ „ „ „ . .	568 „
Zusammen	<u>18,132 t.</u>

Eisenschwellen.

Eiserne Bahnschwellen à 2,70 m.	11,184 t.
„ Weichenschwellen	500 „
Zusammen	<u>11,684 t.</u>

Schienenbefestigungsmittel	<u>2,646,6 t.</u>
--------------------------------------	-------------------

Weichen und Kreuzungen.

Einfache Weichen	220 Stück
Weichen zu englischen Weichen.	230 „
Zusammen	<u>450 Stück</u>

Kreuzungen einfache.	300 Stück
„ doppelte	200 „
„ abnormale	39 „
Zusammen	<u>539 Stück</u>

Zwangswinkel normale	383 Stück
„ abnormale	22 „
Zusammen	<u>405 Stück</u>

Stellböcke mit Signalständern	50 Stück
Weichensignalständer	100 „
Stellvorrichtungen zu englischen und halben englischen Weichen	81 „

Vollschienen zu Weichenzungen	284	t.
Unterzugsbleche für Weichen und Kreuzungen .	305, ⁶	"
Stahlspitzen zur Anfertigung von Kreuzungen .	54	"
Eisen zu Zwangswinkeln	88, ⁷	"

Holzschwellen.

a. Querschwellen:

eichene	87,639	Stück
wovon inländische	52,751	Stück
aus Frankreich	24,769	"
aus Deutschland	10,119	"
buchene	26,438	"
wovon inländische	8,022	Stück
aus Deutschland	18,416	"
lärchene, alles inländische	3,644	"
föhrene, alles inländische	25,282	"
Total	143,003	Stück

b. Weichen- und Brückenschwellen	1705	m ³
wovon inländische	1389	m ³
aus Frankreich	316	"

Imprägniert wurden:

a. Querschwellen.

1. Mit Chlorzink nach dem Burnettschen Verfahren.

Eichenschwellen	29,067	Stück
Föhrenschwellen	4,384	"
Lärchenschwellen	1,333	"
	34,784	Stück

2. Mit Chlorzink nach dem Straschunschen Verfahren.

Eichenschwellen	865	Stück
Föhrenschwellen	1,340	"
	2,205	"

3. Mit Teeröl (Volltränkung).

Eichenschwellen	13,028	Stück
Buchenschwellen	16,666	"
	29,694	"
Übertrag	66,683	Stück

Übertrag 66,683 Stück

4. Mit Teeröl (Sparverfahren System Rüping).

Eichenschwellen . .	26,827 Stück
Buchenschwellen . .	7,909 „
Föhrenschwellen . .	18,980 „
Lärchenschwellen . .	2,871 „

56,587 „

Total 123,270 Stück

b. Weichen und Brückenschwellen.

1. Mit Chlorzink nach dem Burnettschen Verfahren

935 m³

2. Mit Teeröl nach dem Rüplingschen Sparverfahren

445 „

Total 1380 m³

An verdübelten Schwellen wurden dem Bahndienst abgegeben:

Schwellen à 2,70 m.	9,356 Stück
Schwellen à 2,40 m.	1,100 „

Zusammen 10,456 Stück

e. Bureau für elektrischen Betrieb.

Dieses Bureau ist, mit zwei Ingenieuren besetzt, am 1. Mai 1907 in Funktion getreten. Es hat sich hauptsächlich mit generellen Studien über die grösseren schweizerischen Wasserkräfte und deren Verwendbarkeit für den elektrischen Bahnbetrieb im allgemeinen beschäftigt. Für die Tessin- und Reusswasserkräfte, sowie für die Wasserkräfte an der Rhone im Oberwallis und an der Binna wurden generelle Projekte ausgearbeitet. Im fernern wurde dieses Bureau zur Mitarbeit beigezogen bei der Aufstellung eines Konzessionsgesuches für eine Wasserkraftanlage an der Cairasca zu Zwecken des Baues und Betriebes des Simplontunnels, sowie bei den Verhandlungen über den Abschluss von Konzessionsverträgen für die Wasserkräfte der Reuss im Kanton Uri, der Rhone im Oberwallis und der Binna.

VI. Rechtsdepartement.

a. Allgemeines.

1. Mit Schreiben vom 16. Oktober hat uns das eidgenössische Eisenbahndepartement mitgeteilt, dass die Jahresrechnungen und Bilanzen der Pensions- und Hilfskassen, sowie der Bestand und die Anlage der Kautionen des Personals auf Ende 1906 dem Bundesrat unterbreitet worden seien, und dass derselbe hiervon Kenntnis genommen habe, ohne sich zu Bemerkungen veranlasst zu sehen.

2. Mit Beschluss vom 8. Januar hat der Bundesrat unsern Rekurs gegen einen Entscheid des Regierungsrates des Kantons St. Gallen betreffend die Rauchableitung in der Lokomotivremise im Bahnhof St. Gallen gutgeheissen. Gleichzeitig wurden wir eingeladen, Massnahmen zu treffen, um beim Betrieb der Lokomotivremise die Rauchentwicklung möglichst zu beschränken.

3. Mit Beschluss vom 30. April hat der Bundesrat den Rekurs abgewiesen, welchen wir bei ihm anhängig gemacht hatten gegen den Entscheid des schweizerischen Postdepartementes, gemäss welchem die Eisenbahnverwaltungen nicht berechtigt sein sollen, verschlossene Korrespondenzen durch ihre eigenen Angestellten an Private vertragen zu lassen, welche die gleiche Ortschaft bewohnen, sondern solche der Post übergeben müssen.

4. Der Wortlaut des Art. 5 des Entwurfes für ein Bundesgesetz betreffend das schweizerische Postwesen verbietet den Bundesbahnen und den Verwaltungen der konzessionierten Eisenbahnen, ihre dem Postregal nicht unterworfenen dienstlichen Mitteilungen mittelst Karten vorzunehmen, sowie auch die für diese Verwaltungen unter sich bestimmten Korrespondenzen selbst zu befördern. Da diese Fassung den Absichten des Bundesrates nicht entsprechen dürfte, haben wir das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement auf die ungenaue Redaktion aufmerksam gemacht.

Der gleiche Art. 5 untersagt der Verwaltung der Bundesbahnen und denjenigen der konzessionierten Eisenbahnen für die Zukunft, ihre an Behörden und Private adressierten verschlossenen Briefe und Karten mit schriftlichen Mitteilungen im Lokalverkehr durch ihr Personal vertragen zu lassen. Dieses Verbot, das den Eisenbahnen ein Recht verweigern würde, welches das Gesetz

sonst jedermann zuerkennt, würde die Interessen des Publikums und besonders der Geschäftswelt verletzen.

Mit Eingabe vom 21. September hat der Verband schweizerischer Eisenbahnen die Bundesversammlung ersucht, die Eisenbahnverwaltungen in dieser Hinsicht am gemeinen Recht teilnehmen zu lassen, oder ihnen doch wenigstens zu gestatten, ihre Korrespondenzen (verschlossene Briefe und Karten mit schriftlichen Mitteilungen) im Lokalverkehr durch ihre Angestellten vertragen zu lassen (vergleiche C. I., 31).

5. Gegen den Beschluss des Regierungsrates des Kantons St. Gallen vom 7. November 1905/5. Februar 1906, gemäss welchem die Beamten und Angestellten der Bundesbahnen auf die Stimmregister der gewerblichen Schiedsgerichte gesetzt werden sollen, haben wir an das Bundesgericht rekuriert. Das Bundesgericht ist aber auf den Rekurs wegen Verspätung nicht eingetreten. Der Grosse Rat des Kantons St. Gallen, an welchen wir in der gleichen Angelegenheit ebenfalls rekuriert haben, hat seinerseits den Rekurs in dem Sinne abgewiesen, dass es dem gewerblichen Schiedsgericht selbst zukomme, über seine Zuständigkeit zu entscheiden. Gegen diesen Entscheid des Grossen Rates vom 23. Mai 1907 haben wir beim Bundesgericht ebenfalls Rekurs eingelegt. Derselbe ist aber mit Urteil vom 13. November abgewiesen worden.

6. Wir haben auf das Verlangen des Regierungsrates des Kantons Solothurn, dahingehend, die schweizerischen Bundesbahnen möchten für ihre Prozesse mit den Arbeitern der Werkstätte den Gerichtsstand von Olten anerkennen, ablehnend geantwortet.

7. Die Lehrlingskommission für den kaufmännischen Beruf in der Gemeinde Bern hat uns aufgefordert, ihr gemäss dem kantonalen Gesetze über gewerbliche und kaufmännische Berufslehre vom 23. November 1904, ein Verzeichnis der Lehrlinge einzureichen, welche in den Bureaux unserer allgemeinen Verwaltung beschäftigt werden. Da die Vorschriften des bernischen Gesetzes auf die in Frage stehenden Lehrlinge keine Anwendung finden, haben wir diesem Ansuchen nicht entsprechen können.

8. Wir haben den Entwurf zu einer einheitlichen Instruktion betreffend die Handhabung der Bahnpolizei am 1. November dem eidgenössischen Eisenbahndepartement zur Genehmigung vorgelegt.

9. Mit Eingabe vom 17. Dezember haben wir das eidgenössische Eisenbahndepartement um Genehmigung der einheitlichen Zusatzbestimmungen zum revidierten Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr ersucht.

10. Durch Urteil vom 11. April hat das Obergericht des Kantons Zürich Heinrich Wydler, welcher auf dem Bahnhof Winterthur ein Pli von Fr. 100,000 entwendet hatte, zu vierundeinhalb Jahren Zuchthaus und zu fünfjähriger Einstellung im Aktivbürgerrecht, vom Zeitpunkt der Erstehung der Strafe an, verurteilt. Von der entwendeten Summe sind uns Fr. 41,342.85 zurückvergütet worden.

11. Das Internationale Eisenbahntransportkomitee hat am 7. und 8. März in München, und am 8. und 9. November in Paris Sitzungen abgehalten, an denen wir uns haben vertreten lassen. Aus den Verhandlungen ist hervorzuheben die Feststellung des Entwurfs neuer einheitlicher Zusatzbestimmungen zum revidierten internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.

12. Wir haben uns an einer ausserordentlichen Sitzung der Vereinigten Dampfschiffahrtsverwaltungen für den Bodensee und Rhein vertreten lassen, welche am 26. November in München abgehalten wurde; bei derselben sind u. a. Haftpflichtfragen erörtert worden.

b. Versicherungswesen.

1. Die Generalagentur der Basler Versicherungsgesellschaft in Bern hat uns den Vorschlag gemacht, die schweizerischen Bundesbahnen gegen Einbruchdiebstahl zu versichern. Wir haben dieses Anerbieten abgelehnt.

2. Die jährliche Revision der in unserm allgemeinen Feuerversicherungsvertrag enthaltenen Werte weist folgendes Resultat auf:

a. Vorräte	Fr. 11,400,000
b. Rollmaterial	„ 151,200,000
c. Mobiliar und Gerätschaften	„ 19,400,000
d. Waren und Gepäck	„ 40,000,000
e. Gebäude	„ 6,800,000

Total	<u>Fr. 228,800,000</u>
-------	------------------------

Mit Bezug auf die letztjährigen Beträge bedeutet dies eine Erhöhung der Versicherungssumme um Fr. 10,400,000, welche in der Hauptsache der Vermehrung des Rollmaterials zuzuschreiben ist. Die für die Zeit vom 1. Juli 1907 bis 30. Juni 1908 bezahlte Versicherungsprämie beläuft sich auf Fr. 112,694. 90.

3. Während des Berichtsjahres sind Entschädigungen für Brandschaden vergütet worden:

a. Von den kantonalen obligatorischen Versicherungsgesellschaften für 13 Brandfälle Fr. 2,348.60

b. Vom Versicherungskonsortium für 94 Brandfälle „ 32,863.51

Für im ganzen 107 Brandfälle total Fr. 35,212.11

4. Wir haben unter Bezugnahme auf das vom Nationalrat in seiner Sitzung vom 17. Juni 1904 betreffend Selbstversicherung der Bundesbahnen gegen Brandschaden beschlossene Postulat dem Verwaltungsrat beantragt, von 1908 an eine jährliche Einlage von Fr. 100,000 in einen zu gründenden Versicherungsfonds gegen Feuerschaden zu machen, um den eventuellen Übergang zur Selbstversicherung nach Ablauf des Versicherungsvertrages Ende Juni 1913 zu erleichtern. Der Verwaltungsrat hat am 27. Dezember unserem Vorschlag zugestimmt (vergl. A. 11.₁).

c. Kautionswesen.

1. Während des IV. Quartals hat die durch das Regulativ vorgeschriebene allgemeine Revision der für Frachtenkredite geleisteten Kautionen stattgefunden.

2. Der Stand der Kautionen war auf 31. Dezember 1907 folgender:

Barkautionen:

Generaldirektion:	256	Kautionen im Betrage von	Fr. 273,780.—
Kreisdirektion I:	173	„ „ „ „ „	126,694.50
„ II:	392	„ „ „ „ „	141,109.35
„ III:	77	„ „ „ „ „	37,290.—
„ IV:	134	„ „ „ „ „	28,195.—

Wertschriftenkautionen:

Generaldirektion:	468	Kautionen im Betrage von Fr.	5,017,896.64
Kreisdirektion I:	54	" " " " "	247,898.30
" II:	80	" " " " "	637,648.15
" III:	102	" " " " "	232,762.90
" IV:	69	" " " " "	190,615.—

Kautionen durch Bürgschaft:

Generaldirektion:	513	Kautionen im Betrage von Fr.	3,702,730.—
Kreisdirektion I:	37	" " " " "	71,250.—
" II:	87	" " " " "	251,735.—
" III:	103	" " " " "	160,950.—
" IV:	45	" " " " "	79,400.—

Total 2590 Kautionen im Betrage von Fr. 11,199,954.84.

In dieser Summe sind 11 Generalkautionen im Betrage von Fr. 875,500 inbegriffen.

d. Steuerwesen.

1. Mit Urteil vom 24. Oktober hat das Bundesgericht in Gutheissung eines von der Kreisdirektion III gegen den Kanton Luzern eingereichten Rekurses entschieden, dass die von den Bundesbahnen erstellten Wärterwohnhäuser steuerfreie Liegenschaften seien.

2. In seiner Sitzung vom 27. Dezember hat das Bundesgericht in Gutheissung von zwei von der Kreisdirektion II gegen den Kanton Bern eingereichten Rekursen entschieden,

- a. dass auch die zu den Bahnwärterhäusern der Bundesbahnen gehörenden kleinen Pflanzgärten steuerfreie Objekte seien; und
- b. dass auch das einem Depotchef von den Bundesbahnen als Dienstwohnung angewiesene Haus zu den steuerfreien Objekten gehöre.

3. Mit Urteil vom 20. Februar 1907 hat das Bundesgericht in Ablehnung eines von der Kreisdirektion III eingereichten Rekurses entschieden, dass die schweizerischen Bundesbahnen im Kanton Aargau für ihre Rechtsschriften stempelpflichtig seien, weil die aargauische Stempelgebühr nicht als eine Steuer im Sinne von Art. 10 des Rückkaufgesetzes zu betrachten sei.

4. Wir haben die Kreisdirektion IV ermächtigt, vom Assekuranzwert der dem Betriebe dienenden Gebäude die Feuerpolizeisteuer zu bezahlen.

e. Unfälle.

1. Bezüglich der Anzahl der Unfälle und der im Jahr 1907 ausbezahlten Entschädigungen verweisen wir auf die statistischen Tabellen, sowie auf die als Beilage zum Geschäftsbericht publizierten Rechnungen.

2. Im Laufe des Berichtsjahres wurden von der Kreisdirektion I 43, von der Kreisdirektion II 34, von der Kreisdirektion III 35 und von der Kreisdirektion IV 20 Haftpflichtfälle erledigt. Von diesen Fällen mussten uns 6 zur Ratifikation der abgeschlossenen Vereinbarungen vorgelegt werden, weil die zu bezahlende Entschädigungssumme je Fr. 20,000 überstieg.

f. Grunderwerbungen und Landverkäufe.

Über Grunderwerbungen und Landverkäufe geben die statistischen Tabellen nähere Auskunft. Wir entnehmen denselben die nachstehenden Angaben:

Grunderwerbungen:

	Parzellen.	Grösse. m ²	Kaufpreis. Fr.
Kreis I . .	160	93,268	655,926. 96
„ II . .	131	159,486	1,356,362. 90
„ III . .	128	221,653, ₇	623,511. 55
„ IV . .	155	230,421, ₆	957,616. 06
Total	574	704,829, ₈	3,593,417. 47

Landverkäufe:

	Parzellen.	Grösse. m ²	Verkaufspreis. Fr.
Kreis I . .	24	9,391	16,104. 25
„ II . .	5	2,963, ₇	2,139. 20
„ III . .	24	15,712	5,876. 50
„ IV . .	8	6,109, ₈	915. 39
Total	61	34,176	25,035. 34

Unter den Landankäufen befinden sich folgende wichtigere:

25 Parzellen mit 12,745 m², auf welchen sich ein Hotel mit Buffet-Restaurant und Dependenzen befindet, zum Preise von Fr. 159,412 zur Vergrösserung der Station Vallorbe;

3 Parzellen mit 958 m², auf denen ein Wohnhaus mit Café-Restaurant steht, zum Preise von Fr. 120,000 zur Erweiterung der Station Renens.;

6 Parzellen mit 3833 m², auf deren einen sich ein Wohnhaus befindet zum Preise von Fr. 133,566.60 zur Vergrösserung des Bahnhofes Lausanne;

5 Parzellen mit 65,804,5 m² zum Preise von Fr. 947,784.75 zur Einführung der Juralinie in den Personenbahnhof Basel;

1 Parzelle mit 10,045 m² zum Preise von Fr. 120,000 für die Erweiterung des Bahnhofes Biel;

7 Parzellen mit 41,606,6 m² zum Preise von Fr. 180,989.85 als vorsorgliche Erwerbung für die Erweiterung des Bahnhofes Aarau;

6 Parzellen mit 1502,6 m² nebst 6 Gebäuden zum Preise von Fr. 303,346.90 für die Erweiterung des Bahnhofes St. Gallen;

1 Parzelle mit 21,600 m² nebst Gebäuden (Liegenschaft Wiget) zum Preise von Fr. 340,000 als vorsorgliche Erwerbung für die Erweiterung des Bahnhofes Rorschach.

Entsprechend der uns vom Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 25. März erteilten Ermächtigung haben wir den von der Kreisdirektion III abgeschlossenen Vertrag betreffend Abtretung von ungefähr 13,600 m² Land an die Stadt Zürich, zum Bau der Röntgenstrasse, genehmigt (vergl. A. 8).

Gemäss Rückkaufsgesetz wurde für 56 Verträge betreffend Grunderwerbungen, für 35 Verträge betreffend Landverkäufe und für 9 Verträge betreffend Abtausch von Grundeigentum unsere Genehmigung eingeholt.

Wir haben die Kreisdirektion II beauftragt, mit der Stadt Luzern zum Zwecke der tauschweisen Erwerbung des Landes, dessen wir für die Vergrösserung des Aufnahmegebäudes im Bahnhofe Luzern bedürfen, zu unterhandeln.

Ferner haben wir in Vollziehung eines Postulates der Bundesversammlung Verhandlungen mit der Finanzdirektion des Kantons Bern eingeleitet, ob und eventuell unter welchen Bedingungen sie geneigt wäre, den schweizerischen Bundesbahnen das vom Staate Bern der Schweizerischen Zentralbahn für die Bahnhöferweiterung Bern bis 1956 verpachtete Areal zu verkaufen. Mit

der Weiterführung der Unterhandlungen wurde zugewartet, da voraussichtlich noch ein Mehrerwerb anstossenden Areals stattfinden muss.

g. Reklamationswesen.

1. Die seit dem 1. Januar 1907 beim Rechtsbureau provisorisch bestehende Ausgleichsstelle für verlorene und überzählige Güter und Gepäckstücke ist, vom 1. Juli 1907 an, in eine ständige Einrichtung des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen umgewandelt worden (vergl. C. I, 31).

Im Berichtsjahr sind bei der Ausgleichsstelle rund 14,000 Unregelmässigkeitsrapporte wegen Verlustes eingegangen.

2. Unregelmässigkeiten und Reklamationen.

A. Im internationalen Verkehr.

Unregelmässigkeiten. Die Anzahl der im Jahre 1907 wegen Beschädigung, Minderung und Ablieferungshindernissen eingegangenen Unregelmässigkeitsrapporte beläuft sich auf 7,733 (1906: 6815), wovon

6449	wegen Beschädigung und Minderung,
1284	„ Ablieferungshindernissen.

Reklamationen. Reklamationen, über welche am 31. Dezember 1906 noch nicht entschieden war 3,625

Hierzu die im Jahre 1907 angemeldeten 14,514

Total 18,139

(1906: 10,944)

Reklamationen, über welche am 31. Dezember 1907 noch nicht entschieden war 5,351

(1906: 3,625)

Es war im Jahre 1907 über 7,948 neu eingegangene Reklamationen im Forderungsbetrage von Fr. 931,301. 95 zuzüglich über 2018 am 31. Dezember 1906 unentschieden gebliebene, zusammen über 9966 Reklamationen wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung zu entscheiden; sodann über 6566 im Jahre 1907 eingegangene Reklamationen im Forderungsbetrage von Fr. 617,392. 55, zuzüglich über 1607 am 31. Dezember 1906 unentschieden gebliebene, zusammen über 8173 Reklamationen wegen Verspätung.

Hiervon wurden gutgeheissen 4601 Reklamationen wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung, wofür Fr. 341,359. 32 ausbezahlt worden sind. Der Anteil der schweizerischen Bundesbahnen an 4535 im Jahre 1907 durchgeführten Verteilungen beträgt Fr. 84,120. 32.

Von den Reklamationen wegen Verspätung wurden 4119 gutgeheissen, wofür Fr. 175,194. 80 bezahlt worden sind. Der Anteil der schweizerischen Bundesbahnen an 3367 im Jahre 1907 durchgeführten Verteilungen beträgt Fr. 21,284. 33.

Abgewiesen wurden:

- a. 2902 Reklamationen wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung;
- b. 1166 Reklamationen wegen Verspätung.

Am 31. Dezember 1907 waren noch zu verteilen:

- a. 875 Reklamationen wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung;
- b. 1119 Reklamationen wegen Verspätung.

Am 31. Dezember 1907 war noch zu entscheiden über:

- a. 2463 Reklamationen wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung;
 - b. 2888 Reklamationen wegen Verspätung;
- total 5351 unerledigte Reklamationen.

B. Im internen Verkehr.

(Durch die Kreisdirektionen behandelt.)

Unregelmässigkeiten:

Die Anzahl der im Jahre 1907 eingegangenen Unregelmässigkeitsrapporte beläuft sich auf 10,969 (1906: 19,936), welche sich verteilen wie folgt:

Kreis	I	.	.	.	.	.	.	3719
"	II	.	.	.	.	.	.	1972
"	III	.	.	.	.	.	.	2576
"	IV	.	.	.	.	.	.	2702

Reklamationen:

Am 1. Januar 1907 blieben noch zu erledigen:

	Rekla- mationen wegen Verlustes etc.:		Rekla- mationen wegen Verspätung:	
	Anzahl	Summen	Anzahl	Summen
Kreis I	166	12,380. 35	24	1,159. 55
„ II	115	1,870. 45	29	630. 40
„ III	98	4,344. 39	15	931. 85
„ IV	177	8,939. 89	63	3,644. 65
Total	556	27,535. 08	131	6,366. 45
1906:	441	28,934. 25	78	4,393. 32

Im Berichtsjahre sind eingegangen:

	Rekla- mationen wegen Verlustes etc.:		Rekla- mationen wegen Verspätung:	
	Anzahl	Summen	Anzahl	Summen
Kreis I	1,995	69,280. 59	305	18,596. 59
„ II	2,403	63,938. 71	258	9,337. 35
„ III	2,689	84,718. 76	437	14,269. 20
„ IV	1,199	46,527. 89	234	18,386. 25
Total	8,286	264,465. 95	1234	60,589. 39
1906:	6,948	210,036. 15	1026	43,561. 74

Davon wurden:

a. gutgeheissen:

	Rekla- mationen wegen Verlustes etc.:		Rekla- mationen wegen Verspätung:	
	Anzahl	Summen (Entschädigungs- anteil der S. B. B.)	Anzahl	Summen (Entschädigungs- anteil der S. B. B.)
Kreis I	1,364	22,546. 79	99	1,877. 59
„ II	1,337	34,649. 25	142	1,763. 05
„ III	2,194	38,707. 06	243	5,413. 05
„ IV	925	21,808. 24	197	4,578. 27
Total	5,820	117,711. 34	681	13,631. 96

b. abgewiesen:

	Rekla- mationen wegen Verlustes etc.:	Rekla- mationen wegen Verspätung:
	Anzahl	Anzahl
Kreis I	607	167
" II	1047	120
" III	457	188
" IV	271	65
Total	<u>2,382</u>	<u>540</u>

c. Auf Ende des Jahres blieben unerledigt:

	Rekla- mationen wegen Verlustes etc.:		Rekla- mationen wegen Verspätung:	
	Anzahl	Summen	Anzahl	Summen
Kreis I	190	16,413. 10	63	5,988. 75
" II	134	3,780. 42	25	480. 90
" III	136	9,024. 55	21	1,267. 10
" IV	180	15,448. 30	35	2,870. 50
Total	<u>640</u>	<u>44,666. 37</u>	<u>144</u>	<u>10,607. 25</u>

h. Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen.

1. Mit Schreiben vom 17. Dezember haben wir dem eidgenössischen Eisenbahndepartement die vom Verwaltungsrat genehmigte Eintrittsbilanz der Pensions- und Hilfskasse und den Amortisationsplan für das versicherungstechnische Defizit von Fr. 22,767,126. 92, berechnet auf den 1. Januar 1907, zugestellt, mit dem Ersuchen, dem Bundesrate die Genehmigung dieser Vorlagen zu beantragen (vergleiche A. 2).

2. Mit dem 1. Januar 1907 sind die neuen Statuten der Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen (vom 19. Oktober 1906) in Kraft getreten. Die für die Übernahme der Verwaltung der einheitlichen Hilfskasse getroffenen Vorbereitungen und Anordnungen hatten zur Folge, dass der Übergang der Verwaltung an die Zentralstelle sich ohne wesentliche Störungen vollzogen hat.

3. Die Gewinn- und Verlustrechnung der Pensions- und Hilfskasse für 1907 und deren Bilanz auf Ende 1907 sind unter die Jahresrechnungen aufgenommen. Der erläuternde Bericht hierzu kann erst später nachgeliefert werden; das Anwachsen des versicherungstechnischen Defizits um Fr. 517,235. 95 ist in der Hauptsache darauf zurückzuführen, dass gemäss nachstehender Tabelle mehr Personen pensioniert wurden und weniger Pensionierte gestorben sind, als in den versicherungstechnischen Berechnungen angenommen ist. Die geringere Zahl von pensionierten Witwen Aktiver und die grössere Zahl ausgeschiedener Witwen vermochte den Ausfall nicht auszugleichen.

Kasse	Versicherte Aktive am 1. Januar 1907	Pensionierte Invalide		Pensionierte Aktiven- witwen		Gestorbene Invalide		Ausscheidende Witwen	
		zu erwarten	wirklich ent- standen	zu erwarten	wirklich ent- standen	zu erwarten	wirklich ausge- schieden	zu erwarten	wirklich ausge- schieden
S. B. B. . . .	17,233	106,09	261	87,00	57	—	—	—	—
J. S. B. . . .	—	—	—	—	—	33,15	35	16,66	21
S. C. B. . . .	—	—	—	—	—	24,32	21	15,16	20
N. O. B. . . .	—	—	—	—	—	34,96	33	19,46	27
V. S. B. . . .	—	—	—	—	—	14,62	11	7,94	11
Zusammen	17,233	106,09	261	87,00	57	107,05	100	59,21	79
		Verlust		Gewinn		Verlust		Gewinn	

4. **Hülfskassenkommissionen.** Am 2. Februar haben die Wahlen der Mitglieder der Hülfskassenkommissionen bei der Generaldirektion und bei den Kreisdirektionen stattgefunden. Das Ergebnis dieser Wahlen ist im Eisenbahn-Amtsblatt Nr. 7, vom 13. Februar 1907, veröffentlicht worden. Die Hülfskassenkommissionen haben sich Ende März zu ihren konstituierenden Sitzungen versammelt. Dieselben haben ihre Vertreter in die Delegiertenversammlung der Hülfskassenkommissionen ernannt. Am 28. Dezember fand in Bern die erste Sitzung der Delegiertenversammlung unter dem Vorsitze des Vorstandes der Hülfskassenverwaltung statt.

Die Hülfskassenkommission eines Kreises hat für die Delegierten in die Delegiertenversammlung der Hülfskassenkommissionen die Wahl von Suppleanten angeregt; wir haben dieser Anregung entsprochen und diese Wahlen angeordnet.

Auf eine Zuschrift der Leitung des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten an den Präsidenten der Hülfskassenkommission der Generaldirektion, womit diesem mitgeteilt wurde, dass eine durch die Verbandsleitung nach Zürich einberufene Versammlung von Mitgliedern der Hülfskassenkommissionen zu Beschlüssen gelangt sei, welche gelegentlich der nächsten Sitzung den Kommissionsmitgliedern zur Beschlussfassung vorgelegt werden sollen, haben wir erwidert, dass der genannten Verbandsleitung keinerlei Berechtigung zustehe, sich in die Verwaltung der Pensions- und Hülfskasse einzumischen, und dass die Mitglieder der Hülfskassenkommissionen allfällige Anregungen in deren Sitzungen direkt vorzubringen haben, soweit dieselben reglementarisch zulässig seien.

Bei Anlass der von einer Kreisdirektion verfügten (teilweisen) Pensionierung eines Angestellten hat die Hülfskassenkommission des betreffenden Kreises beschlossen, die Bewilligung der Pension zu verschieben, bis der ärztliche Nachweis der Invalidität von seiten der Wahlbehörde geleistet sei. Mit Kreisschreiben zu Händen der Hülfskassenkommissionen haben wir diesen zur Kenntnis gebracht, dass der Beschluss einer Wahlbehörde auf Überweisung eines Beamten an die Hülfskasse für die Hülfskassenkommission verbindlich ist, und dass dieser keine Berechtigung zusteht, sich in die Kompetenz der Wahlbehörde einzumischen, oder von derselben einen Nachweis über die Berechtigung einer Entlassung zu verlangen.

Die Hülfskassenkommission eines Kreises hat den Beschluss gefasst, eine vor Jahren bewilligte Pension aufzuheben, mit der Begründung, dass sie sachlich nicht mehr ge-

rechtfertigt sei. Wir haben der betreffenden Kreisdirektion zu Händen ihrer Hülfskassenkommission zur Kenntnis gebracht, dass diese nicht berechtigt sei, einen gegen die schweizerischen Bundesbahnen bestehenden Rechtsanspruch von sich aus anzufechten, dass vielmehr in solchen Fällen an die Hülfskassenverwaltung Mitteilung zu machen sei. Da der vorgenannte Beschluss übrigens auch rechtlich unhaltbar war, haben wir ihn aufgehoben.

5. In Beantwortung verschiedener an uns gestellter Anfragen haben wir folgende die neuen Hülfskassenstatuten betreffenden grundsätzlichen Entscheidungen getroffen:

a. Bei Anlass der Pensionierung von Waisen verstorbener Aktiven haben wir verfügt, dass auch diese Pensionen gemäss der allgemeinen Bestimmung des Art. 18 vom Tage des Aufhörens der Gehaltszahlung an auszurichten sind.

b. In Fällen, wo der verstorbene Versicherte ledig war und in der Familie seiner Eltern lebte, wird den letztern das in Art. 38 vorgesehene Sterbegeld ausbezahlt, auch wenn Art. 37 nicht zur Anwendung kommt.

c. In Haftpflichtfällen, welche den Tod des Betroffenen zur Folge haben, ist das in Art. 38 der Hülfskassenstatuten vorgesehene Sterbegeld von Fr. 100 an die Hinterlassenen auszubezahlen.

d. Ein Gesuch der Hülfskassenkommission III, es möchte Art. 42, lit. a, in dem Sinne interpretiert werden, dass der ordentliche Beitrag bei Gehaltserhöhungen nicht schon vom ersten, sondern erst vom fünften Monate der Erhöhung an für diese Erhöhung zu berechnen sei, haben wir mit dem Hinweis auf den klaren Wortlaut des Art. 42, lit. a, ablehnend beschieden.

e. Für diejenigen Angehörigen des Fahrpersonals, welche am 1. Januar 1907 bereits 30 Dienstjahre zurückgelegt und daher sowieso im Invaliditäts- oder Todesfall Anspruch auf das Pensionsmaximum haben, fallen die in Art. 53 der Hülfskassenstatuten vorgesehenen Nachzahlungen weg; diese Nachzahlungen fallen ebenfalls weg von dem Tage an, an welchem ein Angehöriger des Fahrpersonals das 30. Dienstjahr zurückgelegt hat.

f. Beamte und ständige Angestellte, welche beim Inkrafttreten der einheitlichen Statuten das 35. Altersjahr überschritten haben und nicht Mitglieder einer der vereinheitlichten Hülfskassen der ehemaligen Privatbahnen, wohl aber Mitglieder einer der bestehenden Arbeiterkrankenkassen sind, können, je nach ihrem Ermessen, entweder Mitglieder dieser Krankenkassen bleiben, oder gemäss Art. 57 der neuen Hülfskasse beitreten; da-

gegen ist die gleichzeitige Mitgliedschaft bei einer Arbeiterkrankenkasse und bei der Pensions- und Hilfskasse nicht zulässig. Dieser Entscheid wurde gefasst, weil es in gewissen Fällen, namentlich bei vorgerücktem Alter, für die Betroffenen vorteilhafter ist, wenn sie bei der Arbeiterkrankenkasse verbleiben können.

6. Vom eidgenössischen Eisenbahndepartement ist uns am 6. Dezember 1906 eine Eingabe des Vereins pensionierter Eisenbahner von Winterthur und Umgebung betreffend Rückwirkung der Hilfskassenstatuten vom 19. Oktober 1906 zur Vernehmlassung überwiesen worden. Über diese Eingabe haben wir dem Verwaltungsrat unterm 23. Februar und 25. November Bericht erstattet. Derselbe hat darüber am 26. März und 27. Dezember beraten und die Angelegenheit an uns zurückgewiesen mit dem Auftrag, zu prüfen, ob den Petenten nicht teilweise entsprochen werden könne (vergl. A. 11, 13).

7. Um die Pensionszahlungen an von den Hilfskassen der ehemaligen Privatbahnen Pensionierte zu deren Gunsten tunlichst zu vereinheitlichen, haben wir angeordnet, dass die, laut den Statuten der N. O. B.-Hilfskasse vierteljährlich nach Ablauf des Quartals auszurichtenden Pensionen, vom 1. Oktober an in monatlichen Raten jeweilen auf den Anfang eines Monats zur Auszahlung zu gelangen haben.

8. Im Laufe des Berichtsjahres sind der Hilfskassenverwaltung nachstehende Fälle zu statutengemässer Erledigung überwiesen worden:

Fälle	General-Direktion	Kreise				Zusammen
		I	II	III	IV	
Invalide:	11	64	68	81	44	268
mit weniger als 5 Dienstjahren	1	—	2	—	4	7
mit 5 und mehr Dienstjahren	10	64	66	81	40	261
Gestorbene Aktive:	5	17	20	16	15	73
abgefundene Witwen	—	1	4	1	3	9
abgefundene Waisen	—	—	5	—	4	9
pensionierte Witwen	5	12	15	14	11	57
pensionierte Waisen	7	31	29	22	18	107
Gestorbene Invalide:	1	37	22	34	11	105
pensionierte Witwen	1	26	17	18	10	72
pensionierte Waisen	3	9	20	25	3	60
Gestorbene Witwen:	—	10	14	13	8	45
pensionierte Doppelwaisen	—	3	2	—	1	6
Wieder verheiratete Witwen:	—	6	3	3	1	13
pensionierte Doppelwaisen	—	8	6	4	1	19

Ausserdem sind 73 Gesuche um Unterstützung gemäss Art. 36 eingegangen, welchen von den zuständigen Hülfskassenkommissionen entsprochen wurde. Die Summe der so bewilligten Unterstützungen beträgt Fr. 9695.

Aus Haftpflicht herrührend sind der Hülfskassenverwaltung im Berichtsjahre 6 Invaliditäts- und 23 Todesfälle gemeldet worden.

9. Wir haben einen Entwurf zu Statuten einer einheitlichen Kranken- und Hülfskasse für die ständigen Arbeiter ausgearbeitet und denselben der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten am 19. November zur Äusserung zugestellt.

Um die finanzielle Tragweite dieser einheitlichen Arbeiterkrankenkassenstatuten berechnen zu können, hatten wir auf den 1. Juni eine neue Zählung der Arbeiter angeordnet. Seit der letzten Zählung, die am 1. Januar 1905 stattgefunden hat, waren vielfache Mutationen vorgekommen.

D. Kreisdirektionen.

1. Im Personalbestand der Kreisdirektionen sind folgende Veränderungen eingetreten:

a. Am 28. August ist Herr Birchmeier, Präsident der Kreisdirektion III, nach kurzer Krankheit hingeshieden; seine langjährige erfolgreiche Tätigkeit im schweizerischen Eisenbahnen wird ihm ein dauerndes dankbares Andenken sichern.

Der am 4. Oktober zu seinem Nachfolger ernannte Herr Bertschinger, Direktor der städtischen Strassenbahnen in Zürich, hat seine Funktionen als Mitglied und Präsident der Kreisdirektion III am 1. November angetreten.

b. Am 18. Oktober hat der Bundesrat dem Entlassungsgesuch des Herrn Seitz, Vizepräsidenten der Kreisdirektion IV auf den 15. Januar 1908, beziehungsweise den Zeitpunkt seiner Ersetzung, unter bester Verdankung der geleisteten Dienste, entsprochen. Der am 31. Dezember ernannte Nachfolger, Herr Oberingenieur Münster, hat sein Amt am 1. Februar 1908 angetreten.

2. 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.

Die Kreisdirektion I hat in 102 Sitzungen 3335, die Kreisdirektion II in 98 Sitzungen 2714, die Kreisdirektion III in 86 Sitzungen 2283 und die Kreisdirektion IV in 103 Sitzungen 1836 Geschäfte behandelt. Über die Geschäftsführung im einzelnen geben die erwähnten Berichte an die Kreiseisenbahnräte nähern Aufschluss.

* * *

Am Schlusse unserer Berichterstattung beehren wir uns, beizufügen, dass wir unserem Verwaltungsrate vorgeschlagen haben, Sie zu ersuchen, der Bundesversammlung folgende Beschlüsse zu

beantragen:

1. Die Rechnungen des Jahres 1907 und die Bilanz auf 31. Dezember 1907 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Dem Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von Fr. 2,854,206. 95 wird der Betrag des durch den Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1907 bewilligten Kredites von Fr. 2,500,000 zur Deckung der an das Personal entrichteten Teuerungszulagen des Jahres 1907 entnommen und der Rest auf neue Rechnung vorgetragen.

3. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1907 wird genehmigt.

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

Bern, den 13. April 1908.

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 1907. (Vom 19.
Mai 1908.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1908
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	23
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.06.1908
Date	
Data	
Seite	501-745
Page	
Pagina	
Ref. No	10 022 909

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.