**Zeitschrift:** Rechnungen für das Jahr ... / Schweizerische Bundesbahnen

**Herausgeber:** Schweizerische Bundesbahnen

**Band:** - (1902)

**Artikel:** Bericht der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1902 an den schweizerischen Bundesrat zu Handen der Bundesversammlung

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-676080

D

# Bericht

der

## Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1902 an den schweizerischen Bundesrat zu Handen der Bundesversammlung.

(Vom 11. April 1903.)

---

*Hochgeachteter Herr Bundespräsident!*
*Hochgeachtete Herren Bundesräte!*

Mit dem 1. Januar 1902 ist der Betrieb der vom Bunde durch freihändigen Ankauf erworbenen Bahnnetze der ehemaligen schweizerischen Centralbahn und der ehemaligen schweizerischen Nordostbahn, sowie der Bahnunternehmung Wohlen-Bremgarten der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen übertragen worden. Nachdem der Vertrag vom 22. November 1901 betreffend den freihändigen Ankauf der Vereinigten Schweizerbahnen durch den Bund von der Bundesversammlung am 21. April 1902 genehmigt worden war, ging auch der Betrieb der Vereinigten Schweizerbahnen, der Toggenburgerbahn und der Wald-Rüti-Bahn mit dem 1. Juli 1902 an die Bundesbahnverwaltung über. Die Betriebsführung wurde für das Jahr 1902 provisorisch in der Weise geordnet, daß der Kreisdirektion II in Basel die bisher von der Centralbahn, der Kreisdirektion III in Zürich die bisher von der Nordostbahn und der Kreisdirektion IV in St. Gallen die bisher von den Vereinigten Schweizerbahnen betriebenen Bahnlinien zugeteilt wurden.

Erst mit dem 1. Januar 1903 ist die von der Vollziehungsverordnung des Bundesrates zum Rückkaufsgesetze vom 7. November 1899 mit Nachtrag vom 4. März 1902 vorgeschriebene definitive Kreiseinteilung eingeführt worden; zufolge dieser neuen Kreiseinteilung umfassen die Kreise nunmehr folgende Linien:

*Kreis II mit Sitz in Basel.*

1. Basel—Olten—Zofingen—Luzern (die Bahnhöfe Basel, Olten und Luzern und die Station Zofingen inbegriffen);
2. Olten—Bern—Thun—Scherzligen (Bahnhof Bern inbegriffen);
3. Basel—Landesgrenze bei St. Ludwig;
4. Basel, schweizerischer Bahnhof bis Basel, badischer Bahnhof (Verbindungsbahn);
5. Pratteln— Schweizerhalle;
6. Olten—Biel;
7. Herzogenbuchsee—Neu-Solothurn—Bußwil (—Lyß).

*Kreis III mit Sitz in Zürich.*

1. Zürich—Turgi—Brugg—Aarau—Olten (Bahnhof Zürich inbegriffen);
2. Brugg—Pratteln (—Basel);
3. Aarau—Suhr—Zofingen;
4. Aarau—Wohlen—Immensee (—Arth-Goldau);
5. Wohlen—Brugg;
6. Wohlen—Bremgarten;
7. Turgi—Waldshut;
8. Zürich—Winterthur;
9. Effretikon—Hinwil;
10. Wald—Rüti;
11. Zürich—Wädenswil—Ziegelbrücke—Sargans (—Chur);
12. Ziegelbrücke—Näfels—Glarus;
13. Weesen—Glarus;
14. Glarus—Linthal;
15. Zürich—Wallisellen—Rapperswil—Ziegelbrücke;
16. Zürich—Meilen—Rapperswil;
17. Zürich—Thalwil—Zug—Luzern;
18. Zürich—Altstetten—Zug;
19. Zürich—Örlikon—Niederglatt—Bülach—Eglisau—Schaffhausen (Bahnhof Schaffhausen inbegriffen);

20. Oberglatt—Dielsdorf—Niederweningen;
21. Bülach—Otelfingen—Wettingen;
22. Aarau—Suhr—Baden—Wettingen;
23. Wettingen—Seebach—Örlikon;
24. Zürich—Kloten—Effretikon—Winterthur;
25. Winterthur—Koblenz—Stein;
26. Dampfschiffahrt auf dem Zürchersee.

*Kreis IV mit Sitz in St. Gallen.*

1. (Zürich—) Winterthur—Romanshorn (Bahnhof Winterthur inbegriffen);
2. Rorschach—Romanshorn—Konstanz;
3. Winterthur—Schaffhausen;
4. Winterthur—Etzwilen—Singen;
5. Schaffhausen—Etzwilen—Konstanz;
6. (Zürich—) Winterthur—St. Gallen—Rorschach;
7. Rorschach—Buchs—Sargans—Chur (Station Sargans inbegriffen);
8. Wil—Ebnat;
9. Sulgen—Goßnau;
10. Dampfschiffahrt auf dem Bodensee.

Die Länge dieser von den Bundesbahnen betriebenen Linien beträgt 1580 Kilometer.

Die Bundesbahnverwaltung hatte somit im Jahre 1902 neben der Vorbereitung der Organisation auch die laufenden Betriebsgeschäfte der verstaatlichten Bahnnetze zu besorgen. Wir beehren uns daher, Ihnen hiermit über diese doppelte Tätigkeit gemäß Art. 17, Ziffer 3, des Bundesgesetzes betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen vom 15. Oktober 1897 Bericht zu erstatten.

## A. Verwaltungsrat.

Der Verwaltungsrat hat im Berichtsjahre 7 Sitzungen abgehalten und dessen ständige Kommission 13 Sitzungen; in denselben sind folgende Geschäfte behandelt worden:

**1.** Vorlagen an den Bundesrat zu Handen der Bundesversammlung.

*a.* Nachtragsbudget der schweizerischen Bundesbahnen für 1902 (Generaldirektion und Kreis III), bestehend aus:

1. Nachtragsbetriebsbudget für 1902 mit 5 Anhängen, nämlich:
   *a.* Budget der Hauptmagazinverwaltung;
   *b.* Budget der Baumaterialverwaltung und Bauwerkstätte;
   *c.* Budget der Hauptwerkstätte in Zürich;
   *d.* Budget über den Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee;
   *e.* Budget über den Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.
2. Nachtragsbudget der Gewinn- und Verlustrechnung für 1902.
3. Nachtragsbaubudget für 1902.
4. Nachtragsbudget über die Kapitalrechnung für 1902.

*b.* Geschäftsbericht und Jahresrechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1901.

*c.* Zweites Nachtragsbudget der schweizerischen Bundesbahnen pro 1902 (Kreis IV), bestehend aus:

1. Betriebsbudget mit folgenden 5 Beilagen:
   *a.* Budget der Hauptmagazinverwaltung und der Verwaltung des Heizungs- und Schmiermaterials;
   *b.* Budget der Oberbaumaterialverwaltung;
   *c.* Budget der Drucksachenverwaltung;
   *d.* Budget der Werkstätten Rorschach und Chur;
   *e.* Budget der Gasanstalt Rorschach.
2. Budget der Gewinn- und Verlustrechnung für das zweite Semester 1902.
3. Baubudget für das zweite Semester 1902.
4. Budget der Kapitalrechnung für das zweite Semester 1902.

*d.* Budget der schweizerischen Bundesbahnen für 1903, bestehend aus:

1. Betriebsbudget mit 16 Beilagen betreffend die Hülfs- und Nebengeschäfte;
2. Budget der Gewinn- und Verlustrechnung;
3. Baubudget;
4. Budget der Kapitalrechnung.

*e.* Bericht über die Rechnungen und die Bilanz der Vereinigten Schweizerbahnen für 1901.

**2.** Reglemente. Im Jahre 1902 sind folgende Reglemente erlassen worden:

Nr. 5. Reglement für das Sekretariat bei der Generaldirektion (vom 21. März 1902).

Nr. 8. Reglement für das statistische Bureau der Generaldirektion (vom 29. Dezember 1902).

Nr. 12. Reglement für das Frachtreklamationsbureau bei der Generaldirektion (vom 30. Dezember 1902).

Nr. 15bis. Reglement betreffend die allgemeine Organisation der Dienstabteilungen bei den Kreisdirektionen (vom 14. Oktober 1902).

Nr. 16. Reglement für das Sekretariat bei den Kreisdirektionen (vom 14. Oktober 1902).

Nr. 18. Reglement für die Rechtsbureaux bei den Kreisdirektionen (vom 31. Mai 1902).

Nr. 19. Reglement für die Materialverwaltungen bei den Kreisdirektionen (vom 30. Dezember 1902).

Nr. 23. Reglement betreffend die Dienstkleidung (vom 22. März 1902).

Nr. 26. Reglement betreffend die Sicherheitsleistung durch Beamte der schweizerischen Bundesbahnen (vom 21. März 1902).

Zu Nr. 27. Nachtrag zum Reglement betreffend die Gewährung freier Fahrt (vom 14. Oktober 1902).

Nr. 28. Reglement betreffend die Abgabe von Beamtenbilletten (vom 30. Dezember 1902).

Nr. 62. Normen für die Aufstellung der Fahrpläne der schweizerischen Bundesbahnen (vom 21. März 1902).

Nr. 63. Reglement betreffend die Organisation des Betriebsdepartementes bei den Kreisdirektionen (vom 30. Dezember 1902).

Nr. 222. Reglement betreffend die Organisation des Baudepartementes bei den Kreisdirektionen vom 30. Dezember 1902).

Nr. 223. Reglement für die Bahningenieure (vom 30. Dezember 1902).

**3.** Wahlvorschläge. Vom Verwaltungsrat wurden zur Wahl vorgeschlagen und vom Bundesrat zu Mitgliedern der Kreisdirektion IV in St. Gallen ernannt:

Herr Heinrich Stamm, Vizepräsident der Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen (Präsidium, Betriebsdepartement),

Herr Arnold Seitz, Mitglied der Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen (Vizepräsident, Baudepartement),

Herr Dr. Oskar Seiler, Adjunkt der Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen (Finanz- und Rechtsdepartement).

Ferner zu Mitgliedern der Kreisdirektion I in Lausanne:

Herr Joseph Stockmar, Mitglied der Direktion der Jura-Simplon-Bahn (Präsidium, Finanz- und Rechtsdepartement).

Herr Emil Colomb, Vizepräsident der Direktion der Jura-Simplon-Bahn (Vizepräsident, Baudepartement),

Herr Paul Manuel, Betriebschef der Jura-Simplon-Bahn (Betriebsdepartement).

**4.** Genehmigung von Wahlen. Der Verwaltungsrat hat folgende von der Generaldirektion vorgenommene Wahlen von Dienstabteilungsvorständen genehmigt:

*a. Bei der Generaldirektion:*

1. des Herrn Ernst Züttel zum Vorstand der Ausgabenkontrolle an Stelle des verstorbenen Herrn Forter;

2. des Herrn Theodor Sourbeck zum Vorstand des statistischen Bureaus;

3. des Herrn Albert v. Steiger zum Vorstand der Oberbaumaterialverwaltung.

*b. Bei der Kreisdirektion II:*

4. des Herrn Ernst Sänger zum Obermaschineningenieur.

*c. Bei der Kreisdirektion III:*

5. des Herrn Dr. Friedrich Schumann zum Direktionssekretär;

6. des Herrn Dr. Otto Wullschleger zum Vorstand des Rechtsbureaus;

7. des Herrn Ludwig Bösch zum Oberingenieur.

*d. Bei der Kreisdirektion IV:*

8. des Herrn Theophil Buehler zum Direktionssekretär.

**5.** Folgende Mitbenützungsverträge mit anderen Bahnverwaltungen erhielten vom Verwaltungsrat die vorbehaltene Genehmigung:

1. Vertrag mit der Schweizerischen Seetalbahn betreffend die Mitbenützung der Station Emmenbrücke (vom 26. April 1902).

2. Vertrag mit der Schweizerischen Seetalbahn betreffend die Mitbenützung der Station Wildegg (vom 26. April 1902).

3. Vertrag mit der Bern-Neuenburg-Bahn (direkte Linie) betreffend die Einführung der Bern-Neuenburg-Bahn in den Bahnhof Bern und die Mitbenützung desselben durch die Bern-Neuenburg-Bahn (vom 25. Oktober 1902).

4. Vertrag mit den Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen betreffend den gemeinschaftlichen Bahnhof Schaffhausen (vom 5./16. Dezember 1902).

**6.** Bauvorlagen. Es wurden genehmigt:

*a.* die Pläne für das Dienstgebäude auf dem Brückfeld in Bern mit Erteilung eines Kredites von Fr. 880,000 für Ausführung und Möblierung.

*b.* Projekt über die Erstellung einer neuen Brücke für das II. Geleise Winterthur-Romanshorn über die Thur bei Müllheim mit einem Kostenaufwand von Fr. 303,000 und den Ersatz der hölzernen Brücke des I. Geleises durch eine neue eiserne Brücke mit einem Kostenaufwand von Fr. 197,000.

*c.* die Normalien für den Oberbau auf den Hauptlinien der Bundesbahnen.

**7.** Folgende Lieferungsverträge erhielten die Genehmigung des Verwaltungsrates:

*a.* Vertrag über Lieferung von Saarkohlen zur Lokomotivfeuerung mit der königlichen Bergwerksdirektion in Saarbrücken (vom 21./24. Januar 1902).

*b.* Verträge über Lieferung von Steinkohlenbriketts mit der Großhandlung Raab, Karcher & Cie., in Straßburg i. E. (vom 30. April/9. Mai 1902).

*c.* Vertrag über Lieferung von 12 Schnellzugslokomotiven samt Tendern mit der schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur (vom 18./21. Februar 1902).

**8.** Verschiedenes. 1. Durch Beschluß vom 22. März 1902 wurde in Anwendung der Art. 27 und 50 der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetz gewissen Oberbeamten das Recht der Unterschrift für bestimmte Geschäfte erteilt, nämlich dem Hauptkassier, dessen Stellvertreter, dem Vor-

stand der Ausgabenkontrolle und dem Hauptbuchhalter bei der Generaldirektion, sowie dem Kassier und dessen Stellvertreter bei den Kreisdirektionen für gewisse Kassengeschäfte, dem Vorstand des Frachtreklamationsbureaus und dessen Stellvertreter bei der Generaldirektion, sowie den Vorständen der Rechtsbureaux und deren Stellvertretern bei der Generaldirektion und bei den Kreisdirektionen für die Erledigung von Reklamationen.

2. Am 22. März 1902 wurde beschlossen, vorbehältlich der Zustimmung des Bundesrates, der Berechnung der Taxen für die Strecke Le Pont-Vallorbe die für die Bundesbahnen allgemein festgesetzten normalen Einheitssätze zu Grunde zu legen unter Erhöhung der wirklichen Distanz um 50 %, mit Ausnahme der Eistransporte, für welche ein Zuschlag nicht erhoben wird.

3. Durch Beschluß vom 31. Mai 1902 wurde die Generaldirektion ermächtigt, mit der Maschinenfabrik Örlikon einen Vertrag betreffend Erprobung der elektrischen Zugförderung auf einer geeigneten Strecke der Bundesbahnen abzuschließen, und andere Unternehmer, die ähnliche Angebote machen, in gleicher Weise zu behandeln.

4. Durch Schlußnahme vom 29. Dezember 1902 wurde die Generaldirektion ermächtigt, vorbehältlich der Zustimmung des Bundesrates für eine Versuchsperiode vom 1. Mai 1903 bis 30. April 1905 zu den bestehenden Bedingungen in die Betriebsverträge der Jura-Simplon-Bahn mit folgenden Nebenbahnen einzutreten:

1. Bière-Apples-Morges;
2. Bulle-Romont;
3. Drahtseilbahn Cossonay-Bahnhof-Cossonay-Stadt;
4. Pont-Brassus;
5. Pruntrut-Bonfol;
6. Bahn Val de Travers, und
7. Visp-Zermatt.

5. Am 29. Dezember 1902 wurde beschlossen, die Altersgrenze, die zum Bezuge von Billetten zur halben Taxe berechtigt, im Verkehr der Bundesbahnen auf das zurückgelegte zwölfte Altersjahr zu erhöhen, und die Generaldirektion beauftragt, beim Bundesrat um die Zustimmung hierzu nachzusuchen.

6. Unterm 30. Dezember 1902 wurde ein Vertrag vom 20./28. Oktober 1902 mit der Zürcher Dampfbootgesellschaft

betreffend die Abtretung der Dampfboote der Bundesbahnen auf dem Zürchersee an die Zürcher Dampfbootgesellschaft genehmigt, vorbehältlich der Zustimmung der Regierungen der Kantone Zürich und St. Gallen einerseits und des Bundesrates anderseits.

7. Die Berichte der Generaldirektion über ihre Geschäftsführung im IV. Quartal 1901, sowie im I., II. und III. Quartal 1902 wurden genehmigt.

## B. Kreiseisenbahnräte.

Mit der Betriebsübernahme der verstaatlichten Linien sind auch die Kreiseisenbahnräte in Funktion getreten. Der Eisenbahnrat des Kreises II war zu 4, derjenige des Kreises III zu 3 und derjenige des Kreises IV zu 2 Sitzungen versammelt; dieselben erledigten die ihnen durch das Rückkaufsgesetz zur Behandlung überwiesenen laufenden Geschäfte.

Der Kreiseisenbahnrat III ernannte zwei ständige Kommissionen von je 5 Mitgliedern, die eine zur Vorberatung der Jahresbudgets, Jahresrechnungen und Nachtragskredite, die andere zur Vorberatung der Fragen des Fahrplan- und Tarifwesens und der Quartalberichte.

## C. Generaldirektion.

Die Generaldirektion hat in erster Linie alle für den Verwaltungsrat bestimmten Vorlagen vorbereitet. Dieselbe behandelte in 104 Sitzungen 2226 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.* Bundesbeschluß betreffend die Genehmigung des Vertrages über den freihändigen Ankauf der Vereinigten Schweizerbahnen durch den Bund, vom 21. April 1902.

*b.* Bundesbeschluß betreffend Vollmachterteilung zur Konversion von Anleihen der verstaatlichten schweizerischen Eisenbahnen, vom 24. April 1902.

*c.* Bundesbeschluß betreffend das Nachtragsbudget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1902, vom 25. April 1902, lautend:

„Folgende Nachtragsbudgets der schweizerischen Bundesbahnen pro 1902 werden genehmigt:

1. das Nachtragsbetriebsbudget der schweizerischen Bundesbahnen für 1902, abschließend mit Fr. 28,555,130 Einnahmen und Fr. 19,597,180 Ausgaben;
2. das Nachtragsbudget der Gewinn- und Verlustrechnung der schweizerischen Bundesbahnen für 1902, abschließend mit Fr. 12,470,845 Einnahmen und Fr. 12,536,550 Ausgaben;
3. das Nachtragsbaubudget der schweizerischen Bundesbahnen für 1902 im Betrage von Fr. 5,134,700;
4. das Nachtragsbudget der Kapitalrechnung der schweizerischen Bundesbahnen für 1902 im Betrage von Fr. 6,797,700."

*d.* Bundesbeschluß betreffend die Genehmigung des Vertrages über den freihändigen Ankauf des Anteiles der Gemeinde Bremgarten an der Bahnunternehmung Wohlen-Bremgarten, vom 26. April 1902.

*e.* Bundesbeschluß betreffend den Vergleich vom 25./29. Juni 1900 über die Erstellung der Hauptreparaturwerkstätten der Nordostbahn und die Ausgestaltung der Bahnhofanlage Zürich, vom 23. Juni 1902.

*f.* Bundesbeschluß betreffend Genehmigung des am 2. Dezember 1901 zwischen dem Direktorium der schweizerischen Centralbahn und der kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen abgeschlossenen Vertrages über die Verpachtung der neuen Bahnstrecke St. Johann—Hauptbahnhof Basel und die gemeinschaftliche Benützung des Hauptbahnhofes in Basel und der Güterstation St. Johann, vom 25. Juni 1902.

*g.* Bundesbeschluß betreffend das zweite Nachtragsbudget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1902, vom 28. Juni 1902, lautend:

„Folgende Nachtragsbudgets der schweizerischen Bundesbahnen pro 1902 werden genehmigt:

1. Das II. Nachtragsbetriebsbudget der schweizerischen Bundesbahnen für 1902, abschließend in den Einnahmen mit Fr. 6,796,940 und den Ausgaben mit Fr. 4,454,615;

2. das II. Nachtragsbudget der Gewinn- und Verlustrechnung der schweizerischen Bundesbahnen für 1902, das an Einnahmen Fr. 2,695,025 und an Ausgaben Fr. 2,050,400 erzeigt;
3. das II. Nachtragsbaubudget der schweizerischen Bundesbahnen für 1902 im Betrage von Fr. 3,230,050;
4. das II. Nachtragsbudget der Kapitalrechnung der schweizerischen Bundesbahnen im Betrage von Fr. 3,143,400.

*h.* Beschluß des Ständerates betreffend die Art der Genehmigung des Budgets der Bundesbahnen, vom 16. Dezember 1902, lautend:

„Der Ständerat wählt je für die Amtsdauer der Bundesbehörden eine Kommission zur Prüfung der Rechnung und des Geschäftsberichtes der Bundesbahnverwaltung, sowie zur Antragstellung über die Genehmigung des Jahresbudgets der Bundesbahnen und der Ergänzungen zu demselben; diese Kommission hat auch über das auf den Schluß der Amtsdauer folgende Jahresbudget Antrag zu stellen.“

*i.* Bundesbeschluß betreffend den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1903, vom 17. Dezember 1902, lautend:

„Die nachfolgenden Budgets der schweizerischen Bundesbahnen pro 1903 werden genehmigt:

1. das Betriebsbudget, abschließend mit Fr. 78,366,590 Einnahmen und Fr. 52,345,820 Ausgaben;
2. das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung, abschließend mit Fr. 34,010,470 Einnahmen und Fr. 35,725,300 Ausgaben;
3. das Baubudget im Betrage von Fr. 23,268,830;
4. das Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung im Betrage von Fr. 29,769,930.

Postulat.

Die Bundesbahnverwaltung, beziehungsweise der Bundesrat als Aufsichtsbehörde werden eingeladen, die Frage über die Notwendigkeit und Dringlichkeit der Erstellung eines zweiten Geleises auf der Strecke Aarburg-Luzern neuerdings zu prüfen.“

*k.* Bundesbeschluß betreffend die Erteilung einer Konzession für eine Eisenbahn vom Bahnhof Vallorbe bis zur

schweizerisch-französischen Grenze am Mont d'Or an die Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn, vom 18. Dezember 1902.

*l.* Erlaß des Bundesgesetzes betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten, vom 19. Dezember 1902.

*m.* Bundesbeschluß betreffend Genehmigung des Geschäftsberichtes und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1901, vom 20. Dezember 1902, lautend:

„1. Die Rechnung pro 1901 und die Bilanz auf 31. Dezember 1901 der Zentralverwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Rechnung pro 1901 und die Bilanz auf 31. Dezember 1901 betreffend die ehemalige Centralbahn werden genehmigt; der Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung im Betrage von Fr. 1,480,286. 24 wird, nach Entnahme eines Betrages von Fr. 300,000 zur Ausrichtung einer allgemeinen Gratifikation an das Personal der früheren Centralbahn, zu Abschreibungen auf dem Konto Kursverluste auf der Emission der $3^1/_2$ % Obligationen des Bundesbahnanleihens von 1899 verwendet.

3. Die Rechnung pro 1901 und die Bilanz auf 31. Dezember 1901 betreffend die ehemalige Nordostbahn werden genehmigt; der Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung im Betrage von Fr. 228,070. 58 wird zu Abschreibungen auf dem Konto Kursverluste auf der Emission der $3^1/_2$ % Obligationen des Bundesbahnanleihens von 1899 verwendet.

4. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen im Jahr 1901 wird genehmigt."

**2.** Der Bundesrat hat am 7. Januar 1902 auf unsern Antrag die Gehaltsordnung für die Beamten und ständigen Angestellten der Bundesbahnen festgesetzt. Dieselbe ist für das Personal bei der Generaldirektion sofort in Kraft getreten; für das von den verstaatlichten Bahnen an die Kreise II, III und IV übergegangene Personal wird sie gemäß den Rückkaufsverträgen erst auf den 1. Mai 1903 eingeführt werden.

Der Bundesrat hat ferner folgende die Bundesbahnen speziell betreffenden Beschlüsse gefaßt:

*a.* Bundesratsbeschluß betreffend Ergänzung der Art. 4 und 5 der Vollziehungsverordnung vom 7. November

1899, vom 4. März 1902 (Zuteilung der anfänglich nicht zum Rückkauf gekündigten Nordostbahnlinien zu den Kreisen).

*b.* Bundesratsbeschluß betreffend Abänderung von Art. 59 der Vollziehungsverordnung vom 7. November 1899, vom 6. Mai 1902 (Freifahrtscheine für Familienglieder der Beamten und Angestellten).

*c.* Bundesratsbeschluß betreffend Aufhebung des Art. 7 desjenigen vom 6. August 1880 betreffend die Verbindung der Nationalbahn mit den Linien der Nordostbahn bei Örlikon, vom 27. Mai 1902.

**3.** Vom eidgenössischen Eisenbahndepartement sind wir mit der Begutachtung folgender Fragen beauftragt worden:

*a.* Konzessionsgesuch für eine normalspurige Eisenbahn von Münster nach Grenchen. Unsere Vernehmlassung vom 27. Mai kommt zu folgenden Schlüssen:

„1. Die Bundesbahnen haben zurzeit keine Veranlassung, aus allgemein volkswirtschaftlichen Gründen oder aus solchen der Konkurrenzfähigkeit für den internationalen Verkehr einen weitern Juradurchstich auszuführen.

2. Es wäre verfrüht, heute schon über den Vorzug einer allfällig später zu erbauenden Abkürzungslinie von Münster nach Grenchen oder Solothurn einen Entscheid zu treffen, bevor über den Ausbau des Bahnnetzes südlich des Jura (Lötschbergbahn u. s. w.) die Situation besser abgeklärt ist.

3. Die allgemeinen Interessen wie diejenigen der Bundesbahnen verlangen, daß die Erstellung einer neuen Bahn durch den Jura nicht von dritter Seite ausgeführt werde; es ist daher Konzessionsbegehren für solche neue Projekte nicht zu entsprechen, in der Meinung, daß deren Ausführung zu geeigneter Zeit den Bundesbahnen vorbehalten werden muß.

4. Die Anlage einer Abkürzungslinie mit ungünstigen Steigungsverhältnissen, wie z. B. nach dem Projekt einer Weißensteinbahn mit 25 ‰ Steigung, erscheint volkswirtschaftlich nicht gerechtfertigt und ist vom Standpunkte eines richtigen Ausbaues des schweizerischen Eisenbahnnetzes zu verwerfen.“

*b.* Konzessionsgesuch für eine Eisenbahn von Nyon nach Crassier. Wir antworteten am 27. Mai, daß vom Standpunkte der Bundesbahnen aus gegen dieses Projekt keine Einwendung zu erheben sei.

*c.* Konzessionsgesuch für eine Lokalbahn Wil-Weinfelden-Konstanz. Wir kamen zum Schluß, daß einerseits gegen die Erteilung der Konzession keine Einwendung zu erheben sei und daß anderseits die Bundesbahnen keine Veranlassung haben, diese Bahnlinie selbst auszuführen.

*d.* Über folgende weitere Konzessionsbegehren hat die Untersuchung im Laufe des Berichtsjahres noch nicht abgeschlossen werden können:

1. Basel-Kleinlützel-Soyhières;
2. Liestal-Balsthal (Kellenbergbahn);
3. Lyß-Utzenstorf-Herzogenbuchsee, eventuell Herzogenbuchsee-Koppigen-Kirchberg;
4. Waldstatt-Lichtensteig;
5. Solothurn-Bern (direkte Linie);
6. Utzenstorf-Schönbühl;
7. Önsingen-Herzogenbuchsee;
8. Wangen a. A.-Herzogenbuchsee;
9. Liestal-Balsthal (Wasserfallenbahn);
10. Laufen-Pruntrut (Lützeltalbahn).

*e.* Gesuch des Regierungsrates des Kantons Aargau um Nachlaß der sogenannten Nationalbahngarantieschuld im Restbetrage von Fr. 1,266,164. 30.

Wir antworteten, daß der Bundesbahnverwaltung nicht zugemutet werden könne, diesen Betrag zu ihren Lasten zu nehmen, da, abgesehen von dem formellen Grunde, daß eine nachträgliche Erhöhung des in unsere Bilanz eingestellten Ankaufspreises für die Nordostbahn über die Bestimmungen des Vertrages vom 1. Juni 1901 hinaus nicht angehe, die Linien der ehemaligen Nationalbahn nicht etwa zu niedrig, sondern ganz erheblich zu hoch bezahlt werden mußten; deren Ertrag reiche nach Deckung der Betriebskosten mit Inbegriff der Einlagen in den Erneuerungsfonds nicht einmal aus zur Verzinsung des in Rechnung gestellten Anlagekapitals von rund 4 Millionen zu $3^1/_2$ %, auch wenn für Amortisation nichts gerechnet würde. Ein allfälliger Erlaß der Nationalbahngarantieschuld könne daher nicht der Bundesbahnverwaltung belastet werden.

*f.* Gesuche der Regierungen der Kantone St. Gallen und Zürich um Einleitung von Verhandlungen über Ausführung des Art. 44 des Rückkaufsgesetzes, welcher dem Bunde die Aufgabe zuweist, für entsprechende Ausbildung der Beamten und ständigen Angestellten der Bundesbahnen zu sorgen, wurden

vom Bundesrate nach Einholung unserer Ansicht dahin beantwortet, daß die Erörterung dieser Frage bis nach Erledigung dringenderer organisatorischer Geschäfte verschoben werden müsse.

*g.* Konvention zwischen der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn und der Jura-Simplon-Bahn betreffend den Bau und Betrieb einer Bahnlinie durch den Mont d'Or zum Anschluß an das schweizerische Bahnnetz in Vallorbe und die Mitbenützung des Bahnhofes Vallorbe.

Wir erklärten in unserer Vernehmlassung vom 18. April, daß wir in Übereinstimmung mit den früher kundgegebenen Intentionen des Bundesrates damit einverstanden seien, durch Erleichterungen in der Mitbenützung des Anschlußbahnhofes Vallorbe durch die P. L. M. die Erstellung der Abkürzungslinie Frasne-Vallorbe, bezw. La Joux-Vallorbe, zu begünstigen. Dagegen erscheine uns die Durchführung dieses Grundsatzes in den einzelnen Vertragsbestimmungen finanziell zu nachteilig für die Jura-Simplon-Bahn, bezw. die Bundesbahnen, so daß notwendig sei, eine Abänderung des Vertrages im Sinne einer Entlastung der Jura-Simplon-Bahn anzustreben.

Nachdem die Konvention auf Verlangen des Bundesrates modifiziert worden war, sind wir veranlaßt worden, uns über die neue Konvention auszusprechen. Wir haben die neue Fassung den Interessen der Bundesbahnen entsprechend befunden, und es hat seither die Unterzeichnung derselben durch die genannten Direktionen und die Ratifikation durch den Bundesrat stattgefunden.

*h.* Der Bundesrat hat uns um Begutachtung der betriebstechnischen Fragen ersucht, welche mit der Übertragung der italienischen Konzession für den Simplon an den Bund im Zusammenhang stehen. Die bezüglichen Begehren Italiens erforderten eine einläßliche Untersuchung und es wurden dieselben in mehreren Konferenzen mit einer Delegation des Bundesrates erörtert.

**4.** Die Rechtsverhältnisse der auf badischem Gebiet gelegenen Nordostbahnlinien sind nunmehr definitiv geordnet, indem durch Beschluß des Bundesrates vom 21. Januar konstatiert wurde, daß die bisher der Nordostbahn erteilten Konzessionen für dieselben durch Beschluß des großherzoglich badischen Staatsministeriums unverändert an den Bund übertragen worden sind.

**5.** Eine Reihe von Mitbenützungsverhältnissen mit Anschlußbahnen müssen neu geordnet werden. Nebst den in

Abschnitt A erwähnten, für welche mit Genehmigung des Verwaltungsrates neue Verträge bereits abgeschlossen worden sind, wurden ferner Verhandlungen über folgende Mitbenützungsverträge eingeleitet:

*a.* mit der Gürbetalbahn betreffend die Bahnhöfe Bern und Thun;

*b.* mit der Langental-Huttwil-Bahn betreffend den Bahnhof Langenthal;

*c.* mit der Önsingen-Balsthal-Bahn betreffend die Station Önsingen;

*d.* mit der Rhätischen Bahn betreffend den Bahnhof Chur und die Station Landquart;

*e.* mit der Thunerseebahn betreffend die Station Scherzligen.

Mit der letztern war eine Verständigung nicht möglich und wird daher der Entscheid des Bundesgerichtes angerufen werden müssen.

Die bestehenden Verträge wurden ferner gekündigt:

*f.* von der Burgdorf-Thun-Bahn für die Station Konolfingen;

*g.* von der Sihltalbahn für die Station Sihlbrugg;

*h.* von der Frauenfeld-Wil-Bahn für den Bahnhof Frauenfeld.

**6.** Der oben erwähnte Vertrag mit den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen vom 2. Dezember 1901 betreffend die Verpachtung der Bahnstrecke Basel-St. Johann-Hauptbahnhof Basel und die gemeinschaftliche Benützung des Hauptbahnhofs Basel und der Güterstation St. Johann ist am 6. Mai 1902 auch vom Chef der deutschen Reichseisenbahnverwaltung genehmigt worden.

**7.** Mit der Thunerseebahn wurde eine Vereinbarung getroffen, gemäß welcher derselben auf der Strecke Thun-Scherzligen die Durchführung ihres Personals und Rollmaterials behufs einheitlichen Betriebs der Thunerseebahn und der Gürbetalbahn unter sichernden Bedingungen vorläufig auf ein Jahr gestattet wird. Für die Dauer eines Betriebsjahres wird derselben auch versuchsweise der Traktionsdienst für die Bundesbahnzüge auf der Strecke Thun-Scherzligen übertragen. Wir haben es vorgezogen, dieses Verhältnis nur provisorisch auf kurze Zeit zu ordnen, damit vor Abschluß eines allfälligen bezüglichen Vertrages die erforder-

lichen Erfahrungen gesammelt werden können. Ein Einspruch der Direktion der Dampfschiffgesellschaft für den Thuner- und Brienzersee gegen diese Verabredung ist vom eidgenössischen Eisenbahndepartement am 25. März wegen Inkompetenz abgewiesen worden.

**8.** Der Verwaltungsrat der Bahnunternehmung Uerikon-Bauma hat uns mit Rücksicht auf ihre ungünstige finanzielle Situation wiederholt um Unterstützung angegangen; es geschah dieses namentlich, als die Tößtalbahn erklärte, den Betrieb der Linie vom 1. Januar 1903 an ohne Erhöhung der geleisteten Garantie nicht mehr weiter führen zu können. Wir stellten in Aussicht, den Verzicht auf Zahlung eines Beitrages für die Mitbenützung der Station Bubikon zu beantragen, und erklärten uns bereit, dasjenige Personal, das im Falle der Betriebseinstellung verfügbar würde, soweit möglich in den Dienst der Bundesbahnen zu übernehmen. Diese Zusicherungen veranlaßten die Tößtalbahn, die verlangte Garantiesumme herabzusetzen, worauf Sicherheit geleistet und der Betrieb durch die Tößtalbahn fortgesetzt wurde. Über die der Unternehmung eingeräumten kommerziellen Begünstigungen berichten wir an anderer Stelle.

**9.** Ein Gesuch der Regierung des Kantons Aargau vom 9. Juni 1902, unterstützt von der Regierung des Kantons Zürich am 19. Juni, um Vornahme der technischen Vorarbeiten zur Durchführung des Projektes einer Normalbahn durch das zürcherisch-aargauische Surbtal von Niederweningen bis Döttingen haben wir am 26. September ablehnend beschieden, nachdem das Initiativkomitee dieses Bahnprojektes uns seinen Standpunkt in einer Konferenz vom 18. August näher entwickelt hatte. Wir erklärten, daß es vor Durchführung der Verstaatlichung der Hauptbahnen nicht Sache der Bundesbahnen sein könne, die Erstellung von neuen Bahnlinien, insbesondere von Nebenbahnen, an die Hand zu nehmen oder bezügliche Vorarbeiten auszuführen, insoweit nicht spezielle vertragliche Verpflichtungen bestehen.

**10.** Auf ein Gesuch des Initiativkomitees für eine Bahn von Goßau nach Herisau um Anfertigung der Pläne für die projektierte Bahn durch die Bundesbahnen konnten wir aus den gegenüber dem Begehren für eine Surbtalbahn geltend gemachten Gründen nicht eintreten.

**11.** Eine Eingabe des Initiativkomitees für eine Worblentalbahn verlangt Verlegung der Linie Bern-Langnau in das

Worblental, eventuell Gestattung des Anschlusses einer Lokalbahn im Wylerfeld mit Einführung der Züge in den Bahnhof Bern. Die bezüglichen Untersuchungen sind noch nicht abgeschlossen.

**12.** Eine Anfrage der Bahn Chexbres-Vevey vom 23. August, ob die Bundesbahnen geneigt seien, deren Betrieb zu übernehmen, hat noch nicht beantwortet werden können, da unsere bezüglichen Untersuchungen noch nicht abgeschlossen sind.

**13.** Da die bisherige Organisation des Schweizerischen Eisenbahnverbandes zu den infolge der Verstaatlichung der Hauptbahnen veränderten Verhältnissen nicht mehr paßte, haben wir denselben auf Ende des Jahres 1902 künden müssen, erklärten uns aber bereit, einer neuen Organisation beizutreten. Über die Neuorganisation wurde am 5. November eine Einigung erzielt. An Stelle der bisherigen Generalkonferenzen treten nunmehr besondere Konferenzen für die Behandlung der kommerziellen und der technischen Angelegenheiten und, falls erforderlich, noch solche für andere Angelegenheiten. Diese Konferenzen fassen ihre Beschlüsse mit $^2/_3$ Mehrheit, während bisher Einstimmigkeit erforderlich war. Damit ist eine raschere Erledigung der Geschäfte ermöglicht und es sind nun die einzelnen Verbandseinrichtungen sukzessive dieser Neuordnung anzupassen. Der alte Freikartenvertrag ist dahingefallen und ein neuer in Übereinstimmung mit den für die Bundesbahnen maßgebenden Vorschriften abgeschlossen worden. Das Präsidium des Verbandes ist ständig den Bundesbahneu übertragen.

**14.** An Stelle der Centralbahn und der Nordostbahn sind wir für die Bundesbahnen dem internationalen Eisenbahnkongreß beigetreten, dessen Komitee seinen Sitz in Brüssel hat. Dieser Kongreß hat sich die Aufgabe gestellt, alle wichtigen Eisenbahnfragen administrativer und technischer Natur einläßlich zu studieren und bezügliche Rapporte in den alle fünf Jahre wiederkehrenden Kongreßsitzungen zu erörtern. Für die nächste, 1905 stattfindende Konferenz ist uns die Berichterstattung über die Dauer der Arbeitszeit der Beamten und Arbeiter der Eisenbahnen für die Schweiz übertragen worden.

**15.** Die Vertretung der Bundesbahnen im Verbande der Vereinigten Dampfschiffverwaltungen für den Bodensee und Rhein haben wir für das Jahr 1902 der Kreisdirektion III übertragen, indem wir uns vorbehielten, bei gewissen Verhandlungsgegenständen uns auch direkt vertreten zu lassen.

**16.** Anläßlich einer Anfrage der Emmentalbahn hat der Bundesrat am 6. Mai entschieden, daß die Bezeichnung der Vertreter der Bundesbahnen in den Verwaltungsräten von Eisenbahngesellschaften, bei welchen die Bundesbahnverwaltung zufolge der Verträge über freihändigen Ankauf Besitzer von Aktien geworden, die zu einer Vertretung im Verwaltungsrate berechtigen, nicht Sache des Bundesrates, sondern der Bundesbahnen sei. Von den Generalversammlungen der Emmentalbahn, der Uerikon-Bauma-Bahn, der Wald-Rüti-Bahn und der Bahn Sissach-Gelterkinden sind nunmehr die betreffenden Mitglieder des Verwaltungsrates in unserm Einverständnis gewählt worden. Dabei wurde auf die Wahl von Mitgliedern des Verwaltungsrates der Bundesbahnen, der Generaldirektion, der Kreisdirektionen oder von Oberbeamten solcher Bedacht genommen.

**17.** In Ausführung des Art. 36 des Rückkaufsgesetzes wurden die Mitglieder der Kreisdirektionen zu 4 Konferenzen eingeladen, um gemeinsam mit der Generaldirektion alle grundsätzlich wichtigern Fragen des Betriebes zu behandeln. Diese Beratungen waren um so notwendiger, als bei der Überleitung des Betriebes von den Privatbahnverwaltungen an die Bundesbahnen und sodann bei der Vorbereitung der Durchführung der definitiven Kreiseinteilung an Stelle der provisorischen mehrfach schwierige Fragen zu lösen waren. Viel Mühe und Sorgfalt erforderte namentlich mit Rücksicht auf die Übergangsperiode die Bearbeitung der Budgets und die grundsätzliche Wegleitung für die Rechnungsführung. Die Reglemente für die Organe der Kreisdirektionen wurden gemeinsam durchberaten. Wir waren bestrebt, sobald möglich tunlichste Übereinstimmung in der Betriebsführung der Kreise herbeizuführen; es ist aber selbstverständlich, daß bei der großen Kompliziertheit der Verhältnisse nicht alles auf einmal erreicht werden kann.

**18.** Das in der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetz vorgesehene Eisenbahnamtsblatt ist seit dem 1. Januar 1902 in deutscher und französischer Sprache herausgegeben worden.

**19.** Die Neuordnung des Freikartenaustausches mit andern Bahnverwaltungen auf Grund der Vorschriften der Vollziehungsverordnung vom 7. November 1899 erforderte eine umfangreiche Korrespondenz, die sich zum Teil über das Berichtsjahr hinauszog.

**20.** Über den Personalbestand bei der Generaldirektion und bei den Kreisen gibt die betreffende Tabelle in den sta-

tistischen Beilagen zu diesem Berichte Auskunft. Die Gesamtzahl der Beamten und Angestellten beträgt auf Ende 1902 8180, diejenige der im Taglohn Angestellten 6963, wovon:

| | Beamte | im Taglohn |
|---|---|---|
| bei der Generaldirektion . . . . . | 428 | 35 |
| beim Kreis II . . . . . | 2891 | 2862 |
| beim Kreis III . . . . . | 3539 | 2838 |
| beim Kreis IV . . . . . | 1322 | 1228 |

Bis zum 1. Mai 1903 bleibt das von den verstaatlichten Bahnen an die Kreise übergegangene Personal zu den bisherigen Bedingungen angestellt und werden erst vom genannten Zeitpunkte an die neuen gesetzlichen Bestimmungen auf dasselbe Anwendung finden.

Wir haben im Laufe des Berichtsjahres folgende auf unser Personal bezügliche Beschlüsse gefaßt:

*a.* Bezüglich der Ausschreibung der für die Bundesbahnverwaltung zu besetzenden Stellen haben wir beschlossen, daß diejenigen der Dienstabteilungsvorstände und deren Stellvertreter jedenfalls zu publizieren seien; von der Ausschreibung der andern Stellen könne Umgang genommen werden, da es sich in der Regel um die Ernennung von bereits im Dienste der Bundesbahnen stehenden Beamten an andere Stellen handle oder um die Wahl von Personen, welche als Aspiranten und Volontäre bereits provisorisch im Dienste stehen.

*b.* Anläßlich einer Beschwerde in einem einzelnen Falle haben wir in Anlehnung an einen bezüglichen Beschluß des Bundesrates verfügt, es werde allen denjenigen Beamten und Angestellten der Bundesbahnen, die sich mit dem Warenverkehr direkt zu beschäftigen haben, die Teilnahme an der Verwaltung solcher Konsumgesellschaften, welche eigentliche Erwerbsgesellschaften sind, untersagt.

*c.* Mit dem eidgenössischen Militärdepartement wurde am 19. April eine Vereinbarung darüber getroffen, welche Beamte bei der Generaldirektion von der Leistung der Militärpflicht zu befreien seien, in Anlehnung an die für die Privatbahnen bisher befolgten Grundsätze.

*d.* Anläßlich eines Spezialfalles erklärten wir, gegen die Wahl von Beamten der Bundesbahnen in kantonale und Gemeindebehörden grundsätzlich keine Einsprache zu erheben, wenn die Beanspruchung des Gewählten durch die Amtsstellung mit den dienstlichen Anforderungen vereinbar sei; darüber habe jeweilen die vorgesetzte Direktion zu entscheiden.

*e.* Ein Gesuch von Eisenbahnbeamten in St. Gallen um Gewährung einer Ortszulage an die in größern Städten domizilierten Beamten mußte mit Rücksicht auf Art. 3 des Besoldungsgesetzes abgelehnt werden, indem dasselbe nur die Berücksichtigung der örtlichen Lebensverhältnisse bei Festsetzung des Gehaltes vorsieht, nicht aber die Verabfolgung besonderer Zulagen.

*f.* Über die Gehaltsauszahlung bei Dienstabwesenheit wegen Militärdienstes und die Anrechnung des Militärdienstes in den gewöhnlichen Urlaub haben wir folgende Verfügung erlassen:

*a.* Beamte und ständige Angestellte, welche in obligatorischen Militärdienst einberufen werden, erhalten während desselben den vollen Gehalt, und zwar ohne Unterschied, ob sie den Militärdienst als Rekruten, Soldaten, Unteroffiziere oder Offiziere tun.

*b.* Es bleibt jedoch der vorgesetzten Direktion vorbehalten, die Nichtauszahlung oder die Reduktion des Gehaltes zu verfügen:

1. wenn der Beamte oder Angestellte den Militärdienst freiwillig macht oder als Strafdienst machen muß;
2. wenn es sich um provisorische Angestellte handelt, deren definitive Anstellung in Frage gestellt ist;
3. wenn aus dem Datum des Eintrittes in den Dienst der Bundesbahnen oder des Austrittes aus demselben und aus den übrigen Umständen gefolgert werden kann, daß es sich um eine mißbräuchliche Inanspruchnahme der Bundesbahnverwaltung handelt.

*c.* Die Abwesenheit im Militärdienst wird in den gewöhnlichen Jahresurlaub nur dann eingerechnet, wenn und soweit sie drei Wochen im Jahr überschreitet.

*g.* Am 27. Dezember hat eine Besprechung mit einer Abordnung der Arbeiterunion der schweizerischen Transportanstalten stattgefunden; dieselbe wünschte, daß dem Verbandskomitee Gelegenheit geboten werde, seine Bemerkungen zur Lohnordnung für die Eisenbahnarbeiter vor deren Beratung durch den Verwaltungsrat geltend zu machen, und empfahl dringend den Wunsch der Arbeiter zur Entsprechung, es möchten provisorische Anordnungen getroffen werden zur Unterstützung solcher Arbeiter, welche durch Arbeitsunfähigkeit zufolge Krankheit oder vorgerückten Alters zum Verlassen des Dienstes genötigt seien.

## II. Finanzdepartement.

(Bericht über die Jahresrechnung.)

Dem gegenwärtigen Bericht liegen folgende Rechnungen bei:

Betriebsrechnung;

Spezialrechnungen:

*a.* Erneuerungsfonds,

*b.* Nebengeschäfte:

1. Dampfboote auf dem Bodensee,
2. Dampfboote auf dem Zürichsee;

Gewinn- und Verlustrechnung;

Kapitalrechnung;

Rechnung über die Bauverwendungen vom Jahre 1902;

Baurechnung auf 31. Dezember 1902;

Bilanz auf 31. Dezember 1902;

Beilagen:

Vergleichung der Betriebsrechnung mit dem Budget,

Ausweis über die Bauverwendungen, nach Objekten ausgeschieden,

Bauausgaben verglichen mit dem Budget,

Hülfsgeschäfte:

Materialvorräte:

Generaldirektion:

*a.* Oberbaumaterialverwaltung,

*b.* Drucksachenverwaltung in Basel;

Kreis II:

*a.* Materialverwaltung,

*b.* Werkstätte in Olten,

*c.* Gasanstalt in Olten;

Kreis III:

*a.* Materialverwaltung,

*b.* Oberbaumaterialverwaltung,

*c.* Werkstätte in Zürich (Romanshorn und Wollishofen);

Kreis IV:

*a.* Materialverwaltung,

*b.* Oberbaumaterialverwaltung,

*c.* Werkstätte in Rorschach,

*d.* Werkstätte in Chur,

*e.* Gasanstalt in Rorschach;

Hülfskassen:

Kreis II:

*a.* Pensions- und Hülfskasse der Angestellten,
*b.* Krankenkasse der ständigen Arbeiter,
*c.* Fonds für außerordentliche Unterstützungen;

Kreis III:

*a.* Pensions- und Hülfskasse der Angestellten,
*b.* Krankenkasse der Güter- und Werkstättearbeiter,
*c.* Krankenkasse der Regiearbeiter;

Kreis IV:

*a.* Pensions- und Hülfskasse der Angestellten,
*b.* Krankenkasse der ständigen Arbeiter;

Stand der Wertschriften:

*a.* Wertschriftenportefeuille,
*b.* Wertschriften des Erneuerungsfonds;

Generalbilanz der schweizerischen Bundesbahnen auf 31. Dezember 1901.

Wir machen darauf aufmerksam, daß, obwohl die Übernahme der Vereinigten Schweizerbahnen erst auf 1. Juli 1902 erfolgte, es uns angezeigt schien, zur Vereinfachung der Buchführung und Abrechnung auf die Erstellung gesonderter Rechnungen über dieses Netz für die beiden Halbjahre zu verzichten, da dasselbe überdies bereits während des ersten Semesters 1902 auf Rechnung des Bundes betrieben wurde.

Die Betriebsrechnung umschließt also die Netze der früheren Centralbahn, Nordostbahn und Vereinigten Schweizerbahnen, d h. die provisorischen Kreise II, III und IV, während des ganzen Jahres 1902.

## Betriebsrechnung.

| | |
|---|---|
| Der Einnahmenüberschuß beträgt . . | Fr. 27,665,499. 84 |
| In den Budgets waren vorgesehen: | |
| im ersten Budget . . . . . | Fr. 7,974,000. — |
| im Nachtragsbudget . . . . . | „ 8,957,950. — |
| im zweiten Nachtragsbudget; dieses Budget war für das Netz der Vereinigten Schweizerbahnen erstellt worden und umfaßte nur | |
| Übertrag | Fr. 16,931,950. — |

| | |
|---|---|
| Übertrag | Fr. 16,931,950. — |
| das zweite Halbjahr; der Überschuß war angesetzt auf Fr. 2,342,325 und das Ergebnis des ganzen Jahres war veranschlagt auf . . . . . | „ 4,221,615. — |
| | Fr. 21,153,565. — |

Diesem Betrag ist zur Vergleichung beizufügen der budgetierte Einnahmenüberschuß der früheren Gemeinschaftslinien:

| | |
|---|---|
| Bötzbergbahn . . . . . | „ 1,620,000. — |
| Aargauische Südbahn . . . . . | „ 700,000. — |
| | Fr. 23,473,565. — |

Es ergibt sich demnach zu gunsten der Rechnung eine Differenz von Fr. 4,191,934. 84 gegenüber dem Budget. Die Differenz erklärt sich folgendermaßen:

## Betriebseinnahmen.

### I. Ertrag des Personentransportes.

| | |
|---|---|
| Der Ertrag beläuft sich auf . . . . | Fr. 27,065,283. 53 |
| Veranschlagt waren: | |
| im ersten Budget . . . . . | Fr. 8,262,000. — |
| im Nachtragsbudget . . . . . | „ 11,860,000. — |
| im zweiten Nachtragsbudget (für das 2. Halbjahr Fr. 3,032,000) für das ganze Jahr . | „ 5,200,000. — |
| für die Aargauische Südbahn . . . . . | „ 305,000. — |
| für die Bötzbergbahn . . . . . | „ 1,390,000. — |
| | Fr. 27,017,000. — |
| Differenz zu gunsten der Rechnung gegenüber dem Budget . . . . . | Fr. 48,283. 53 |

Der Personenverkehr hielt sich somit fast genau auf der veranschlagten Höhe. Im Jahre 1901 hatten die Einnahmen aus

| | |
|---|---|
| dem Personentransport betragen . . . . | Fr. 26,236,789. 99 |
| 1902 . . . . . | „ 27,065,283. 53 |
| Mehrertrag im Jahr 1902 . . . . . | Fr. 828,493. 54 |

Die Besserung erstreckt sich auf alle Monate des Jahres, ausgenommen Mai und Juni, die infolge der Witterungsverhältnisse einen Rückgang aufweisen.

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

| | |
|---|---|
| Der Ertrag beläuft sich auf . . . . | Fr. 39,632,715. 26 |
| Veranschlagt waren: | |
| im ersten Budget . . . . . | Fr. 11,704,000. — |
| im Nachtragsbudget . . . . . | „ 14,985,000. — |
| im zweiten Nachtragsbudget (für das 2. Halbjahr Fr. 3,227,000) für das ganze Jahr . | „ 5,600,000. — |
| für die Aargauische Südbahn . . . . . | „ 1,540,000. — |
| für die Bötzbergbahn . . . . . | „ 2,720,000. — |
| | Fr. 36,549,000. — |
| Differenz zu gunsten der Rechnung gegenüber dem Budget . . . . . | Fr. 3,083,715. 26 |

Diese Zunahme, die sich besonders im zweiten Halbjahr ausgesprochen hat, ist eine Folge sowohl der Besserung der allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse als auch der reichen Obsternte in der Zentral- und Ostschweiz.

Im Jahre 1901 hatten die Einnahmen aus dem Gütertransport

| | |
|---|---|
| betragen . . . . . | Fr. 36,491,226. 53 |
| 1902 . . . . . | „ 39,632,715. 26 |
| Mehrertrag im Jahr 1902 . . . . . | Fr. 3,141,488. 73 |

**III. Verschiedene Einnahmen.**

| | |
|---|---|
| Sie ergaben . . . . . | Fr. 4,211,217. 47 |
| Veranschlagt waren: | |
| Im ersten Budget . . . . . | Fr. 2,228,200. — |
| Im Nachtragsbudget . . . . . | „ 1,710,130. — |
| Im zweiten Nachtragsbudget . . . . . | „ 923,670. — |
| | Fr. 4,862,000. — |
| Differenz zu ungunsten der Rechnung | Fr. 650,782. 53 |

Hierzu ist zu bemerken, daß eine genaue Vergleichung zwischen dem Budget und der Rechnung nicht möglich ist, weil

bei der Aufstellung des ersten Budgets die Nordostbahn noch nicht verstaatlicht war, so daß die Pacht- und Mietzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und -strecken, sowie die Rollmaterialmiete in das Budget eingestellt werden mußten, die nunmehr in der Rechnung infolge der Verstaatlichung der drei Netze dahingefallen sind.

Anderseits sind gemäß Weisung der Aufsichtsbehörde in den Verschiedenen Einnahmen der Betriebsrechnung inbegriffen die Zinse des auf die verschiedenen Hülfsgeschäfte verwendeten Kapitals, die wir im Budget in die Gewinn- und Verlustrechnung eingestellt hatten.

## Betriebsausgaben.

### I. Allgemeine Verwaltung.

| | |
|---|---|
| Die Ausgaben belaufen sich auf . . . | Fr. 1,704,640. 67 |
| Veranschlagt waren: | |
| Im ersten Budget . . . . . | Fr. 490,150. — |
| Im Nachtragsbudget (Zentralverwaltung in Bern inbegriffen) . . . . . | „ 718,530. — |
| Im zweiten Nachtragsbudget (Zentralverwaltung in Bern inbegriffen) . . . . . | „ 521,455. — |
| | Fr. 1,730,135. — |
| Minderausgaben . . . . . | Fr. 25,494. 33 |

Hierbei ist zu beachten, daß im Budget sämtliche Ausgaben der Zentralverwaltung als Ausgaben der allgemeinen Verwaltung behandelt wurden, während sie nunmehr gemäß Weisung der Aufsichtsbehörde auf die verschiedenen Titel der Ausgabenrechnung verteilt sind. Zur richtigen Vergleichung haben wir diese Verteilung nachträglich auch für die Budgetziffern vorgenommen.

### II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

| | |
|---|---|
| Die Ausgaben belaufen sich auf . . . | Fr. 7,028,828. 01 |
| Veranschlagt waren: | |
| Im ersten Budget . . . . . | Fr. 2,056,350. — |
| Im Nachtragsbudget . . . . . | „ 3,429,500. — |
| Im zweiten Nachtragsbudget . . . . . | „ 1,415,900. — |
| | Fr. 6,901,750. — |
| Mehrausgaben . . . . . | Fr. 127,078. 01 |

Diese Mehrausgaben, die durch einen intensiveren als den budgetierten Unterhalt der Bahn bedingt sind, werden in der Gewinn- und Verlustrechnung durch einen stärkeren Zuschuß aus dem Erneuerungsfonds kompensiert.

### III. Expeditions- und Zugsdienst.

| | | |
|---|---|---|
| Die Ausgaben belaufen sich auf . . | Fr. | 13,636,124. 82 |
| Veranschlagt waren: | | |
| Im ersten Budget . . . . . | Fr. | 4,418,700. — |
| Im Nachtragsbudget . . . . . | „ | 6,990,630. — |
| Im zweiten Nachtragsbudget . . . . . | „ | 2,261,720. — |
| | Fr. | 13,671,050. — |
| Minderausgaben . . . . . | Fr. | 34,925. 18 |

### IV. Fahrdienst.

| | | |
|---|---|---|
| Die Ausgaben belaufen sich auf . . | Fr. | 16,918,109. 48 |
| Veranschlagt waren: | | |
| Im ersten Budget . . . . . | Fr. | 6,380,000. — |
| Im Nachtragsbudget . . . . . | „ | 8,607,800. — |
| Im zweiten Nachtragsbudget . . . . . | „ | 2,836,940. — |
| | Fr. | 17,824,740. — |
| Differenz zu gunsten der Rechnung . | Fr. | 906,630. 52 |

Minderausgaben gegenüber dem Budget ergaben sich hauptsächlich auf dem Kapitel „Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen“, wo veranschlagt waren . . . . Fr. 7,394,000
während bloß ausgegeben wurden . . . . . „ 6,525,300

was einer Ersparnis gleichkommt von . . . Fr. 868,700

Dabei ist zu bemerken, daß besonders im ersten Budget dem aus den neuen Verträgen resultierenden billigeren Kohlenpreise nicht genügend Rechnung getragen wurde.

### V. Verschiedene Ausgaben.

| | |
|---|---|
| Sie belaufen sich auf . . . . . | Fr. 4,041,819. 44 |
| Veranschlagt waren: | |
| Im ersten Budget . . . . . | Fr. 1,872,000. — |
| Im Nachtragsbudget . . . . . | „ 2,170,370. — |
| Im zweiten Nachtragsbudget . . . . . | „ 784,390. — |
| | Fr. 4,826,760. — |
| Differenz . . . . . | Fr. 784,940. 56 |

Hier sind inbegriffen die Pacht- und Mietzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und -strecken, sowie die Rollmaterialmiete; es ist daher dieselbe Bemerkung wie oben zu machen, daß nämlich die bezüglichen Abrechnungen zwischen den Kreisen aufgehört haben, was bei den Einnahmen in einem scheinbaren Ausfall und bei den Ausgaben in einer entsprechenden Verminderung seinen Ausdruck findet.

Alles in allem genommen geht das Mehrerträgnis von Fr. 4,191,934. 84 gegenüber dem budgetierten Einnahmenüberschuß beinahe ganz auf folgenden zwei Ursachen zurück: Merkbare Zunahme des Gütertransportes und billigerer Kohlenpreis.

## Gewinn- und Verlustrechnung.

### Einnahmen.

*Aktivsaldo von 1901.* Dieser Saldo setzt sich zusammen aus denjenigen der drei verstaatlichten Netze:

| | |
|---|---|
| Centralbahn . . . . . | Fr. 1,480,286. 24 |
| Nordostbahn . . . . . | „ 228,070. 58 |
| Vereinigte Schweizerbahnen . . . . . | „ 778,691. 78 |
| | Fr. 2,487,048. 60 |

Dieser Saldo ist gemäß Beschluß des Verwaltungsrates und mit Genehmigung der Bundesversammlung wie folgt verwendet worden:

| | |
|---|---|
| Gratifikation an das Personal der Centralbahn | Fr. 306,728. 20 |
| Teilweise Abschreibung des Kontos „Kursverluste auf der Emission von $3^1/_2$ % Bundesbahnobligationen von 1899“ . . | „ 2,180,320. 40 |
| | Fr. 2,487,048. 60 |

*Überschuß der Betriebseinnahmen.* Über den Mehrertrag von Fr. 4,191,934. 84 gegenüber dem Budget haben wir uns bereits oben ausgesprochen.

*Anteil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien.* Als unser erstes Budget aufgestellt wurde, waren Gemeinschaftslinien zwischen dem provisorischen Kreis II (frühere Centralbahn) und der Nordostbahn: die Bötzbergbahn und die Aargauische Südbahn; deren Ertrag war veranschlagt:

| | |
|---|---|
| Für die Bötzbergbahn auf . . . . . | Fr. 1,620,000 |
| Für die Aargauische Südbahn auf . . . . . | „ 700,000 |

Da inzwischen der Rückkauf der Nordostbahn stattgefunden hat, ist ein Spezialkonto für diese Linien nicht mehr notwendig. Deren Ertrag ist im Überschuß der Betriebseinnahmen inbegriffen.

*Ertrag von verpachteten Linien.* Keine.

*Ertrag verfügbarer Kapitalien.* Veranschlagt waren:

| | |
|---|---|
| im ersten Budget . . . . . | Fr. 100,000 |
| im Nachtragsbudget. . . . . | „ 250,000 |
| im zweiten Nachtragsbudget . . . . . | „ 50,000 |
| | Fr. 400,000 |

Da jedoch am 1. Januar 1902 die Verwaltung der vom eidgenössischen Finanzdepartement für Rechnung der Bundesbahnen verwahrten Fonds uns übertragen wurde, haben sich die Einnahmen auf diesem Kapitel vollständig anders gestaltet, als wir im Budget voraussahen, während gleichzeitig die Verzinsung der konsolidierten Anleihen um einen entsprechenden Betrag angestiegen ist.

Der Ertrag unserer verfügbaren Kapitalien setzt sich zusammen wie folgt:

| | |
|---|---|
| Zinsen des Wertschriftenportefeuilles und des Portefeuilles des Erneuerungsfonds . . . . . | Fr. 3,574,329. 02 |
| Gewinn auf Verkäufen, Kursgewinne, Agios | „ 197,779. — |
| Mehrwert der Titel der Portefeuilles . . | „ 48,425. 60 |
| Ertrag des Wechselportefeuilles und Diskonti | „ 116,531. 35 |
| Kontokorrentzinse etc. . . . . | „ 345,125. 76 |
| Verjährte Coupons . . . . . | „ 3,082. 11 |
| Verschiedenes . . . . . | „ 12. 73 |
| | Fr. 4,285,285. 57 |

*Zins der zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien.* Veranschlagt waren:

| | |
|---|---|
| im ersten Budget . . . . . | Fr. 200,000 |
| im Nachtragsbudget . . . . . | „ 30,000 |
| im zweiten Nachtragsbudget . . . . . | „ — |
| | Fr. 230,000 |

Es wurden folgende Zinse zu $3^1/_2$ % auf den wichtigsten in Ausführung begriffenen Bauobjekten verrechnet:

| | |
|---|---|
| Bahnhof Basel . . . . . | Fr. 90,143. 38 |
| Bahnhof St. Gallen . . . . . | „ 88,463. 90 |
| Bahnhof Olten . . . . . | „ 342. 12 |
| | Fr. 178,949. 40 |

*Ertrag von Nebengeschäften.* Der Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee ergab . . . . . Fr. 71,767. 31
veranschlagt waren . . . . . „ 53,700. —

Differenz zu gunsten der Rechnung Fr. 18,067. 31

Es ist zu bemerken, daß von diesem Ertrag kein Abzug zu gunsten eines Erneuerungsfonds für die Dampfschiffe gemacht wurde. Ein solcher Fonds besteht zurzeit nicht; er wird durch das gemäß Vorschrift des Art. 59 der Vollziehungsverordnung zu erlassende Reglement zu schaffen sein.

*Zuschüsse aus den Spezialfonds.* An Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds waren veranschlagt:

| | |
|---|---|
| im ersten Budget . . . . . | Fr. 862,900 |
| im Nachtragsbudget . . . . . | „ 1,372,360 |
| im zweiten Nachtragsbudget . . . . . | „ 480,000 |
| | Fr. 2,715,260 |

Die nach Verordnung des Bundesrates vom 12. Juni 1899 berechneten Entnahmen beliefen sich in Wirklichkeit auf:

*a.* Erneuerung des Oberbaues:

| | | |
|---|---|---|
| Kreis II . . . . . | Fr. 451,556. 55 | |
| Kreis III . . . . . | „ 910,765. 80 | |
| Kreis IV . . . . . | „ 543,642. 13 | |
| | | Fr. 1,905,964. 48 |

| | | |
|---|---|---|
| Übertrag | | Fr. 1,905,964. 48 |
| *b.* Erneuerung des Rollmaterials: | | |
| Lokomotiven . . . | Fr. 584,337. 93 | |
| Kessel . . . . . | „ 54,658. 99 | |
| Personenwagen . . | „ 203,001. 66 | |
| Güterwagen . . . | „ 174,798. 95 | |
| | | „ 1,016,797. 53 |
| *c.* Erneuerung des Mobiliars: | | |
| Zentralverwaltung . | Fr. 447. 40 | |
| Kreis II . . . . | „ 30,390. 91 | |
| Kreis III . . . . | „ 16,525. 56 | |
| Kreis IV . . . . | „ 14,163. 12 | |
| | | „ 61,526. 99 |
| Total der Zuschüsse | | Fr. 2,984,289. — |

*Betriebssubventionen.* Veranschlagt waren und vereinnahmt wurden Fr. 39,375. — Es betrifft dies die Betriebssubvention für die Linie Etzwilen-Schaffhausen.

*Aus sonstigen Quellen.* Veranschlagt waren:

| | |
|---|---|
| im ersten Budget . . . . . | Fr. — |
| im Nachtragsbudget . . . . . | „ 344,000. — |
| im zweiten Nachtragsbudget . . . . . | „ — |
| | Fr. 344,000. — |
| vereinnahmt wurden . . . . . | „ 420,476. 50 |
| Mehrbetrag gegenüber dem Budget | Fr. 76,476. 50 |

Diese Einnahmen setzen sich zusammen wie folgt:

| | |
|---|---|
| Reserve der früheren Nordostbahn für ihren Rechtsstreit mit den Vereinigten Schweizerbahnen betreffend den Bahnhof Winterthur . . . . . | Fr. 385. 87 |
| Reserve der früheren Vereinigten Schweizerbahnen für ihren Rechtsstreit mit der Nordostbahn betreffend die Gemeinschaftsstrecke Wallisellen-Zürich . . . . . | „ 19,902. 50 |
| Aktien der Vereinigten Schweizerbahnen aus den Jahren 1859 bis 1865, zur Rückzahlung aufgerufen 1887 und verjährt seit 1898 . . | „ 20,100. — |
| Übertrag | Fr. 40,388. 37 |

| | |
|---|---|
| Übertrag | Fr. 40,388. 37 |
| Nunmehr eingegangenes Zinsguthaben an der Badischen Bahn auf deren Anteil am Anlagekapital des Bahnhofes Schaffhausen . . . | „ 379,643. 33 |
| Gewinn auf dem Verkauf entbehrlicher Liegenschaften . . . . . | „ 444. 80 |
| | Fr. 420,476. 50 |

Der im Nachtragsbudget eingestellte Betrag von Fr. 344,000 setzte sich wie folgt zusammen (vergl. den Bericht zum Nachtragsbudget für 1902 vom 22. März 1902):

| | |
|---|---|
| Fr. 32,000 | Entschädigung für das Betriebsdefizit der Westsektion der ehemaligen Nationalbahn. Diese Entschädigung, die von der Centralbahn zu leisten war, ist durch Konfusio erloschen. |
| „ 12,000 | Anteil des Kreises III am Reinertrag der Strecke Aarau-Wöschnau. Durch Konfusio erloschen. |
| „ 20,000 | Ertrag des Liegenschaften-Kontos. Auf Betriebsrechnung verbucht. |
| „ 280,000 | Zinsguthaben an der Badischen Bahn für Mitbenutzung des Bahnhofs Schaffhausen; die Zinse ergaben, wie oben bemerkt, Fr. 379,643. 33. |

## Ausgaben.

*Verlust auf dem Betrieb gemeinschaftlicher Linien.* Veranschlagt waren:

| | |
|---|---|
| im ersten Budget: Anteil des Kreises II am Betriebsdefizit der Linie Wohlen-Bremgarten . . . . . | Fr. 10,900 |
| im Nachtragsbudget: Anteil des Kreises III hieran | „ 10,900 |
| | Fr. 21,800 |

Da der Anteil der Gemeinde Bremgarten an dieser Linie zurückgekauft worden ist, fällt die Spezialrechnung für diese kleine Strecke weg.

*Kontokorrentzinse, Provisionen etc.* Veranschlagt waren:

| | |
|---|---|
| im ersten Budget . . . . . | Fr. 30,000 |
| im Nachtragsbudget . . . . . | „ 35,000 |
| im zweiten Nachtragsbudget (Fr. 50,000 für das 2. Semester) für das ganze Jahr . . . . | „ 135,000 |
| | Fr. 200,000 |

Die bezahlten Zinse setzen sich zusammen wie folgt:

| | | |
|---|---|---|
| Kontokorrentzinse . . . . . | | Fr. 111,573. 78 |
| Verzinsung der Barkautionen . . . . . | | „ 9,204. 60 |
| Ratazinse auf gekauften Obligationen . . . | | „ 2,257. 50 |
| der Liquidationskommission der Vereinigten Schweizerbahnen vergütete Zinse: | | |
| *a.* Zins zu $3^1/_2$ % für das erste Halbjahr 1902 auf der Barzahlung von Franken 18,220,000 zur Ergänzung des Rückkaufspreises . . . . | Fr. 318,850. — | |
| *b.* Zins zu $2^3/_4$ % für das erste Halbjahr 1902 auf Fr. 127,324, Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung von 1900 . | „ 1,750. 70 | |
| | | „ 320,600. 70 |
| Zinse auf den Kontokorrenteinlagen der Beamten und Angestellten der Vereinigten Schweizerbahnen . . . . . | | „ 64,028. 46 |
| Provisionen auf Coupons, Agios etc. . . . . | | „ 44,852. 47 |
| Minderwert von Titeln des Portefeuilles . . | | „ 45,067. 15 |
| | | Fr. 597,584. 66 |

*Verzinsung der konsolidierten Anleihen.* Veranschlagt waren:

| | | |
|---|---|---|
| im ersten Budget . . . . | Fr. 5,230,000 | |
| im Nachtragsbudget . . . | „ 7,349,300 | |
| im zweiten Nachtragsbudget | „ 1,729,100 | |
| | | Fr. 14,308,400. — |
| ausgegeben wurden . . . . . | | „ 25,173,539. 60 |
| Differenz | | Fr. 10,865,139. 60 |

Diese Differenz erklärt sich folgendermaßen:

*a.* Gleichzeitig mit der Übernahme des Wertschriftenportefeuilles vom eidgenössischen Finanzdepartement erfolgte auch die Anhandnahme der Verwaltung des als Gegenwert ausgegebenen $3^1/_2$ % Bundesbahnanleihens; die Verzinsung dieses Anleihens, die nicht budgetiert war, beträgt . . . . Fr. 4,200,000. —

*b.* Gemäß Bundesratsbeschluß wurden Fr. 20,000,000 J. S.-Obligationen von 1898

Übertrag Fr. 4,200,000. —

| | | |
|---|---|---|
| Übertrag | | Fr. 4,200,000. — |
| umgetauscht gegen Fr. 20,000,000 $3^1/_2$ % Bundesbahnobligationen, für welche daher ein Halbjahreszins bezahlt werden mußte (der entsprechende Zins der $3^1/_2$ % J. S.-Obligationen von 1898 ist in den Einnahmen unter der Rubrik: Ertrag verfügbarer Kapitalien verbucht) . . . . . | | „ 350,000. — |
| Die Verzinsung des Rückkaufskapitals der Centralbahn war besonders budgetiert worden . . . . . | | „ 3,000,000. — |
| Ebenso diejenige der Nordostbahn . . | | „ 2,870,000. — |
| und die der Vereinigten Schweizerbahnen . | | „ 1,407,700. — |
| | | Fr. 11,827,700. — |
| Dagegen brauchten zur Deckung der bar zu entrichtenden Teilbeträge der Rückkaufspreise keine neuen $3^1/_2$ % Bundesbahnobligationen ausgegeben zu werden. Die betreffenden Summen: | | |
| Fr. 2,000,000 für die N. O. B. und | | |
| „ 18,220,000 für die V. S. B. | | |
| Fr. 20,220,000 zu $3^1/_2$ % konnten aus den verfügbaren Kapitalien bestritten werden. | Fr. 707,700. — | |
| Ferner waren im Budget vorgesehen für Konsolidierung der Bauausgaben die aus dem gleichen Grunde nicht brauchten ausgegeben zu werden. | „ 152,294. — | |
| Infolge der Rückzahlung amortisierter Obligationen weisen die Ratazinse auf 31. Dezember einen Minderbetrag auf von . . | „ 102,566. 40 | |
| | | „ 962,560. 40 |
| Differenz wie oben | | Fr. 10,865,139. 60 |

*Verlust auf dem Betrieb von Nebengeschäften.* Das Betriebsdefizit der Dampfboote auf dem Zürichsee war veranschlagt auf . . . . . Fr. 44,800. —
Es beläuft sich in Wirklichkeit auf . . . . „ 61,577. 64

Differenz Fr. 16,777. 64

Diese Differenz rührt davon her, daß die im Budget eingestellten Subventionen im Gesamtbetrag von Fr. 18,000 nicht bezahlt worden sind.

*Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen.* Eine Amortisation war im Budget nicht vorgesehen, da die gesetzliche Amortisation erst 1903 beginnt.

Abgeschrieben wurden folgende Beträge:

| | |
|---|---|
| Kursverluste auf der Emission der ersten 120 Millionen $3^1/_2$ % Bundesbahnobligationen, gemäß Bundesbeschluß | Fr. 2,180,320. 40 |
| Auslagen auf Ende 1901 für den Bau der Werkstätte in Dietikon; dieser Posten figurierte in der Bilanz der Nordostbahn, kann aber nicht als Aktivum betrachtet werden | „ 42,105. 09 |
| Baukosten der Depotstation in Rothkreuz, die abgeschrieben werden mußten . . . . | „ 81,070. 61 |
| | Fr. 2,303,496. 10 |

*Einlagen in den Erneuerungsfonds.* Veranschlagt waren:

| | |
|---|---|
| im ersten Budget . . . . . | Fr. 1,473,300 |
| im Nachtragsbudget . . . . . | „ 2,055,700 |
| im zweiten Nachtragsbudget (für das ganze Jahr) | „ 776,000 |
| | Fr. 4,305,000 |

Die auf Grund der bundesrätlichen Verordnung vom 12. Juni 1899 berechneten Einlagen belaufen sich in Wirklichkeit auf folgende Summen:

1. Für den Oberbau:

*a.* per Meter Geleise im Jahresdurchschnitt:

| | | | Fr. |
|---|---|---|---|
| Kreis II (frühere S. C. B., inbegriffen A. S. B. und W.-B.) | 771,000 m. | | |
| Kreis III (frühere N. O. B., inbegriffen Bötzbergbahn u. K.-St.) | 1,277,200 „ | | |
| Kreis IV (frühere V. S. B., inbegriffen T. B.) . . . . | 430,800 „ | | |
| | 2,479,000 m. à 30 Cts. | | 743,700. — |

*b.* für jeden von eigenen und fremden Lokomotiven auf den Linien der S. B. B. zurückgelegten Kilometer, inklusive Rangierdienst und Leerfahrten:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Kreis II | 6,152,756 km. à 10 Cts. . . . . | Fr. 615,275. 60 | |
| Kreis III | 8,893,010 „ „ 9,4 „ . . . . . | „ 835,942. 95 | |
| Kreis IV | 3,011,561 „ „ 11,6 „ . . . . . | „ 349,341. 05 | |
| | | | 1,800,559. 60 |
| | | | 2,544,259. 60 |

2. Für das Rollmaterial:

*a.* für jeden von unseren Lokomotiven auf eigener und fremder Bahn zurückgelegten Kilometer, inklusive Rangierdienst und Leerfahrten:

| | | Fr. | Fr. | |
|---|---|---|---|---|
| Kreis II auf eigener Bahn | 5,899,251 km. | | | |
| auf fremder Bahn | 149,482 „ | | | |
| | 6,048,733 km. à 6,1 Cts. | 368,972. 70 | | |
| Kreis III | 9,013,072 km. à 5,9 Cts. . . . . | 531,771. 25 | | |
| Kreis IV | 2,893,502 km. à 6,3 Cts. . . . . | 182,290. 60 | | |
| | | | 1,083,034. 55 | |
| | | Übertrag | 1,083,034. 55 | 2,544,259. 60 |

| | | Fr. | Fr. |
|---|---|---|---|
| | Übertrag | 1,083,034. 55 | 2,544,259. 60 |
| *b.* für jeden Personenwagen-Achskilometer: | | | |
| auf eigener Bahn . . . . . | 107,669,586 km. | | |
| auf fremder Bahn . . . . . | 17,283,385 „ | | |
| | 124,952,971 km. à $0,_{36}$ Cts. | 449,830. 70 | |
| (Die Verordnung schreibt für die S. C. B. $0,_{33}$, für die N. O. B. $0,_{40}$, für die V. S. B. $0,_{35}$ Cts. vor; da das Rollmaterial nicht mehr nach Kreisen ausgeschieden ist, haben wir den Durchschnitt von $0,_{36}$ Cts. genommen.) | | | |
| *c.* für jeden Lastwagen-Achskilometer: | | | |
| auf eigener Bahn . . . . . | 81,335,348 km. | | |
| auf fremder Bahn . . . . . | 99,159,065 „ | | |
| | 180,494,413 km. à $0,_{386}$ Cts. | 696,708. 45 | |
| | | | 2,229,573. 70 |
| (Laut Verordnung $0,_{39}$ Cts. für die S. C. B., $0,_{38}$ für die N. O. B., $0,_{39}$ für die V. S. B.; Mittel $0,_{386}$ Cts.) | | | |
| 3. Für das Mobiliar: 3 % von Fr. 6,605,628 mittlerem Bestand des Jahres . . . . . | | | 198,168. 85 |
| | Total der Einlagen | | 4,972,002. 15 |

*Verwendungen zu verschiedenen Zwecken.* Veranschlagt waren:

| | |
|---|---|
| im ersten Budget . . . . . | Fr. 66,000. — |
| im Nachtragsbudget . . . . . | „ 113,000. — |
| im zweiten Nachtragsbudget . . . . . | „ 44,000. — |
| | Fr. 223,000. — |
| ausgegeben wurden . . . . . | „ 295,343. 02 |
| Differenz | Fr. 72,343. 02 |

Da diese Ausgaben in der Gewinn- und Verlustrechnung spezifiziert sind, wird es genügen, hier folgende im Budget nicht vorgesehene Posten zu begründen:

Ausgaben der Vereinigten Schweizerbahnen für Vorstudien für den Rickenbahnbau Fr. 23,576. 41.

Diese Kosten sollten nicht dem Baukonto belastet werden.

Zahlung an die Liquidationskommission der Toggenburgerbahn gemäß Vertrag vom 7. Oktober 1901 Fr. 55,000.

Diese Summe entspricht dem im Rückkaufsvertrag pauschal festgesetzten Ertrag der Linie im ersten Halbjahr 1902.

## Bilanz auf 31. Dezember 1902.

### Aktiven.

*I. Baukonto.* Derselbe setzt sich zusammen wie folgt:

| | a<br>Bahnanlage und feste Einrichtungen | b<br>Rollmaterial | c<br>Mobiliar und Gerätschaften | Total |
|---|---|---|---|---|
| | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. |
| Saldo auf 31. Dezember 1901 der frühern Centralbahn . . . . . | 107,196,319. 81 | 24,209,289. 20 | 1,920,179. 51 | 133,325,788. 52 |
| Saldo auf 31. Dezember 1901 der frühern Nordostbahn . . . . | 202,609,885. 97 | 37,195,115. 58 | 2,802,245. 78 | 242,607,247. 33 |
| Saldo auf 31. Dez. 1901 der frühern Vereinigten Schweizerbahnen . . | 69,129,137. 18 | 13,715,780. 03 | 1,700,537. 46 | 84,545,454. 67 |
| Saldo auf 31. Dezember 1901 der Generaldirektion . . . . . | — | — | 73,889. 20 | 73,889. 20 |
| Totalausgaben auf 31. Dez. 1901 für Wohlen-Bremgarten 1,055,378. 12<br>Abzüglich: Minderwert 31,434. 24 | 1,023,943. 88 | 166,730. — | 8,398. 92 | 1,199,072. 80 |
| Totalausgaben auf 31. Dez. 1901 für die Aargauische Südbahn . . . | 11,976,247. 28 | — | 80,115. 15 | 12,056,362. 43 |
| Totalausgaben auf 31. Dez. 1901 für die Bötzbergbahn . . . . . | 24,574,126. 15 | — | 81,921. 40 | 24,656,047. 55 |
| Totalausgaben auf 31. Dez. 1901 für Koblenz-Stein . . . . . | 4,536,518. 76 | — | 30,658. 65 | 4,567,177. 41 |
| Baukonto der Toggenburgerbahn, laut Eingangsbilanz auf 1. Jan. 1902 | 2,242,584. 77 | 381,970. — | 52,395. — | 2,676,949. 77 |
| Übertrag | 423,288,763. 80 | 75,668,884. 81 | 6,750,341. 07 | 505,707,989. 68 |

| | a Bahnanlage und feste Einrichtungen | b Rollmaterial | c Mobiliar und Gerätschaften | Total |
|---|---|---|---|---|
| | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. |
| Übertrag | 423,288,763. 80 | 75,668,884. 81 | 6,750,341. 07 | 505,707,989. 68 |
| Abzüglich: Reservestücke für das Rollmaterial, unter Materialvorräte des II. Kreises aufgenommen . . | | — 567,895. 30 | | — 567,895. 30 |
| | | 75,100,989. 51 | | 505,140,094. 38 |
| Bauausgaben von 1902 . . . . | 2,738,357. 92 | 2,706,393. 78 | 217,552. 48 | 5,662,304. 18 |
| Total auf 31. Dezember 1902 | 426,027,121. 72 | 77,807,383. 29 | 6,967,893. 55 | 510,802,398. 56 |

Im Jahre 1902 konnten wir unsere Bauausgaben und die Verwendungen auf unvollendete Bauobjekte aus unsern verfügbaren Mitteln decken.

*II. Unvollendete Bauobjekte,* nämlich:

| | | |
|---|---|---|
| Zentralverwaltung . . . . . | Fr. | 524,459. 10 |
| Kreis II . . . . . | „ | 1,615,372. 39 |
| Bahnhof Luzern . . . . . | „ | 15,177,493. 77 |
| Bahnhof Basel . . . . . | „ | 15,000,598. 99 |
| Verlegung der Elsässer Linie in Basel . . . . . | „ | 3,858,911. 76 |
| Kreis III . . . . . | „ | 3,909,483. 26 |
| Rickenbahn . . . . . | „ | 30,995. 85 |
| Kreis IV . . . . . | „ | 546,857. 75 |
| Bahnhof St. Gallen . . . . . | „ | 3,127,929. 06 |
| Total | Fr. | 43,792,101. 93 |

*III a. Überschuß des Rückkaufspreises über die Aktiven der frühern Gesellschaften.* Wir lassen hier die Details folgen:

| | | | Fr. | Fr. |
|---|---|---|---|---|
| **Centralbahn.** | | | | |
| Bezahlte Prämie auf dem Aktienkapital | | | 25,000,000. — | |
| Zu amortisierende Verwendungen laut Bilanz | | | 14,974,254. 81 | |
| Defizit der Hülfskasse | | | 1,253,224. 25 | |
| Betrag des neuen Erneuerungsfonds | | | 9,597,522. — | |
| | | | 50,825,001. 06 | |
| Abzüglich die Spezialfonds der Centralbahn: | | Fr. | | |
| Erneuerungsfonds | | 2,832,450. 53 | | |
| Reservefonds | Fr. 3,375,000. — | | | |
| Abzüglich die Entnahme zur Erreichung des der Gesellschaft für 1900 überlassenen Ertrages | „ 86,348. 39 | | | |
| | | 3,288,651. 61 | | |
| Amortisationsfonds für das Anleihen von 1876 | | 1,325,919. 76 | | |
| | | | 7,447,021. 90 | |
| | | | | 43,377,979. 16 |
| **Nordostbahn.** | | | | |
| Bezahlte Prämie auf dem Aktienkapital | | | 2,000,000. — | |
| Zu amortisierende Verwendungen laut Bilanz | | | 15,439,071. 39 | |
| Defizit der Hülfskasse | | | 1,446,448. 13 | |
| Betrag des neuen Erneuerungsfonds | | | 14,600,000. — | |
| | | Übertrag | 33,485,519. 52 | 43,377,979. 16 |

| | | Fr. | Fr. |
|---|---|---|---|
| Übertrag | | 33,485,519. 52 | 43,377,979. 16 |
| Abzüglich die Spezialfonds der Nordostbahn: | Fr. | | |
| Erneuerungsfonds | 11,177,999. 58 | | |
| Reservefonds | 1,036,798. 39 | | |
| Fonds zur Förderung spezieller Eisenbahninteressen | 39,945. 55 | | |
| Außerordentliche Reserve | 1,431,472. — | | |
| | | 13,686,215. 52 | |
| | | | 19,799,304. — |
| **Vereinigte Schweizerbahnen.** | | | |
| Differenz zwischen dem Aktienkapital der Gesellschaft (Fr. 40,000,000) und dem vom Bund bezahlten Rückkaufspreis (Fr. 40,220,000) | | 220,000. — | |
| Zu amortisierende Verwendungen laut Bilanz | | 7,463,092. 20 | |
| Defizit der Hülfskasse | | 1,941,692. 39 | |
| Betrag des neuen Erneuerungsfonds | | 6,091,129. — | |
| | | 15,715,913. 59 | |
| Abzüglich die Spezialfonds der Vereinigten Schweizerbahnen: | | | |
| Erneuerungsfonds | 5,193,164. 98 | | |
| Reservefonds | 1,000,000. — | | |
| Reserve für Unfälle | 139,803. 15 | | |
| Verfügbare Reserve | 2,364,547. 44 | | |
| Reserve für Verkehrsabrechnungen | 841,081. 86 | | |
| Amortisationsfonds | 200,000. — | | |
| | | 9,738,597. 43 | |
| | | | 5,977,316. 16 |
| | | | 69,154,599. 32 |

*III b. Zu amortisierende Verwendungen,* nämlich:

*a.* Kursverluste auf der Emission der Obligationen von 1899 . . . . . Fr. 147,607. 80

Es ist dies der Saldo aller dieser Kursverluste, welche im ganzen Fr. 2,327,928. 20 betrugen und von denen Fr. 2,180,320. 40 auf dem Reinertrag des Jahres 1901 abgeschrieben wurden.

*b.* Kosten der Organisation der Bundesbahnen Fr. 1,312,282. 74

Dieser Betrag umfaßt alle von Anfang an bis zum 31. Dezember 1902 für die Verstaatlichung aufgewendeten Kosten.

*c.* Bahnhof- und Stationsumbauten . . . Fr. 103,951. 51

Es sind dies die Abschreibungen auf den Kosten des Umbaues der Station Zollikofen, wofür die Abrechnung schon seit mehreren Jahren hätte vorgelegt werden sollen. Im Laufe des Jahres 1903 werden weitere, bedeutendere Abschreibungen bezüglich anderer bereits vollendeter Bahnhofumbauten, für welche aber die Abrechnungen noch nicht bereinigt sind, zu verbuchen sein.

*IV. Beteiligung an andern Bahnunternehmungen.* Dieser Posten ist verschwunden, seitdem die Gemeinschaftslinien der Nordostbahn und der Centralbahn einen Bestandteil des Bundesbahnnetzes bilden.

*V. Verwendungen auf Nebengeschäfte.* Sobald die Abtretung unserer Dampfboote an die Dampfboot-Gesellschaft für den Zürchersee zur Tatsache geworden sein wird, bleiben unter diesem Kapitel nur unsere Dampfboote auf dem Bodensee. Da jene Abtretung unentgeltlich erfolgt, so wird der Wert der Dampfboote des Zürchersees vollständig abgeschrieben werden müssen.

*VI. Verfügbare Mittel.*

*a.* Kassen, Wechsel und Bankguthaben. Die Veränderungen in unserem Wechselportefeuille während des Jahres 1902 sind folgende:

| | | |
|---|---|---|
| Wir übernahmen vom eidg. Finanzdepartement Wechsel im Betrage von . . . . . | Fr. | 9,792,080. 35 |
| Von der frühern Nordostbahn im Betrage von | „ | 2,511,433. 75 |
| Übertrag | Fr. | 12,303,514. 10 |

| | | |
|---|---|---|
| Übertrag | Fr. | 12,303,514. 10 |
| und von den frühern Vereinigten Schweizerbahnen im Betrage von . . . . . | „ | 660,190. — |
| | Fr. | 12,963,704. 10 |
| Während des Jahres fügten wir Wechsel bei für . . . . . | „ | 2,966,275. 52 |
| | Fr. | 15,929,979. 62 |
| Einkassiert wurden im Laufe des Jahres Wechsel für . . . . . | „ | 14,861,120. 02 |
| | Fr. | 1,068,859. 60 |
| Diskonto und Kursdifferenzen . . . . . | „ | 86,835. 40 |
| Inventarwert am 31. Dezember . . . . | Fr. | 1,155,695. — |

*b.* Wertschriften. Unser Wertschriftenportefeuille weist im Jahr 1902 folgende Veränderungen auf:

| | | Fr. |
|---|---|---|
| Das vom Bunde übernommene Wertschriftenportefeuille belief sich am 31. Dezember 1901 auf . . . . . | | 96,939,869. 80 |
| abzüglich Ratazinse . . . . . | | 834,061. 45 |
| | | 96,105,808. 35 |
| Ferner übernahmen wir die Portefeuilles der ehemaligen Centralbahn . . . . . | | 1,353,045. — |
| ehemaligen Nordostbahn . . . . . | | 1,650,020. 48 |
| ehemaligen Vereinigten Schweizerbahnen . | | 1,646,582. 68 |
| | | 100,755,456. 51 |
| | Fr. | |
| Wir leisteten die Resteinzahlung auf dem von der füheren Nordostbahn gezeichneten Obligationenkapital der Uerikon-Bauma-Bahn mit . . | 19,344. 40 | |
| Dem Portefeuille wurden einverleibt 3½% Jura-Simplon-Bahn-Obligationen v. 1898, welche gegen 3½% Bundesbahn-Obligationen ausgetauscht wurden, im Betrage von . . . . . | 20,000,000. — | |
| Übertrag | 20,019,344. 40 | 100,755,456. 51 |

| | Fr. | Fr. |
|---|---|---|
| Übertrag | 20,019,344. 40 | 100,755,456. 51 |
| Dem Portefeuille wiesen wir ferner verschiedene Wertschriften zu im Betrage von | 1,986,482. 40 | |
| | | 22,005,826. 80 |
| | | 122,761,283. 31 |
| Veräußerung von Staatspapieren, Bankobligationen und verschiedenen Wertschriften für . . . . . | 10,932,428. 70 | |
| Zuweisung von Wertschriften an die Hülfskassen der früheren Gesellschaften für . | 6,849,000. — | |
| Zuweisung von Wertschriften an den Erneuerungsfonds für | 33,003,752. 40 | |
| Abgabe von Wertschriften an Zahlungsstatt für Expropriationsentschädigungen für . | 500,000. — | |
| Rückzahlung der vom eidg. Finanzdepartement gewährten Vorschüsse: | | |
| Wohlen-Bremgarten . . | 180,000. — | |
| Vereinigte Schweizerbahnen . . . . . | 3,619,912. — | |
| | | 55,085,093. 10 |
| | | 67,676,190. 21 |
| Kursdifferenzen und kapitalisierte Zinsen . . | | 250,220. 87 |
| Unser Wertschriftenportefeuille beläuft sich am 31. Dezember 1902 auf . . . . . | | 67,926,411. 08 |
| Wertschriften des Erneuerungsfonds . . . | | 32,925,550. — |
| Totalbestand der Wertschriftenportefeuilles . | | 100,851,961. 08 |

*c.* Entbehrliche Liegenschaften. Dieser Posten setzt sich zusammen wie folgt:

| | | |
|---|---|---|
| Kreis II . . . . | Fr. | 649,430. 80 |
| Kreis III . . . . | „ | 1,849,767. 61 |
| Kreis IV . . . . | „ | 541,721. 99 |
| | Fr. | 3,040,920. 40 |

*d.* Materialvorräte. Hier ist zu bemerken, daß die Reservestücke für das Rollmaterial, welche von der frühern Centralbahn auf Baukonto verbucht wurden, unter die Materialvorräte aufgenommen sind, wie dies bei den beiden andern Kreisen schon bisher geschah.

*e.* Verschiedene Debitoren. Dieser Posten umfaßt außer den verschiedenen Debitoren im eigentlichen Sinne, die Einnahmen des Jahres 1902, welche bis zum 31. Dezember nicht einkassiert werden konnten, sondern in den ersten Monaten 1903 eingingen.

## Passiven.

*I. Konsolidierte Anleihen.* Mit dem 1. Januar 1902 haben wir zu unsern Lasten den Anleihensdienst der 3½ % Bundesbahnobligationen von 1899/1901 und der Bundesbahnrente von 1900 der Anleihen der frühern Centralbahn und Nordostbahn, sowie vom 1. Juli 1902 an auch der ehemaligen Vereinigten Schweizerbahnen übernommen.

Unsere konsolidierten Anleihen sind auf 31. Dezember 1902 folgende:

| | | | Fr. |
|---|---|---|---|
| A. 3½ % Bundesbahnanleihen von 1899/1902, Serien A, B, C und D, je zu Fr. 50,000,000, und Fr. 42,000,000 von der Serie E . . . | | | 242,000,000 |
| B. Bundesbahnrente von 1900 . . . . . | | | 75,000,000 |
| C. Anleihen der frühern Centralbahn: | | | |
| 4 % vom 1. Februar 1876 . | Fr. | 24,570,500 | |
| 4 % vom 1. November 1880 | „ | 18,675,000 | |
| 4 % vom 1. März 1892 . . | „ | 15,000,000 | |
| 3½ % vom 1 Juni 1894 . | „ | 30,000,000 | |
| 3½ % vom 26. Oktober 1894 | „ | 30,000,000 | |
| 4 % vom 23. März 1900 . | „ | 16,000,000 | |
| | | | 134,245,500 |
| D. Anleihen der frühern Nordostbahn: | | | |
| 4 % vom 30. April 1880 . | Fr. | 3,000,000 | |
| 4 % vom 1. Oktober 1887 . | „ | 84,800,000 | |
| 4 % vom 1. März 1889 . . | „ | 5,000,000 | |
| 4½ % vom 1. Januar 1892 | „ | 1,837,500 | |
| 3½ % vom 31. August 1894 | „ | 10,000,000 | |
| Übertrag | Fr. | 104,637,500 | 451,245,500 |

| | | Fr. |
|---|---|---|
| Übertrag | Fr. 104,637,500 | 451,245,500 |
| 3½ % vom 15. Juni 1895 . | „ 7,000,000 | |
| 3½ % vom 28. Februar 1897 | „ 35,000,000 | |
| 3½ % vom 20. Sept. 1897 . | „ 10,512,500 | |
| 4 % vom 1. Juni 1898 . . | „ 15,000,000 | |
| 4 % vom 19. Mai 1899 . . | „ 10,000,000 | |
| Subventionsanleihen: | | |
| Rechtsufrige Zürichseebahn . | „ 5,000,000 | |
| Thalwil-Zug . . . . . | „ 337,000 | |
| Bülach-Schaffhausen . . . | „ 2,000,000 | |
| Dielsdorf-Niederweningen . . | „ 157,000 | |
| Etzwilen-Schaffhausen . . . | „ 1,125,000 | |
| | | 190,769,000 |
| E. Anleihen der frühern Vereinigten Schweizerbahnen: | | |
| 4 % I. Hypothek . . . | Fr. 24,099,500 | |
| 4 % II. Hypothek . . . | „ 12,580,300 | |
| 4 % III. Hypothek . . . | „ 5,000,000 | |
| 3 % vom 1. Juli 1857 . . | „ 211,000 | |
| 5 % vom 1. Juli 1857 . . | „ 565,800 | |
| 3 % vom 15. Oktober 1859 | „ 184,000 | |
| 5 % vom 15. Oktober 1859 | „ 347,400 | |
| | | 42,988,000 |
| | | 685,002,500 |

Im Laufe des Jahres 1902 wurden zurückbezahlt:

| | | |
|---|---|---|
| 4 % Centralbahnanleihen von 1876: 677 Obligationen zu Fr. 500 . . . . . | | Fr. 338,500 |
| 4 % Centralbahnanleihen von 1880: 95 Obligationen zu Fr. 1000 . . . . . | | „ 95,000 |
| 4 % Nordostbahnanleihen von 1887: 4400 Obligationen zu Fr. 500 . . . . . | | „ 2,200,000 |
| Subventionsanleihen für die Linie Thalwil-Zug: | | |
| 166 Obligationen zu Fr. 10,000 | Fr. 1,660,000 | |
| 1 Obligation zu Fr. 3000 . | „ 3,000 | |
| | | „ 1,663,000 |
| | Übertrag | Fr. 4,296,500 |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | Übertrag | Fr. 4,296,500 |
| 4 % Anleihen der Vereinigten Schweizerbahnen, I. Hypothek: | | | | | | | | |
| 9 | Obligationen | zu | Fr. | 100 . | Fr. | 900 | | |
| 104 | „ | „ | „ | 500 . | „ | 52,000 | | |
| 51 | „ | „ | „ | 1,000 . | „ | 51,000 | | |
| 5 | „ | „ | „ | 2,500 . | „ | 12,500 | | |
| 1 | Obligation | „ | „ | 5,000 . | „ | 5,000 | | |
| 1 | „ | „ | „ | 10,000 . | „ | 10,000 | | |
| 1 | Teilobligation | . | . | . . . . | „ | 75 | | |
| | | | | | | | „ | 131,475 |
| 4 % Anleihen der Vereinigten Schweizerbahnen, II. Hypothek: | | | | | | | | |
| 6 | Obligationen | zu | Fr. | 100 . . | Fr. | 600 | | |
| 62 | „ | „ | „ | 500 . . | „ | 31,000 | | |
| 22 | „ | „ | „ | 1000 . . | „ | 22,000 | | |
| 4 | „ | „ | „ | 2500 . . | „ | 10,000 | | |
| 1 | Obligation | „ | „ | 5000 . . | „ | 5,000 | | |
| | | | | | | | „ | 68,600 |
| 3 % Anleihen der Vereinigten Schweizerbahnen von 1857: 4 Obligationen zu Fr. 500 . . | | | | | | | „ | 2,000 |
| 3 % Anleihen der Vereinigten Schweizerbahnen von 1859: 2 Obligationen zu Fr. 500 . . | | | | | | | „ | 1,000 |
| 5 % Anleihen der Vereinigten Schweizerbahnen von 1857: 28 Obligationen zu Fr. 300 . | | | | | | | „ | 8,400 |
| 5 % Anleihen der Vereinigten Schweizerbahnen von 1859: 19 Obligationen zu Fr. 300 . | | | | | | | „ | 5,700 |
| | | | | | | | Fr. | 4,513,675 |

Die Obligationen der Bundesbahnen und der frühern Gesellschaften können bei unserer Hauptkasse in Bern und bei den Kreiskassen gegen auf den Namen lautende Hinterlagscheine hinterlegt werden.

Der Stand dieser Hinterlagen war auf 31. Dezember 1902 folgender:

| | 3½ % Bundesbahnanleihen Nominalbetrag Fr. | Bundesbahnrente von 1900 Rente Fr. | Anleihen der Centralbahn Nominalbetrag Fr. | Anleihen der Nordostbahn Nominalbetrag Fr. |
|---|---|---|---|---|
| Hauptkasse in Bern . . . | 12,805,000 | 220,470 | 115,000 | 816,500 |
| Kreiskasse II in Basel . . | 236,000 | 48,000 | 10,187,000 | 120,000 |
| „ III in Zürich . | 25,000 | — | — | 24,754,000 |
| „ IV. in St. Gallen | 5,000 | — | — | — |
| | 13,071,000 | 268,470 | 10,302,000 | 25,690,500 |

Außerdem hatte das Direktorium der Centralbahn unserer Verwaltung die den Gegenwert der noch nicht umgetauschten Centralbahnaktien bildenden Rententitel von 1900 übergeben. Auf 21. Januar 1902 blieben noch umzutauschen 218 Aktien, während des Jahres wurden umgetauscht . . . 137 „

so daß nicht ausgetauscht verbleiben . . . . . 81 Aktien.

*II. Schwebende Schulden.* Das Detail hierüber findet sich in unserer Bilanz. Die darin aufgenommene Subvention von Fr. 2,750,000 des Kantons St. Gallen für den Bau der Rickenbahn wird vom Baukonto dieser Linie in Abzug zu bringen sein.

*III. Erneuerungsfonds.* Die Bildung dieses Fonds ist in der besonderen Beilage spezifiziert angegeben. Er beläuft sich auf . . . . . Fr. 34,640,675. 45

Die denselben darstellenden Wertschriften, welche gemäß Art. 59 der Vollziehungsverordnung gesondert von den übrigen Aktiven zu verwalten sind, betrugen auf 31. Dezember 1902 . . . . . „ 32,925,550. —

Differenz Fr. 1,715,125. 45

Nach Genehmigung der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen durch die Bundesversammlung wird das Portefeuille des Erneuerungsfonds vervollständigt werden.

*IV. Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung.* Er erreicht einen Betrag von . . . . . Fr. 4,422,419. 85

Es war vorgesehen:

| | | |
|---|---|---|
| im ersten Budget ein Überschuß von . . . . . | Fr. 588,900 | |
| im zweiten Nachtragsbudget ein solcher von . . . . | „ 644,625 | |
| | Fr. 1,233,525 | |
| im ersten Nachtragsbudget ein Defizit von . . . . . | „ 65,705 | |
| | | „ 1,167,820. — |
| | Überschuß | Fr. 3,254,599. 85 |

Diese Differenz rührt, wie bereits oben bemerkt, fast ausschließlich von der Zunahme des Güterverkehrs und den billigeren Kohlenpreisen her.

Da die gesetzliche Amortisation erst mit dem Jahre 1903 beginnt, finden für das Übergangsjahr 1902 auch die Vorschriften des Art. 8, Al. 3, des Rückkaufsgesetzes über die Verwendung des Überschusses noch keine Anwendung. Wir beantragen folgende Verwendung:

*Gratifikation an das Personal der frühern Centralbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen.* Die Centralbahn und die Vereinigten Schweizerbahnen entnahmen in den letzten Jahren vor dem Rückkauf ihrem Reinertrag einen gewissen Betrag für eine allgemeine Gratifikation an ihr Personal; dieser Betrag erreichte bei der Centralbahn rund Fr. 300,000 und bei den Vereinigten Schweizerbahnen rund Fr. 100,000. Da dem Personal durch Bundesratsbeschluß vom Dezember 1900 zugesichert wurde, daß es bis zum 1. Mai 1903 hinsichtlich der Gratifikationen gleich behandelt würde wie früher, haben wir unter Vorbehalt Ihrer Genehmigung beschlossen, für das Jahr 1902 an das Personal der früheren Centralbahn und Vereinigten Schweizerbahnen eine allgemeine Gratifikation im gleichen Betrage wie im Vorjahre auszurichten.

*Zu amortisierende Verwendungen (Kursverluste auf der Emission von $3^1/_2$ % Bundesbahnobligationen von 1899).* Die zu amortisierende Summe beträgt noch Fr. 147,607. 80, die wir dem Reinertrag des Jahres zu entnehmen vorschlagen.

*Organisationskosten der schweizerischen Bundesbahnen.* Im ganzen sind hierfür ausgegeben worden Fr. 1,312,282. 74. Im Budgetbericht für 1902 sprachen wir die Absicht aus, diese Summe in fünf Jahren zu amortisieren. Da der erzielte Überschuß es gestattet, schlagen wir vor, diese Kosten schon im Jahre 1902 vollständig abzuschreiben.

*Bahnhoferweiterungen* Fr. 103,951. 51. Da demnächst neue Posten in diese Rubrik werden einzustellen sein, halten wir für angezeigt, den gegenwärtigen Betrag völlig zu amortisieren.

*Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.* Der mit der Zürcher Dampfbootgesellschaft abgeschlossene Vertrag, dessen Inkrafttreten bevorsteht, stipuliert die kostenfreie Abtretung unserer Dampfschiffe. Wir schlagen Ihnen daher vor, den Betrag von Fr. 586,075. 56, womit diese Schiffe in unsern Aktiven figurieren, vollständig abzuschreiben.

*Anteil der schweizerischen Bundesbahnen an der Bahnunternehmung Uerikon-Bauma.* Diese Bahn bringt mit Mühe ihre Betriebskosten auf und kann daher weder an die Verzinsung ihrer Obligationen noch an die Ausrichtung einer Dividende denken.

Die Bundesbahnen haben den Anteil der Nordostbahn an dieser Unternehmung übernommen, nämlich:

| | | |
|---|---|---|
| In Obligationen . . . . . | | Fr. 900,000. — |
| In Aktien . . . . . | | „ 300,000. — |
| | | Fr. 1,200,000. — |
| Hiervon hatte die Nordostbahn abgeschrieben . . | Fr. 150,000. — | |
| Wir haben im Jahre 1901 amortisiert . . . . . | „ 320,131. 12 | |
| 1902 schreiben wir an Aktien ab . . . . . | „ 5,999. — | |
| | | „ 476,130. 12 |
| Bleiben auf 31. Dezember 1902 . . . . | | Fr. 723,869. 88 |

Wir schlagen Ihnen vor, diese Summe bis auf den Betrag von Fr. 1 abzuschreiben, so daß diese Titel nur noch pro memoria in unserer Bilanz figurieren würden.

Die Entnahmen und Abschreibungen, die wir beantragen, sind demnach folgende:

| | |
|---|---|
| Gratifikation an das Personal der früheren Centralbahn und Vereinigten Schweizerbahnen zirka . . . . | Fr. 400,000. — |
| Saldo des Kontos Kursverluste . . . . . | „ 147,607. 80 |
| Organisationskosten der schweizerischen Bundesbahnen . . . . . | „ 1,312,282. 74 |
| Bahnhofumbauten und -erweiterungen . . | „ 103,951. 51 |
| Bilanzwert der Dampfboote auf dem Zürichsee | „ 586,075. 56 |
| Anteil an der Uerikon-Bauma-Bahn . . . | „ 723,869. 88 |
| | Fr. 3,273,787. 49 |
| Da der Überschuß . . . . . | „ 4,422,419. 85 |
| beträgt, so wären auf neue Rechnung vorzutragen zirka . . . . . | Fr. 1,148,632. 36 |

## III. Kommerzielles Departement.

### a. Allgemeines.

**1.** Mit der Übernahme des Betriebes der schweizerischen Centralbahn, der schweizerischen Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen ging das Personal des kommerziellen Dienstes dieser Bahnen an die Generaldirektion über. Das Personal der Tarifbureaux wurde mit dem Personen- und Gütertarifbureau der Generaldirektion vereinigt; die Beamten der Centralbahn wurden am 1. Januar, diejenigen der Nordostbahn am 1. April und diejenigen der Vereinigten Schweizerbahnen am 1. August 1902 nach Bern gezogen. Das Personal der Betriebskontrollen der drei verstaatlichten Bahnen, mit Einschluß der Drucksachenverwaltungen der beiden erstern und der Billetdruckereien, wurde dem Vorstand der Einnahmenkontrolle in Bern unterstellt, aber wegen Mangel an Räumlichkeiten zur Unterbringung desselben einstweilen in Basel, Zürich und St. Gallen belassen. Das Frachtreklamationsbureau der Centralbahn siedelte am 1. Januar nach Bern über, um hier als solches der Bundesbahnen weiter zu funktionieren; am 1. April wurde auch das mit der Behandlung der Frachtreklamationen beschäftigte Personal der Nordostbahn mit ihm vereinigt.

**2.** Mit der Übernahme der drei Verwaltungen fiel dem kommerziellen Departement auch die Fortführung der bei denselben pendenten kommerziellen Geschäfte zu. Die Erledigung derselben, insbesondere die Weiterbehandlung und Fertigstellung der begonnenen Tarife und Tarifnachträge, die Ausarbeitung zahlreicher rückständiger Anteilstabellen und die Nachholung rückständiger Gemeinschaftsabrechnungen nahm während des ganzen Jahres einen großen Teil des übernommenen Personals in Anspruch.

Neben diesen laufenden Geschäften war die Haupttätigkeit des Departements und seiner Tarifabteilungen der Erstellung der neuen Personen- und Gütertarife gewidmet. Die nähern Mitteilungen hierüber finden sich in den nachstehenden Abschnitten *b* und *c*.

**3.** Seitens der Jura-Simplon-Bahn ist der Vertrag zwischen der frühern Jura-Bern-Bahn und der französischen Ostbahn, betreffend den Bau der Berner Jura-Bahnen und die Einrichtung eines internationalen Verkehrs zwischen Frankreich

und der Schweiz, vom 19. März und 17. April 1873, auf den 30. April 1903 gekündet worden. Da mit der Aufhebung des Vertrags auch das Tarifrecht der französischen Ostbahn auf der Strecke Delle-Basel, das ihr darin für die finanzielle Unterstützung der Linien zugestanden wurde, dahinfällt, hatten wir keinen Anlaß, gegen die Kündigung eine Einwendung zu erheben.

**4.** Dem bereits im Berichte pro 1901 erwähnten Gesuche der Uerikon-Bauma-Bahn, um Einräumung gewisser kommerzieller Begünstigungen in ihren Verkehrsbeziehungen zu den Bundesbahnen, wurde in der Weise entsprochen, daß die Retourbillette zwischen Bauma bis Bubikon einerseits und Zürich anderseits fakultativ über Uster und über Uerikon gültig erklärt wurden. Überdies ist ihr eine stärkere Beteiligung am Güterverkehr, für welchen die kürzere Route über ihre Strecken führt, zugestanden worden.

**5.** Im Berichtsjahre ist auch die Frage der Errichtung des Publizitätsdienstes der Bundesbahnen zum vorläufigen Abschluß gebracht worden. Da wir es nicht für angängig erachteten, den Dienst, der besondere Spezialkenntnisse erfordert, selbst zu besorgen, beziehungsweise durch eine unserer Dienstabteilungen besorgen zu lassen, haben wir schon im Februar 1902 für die Übernahme desselben öffentliche Konkurrenz eröffnet. Wir erhielten hierauf zahlreiche Offerten, zum Teil mit detaillierten Vorschlägen über die Organisation und Gestaltung des Dienstes, unter anderen auch vom Vorort des Verbandes der schweizerischen Verkehrsvereine, die sich, mit Rücksicht auf ihre bisherige Betätigung zur Hebung des Fremdenverkehrs, ganz besonders zur Übernahme beziehungsweise zur Mitwirkung bei demselben für berufen erachteten. Nach eingehendem Studium aller Eingaben entschlossen wir uns aber, uns vorerst in der Weise zu behelfen, daß wir das bei der Jura-Simplon-Bahn bereits bestehende Publizitätsbureau in Lausanne, mit Einschluß der Filialagentur in London, beim demnächstigen Übergang der genannten Verwaltung an die Bundesbahnen mitübernehmen und uns für unsere Propaganda für den Anfang desselben bedienen. Selbstverständlich hat es dabei die Meinung, daß das Bureau bei Erstellung seiner Publikationen nicht mehr, wie bisher, nur die Interessen der Jura-Simplon-Bahn beziehungsweise der Westschweiz, sondern diejenigen der gesamten Bundesbahnen ins Auge zu fassen, seine Tätigkeit also auf die ganze Schweiz auszudehnen hat. Dem Vorort der Verkehrsvereine gegenüber haben wir

uns immerhin bereit erklärt, für unsere publizistischen Arbeiten mit ihm in Verbindung zu bleiben und Anregungen und Wünsche desselben gerne zur Prüfung und tunlichster Berücksichtigung entgegenzunehmen. Es wird sich das schon zur Verhütung jeder Zersplitterung der Kräfte wie der zu Gebote stehenden Mittel empfehlen.

## b. Personentarifwesen.

**1.** Die Hauptarbeit des Personentarifbureaus, die Ausarbeitung des neuen internen Personen- und Gepäcktarifs, wurde im Berichtsjahr derart gefördert, daß der Tarif im Laufe des Monats Dezember in Druck gegeben werden konnte. Der neue Tarif wird Taxen zwischen allen Stationen der Bundesbahnen enthalten, und zwar nicht bloß über die jeweilige kürzeste Route, sondern auch über längere Routen, welche wegen günstigerer Zugsverbindungen oder aus anderen Gründen öfters benützt zu werden pflegen. Der Tarif sieht ferner vor, daß bei Parallelrouten Billette zu den Taxen der kürzesten Route mit fakultativer Benützbarkeit auch der längern Route ausgegeben werden, sofern die Distanz der letztern diejenige der erstern nicht um mehr als 10 % und im ganzen nicht um mehr als 10 km. übersteigt. Die verschiedenen zur Benützung zugelassenen Routen werden auf den betreffenden Billetten vorgemerkt.

Billette, welche nur über eine bestimmt angegebene Strecke der Bundesbahnen lauten, werden auch zur Benutzung auf andern, nach der gleichen Bestimmungsstation führenden Routen zugelassen, und zwar, wenn die letztern kürzer sind, gegen bloßen Vermerk der Routenänderung auf den Billetten, wenn sie länger sind, gegen Lösung eines Zuschlagsbillets, dessen Preis dem Taxunterschied zwischen den gewöhnlichen Taxen einfacher Fahrt für die beiden in Betracht fallenden Strecken entspricht. Die Einholung des Vermerks und die Lösung des Zuschlagsbillets hat spätestens auf derjenigen Station zu geschehen, auf welcher die Route, über die das Billet lautet, verlassen wird.

Von den direkten Tarifen mit den andern schweizerischen Bahnen wird nur ein Teil auf 1. Mai 1903 erstellt und eingeführt werden können. Soweit dies nicht der Fall ist, wird durch provisorische Maßnahmen dafür gesorgt werden, daß wenigstens die neuen Taxen für die Hin- und Rückfahrt auch im direkten Verkehr mit den andern schweizerischen Bahnen dem

Publikum, soweit möglich, schon ab 1. Mai 1903 zugänglich gemacht werden.

**2.** Anläßlich Ihrer Genehmigung unseres Berichtes und Antrages über die Feststellung der Taxgrundlagen für die Tarife der Bundesbahnen vom 9. Dezember 1901 haben Sie uns um Prüfung ersucht, ob auf der Bergstrecke Giswil-Meiringen für die Retourbillette nicht der gleiche Rabatt gegenüber den Taxen für einfache Fahrt gewährt werden könnte wie auf dem übrigen Bundesbahnnetze. Auf unsere Vernehmlassung, womit Ihnen die Gründe mitgeteilt wurden, welche gegen die von Ihnen angeregte Festsetzung der fraglichen Taxen sprechen, haben Sie erwidert, daß Sie die vorgebrachten Motive zwar zu würdigen verstehen, aber gleichwohl ersuchen müssen, die Einführung von Rabattverhältnissen für die genannte Strecke, welche denjenigen für das übrige Netz entsprechen, nicht aus dem Auge zu verlieren und für die Vornahme dieser Änderung einen der Einführung der neuen einheitlichen Tarife für das ganze Netz der Bundesbahnen möglichst naheliegenden Termin in Aussicht zu nehmen. Wir werden auf die Angelegenheit nach Ausgabe des neuen Personentarifs zurückkommen.

**3.** Von der Ausgabe der eintägigen Generalbillette, wie sie bei der früheren Nordostbahn periodisch ausgegeben wurden, beabsichtigen wir abzusehen.

**4.** Gemäß Art. 8, 4. Absatz, des Tarifgesetzes vom 27. Juni 1901 haben Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in allen Wagenklassen zu bezahlen. Dabei ist des ferneren bestimmt, daß die zur Hälfte der Taxe berechtigende Altersgrenze mit Zustimmung des Bundesrates angemessen ausgedehnt werden könne. Mit bezug hierauf haben wir dem Verwaltungsrate beantragt, diese Altersgrenze auf das zurückgelegte 12. Altersjahr zu erhöhen. Dieser hat dem Antrag mit Beschluß vom 29. Dezember zugestimmt und uns ermächtigt, um Ihre Genehmigung hierzu nachzusuchen, die dann auch am 30. Januar dieses Jahres erfolgt ist, so daß die Maßnahme mit dem auf 1. Mai 1903 in Kraft tretenden neuen Personentarif der Bundesbahnen in Wirksamkeit gesetzt werden kann. Wir fügen bei, daß seither die Verwaltungen des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen die Erhöhung der Altersgrenze auch für ihren internen und direkten Verkehr adoptiert haben.

5. Das in Art. 70 der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetz vom 15. Oktober 1897 vorgesehene Reglement für Gewährung der Fahrt zu ermäßigter Taxe an Beamte, Angestellte und Arbeiter der Bundesbahnen, an deren Familienglieder, sowie an pensionierte Beamte und Angestellte der Bundesbahnen wurde erlassen und wird auf 1. Mai 1903 in Wirksamkeit treten. Bei Aufstellung desselben sind wir von dem Gedanken ausgegangen, daß die von den Privatbahnen gewährten Begünstigungen ungefähr in bisherigem Umfange beizubehalten seien. Selbstverständlich mußten diejenigen Begünstigungen fallen gelassen werden, die mit den Bestimmungen des vorerwähnten Art. 70 nicht weiter vereinbar waren. So mußten die Angehörigen der Pensionierten vom Genusse der Beamtenbillette ausgeschlossen werden. Dafür wurde deren Bezug auch für Schwestern von Beamten, die diesen ständig die Haushaltung führen, ferner für minderjährige Geschwister, die von dem Beamten in seine Haushaltung aufgenommen und von ihm unterhalten werden, zugestanden. Als Grenze, bis zu welcher für Kinder der Angestellten Beamtenbillette abgegeben werden, haben wir das zurückgelegte 24. Altersjahr bestimmt. Der Preis der Beamtenbillette wurde, wie bisher, auf $^1/_5$ der Taxe der gewöhnlichen Billette einfacher Fahrt festgesetzt. Auf das in einer Eingabe des schweizerischen Zugspersonalvereins gestellte Ansuchen, für die Hin- und Rückfahrt $^1/_5$ der Taxe der Retourbillette zu gewähren, glaubten wir mit Rücksicht auf die mit dem neuen Bundesbahntarif für den größern Teil des Netzes eintretende starke Reduktion der Hin- und Rückfahrtstaxen nicht eintreten zu sollen. Dagegen wurde im Reglement auch die Abgabe von Abonnementsbilletten für 1, 3, 6 und 12 Monate, ferner von Arbeiter- und Schülerabonnementsbilletten je zu $^1/_5$ der tarifmäßigen Taxen vorgesehen. Endlich wurde in dasselbe eine Bestimmung aufgenommen, wonach Beamte, Angestellte und Arbeiter, sowie ihre Familienglieder, die zum Bezug von Beamtenbilletten berechtigt sind, in Erkrankungsfällen auf die Benützung der Krankenwagen zu $^1/_3$ der tarifmäßigen Taxe Anspruch haben.

Wir fügen noch bei, daß die Verhandlungen zur Ausdehnung der erwähnten Begünstigungen auf den direkten Verkehr mit den andern schweizerischen Bahnen und den wichtigern Dampfschifffahrtunternehmungen eingeleitet und bereits so weit gediehen sind, daß dieselben auch hier auf 1. Mai 1903 werden in Wirksamkeit treten können.

**6.** Soweit für das künftige Netz der Bundesbahnen zur Zeit noch Sonn- und Festtagsbillette zu ermäßigten Taxen bestehen, was namentlich für die Linien der V. S. B. und J. S. zutrifft, werden dieselben mit Rücksicht darauf, daß die neuen normalen Hin- und Rückfahrtstaxen sich fast durchwegs billiger stellen, auf 1. Mai 1903 aufgehoben werden. Dagegen bleiben jene Sonn- und Festtagsbillette, für welche seitens anderer Verwaltungen besonders ermäßigte Taxen gewährt werden, in Kraft bestehen, unter Einrechnung der normalen Retourtaxen für die Bundesbahnstrecken.

**7.** Für die Beförderung erholungsbedürftiger Kinder und ihrer Begleiter nach und von Erholungsstationen (Ferienkolonien) haben wir bei der Hin- wie bei der Rückfahrt je die halbe Primarschultaxe einfacher Fahrt zugestanden. Diese Begünstigung ist auch von den bisherigen Privatbahngesellschaften zum Teil schon seit Jahren bewilligt worden.

**8.** Für die Teilnehmer an kantonalen Schulsynoden (offiziellen Lehrerversammlungen) haben wir in Übereinstimmung mit dem von den bisherigen Privatbahnen eingehaltenen Verfahren die Hin- und Rückfahrt nach und von dem Versammlungsort mit Billetten einfacher Fahrt zugestanden.

**9.** Die Gürbetalbahn verlangte auf den Zeitpunkt der Eröffnung des letzten Teilstückes Burgistein-Wattenwil—Thun die Ermöglichung der direkten Abfertigung von Personen und Gepäck im Transit über ihre ganze Linie Bern-Thun in weitgehendem Maße. Mit Rücksicht darauf, daß diese Linie länger ist und zudem ungünstigere Betriebsverhältnisse aufweist als unsere über Münsingen führende Linie, die den Anforderungen des durchgehenden Verkehrs in jeder Hinsicht genügt, haben wir das Begehren in diesem weitgehenden Umfange abgelehnt. Von der Thunerseebahn als betriebsführender Verwaltung der Gürbetalbahn wurde diese Angelegenheit dann dem Eisenbahndepartement zum Entscheide unterbreitet. Das letztere hat, nach Kenntnisnahme der diesseitigen Vernehmlassung, den von uns eingenommenen Rechtsstandpunkt geschützt, dabei aber um nochmalige Prüfung der Angelegenheit in dem Sinne ersucht, ob nicht der Thunerseebahn aus Billigkeitsrücksichten in gewissem Maße entgegengekommen werden könne, speziell hinsichtlich des Verkehrs von und nach den beiden Gemeinschaftsstationen Bern und Thun. In Entsprechung dieses Gesuches haben wir dann den Ansprüchen der

Gürbetalbahn unter Wahrung des Rechtsstandpunktes der Bundesbahnen in der Weise Rechnung getragen, daß wir zur Einführung direkter Taxen für Personen und Gepäck via Belp im Verkehr zwischen Bern loco einerseits und Scherzligen und weiter inklusive Seitenlinien anderseits, ferner zwischen Thun loco einerseits und den über Bern hinaus gelegenen Stationen, für welche die kürzeste Route über Bern führt, Hand geboten haben.

**10.** In den Verband der schweizerischen kombinierbaren Billette sind aufgenommen worden:

die Montreux-Berneroberland-Bahn;
die Salèvebahn;
die Gürbetalbahn;
die Erlenbach-Zweisimmenbahn.

Ein Gesuch der elektrischen Straßenbahn Bremgarten-Dietikon um Aufnahme in den Verband wurde abgelehnt, weil es zu weit führen würde, Straßenbahnen mit vorzugsweise lokalem Charakter in den Verband einzubeziehen.

**11.** In den Verkehr mit zusammenstellbaren Fahrscheinheften des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen sind die Gürbetalbahn, die Erlenbach-Zweisimmenbahn und die Drahtseilbahn Thunersee-Beatenberg aufgenommen worden. Eine weitere Ausdehnung hat dieser Verkehr sodann erfahren durch die Aufnahme neuer Dampfbootstrecken des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika-Linie zwischen deutschen, belgischen, französischen, englischen und italienischen Häfen, sowie durch den Beitritt der französischen Ost-, West-, Nord- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn. Mit Beginn der Reisesaison 1903 werden auch die übrigen großen französischen Bahnen, sowie die drei größern italienischen Bahnen dem Verkehr beitreten, so daß dann die Verwaltungen des ganzen europäischen Kontinents, mit einziger Ausnahme von Spanien, Portugal, Rußland und Griechenland, daran beteiligt sind, was auf die Entwicklung des internationalen Personenverkehrs ohne Zweifel günstig einwirken wird.

Ein Gesuch der schweizerischen Verkehrsvereine, die Gültigkeit der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte für Reisen von mehr als 3000 oder 4000 Kilometer über 60 Tage hinaus auszudehnen, wurde dem Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen mit dem Antrag auf Entsprechung überwiesen. Diesem Antrag hat der Ausschuß für Angelegenheiten des Per-

sonenverkehrs des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen zugestimmt.

**12.** In den Tarif für die Beförderung von Personen mit Generalabonnementen ist die Erlenbach-Zweisimmenbahn (auf 1. Januar 1903) einbezogen worden.

Für die Verteilung der Einnahmen aus Generalabonnementen wurde vom Eisenbahnverband eine prinzipielle Entscheidung in dem Sinne getroffen, daß den Nebenbahnen gestattet werden soll, die Entschädigung, welche sie von der schweizerischen Postverwaltung für den Transport des Postpersonals erhalten, den allgemeinen Personentransporteinnahmen, welche für die Verteilung des Erträgnisses der Generalabonnemente maßgebend sind, beizuzählen. Von erheblicher finanzieller Tragweite ist dieser Beschluß nicht.

**13.** In der Berichtsperiode wurde vom Eisenbahnverband auch die Frage betreffend die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette im Verkehr mit Deutschland behandelt, ohne daß eine Verständigung erzielt werden konnte. Nach wiederholter konferenzieller Beratung beschloß der Verband, mit Rücksicht auf die aus der Verlängerung der Gültigkeit für den schweizerischen Verkehr sich ergebenden Konsequenzen, von einem Weiterverfolg derselben einstweilen abzusehen, und es bis auf weiteres, d. h. bis zur Neuausgabe der Personentarife mit den deutschen Bahnen, bei der bisherigen Berechnung der Gültigkeitsdauer zu belassen.

**14.** In das Reglement betreffend die Gewährung außerordentlicher Taxbegünstigungen zum Besuche von schweizerischen Festen und Versammlungen etc., vom 1. Februar 1900, ist die schweizerische Gesellschaft für Schulgesundheitspflege aufgenommen worden.

### c. Gütertarifwesen.

**1.** Die Haupttätigkeit des Gütertarifbureaus war auf die Erstellung des neuen internen Gütertarifs gerichtet. Zunächst wurde der Distanzenzeiger in Druck gegeben und bis auf wenige, die Tarifkilometer enthaltende Seiten fertiggestellt. Sodann wurden die Taxschemata entsprechend den vom hohen Bundesrate unterm 9. Dezember 1901 genehmigten Taxgrundlagen ausgearbeitet und hieran anschließend mit der Berechnung des

Tarifes selbst begonnen. Die daherige Arbeit war eine äußerst umfangreiche. Weil nämlich von den inmitten des Bundesbahnnetzes liegenden Privatbahnen nur einige wenige (Bern-Neuenburgbahn, Neuenburger Jurabahn, Freiburg-Murtenbahn und für den Transitverkehr auch die Südostbahn) sich zur Annahme der Einheitssätze der Bundesbahnen entschlossen haben, alle übrigen an ihren bisherigen höhern Taxen festhielten, mußten in allen jenen sehr zahlreichen Stationsrelationen, wo die kürzeste Route über eine dieser Privatbahnen führt und sich demgemäß auch die Taxbildung über dieselben ganz oder teilweise Geltung verschafft, die Taxen, unter Einrechnung der Transitsätze dieser Nebenbahnen, besonders ermittelt werden. Außerdem war in einer großen Zahl von Relationen der Einwirkung der ausländischen Konkurrenz (badische Bahn, französische Bahnen) Rechnung zu tragen. Gleichwohl wurde das Manuskript bis gegen Ende des II. Quartals fertiggestellt. Wegen der bevorstehenden Taxerhöhung bei der Bern-Neuenburgbahn und der im Laufe der ersten Hälfte des Jahres 1903 zu erwartenden Betriebseröffnung der Vevey-Chexbres-Bahn, die beide weitgreifende Änderungen in unsern internen Taxen bedingen, entschlossen wir uns aber, zur Vermeidung der Ausgabe eines umfangreichen Tarifnachtrags, den Druck des Tarifs noch zu verschieben.

Die Erhebungen über die für den Bundesbahnverkehr erforderlichen Ausnahmetarife und die in dieselben einzurechnenden Einheitssätze konnten so weit gefördert werden, daß wir dem Verwaltungsrate demnächst die nötigen Vorlagen machen können.

**2.** Für den direkten Verkehr mit den andern schweizerischen Bahnen wurden die Taxgrundlagen im Benehmen mit denselben festgestellt, ferner Verhandlungen über die Teilung und Instradierung des Verkehrs eingeleitet und zum größern Teil zu Ende geführt. Bezüglich der gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarife verständigten wir uns mit den übrigen beteiligten Bahnen dahin, daß in dieselben, entsprechend dem von uns für die andern Ausnahmetarife eingehaltenen Verfahren, durchwegs, also auch für Distanzen unter 40 Kilometern, die im Tarifgesetz für die allgemeinen Tarifklassen vorgesehenen Expeditionsgebühren einzurechnen seien. Dadurch wird die Anwendung dieser Tarife im direkten Verkehr auch für die Zukunft in bisheriger Weise gesichert.

**3.** Die Ausarbeitung der direkten Tarife mit dem Ausland konnte noch nicht in Angriff genommen werden, weil zuerst die internen und die direkten schweizerischen Tarife in der Hauptsache fertig erstellt werden müssen. Gleichwohl war ein erheblicher Teil des Personals mit den zur Zeit bestehenden Tarifen mit dem Auslande beschäftigt, indem zu der Mehrzahl derselben eine Reihe von Änderungen und Ergänzungen beantragt wurden, welche zum Teil durch Taxänderungen im Auslandsgebiete, zum Teil auch durch das Bedürfnis nach Ausdehnung der direkten Verkehrsbeziehungen veranlaßt waren und sich daher nicht wohl umgehen ließen. Einzelne Tarife mußten aus den bezeichneten Gründen sogar neu ausgegeben werden.

**4.** Zum Transportreglement der schweizerischen Bahnen beziehungsweise der Instruktion hierzu sind im Berichtsjahr verschiedene Änderungen und Ergänzungen durchgeführt worden, von denen wir die folgenden erwähnen:

*a.* Zulassung von Kupfervitriol und Pulver zur Herstellung von Bordeauxbrühe zum Transport als Eilgut, sofern deren Verpackung den Vorschriften der Ziffer XXVI der Anlage V zum Transportreglement entspricht.

*b.* Zulassung der Sprengstoffe, welche unter der neuen Bezeichnung „Cheddites Nr. 41 und 60“, ferner „Cheddites Nr. 60bis, 41 N und 60 N“ von der chemischen Fabrik in Chedde in Savoyen in den Handel gebracht werden, zum Transport unter den in der Anlage V, Ziffer XXXVc vorgesehenen Bedingungen.

*c.* Zulassung des neuen Sicherheitssprengstoffes Westfalit mit einem Zusatz von höchstens 10 % Aluminiumpulver zum Transport, unter den in der Anlage V, Ziffer XXXVc genannten Bedingungen.

*d.* Beseitigung der bisherigen Beschränkung, wonach Nachnahmen nur bis auf den Betrag von Fr. 2000 zugelassen wurden, immerhin mit der schon bisher bestandenen Beschränkung, daß der Betrag der Nachnahme den Wert des Gutes nicht übersteigen darf.

*e.* Änderung der in der Anlage XI für den Kanton Aargau aufgeführten Feiertage.

**5.** Zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr sind zwischen den daran beteiligten Staaten (ausnahmlich Rußland) einheitliche Zusatz-

bestimmungen vereinbart worden, deren Durchführung in den internationalen Verbänden auf den 1. Januar 1903 in Aussicht genommen war. Dadurch wurde eine Umarbeitung der gemeinsamen Reglemente für den Verkehr mit Deutschland, Österreich-Ungarn, Italien, Belgien und den Niederlanden erforderlich, die aber im Berichtsjahr nur für den Verkehr mit Deutschland beendigt werden konnte. Für die übrigen Verkehre ist sie in Angriff genommen.

Um dem schweizerischen Handelsstande die direkte Abfertigung von Gütersendungen nach solchen Staaten zu ermöglichen, welche dem internationalen Übereinkommen nicht beigetreten sind, wurde verfügt, daß auch nach diesen Ländern Transporte mit direkten internationalen Frachtbriefen angenommen werden.

**6.** Zu den allgemeinen schweizerischen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation ist auf 1. Juni ein I. Nachtrag ausgegeben worden, durch welchen die bei den deutschen Bahnen am 1. Juli 1900 und 1. April 1901 eingetretenen Änderungen, soweit sich dies als zweckmäßig erwies, auf den schweizerischen Verkehr übertragen wurden.

**7.** Zur Erleichterung des Obstexportes wurde, einem Wunsche des schweizerischen Bauernbundes entsprechend, die unfrankierte Annahme und die Nachnahmebelastung für frisches Obst nach dem Auslande solchen Versendern zugestanden, welche am Stationsort oder in dessen Umgebung bleibend domiziliert und als solvabel bekannt sind. Dagegen haben solche Firmen oder Genossenschaften, die nicht am Stationsort oder in dessen Umgebung bleibend domiziliert sind und Obstsendungen unfrankiert aufzugeben wünschen, vorher bei der Generaldirektion darum nachzusuchen und die bezüglichen Frachtbeträge durch Ausstellung eines Garantiescheines und, je nach Umständen, durch Kautionsleistung sicherzustellen.

Sodann wurden direkte Frachtsätze für Obst nach den vom Bauernbund mitgeteilten Absatzgebieten in Bayern, Sachsen, Norddeutschland und Belgien eingeführt.

**8.** Einem Gesuche der „Ersten schweizerischen Eierverkaufsgenossenschaft in Ostermundingen“ um frachtfreien Transport des an die Aufgeber der Eiersendungen zurückgehenden Verpackungsmaterials (Kisten etc.) wurde in der Weise entsprochen, daß ihr die Aufnahme des Artikels Eier, frische, in

den für den neuen Bundesbahngütertarif in Aussicht genommenen Ausnahmetarif für frische Butter, frisches Fleisch und Brot zugesagt wurde.

**9.** Verschiedenen Gesuchen um Taxermäßigung ist nach reiflicher Prüfung der einschlägigen Verhältnisse tunlichst entsprochen worden, so z. B. für den Transport von gußeisernen Röhren ab Choindez nach dem Rheintal, von Sand zur Glasfabrikation von Münster nach Bülach, von Brettern aus dem Vorarlberg nach Oberitalien via Gotthard, von Salz aus den Rheinsalinen nach den Kantonen Bern und Freiburg und von Eisenblech ab Basel nach Luzern zur Fabrikation von Röhren nach Spanien.

**10.** Dem staatlichen Kornhaus in Rorschach wurden auf Ansuchen der Regierung des Kantons St. Gallen die nämlichen Einlagerungs- und Reexpeditionsbegünstigungen eingeräumt, wie sie dem Lagerhaus Romanshorn zugestanden sind.

**11.** Für die Ermittlung der Entschädigungen, welche die schweiz. Postverwaltung für den Transport der Fahrpoststücke im Gewicht von über 5 kg. auf den schweiz. Bundesbahnen, sowie auf dem Bodensee zu entrichten hat, sind mit derselben zwei neue Übereinkommen abgeschlossen worden, durch welche die Berechnung dieser Entschädigung für die Zukunft wesentlich vereinfacht wird.

**12.** Ein Gesuch der Gürbetalbahn um Teilung des Güterverkehrs zwischen Bern und Thun nach Eröffnung der durchgehenden Linie Bern-Thun via Belp wurde, gestützt auf Art. 21 des Tarifgesetzes, abschlägig beschieden, da die kürzeste Route über Münsingen führt und die längere Route keinen Anspruch auf die Verkehrsbedienung hat. Aus dem nämlichen Grunde wurde die Einführung von Taxen ab Thun und weiter nach der J. S. und den S. B. B. im Transit über die Gürbetalbahn abgelehnt.

Die Thunerseebahn als betriebsführende Verwaltung der Gürbetalbahn hat hierauf den Rekurs an das Eisenbahndepartement ergriffen. Sie führte dabei aus, daß die Gürbetalbahn nicht nur das Recht, sondern mit Rücksicht auf das Publikum auch die Pflicht habe, die Erstellung direkter Tarife im Transit über ihre Linie anzustreben, und berief sich hierfür auf die Vorschriften des dritten Absatzes des Art. 1 des Bundesgesetzes betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen

vom 29. März 1893, sowie auf diejenigen der lit. *e* des Art. 6 desselben Gesetzes, bezw. auf die gleichlautende Bestimmung des zweiten Absatzes des Art. 21 des Tarifgesetzes.

Dem gegenüber wurde geltend gemacht, daß aus dem Recht des Absenders, den einzuhaltenden Transportweg auf dem Frachtbrief vorzuschreiben, keineswegs folge, daß die bestehenden direkten Taxen stets auch über die vorgeschriebene Route eingehalten und daher über dieselbe eingeführt werden müssen. Der gegenteilige Schluß würde, da das Recht der Routenvorschrift uneingeschränkt sei, dazu führen, direkte Taxen über alle möglichen Umwegsrouten zur Verfügung zu stellen. Wie die Bundesbahnen diesbezüglich vorzugehen haben, sei in unzweideutiger Weise in Art. 21 des Tarifgesetzes festgelegt, gemäß welchem die Bildung direkter Tarife über die Nebenbahnen und eine Beteiligung derselben am Verkehr nur beansprucht werden könne, wenn die kürzeste Route ganz oder teilweise über die Nebenbahn führe.

Das Eisenbahndepartement hat die Bundesbahnen denn auch bei diesem ihrem Standpunkt geschützt. Es wies darauf hin, daß die von der Gürbetalbahn angerufenen Vorschriften der lit. *e* des Art. 6 des Transportgesetzes nur das Recht des Absenders feststellen, den zu befolgenden Weg der Bahn in verbindlicher Weise vorzuschreiben, die Frage der Tarifierung der Sendungen aber in keiner Weise berühren. Es sei ohne weiteres klar, daß ein Anspruch auf Tarifierung der Sendung nach den Sätzen der kürzesten Route bei Vorschreibung einer beliebigen Umwegsroute nur dann zulässig wäre, wenn in der zitierten Gesetzesstelle eine bezügliche Vorschrift enthalten wäre. Dies sei aber nicht der Fall, weshalb der Anspruch der Gürbetalbahn damit auch nicht begründet werden könne und abzulehnen sei.

**13.** Die Gütertarifkommission des schweizerischen Eisenbahnverbandes hielt im Laufe des Berichtsjahres die üblichen drei Sitzungen ab. Neben der bereits in Ziffer 6 erwähnten Übernahme der in den Tarifvorschriften und der Güterklassifikation der deutschen Bahnen auf den 1. April 1902 eingetretenen Änderungen kamen eine Reihe weiterer Klassifikations- und Tarifierungsfragen, teils infolge bezüglicher Eingaben von Interessenten (Xylolithplatten, Dampfstraßenwalzen, Fischtransportgefäße, bearbeitete Bausteine etc.), teils auf Anregung der beteiligten Bahnen selbst (Holzwaren, Eisen- und Stahlwaren etc.), zur Behandlung.

**14.** Die sogenannte Union commerciale, an der vom 1. Juli an neben den Bundesbahnen nur noch die Jura-Simplon-Bahn beteiligt war, hielt am 17. Dezember ihre letzte, abschließliche Konferenz ab, in welcher das Erforderliche für die Liquidation des im Jahre 1879 ins Leben getretenen Verbandes angeordnet wurde. Dabei wurde festgesetzt, daß die Bestimmungen der Verbandskonvention für die beiden Beteiligten noch bis zum Übergang der Jura-Simplon-Bahn an den Bund verbindlich bleiben sollen.

**15.** Von den im Berichtsjahr stattgehabten internationalen Verbandskonferenzen kommerzieller Art erwähnen wie diejenigen für den deutsch-italienischen, österreichisch-ungarisch-schweizerischen, österreichisch-ungarisch-französischen, norddeutsch-schweizerischen und sächsisch-preußisch-südfranzösischen Verkehr, an denen wir teilgenommen haben. Von besonderer Bedeutung für uns waren die an der letztgenannten Konferenz eingeleiteten und dann im Korrespondenzwege weitergeführten Verhandlungen über Änderung der Tarif- und Instradierungsverhältnisse im Verkehr zwischen den deutschen, insbesondere den sächischen und bayerischen Bahnen einerseits und dem südlichen Frankreich anderseits.

Bis jetzt bestanden für den daherigen Verkehr, von wenigen Ausnahmen abgesehen, keine direkten Tarife; die bezüglichen Transporte wurden zumeist an den französischen Grenzstationen (Delle, Verrières und Genf, beziehungsweise Altmünsterol) umkartiert. Speziell für den sächsisch-südfranzösischen Verkehr bestand eine Vereinbarung, nach welcher die Taxen von und nach Genf etc. einerseits und Altmünsterol anderseits unter sich derart reguliert wurden, daß sich über die beiden Konkurrenzrouten gleiche oder annähernd gleiche Gesamttaxen ergaben. Die betreffenden Frachteinnahmen fielen in eine Gemeinschaft und wurden, nach Abzug der Traktionsgebühren, nach bestimmten Prozentsätzen unter die beiden Routen (Schweiz 80 %, Elsaß 20 %) geteilt. Der weitaus größere Teil des Verkehrs, insbesondere der stark entwickelte Sammelverkehr Leipzig-Südfrankreich und umgekehrt, ging via Romanshorn-Genf. Ebenso bediente sich der bayerisch-südfranzösische Verkehr in der Hauptsache dieser Route. Auch vom Verkehr der westlicher gelegenen deutschen Gebiete fiel ein Teil dem Transit via Schweiz (Basel-Genf transit) zu.

Auf Betreiben der elsaß-lothringischen Bahnen verständigten sich nun die an dem Wege via Altmünsterol interessierten deutschen und französischen Verwaltungen, an Stelle der erwähnten Grenz-

und Reexpeditionstarife einen allgemeinen direkten Gütertarif Deutschland-Südfrankreich zu setzen. Auch den schweizerischen Bahnen wurde der Beitritt zu diesem Tarif freigestellt, in der Meinung aber, daß die Instradierung beziehungsweise die Verkehrsteilung zwischen den Wegen via Schweiz und via Elsaß streng nach dem Prinzip der kürzesten Route geregelt werden solle. Die Bundesbahnen wären damit auf ein verhältnismäßig kleines süddeutsches Gebiet eingeschränkt worden, weshalb wir diese Teilung ablehnten und im Einverständnis mit den an der schweizerischen Route ebenfalls interessierten Verwaltungen der bayerischen und sächsischen Staatseisenbahnen unseren Beitritt zum direkten Tarif an die Bedingung knüpften, daß wir zur Bedienung des daherigen Verkehrs in demjenigen Umfang zugelassen werden, welcher ungefähr unserer bisherigen Beteiligung am Umkartierungsverkehr entsprechen würde. Nachdem dieser unser Anspruch von den elsaß-lothringischen Bahnen abgelehnt worden und ein späterer Vermittlungsvorschlag der bayerischen Staatseisenbahnen, dem wir uns angeschlossen hatten, unberücksichtigt geblieben war, entschlossen wir uns, dem neuen Tarif fern zu bleiben. Wir hoffen, uns gleichwohl annähernd den bisherigen Anteil an dem fraglichen Verkehr, insbesondere auch am sächsisch-südfranzösischen Sammelverkehr, wahren zu können.

### d. Abrechnungswesen.

**1.** Der Neuorganisation des Abrechnungswesens waren durch die Platzverhältnisse bedingte enge Schranken gezogen. Mangels der erforderlichen großen Räumlichkeiten zur Unterbringung des zahlreichen Personals der Einnahmenkontrolle am Sitze der Zentralverwaltung mußten die Kontrollabteilungen vorerst noch in Basel und Zürich, beziehungsweise in St. Gallen, belassen werden. Eine durchgreifende Zentralisation der Abrechnungsgeschäfte erwies sich bei dieser Zersplitterung der Arbeitskräfte als undurchführbar, und wir mußten uns darauf beschränken, in einzelnen Zweigen des Kontroll- und Abrechnungsdienstes die trotzdem mögliche Vereinfachung und Zentralisierung anzuordnen. In dieser Beziehung sind zu erwähnen die Anordnung über die Verrechnung des Verkehrs der Kreise unter sich als interner Verkehr, mit Wegfall jeder Taxverteilung, und sodann die Zusammenfassung der Anteile der drei Kreise in eine Summe und die Zuweisung dieser Anteile an eine Abteilung im Verkehr der einzelnen Kreise mit dritten Bahnen, wodurch

erhebliche Erleichterungen namentlich auch in bezug auf die Saldierung des Verkehrs mit dem Auslande geschaffen wurden. Auf eine Stelle zentralisiert wurden die Abrechnungen über schweizerische kombinierbare Billette und zusammenstellbare Vereins-Fahrscheinhefte, über Generalabonnements und Beamtenbillette, sowie über die Fahrgeld- und Frachtrückerstattungen, ferner die Rechnungen mit den Kantonsbehörden über kantonale Militär- und Polizeitransporte. Die allgemeine Zentralisation ließ sich aus den eingangs erörterten Gründen auch auf den Zeitpunkt der definitiven Kreiseinteilung nicht erzielen, sondern mußte auf die Zeit verschoben werden, wo es möglich sein wird, das ganze Abrechnungsgeschäft mit andern Bahnen nach Bern zu übernehmen. Wir nehmen dies auf den Zeitpunkt der Übernahme der Kontrollabteilung der Jura-Simplon-Bahn in unsern Dienst in Aussicht.

**2.** Der Druck der neuen Billette nahm während des ganzen Berichtsjahres seinen ungestörten Fortgang. Am Schlusse des Jahres waren die internen Billette für 470 Stationen gedruckt. Umfassende Vorarbeiten waren auch für den Neudruck der Coupons zu kombinierbaren Rundreisebilletten zu treffen. Dieselben wurden so gefördert, daß noch gegen Schluß des Jahres mit dem Druck begonnen werden konnte.

**3.** Bei den Kassastellen der drei Kreise wurden im Berichtsjahre 992 Kassa- und Bücherrevisionen vorgenommen, wovon auf Kreis II 378, Kreis III 560 und Kreis IV (Juli-Dezember) 54 fallen. Diese Revisionen ergaben im allgemeinen befriedigende Resultate. Einige hierbei zu Tage getretene Unregelmäßigkeiten sind angemessen geahndet worden.

**4.** Auf den Stationen der drei Kreise wurden pro 1902 im ganzen 35 neue Frachtenkredite eröffnet. Daneben fanden teils auf Wunsch der betreffenden Kontokorrent-Inhaber, teils auf unsere Veranlassung bei einer beträchtlichen Zahl von Krediten Änderungen statt. Andere Kredite hinwieder waren wegen Abgang von Bürgen zu erneuern.

**5.** Nachstehend lassen wir eine vergleichende Übersicht über die Betriebseinnahmen der Bundesbahnen, sowie des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee und Bodensee, für die Jahre 1901 und 1902 folgen.

## Betriebseinnahmen der schweizerischen Bundesbahnen.

| 1901 (1476 Kilometer) Fr. | % | | 1902 (1476 Kilometer) Fr. | % | Mehreinnahme gegenüber 1901 Fr. | Mindereinnahme gegenüber 1901 Fr. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | *A. Bahnverkehr.* | | | | |
| 26,236,789. 99 | 41,83 | I. Ertrag des Personentransportes . . . . . | 27,065,283. 53 | 40,58 | 828,493. 54 | — |
| | | II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes: | | | | |
| 2,399,371. 27 | 3,82 | 1. vom Gepäck . . . | 2,556,763. 30 | 3,83 | 157,392. 03 | — |
| 1,224,034. 20 | 1,95 | 2. von Tieren . . . | 1,319,190. 16 | 1,98 | 95,155. 96 | — |
| 32,867,821. 06 | 52,40 | 3. von Gütern . . . | 35,756,761. 80 | 53,61 | 2,888,940. 74 | — |
| 36,491,226. 53 | 58,17 | | 39,632,715. 26 | 59,42 | 3,141,488. 73 | — |
| 62,728,016. 52 | 100 | Total | 66,697,998. 79 | 100 | 3,969,982. 27 | — |

| 1901 Fr. | 1901 % | | 1902 Fr. | 1902 % | Mehreinnahme gegenüber 1901 Fr. | Mindereinnahme gegenüber 1901 Fr. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | *B. Dampfbootverkehr auf dem Bodensee.* | | | | |
| 168,728. 39 | 29,68 | I. Personentransport . . | 156,733. 13 | 26,81 | — | 11,995. 26 |
| 8,741. 03 | 1,54 | II. Gepäcktransport . . . | 8,647. 26 | 1,46 | — | 93. 77 |
| 4,248. 05 | 0,75 | III. Tiertransport . . . . | 4,584. 85 | 0,79 | 336. 80 | — |
| 386,748. 81 | 68,03 | IV. Gütertransport . . . | 414,981. 19 | 70,94 | 28,232. 38 | — |
| 568,466. 28 | 100 | Total | 584,946. 43 | 100 | 16,480. 15 | — |
| | | *C. Dampfbootverkehr auf dem Zürichsee.* | | | | |
| 100,261. 60 | 96,47 | I. Personentransport . . | 90,804. 93 | 96,31 | — | 9,456. 67 |
| 2,876. 75 | 2,77 | II. Gepäcktransport . . . | 2,753. 20 | 2,93 | — | 123. 55 |
| 786. 15 | 0,76 | III. Tiertransport . . . . | 715. 05 | 0,76 | — | 71. 10 |
| 103,924. 50 | 100 | Total | 94,273. 18 | 100 | — | 9,651. 32 |

Der Bahnverkehr (A) erzeigt hiernach für das abgelaufene Berichtsjahr gegenüber 1901 in allen Verkehrskategorien eine Zunahme, die in einer Mehreinnahme von Total Franken 3,969,982. 27 Cts. = 6,33 % ihren Ausdruck findet. Eine Vergleichung der Einnahmen der einzelnen Kategorien mit jenen des Vorjahres ergibt folgende Verkehrszunahme:

| | |
|---|---|
| Personenverkehr . . . . . | 3,15 % |
| Gepäckverkehr . . . . . | 6,55 % |
| Tiertransport. . . . . | 7,77 % |
| Güterverkehr . . . . . | 8,79 % |

Der Personenverkehr weist hiernach die geringste, der Güterverkehr die stärkste Vermehrung auf.

Im Personenverkehr machten sich insbesondere die ungünstigen Witterungsverhältnisse des letzten Sommers sehr fühlbar, die den Saisonverkehr nicht zur richtigen Entwicklung gelangen ließen. So ergab der Monat Juli ein, gegenüber dem vorjährigen ungünstigen Ergebnisse, sehr bescheidenes Plus von nicht ganz Fr. 28,000. Der Monat Mai brachte namentlich wegen des durch schlechtes Wetter beeinträchtigten Pfingstverkehrs sogar eine Mindereinnahme von rund Fr. 173,000. Wenn das Jahresergebnis gleichwohl dasjenige von 1901 übersteigt, so ist dies, neben der Verkehrszunahme in den ersten 3 Monaten des Jahres, namentlich dem durch gute Ernten günstig beeinflußten Spätsommer- und Herbstverkehr zu verdanken.

Der Güterverkehr scheint in eine Periode der Wiederbelebung eingetreten zu sein. Mit Ausnahme des Monats März, der mit einem kleinen Minus von rund Fr. 10,000 abschließt, weisen alle Monate Mehreinnahmen auf, und zwar teilweise ganz beträchtliche. Auch unter dieser Rubrik zeigt sich der Einfluß der guten Ernte in dem sehr regen Herbstverkehr. Insbesondere wurden die Einnahmen durch den reichen Obstertrag und den daherigen bedeutenden Obstexport sehr günstig beeinflußt. Die daherige Mehreinnahme darf annähernd auf Fr. 500,000 veranschlagt werden. Sogar gegenüber dem bekanntlich sehr günstigen Ergebnis des Jahres 1900 ergibt sich für den Güterverkehr eine Vermehrung, und zwar im Betrag von etwas über 2,5 %.

Die Mindereinnahme von rund Fr. 12,000 im Personenverkehr auf dem Bodensee (B) ist zum Teil eine Folge des Umstandes, daß seit 1. Mai 1902 die Zugsverbindungen über die Gürtelbahn (St. Margrethen-Bregenz-Lindau) bedeutend verbessert worden sind, hauptsächlich durch Einlage von Schnellzügen mit

direkten Wagen nach München. Die Zunahme im Bodenseegüterverkehr entspricht prozentual nahezu derjenigen im Bahnverkehr und ist auch auf die gleichen Ursachen zurückzuführen.

Der Ausfall im Personenverkehr auf dem Zürichsee (C) erklärt sich durch die ungünstigen Witterungsverhältnisse, insbesondere aber durch die auch im Jahr 1902 noch fühlbar gewesene Geschäftskrisis auf dem Platze Zürich.

### e. Frachtreklamationswesen.

Beim Frachtreklamationsbureau sind während des Jahres 1902 im ganzen 10,577 Geschäfte (Fahrgeld- und Frachtreklamationen, Frachtrückvergütungen, Verschleppungen von Gütern und Reisegepäck) eingegangen und behandelt worden.

## IV. Betriebsdepartement.

### a. Allgemeines.

**1.** Unterm 12. Juni hat der Bundesrat dem Nachtrag II zum Reglement über Militärtransporte auf den schweizerischen Eisenbahnen und Dampfschiffen vom 1. Januar 1895 die Genehmigung erteilt zur Einführung auf den 1. Juli 1902.

**2.** In Übereinstimmung mit der in der Bundesverwaltung bestehenden Praxis sind die Kreisdirektionen eingeladen worden, die zu vergebenden größeren Lieferungen, soweit es sich um Bezüge im Inland handelt, in der Regel zur öffentlichen Konkurenz auszuschreiben.

**3.** Über die Revision des Arbeitsgesetzes vom 27. Juni 1890, deren Beratung der Ständerat in seiner Sitzung vom 30. März 1900 verschoben hat, bis die zu wählende Generaldirektion der Bundesbahnen über die Vorlage Bericht erstattet haben werde, ist unterm 20. Juni an das Eisenbahndepartement zu Handen des Bundesrates die Berichterstattung erfolgt. Diese Aufgabe erforderte weitgehende Erhebungen, und namentlich mit bezug auf die finanziellen Folgen der Gesetzesrevision war die Generaldirektion wesentlich auf die Mitwirkung der Verwaltungen der bisherigen fünf Hauptbahnnetze angewiesen.

**4.** Hinsichtlich des Vollzugs der Bestimmung in Art. 15 des Reglementes Nr. 3 betreffend die allgemeinen Dienstvor-

schriften für die Beamten und ständigen Angestellten, wonach denselben und den mit ihnen in ungetrennter Haushaltung lebenden Familienangehörigen der Betrieb einer Wirtschaft, sowie der Kleinverkauf von Getränken untersagt ist, ist zu bemerken, daß bei der Kreisdirektion III besondere Maßnahmen nicht erforderlich waren, weil ein derartiges Verbot für das Personal der ehemaligen Nordostbahn schon seit dem Jahre 1886 bestanden hat und auch konsequent gehandhabt worden ist. Die Kreisdirektion II hat den betreffenden Beamten und Angestellten zur definitiven Lösung dieser Verhältnisse Frist bis 31. Dezember 1902 gesetzt und dieselbe dann auf Veranlassung der Generaldirektion bis 30. Juni 1903 verlängert.

**5.** Klagen über Platzmangel in den Zügen und über ungenügende Mitwirkung des Dienstpersonals beim Placieren der Reisenden gaben am 8. Juli zum Erlasse einer grundsätzlichen Weisung an die Kreisdirektionen über diese Punkte Veranlassung.

**6.** Zufolge der durch die Verstaatlichung geschaffenen neuen Sachlage und zur Behebung vorhandener Mängel im bisherigen Schema wurde dem schweizerischen Eisenbahnverbande eine neue Bezeichnung des schweizerischen Rollmaterials hinsichtlich der verschiedenen Serien von Lokomotiven und Tendern, sowie Personen-, Gepäck- und Güterwagen vorgelegt und deren Beratung veranlaßt. Nachdem das Eisenbahndepartement am 19. Juli die daherige Vorlage des Eisenbahnverbandes genehmigt hatte, wurden sofort die nötigen Anordnungen getroffen zur Neubezeichnung und Neunumerierung des Rollmaterials der S. B. B. Die Initialen (Eigentumsmerkmale) der Bundesbahnen sind bekanntlich schon früher festgestellt worden.

**7.** Die bei der frühern Centralbahn bestandenen Arbeiterreservekassen der Bahnhöfe Basel, Olten, Bern und Luzern hat die Generaldirektion am 8. August aufzuheben beschlossen, da diese Einrichtung mit Rücksicht auf Artikel 37 des Reglements Nr. 3 betreffend die allgemeinen Dienstvorschriften für die Beamten und ständigen Angestellten nicht mehr haltbar ist.

**8.** Der Bundesrat hat auf ein Gesuch des schweizerischen Eisenbahnverbandes und im Hinblick auf den zu erwartenden regen Herbstverkehr, in Anwendung von Artikel 6 des Bundesgesetzes vom 27. Juni 1890 über die Arbeitszeit bei den Transportanstalten, mit Beschluß vom 6. September ausnahms-

weise Anordnungen für die Zeit bis zum 15. November beziehungsweise 23. November, den Bettag ausgenommen, bewilligt.

Der starke Herbstverkehr ist glatt abgelaufen. An Obst gelangten im Gebiete des Wagenverbandes 7005 Wagenladungen zum Versand, davon 5389 nach dem Auslande.

**9.** Die zahlreichen Extrazüge anläßlich der großen Truppentransporte für die Herbstübungen des IV. Armeekorps, besonders für den Rücktransport der Truppen vom Manövergebiet, haben fahrplanmäßig und ohne Unfall verkehrt.

**10.** Zur Erzielung eines gleichmäßigen Verfahrens auf allen Kreisen des Bundesbahnnetzes und zur möglichsten Verhütung von Reklamationen wurde unterm 30. September eine einheitliche Vorschrift über die Beheizung der Eisenbahnwagen und der Warteräume auf den Stationen erlassen.

**11.** Zur Vermeidung der Belästigung von Reisenden in den höhern Wagenklassen, die oft dadurch verursacht wird, daß bei gemischten Wagen (Wagen mit I. und II. Klasse, bezw. II. und III. Klasse) Reisende der niedern Klasse beim Ein- und Aussteigen die Wagenräume der höhern Klasse betreten, oder sich in den Seitengängen der höhern Klasse aufhalten, sind unterm 13. Oktober Anordnungen für zweckdienliche Anschriften in diesen Wagen und entsprechende Instruktion an das Stations- und Zugspersonal erlassen worden.

**12.** Auf ein bezügliches Gesuch hat die Generaldirektion am 19. Dezember beschlossen, den Bestrebungen der Gesellschaft ehemaliger Studierender des eidgenössischen Polytechnikums zur Errichtung eines Maschinenmuseums in der Schweiz, mit Berücksichtigung des Eisenbahnwesens, hinsichtlich Anweisung eines Raumes für provisorische Unterbringung der Sammelstücke (Maschinenteile und dergleichen) das möglichste Wohlwollen zu zeigen und diesen Bestrebungen überhaupt Unterstützung angedeihen zu lassen.

**13.** Auf Grundlage von Art. 8 des Reglements Nr. 63 betreffend die Organisation des Betriebsdepartements bei den Kreisdirektionen hat die Generaldirektion eine Instruktion für die Telegrapheninspektoren bei den Kreisdirektionen erlassen, mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1903 an.

## b. Expeditions- und Zugsdienst.

**1.** Der Sommerfahrplan ist dieses Jahr zum erstenmal am 1. Mai, statt wie bisher am 1. Juni, in Kraft getreten.

Die wichtigeren Neuerungen sind:

*a.* Einführung von zwei neuen Nachtschnellzugsverbindungen, die eine zwischen Zürich und München über St. Gallen-Bregenz (Züge 30 und 39), die andere zwischen Zürich und Wien via Buchs-Arlberg (Züge 70 und 79).

*b.* Schnellzug 25 Genf-Bern-Zürich ist zum Anschluß an Zug 79 beschleunigt und Schnellzug 23 Olten-Zürich neu eingelegt worden.

*c.* Auf der Strecke Biel-Olten ist der neue Nachmittagszug 429 eingeführt worden.

*d.* Die Linie Bern-Olten erhielt einen neuen Nachmittagspersonenzug 83.

*e.* Auf der Strecke Aarau—Arth-Goldau kursiert ein neuer Personenzug 151; zwei Güterzüge mit Personenbeförderung, 456 und 457, wurden in Personenzüge, 156 und 157, umgewandelt.

*f.* Die Linie Wohlen-Bremgarten wurde mit je einem neuen Personenzug in jeder Richtung, 171 und 178, bedacht.

*g.* Zug 36 der Linie Winterthur-Zürich ist beschleunigt und als Ersatz für die wegfallenden Halte auf dieser Linie ein neuer Personenzug 54 eingeführt worden.

*h.* Die Linie Schaffhausen-Bülach hat am Abend einen neuen Zug 296 erhalten.

*i.* Zug 363 Schaffhausen-Konstanz, der letzten Sommer erstmals, aber nur vom 1. Juli bis 15. September, verkehrte, wird dieses Jahr den ganzen Sommerdienst über geführt.

*k.* Auf der Strecke Luzern-Zürich wird Zug 193 Luzern-Zug an Sonntagen als Schnellzug bis Zürich fortgesetzt.

*l.* Die Züge 1210 und 1213 der Linie Aarau-Mellingen-Wettingen, die bisher nur an Werktagen verkehrten, werden auch an Sonntagen geführt.

*m.* Auf der Strecke Zürich-Meilen ist am 1. Mai ein Motorwagen, System Serpollet, für Tramfahrten in Dienst gestellt worden. Hier, wie auf der Linie Zürich-Wädenswil, hat eine Ausdehnung von Tramzügen stattgefunden.

**2.** Anschließend verzeichnen wir nachstehend auch die wichtigsten Neuerungen für den am 1. Oktober in Kraft getretenen Winterfahrplan, nämlich:

*a.* Neueinlage des Zuges 98 Zürich-Basel und des anschließenden Zuges 24 Brugg-Bern zur Fortsetzung des Schnellzuges 124/126 München-Zürich, mit Verlegung des Schnellzuges 57 Basel-Luzern und des Zuges 138 Olten-Solothurn zum Anschluß an Zug 24 in Olten.

*b.* Führung der bisher nur in der Sommersaison bestandenen Schnellzüge 92 und 105 Bern-Scherzligen (Interlaken) und zurück auch im Winter.

*c.* Führung des Güterzuges mit Personenbeförderung 429 Biel-Olten auch im Winter.

*d.* Beibehaltung der mit 1. Juli 1902 eingeführten Doppelführung des Morgenschnellzuges 2 Zürich-Olten.

*e.* Unterdrückung der Lokalzüge 544 und 545 zwischen Zürich und Dietikon.

*f.* Neue Werktagszüge 1260 und 1265 zwischen Stein und Koblenz.

*g.* Führung des Frühzuges 363 Schaffhausen-Konstanz auch im Winter.

*h.* Versuchsweise Inbetriebsetzung eines Motorwagens für Lokalfahrten zwischen Baar und Rothkreuz mit 3 Fahrten in jeder Richtung zwischen Baar und Zug und 4 solchen zwischen Zug und Rothkreuz.

*i.* Führung des Zuges 191 an Sonntagen von Luzern bis Zürich statt nur bis Zug.

*k.* Ausdehnung der Lokalzüge 637 und 644 von Wädenswil bis Richterswil.

*l.* Führung des Zuges 125 bis Rorschach statt nur bis St. Gallen.

*m.* Beibehaltung des Zuges 379 Weesen-Glarus auch im Winter.

*n.* Einlage der neuen Züge 421 und 422 Zürich-Wetzikon-Zürich.

**3.** Vom 2. Mai bis 24. Juni war der durchgehende Verkehr der Linie Freiburg-Lausanne der Jura-Simplon-Bahn infolge Einsturzes des Tunnels bei Chexbres unterbrochen. Die Expreßzüge 12 und 15 zwischen Zürich (Basel) und Genf wurden über Solothurn-Biel geleitet. Die Nachtzüge 1 und 26 liefen über

Freiburg-Payerne-Yverdon nach und von Lausanne-Genf, für den übrigen Verkehr der Linie hat Umsteigen, beziehungsweise Umladen stattgefunden.

**4.** Mit dem 3. Juni sind, auf Veranlassung der beteiligten französischen und englischen Bahnverwaltungen, die Nachtverbindungen Basel-London-Basel (Nachtschnellzüge C und D Calais-Basel-Calais) über Mülhausen-Boulogne-Folkestone geleitet worden, statt wie vorher über Delle-Calais-Dover, immerhin unter Wahrung der Anschlüsse an die schweizerischen Schnellzüge in Basel. Hierbei ist eine erhebliche Beschleunigung der genannten Calaiszüge bis und ab Basel erzielt worden.

**5.** Die zwischen den beteiligten Verwaltungen seit längerer Zeit in Behandlung gestandenen und zur Einführung vorbereiteten neuen Luxuszüge von Hamburg und Bremen, sowie Amsterdam über Köln-Mainz-Basel-Gotthard nach Genua und umgekehrt, Lloyd-Gotthard-Expreß, sind nicht zu stande gekommen, indem die italienischen Bahnen schließlich die Mitwirkung versagten.

Dagegen ist die Führung der schon im Vorjahre bestandenen sogenannten Schweizer-Expreß-Züge zwischen Ostende, Haag, Amsterdam einerseits, sowie Luzern und Chur anderseits, ab 1. Juli 1902 wieder vereinbart worden.

**6.** Auf Einladung des eidg. Post- und Eisenbahndepartements, eine Eingabe der Konferenz der kantonalen Kirchenbehörden der reformierten Schweiz wegen Einschränkung der Vergnügungszüge an den hohen kirchlichen Festtagen zu begutachten, hat sich die Generaldirektion mit Schreiben vom 7. Mai dahin erklärt, es könne der Ausführung von Extrazügen, auch wenn sie sich als Vergnügungszüge qualifizieren, welche an Sonn- und Festtagen dienstlich notwendig werden für Reiseveranstaltungen (Gesellschaftsreisen oder andere) zu den publizierten und normalen Taxen, nicht entgegen getreten werden, dagegen werde bei den Bundesbahnen die Veranstaltung von Vergnügungszügen zu reduzierten Taxen an Sonn- und Festtagen grundsätzlich nicht bewilligt werden.

**7.** Am 1. November sind die Grundlagen betreffend Erstellung der Kilometerzeiger für die Wagenmietabrechnungen mit Nichtverbandsbahnen und mit dem schweizerischen Wagenverbande festgesetzt worden.

8. Am 10./11. Dezember fand in Brüssel die europäische Fahrplankonferenz für den Sommerdienst 1903 statt, bei welcher die Generaldirektion ebenfalls vertreten war. Hinsichtlich Ort und Zeit der nächsten europäischen Fahrplankonferenz für den Winterdienst 1903/1904 wurde von der Hauptversammlung beschlossen, dieselbe solle in Zürich am 10./11. Juni 1903 zusammentreten. Der getroffenen Wahl und der Übernahme der Geschäftsführung für die nächste Konferenz haben wir zugestimmt.

### c. Telegraphendienst und elektrische Anlagen.

Mit bezug auf die Einrichtung der elektrischen Beleuchtung in den Dienstwohnungen der Bundesbahnen ist am 25. Oktober ein grundsätzlicher Entscheid gefaßt worden, betreffend die Tragung der Kosten für Einrichtung und Betrieb durch die Bahnverwaltung und den Wohnungsinhaber.

### d. Fahr- und Werkstättedienst.

1. Im Berichtsjahr haben außer den im Abschnitt A erwähnten folgende weitere Rollmaterialvergebungen stattgefunden:

5 Schnellzugslokomotiven der Serie A 2/4 für Kreis III an die Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur gemäß Vertrag vom 10./20. Juni 1902.

3 Rangierlokomotiven der Serie E 3/3 für Kreis II an die Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur gemäß Vertrag vom 22./24. Februar 1902.

13 Personenwagen der Serie $AB^3$ an die Schweiz. Industriegesellschaft in Neuhausen gemäß Vertrag vom 6./17. März 1902.

13 Personenwagen der Serie $B^3$ an die Schweiz. Industriegesellschaft in Neuhausen gemäß Vertrag vom 6./28. Mai 1902 nebst Nachtrag vom 1./27. August 1902.

7 Personenwagen der Serie $AB^3$ an die Werkstätte Chur.

12 Personenwagen der Serie $C^3$ an die Werkstätte Olten.

30 Gepäckwagen der Serie F an die Werkstätte Olten.

140 gedeckte Güterwagen der Serie $K^{2C}$ an die Werkstätte Olten.

50 gedeckte Güterwagen der Serie $K^2$ an die Werkstätte Chur.

50 offene Güterwagen der Serie $L^4$ an die Werkstätte Yverdon.

2. Die von der Schweiz. Industriegesellschaft in Neuhausen abgelieferten 26 Personenwagen (13 $AB^3$, 13 $B^3$) sind mit der elektrischen Beleuchtung nach System Kull ausgerüstet worden. Dasselbe besteht in einer kombinierten Akkumulatoren- und Dynamobeleuchtung für jedes Fahrzeug und ist bereits seitens der frühern Centralbahn im Mai 1900 mit zwei Probeinstallationen in Dienst genommen und seither in größerem Maßstabe im Schnellzugsverkehr mit gutem Erfolge verwendet worden.

3. Durch Vertrag vom 29. Juli / 13. August wurde der Firma Schäffer & Budenberg in Zürich-Seebach die Lieferung von 600 Paar Metallkupplungen für die Dampfheizung der Eisenbahnwagen der Kreise II, III und IV übertragen. Im Anschluß an diesen Vertrag wurden im September weitere 50 Paar Metallkupplungen für die Lokomotiven des Kreises IV nachbestellt.

4. Mit Vertrag vom 6./28. Mai 1902 wurde der Akkumulatorenfabrik Örlikon die Lieferung von 110 Akkumulatorenbatterien zur Wagenbeleuchtung und mit Vertrag vom 18. November 1902/9. Januar 1903 100 Stück der Société Suisse pour la Construction d'Accumulateurs électriques in Marly bei Freiburg übertragen.

5. Hinsichtlich der Qualitätskontrolle des Brennmaterials (Lokomotivkohlen und Briketts) ist auf Grund der geführten Verhandlungen am 5. Dezember das thermochemische Laboratorium des eidgenössischen Polytechnikums in Zürich beauftragt worden, vorläufig für das Jahr 1903 für die verschiedenen Brennmaterialbezüge der Bundesbahnen täglich zwei kalorimetrische Heizwertbestimmungen vorzunehmen, welchem Auftrage dann auch noch die vorgesehenen Aschengehaltsbestimmungen beigefügt wurden. Die Kontrolle über die Beimengungen, über den Stückgehalt und über das Verhalten bei der Verfeuerung hinsichtlich der Steinkohlen, über die Festigkeit der Briketts, sowie die Gewichtskontrolle für alle Bezüge ist bei den Kreisdirektionen organisiert worden.

Für das Jahr 1902 war die Kontrolle der vertragsmäßigen Beschaffenheit des Lokomotivfeuerungsmaterials noch den Kreisdirektionen überlassen.

**6.** Nachdem es sich herausgestellt hatte, daß bei den Kreisen die verschiedensten Schmiermaterialien namentlich für den Maschinendienst verwendet werden, und die Möglichkeit, binnen kurzer Zeit die Verwendung gleicher Sorten einzuführen, ausgeschlossen schien, hat die Generaldirektion durch Beschluß vom 18. November die Beschaffung der Schmiermaterialien für das Jahr 1903 nach gegebener Wegleitung noch den Kreisdirektionen übertragen mit der Weisung, im Laufe des Jahres die Einführung gleicher Schmiermaterialsorten im Benehmen mit dem Obermaschineningenieur bei der Generaldirektion vorzubereiten.

**7.** Der Bestand des Rollmaterials auf Ende 1902 im Vergleich zum Bestande auf Ende 1901 ist folgender:

**I. Lokomotiven.**

| | 1902 | 1901 |
|---|---|---|
| Serie A | 45 | 35 |
| „ B | 109 | 103 |
| „ C | 100 | 100 |
| „ D | 67 | 63 |
| „ E | 188 | 192 |
| | 509 | 493 |

**II. Personenwagen.**

| | | |
|---|---|---|
| Serie A | 53 | 53 |
| „ AB | 296 | 291 |
| „ ABC | — | 2 |
| „ B | 139 | 138 |
| „ BC | 188 | 184 |
| „ C | 708 | 682 |
| „ D | 9 | 9 |
| „ Motorwagen | 2 | — |
| | 1395 | 1359 |
| wovon 2-achsige Wagen | 650 | 649 |
| „ 3- „ „ | 523 | 472 |
| „ 4- „ „ | 222 | 238 |

| III. Lastwagen. | 1902 | 1901 |
|---|---|---|
| *a. Gepäck- und Güterwagen.* | | |
| Serie F | 236 | 220 |
| „ J | 549 | 549 |
| „ K | 3,184 | 3,123 |
| „ L | 1,677 | 1,685 |
| „ M | 789 | 818 |
| „ N | 144 | 144 |
| „ O | 39 | 39 |
| Total der eigenen Wagen | 6,618 | 6,578 |
| Serie P Privatwagen | 185 | 180 |
| Total Gepäck- und Güterwagen | 6,803 | 6,758 |
| *b. Dienstwagen.* | | |
| Serie S Schotterwagen | 263 | 253 |
| „ X Wagen für verschiedene andere Zwecke | 87 | 87 |
| Total Dienstwagen | 350 | 340 |
| Gesamttotal Lastwagen | 7,153 | 7,098 |
| wovon 2-achsige offene Wagen | 2,957 | 2,980 |
| „ 2- „ gedeckte „ | 4,177 | 4,102 |
| „ 3- „ offene „ | 2 | 2 |
| „ 3- „ gedeckte „ | 12 | 9 |
| „ 4- „ offene „ | 1 | 1 |
| „ 4- „ gedeckte „ | 4 | 4 |

8. Die Leistungen der eigenen und fremden Lokomotiven auf den einzelnen Kreisen betrugen:

| | |
|---|---|
| auf Kreis II | 6,152,756 km. |
| „ „ III | 8,893,010 „ |
| „ „ IV | 3,011,561 „ |
| Total Lokomotivkilometer auf den schweizerischen Bundesbahnen pro 1902 | 18,057,327 km. |
| Total Lokomotivkilometer auf den schweizerischen Bundesbahnen pro 1901 | 17,212,779 „ |
| Mehrleistungen pro 1902 | 844,548 km. |

Die Leistungen der Lokomotiven der einzelnen Kreise auf den eigenen und fremden Linien betrugen:

| | |
|---|---|
| Lokomotiven des Kreises II . . . . . | 6,048,733 km. |
| „ „ „ III . . . . . | 8,976,421 „ |
| „ „ „ IV . . . . . | 3,057,543 „ |
| Total Lokomotivkilom. sämtlicher S. B. B.-Lokomotiven pro 1902 . . . . . | 18,082,697 km. |
| Total Lokomotivkilom. sämtlicher S. B. B.-Lokomotiven pro 1901 . . . . . | 17,245,976 „ |
| Mehrleistung pro 1902 . . . . . | 836,721 km. |

**9.** Der Bestand des Betriebsmaterials auf dem Bodensee war zu Ende des Jahres 1902 folgender:

6 Raddampfer,
3 eiserne Schleppschiffe,
2 „ Trajektkähne,
1 Trajektdampffähre } gemeinschaftlich mit Bayern.
1 eiserner Schleppkahn }

Die Fahrleistungen der Dampfboote und Trajektkähne (letztere zur Hälfte) haben im Jahr 1902 betragen: 128,001 km. (1901: 129,879 km.), diejenigen der Schleppboote 105,333 km. (1901: 104,144 km.).

**10.** Der Bestand des Betriebsmaterials auf dem Zürichsee war zu Ende des Jahres 1902 folgender:

1 Salondampfer,
3 andere Raddampfer,
2 Schraubendampfboote,
2 eiserne Kohlenschiffe.

Die Fahrleistungen der Dampfboote haben im Jahr 1902 betragen: 90,710 km. (1901: 92,389 km.).

**11.** In der Werkstätte Olten gelangten im Jahre 1902 folgende wichtigeren Arbeiten zur Ausführung:

80 Güterwagen $K^{2C}$, 4 Lokomotivkessel $C^3$, 2 Lokomotivkessel $F^3$, Einrichtung der elektrischen Beleuchtung an 13 Personenwagen $A\,B^3$ und 11 Gepäckwagen F.

1 Kreuzweichenanlage, 1 englische und 25 gewöhnliche Weichenanlagen, 40 Weichen, 10 komplette Weichengestänge, 66 Kreuzungen, Reparatur einer Anzahl Weichen und Kreuzungen.

Reparatur der Rheinbrücke in Basel, Erstellung einer provisorischen Passerelle, sowie Montierung der Eisenkonstruktion zur Verlängerung derselben. Demontierung der Eisenkonstruktionen über die Durchfahrt der Pfeffingerstraße, sowie der Bruderholzpasserelle in Basel.

Lieferung verschiedener mechanischer Einrichtungen, sowie von Mobiliar- und Gerätschaften für die neue Depotanlage und die Lokale des Wagendienstes im provisorischen Bahnhof Basel.

18 eiserne Schlagbaumbarrieren, 6 Prellböcke, 10 Vorsignale und 2 Vorwärmer.

Reparatur von Drehscheiben, Schiebebühnen und Brückenwagen.

Unterhalt und laufende Reparaturen am gesamten Rollmaterial.

Sämtliche an den Bahnpostwagen der schweizerischen Postverwaltung erforderlichen Reparaturen, sowie Ausführung verschiedener anderer Arbeiten an Bahnpostwagen.

Reparaturen an Schlaf- und Restaurationswagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft.

Reparatur von 2 Lokomotivkesseln, Reparatur von 2 Güterwagen, Anstrich einer Anzahl Bier- und Weinwagen.

**12.** Die Werkstätte Zürich, sowie die Filialwerkstätten Romanshorn und Wollishofen befaßten sich im Berichtsjahre hauptsächlich mit dem Unterhalt des Rollmaterials, die genannten beiden Filialwerkstätten außerdem mit dem Schiffsunterhalt für den Bodensee und den Zürichsee; ferner besorgte die Werkstätte Wollishofen die Instandstellung der Landungsstege am Zürichsee, und Ende Herbst wurde mit einer größern Reparatur der Werfteanlage Wollishofen selbst behufs Ermöglichung der Hauptreparatur des Salondampfers „Helvetia“ begonnen. Größeren Reparaturen wurden das Dampfschiff „Lukmanier“ auf dem Zürichsee und das Dampfschiff „Bodan“ auf dem Bodensee unterzogen; ferner wurde die Hauptreparatur des Dampfbootes „Helvetia“ auf dem Bodensee zum Teil durchgeführt. Da die Werkstätte Zürich außer stande war, alle Arbeiten an den renovationsbedürftigen Personenwagen allein auszuführen, wurden am Schlusse der Reisesaison an die Werkstätte in Olten 5, an diejenige in Chur 6 und an diejenige in Biel 5 Personenwagen zur Renovation abgegeben.

Auf Rechnung von Privaten wurden Heizkuppelungen und Abschlußhahnen an Bierwagen angebracht und Renovationsarbeiten an 2 Wagen der Sihlthalbahn ausgeführt.

**13.** In der Werkstätte Rorschach, welcher hauptsächlich der Unterhalt der Lokomotiven obliegt, sind täglich 12—14 Lokomotiven in Reparatur gestanden. Größere Reparaturen erheischten 4 Lokomotiven, dieselben erhielten neue Kessel. Nebstdem hatten 44 Lokomotiven Hauptreparatur beziehungsweise periodische Revision, ferner wurden 27 Lokomotivkessel der Druckprobe und 15 Kessel der innern Revision unterzogen.

Vom Bahnaufsichtsdienst sind der Werkstätte Rorschach folgende Arbeiten übertragen worden:

Versetzen und Montieren von Zentralapparaten. Lieferung von Weichen und Weicheneinrichtungen auf diversen Stationen; Brückenrevisionen, Erstellen von Signaleinrichtungen, ordentliche Revision sämtlicher Drehscheiben, Schiebebühnen, Ladekranen, Brückenwagen und Wasserkranen auf den Stationen des provisorischen Kreises IV.

Unter den Arbeiten für Dritte figurieren hauptsächlich Leistungen für Sekundärbahnen und Bauunternehmungen und dergleichen. Ferner sind die Einrichtungen für Gasbeleuchtung und der Unterhalt und die Ergänzung der Straßenbeleuchtung in Rorschach durch die Werkstätte ausgeführt worden.

**14.** Die Werkstätte Chur hat neben dem Unterhalt des Wagenmaterials 5 neue dreiachsige Personenwagen I./II. Klasse, 4 Stück dreiachsige Personenwagen III. Klasse und 3 Stück dreiachsige Gepäckwagen gebaut.

Der mittlere Reparaturstand betrug täglich 18 Personenwagen und 40 Güterwagen.

Von den Personen- und Gepäckwagen kamen 370 Stück zur Revision und von den Lastwagen 785 Stück.

Für den Bahnunterhaltungsdienst hat die Werkstätte Chur die üblichen Arbeiten besorgt wie: Frühjahrs- und Herbstrevision der zentralisierten Signal- und Weichenstellungen auf der Linie Sargans-Dübendorf; Beihülfe bei Montierung von Stellwerkanlagen und Unterhalt derselben; Montieren von Signaleinrichtungen und Weichen; Reparatur an Bahnmeisterwagen, Rollwagen, Draisinen etc.

Von den Leistungen für Dritte sind zu erwähnen: Reparatur an schweizerischen Bahnpostwagen, Schneiden von Bauholz für diverse Baumeister in Chur.

## V. Baudepartement.

### a. Allgemeines.

1. Außer den im Abschnitt A dieses Berichtes erwähnten Reglementen für die Baudepartemente bei den Kreisdirektionen und für die Bahningenieure hat das Baudepartement folgende organisatorische Arbeiten administrativer Natur erledigt:

allgemeine Organisation der Oberbaumaterialverwaltung;

Einteilung des Bundesbahnnetzes in Bahningenieur- und Bahnmeisterbezirke.

2. An organisatorischen Arbeiten technischer Natur fand außer den ebenfalls in Abschnitt A erwähnten Oberbaunormalien ihren Abschluß die Feststellung folgender Bedingnishefte:

Allgemeine Bestimmungen für die Übernahme und Ausführung von Bauarbeiten und Lieferungen, und

Besondere Bestimmungen für den Hochbau, für die Ausführung der Erdarbeiten und Steinwerke, der Bahnbettungs- und Chaußierungsarbeiten, für die Ausführung des Mauerwerkes bei Unterbauarbeiten, für die Ausführung des Zimmerwerkes bei Unterbauarbeiten und für die Ausführung der Tunnels.

3. Der Nationalrat hat sich anläßlich der Beratung der Budgetvorlage der Bundesbahnen pro 1903 in seiner Sitzung vom 17. Dezember 1902 mit der von der nationalrätlichen Kommission zur Vorberatung dieser Vorlage geäußerten Ansicht einverstanden erklärt, wonach künftig nur noch solche Posten in das Baubudget aufzunehmen seien, für welche vom Verwaltungsrate, beziehungsweise von der Generaldirektion genehmigte Projekte vorliegen. Wir werden dieses Begehren nach Möglichkeit zu berücksichtigen suchen.

4. Von seiten der Behörden von Baselstadt ist bei der Bundesversammlung ein Rekurs anhängig gemacht worden gegen einen Entscheid des Bundesrates, durch welchen dieser das Begehren, es sei die Bahnverwaltung zur Erstellung, beziehungsweise Belassung der Solothurnerstraßenpasserelle und zur Beteiligung an den Kosten einer späteren Überführung der Bruderholzstraße im Bahnhof Basel zu verhalten, ablehnend beschieden hat. In dieser Sache hat die Regierung einen Vorschlag zur gütlichen Verständigung beim Bundesrate eingereicht, dahingehend, die

Bahnverwaltung solle statt der Solothurnerstraßenpasserelle die auf der Ostseite des provisorischen Aufnahmsgebäudes im Personenbahnhof Basel erstellte provisorische Passerelle im definitiven Bahnhofe weiterbestehen lassen; ferner möge dieselbe das Land erwerben, welches bei der Verlegung der Nauenstraße behufs Erzielung einer weniger steilen Auffahrt zu der zukünftigen Bruderholzstraßenbrücke zwischen die Südgrenze der verlegten Nauenstraße und die Nordgrenze des Bahnhofgebietes zu liegen kommt und dort nur noch für die Bahn einen gewissen Wert hat. Dem Eisenbahndepartement, das uns zur Vernehmlassung zu diesen Vorschlägen eingeladen hat, haben wir Ablehnung der Passerelle auf der Ostseite des provisorischen Aufnahmsgebäudes beantragt, uns dagegen bereit erklärt, mit der Stadt bezüglich des Erwerbes des fraglichen Landes in Unterhandlung zu treten. Die Stadt hat diese Verhandlungen dann in der Tat auch aufgenommen und sie sind bis Mitte März 1903 so weit gefördert worden, daß der Rückzug des oben erwähnten Rekurses in Aussicht steht.

**5.** Eine Reihe von Gesuchen waren in Behandlung, welche die Erstellung von Stationen und Haltestellen betrafen. Die Gemeinde Steinhausen hatte schon mit der ehemaligen Nordostbahndirektion ein Abkommen getroffen, wonach bei der Ortschaft Steinhausen an der Linie Zürich-Knonau-Zug unter Beteiligung der Gemeinde an den Kosten eine neue Station hätte erstellt werden sollen. Das Abkommen erhielt die Genehmigung des Verwaltungsrates der Nordostbahn nicht, weshalb die Gemeinde sich an die Bundesbahn wandte, nachdem die Nordostbahn in den Besitz des Bundes übergegangen war. Die von der Gemeinde zugesicherte Subventionierung der Anlage führte bald zu einer grundsätzlichen Verständigung. Zur Ausführung der Anlage wird geschritten werden, sobald die Pläne endgültig genehmigt und einige Differenzen erledigt sind.

Haltestellen sind verlangt worden von der Gemeinde Waltenschwil an der aargauischen Südbahn, von der Gemeinde Oftringen an der Linie Zofingen-Suhr, von der Gemeinde Bettlach an der Linie Neu-Solothurn—Biel, von der Gemeinde Villnachern an der Linie Brugg-Stein, von der Gemeinde Mols an der Linie Weesen-Wallenstadt und von einigen zürcherischen Gemeinden bei Attikon an der Linie Winterthur-Romanshorn. Die Behandlung des Gesuches von Bettlach wurde mit Rücksicht auf die noch in der Schwebe befindliche Frage eines neuen Jura-

durchstiches verschoben. Bezüglich der Gesuche von Waltenschwil und Oftringen wurden den petitionierenden Gemeinden die Bedingungen mitgeteilt, unter denen ihrem Gesuche entsprochen werden könnte. Die Gesuche betreffend die Errichtung von Haltestellen bei Villnachern und Attikon mußten wir ablehnen, da die in Frage kommenden Strecken Brugg-Bötzenegg durchgehend und Wiesendangen-Islikon auf eine größere Distanz Gefälle von 12 ‰ aufweisen, in welche nur mit bedeutenden Kosten und mit Erhöhung des Gefälles auf der übrigen Strecke eine Stationshorizontale eingelegt werden könnte. Auch das Gesuch von Mols mußte ablehnend beschieden werden, weil der zu erwartende Verkehr für eine Haltestelle daselbst zu gering gewesen wäre, und aus demselben keine im Verhältnis zu den großen Ausgaben stehende Einnahme hätte erzielt werden können.

**6.** Durch Vermittlung der Kreisdirektionen wurden Verträge abgeschlossen:

*a.* mit der elektrischen Straßenbahn Aarau-Schöftland über die Erstellung ihrer Bauten zum Anschluß an die Station Entfelden;

*b.* mit der Limmattalstraßenbahn über deren Beteiligung an den Kosten der Unterführung der Badenerstraße bei km. 5,028 der Linie Zürich-Knonau-Zug;

*c.* mit der Ortsbürgergemeinde Frauenfeld über deren Beitragsleistung an die Mehrkosten, welche die von ihr verlangte Verbesserung der Wegverhältnisse im Bereiche der Bahnanlagen gegenüber dem Projekte für die zweite Spur Winterthur-Romanshorn zur Folge haben werden.

Ferner waren hier in Behandlung die Verträge der Kreisdirektion II:

*a.* mit den Bauunternehmern P. und S. Jardini in Basel über die Ausführung der Unterbauarbeiten zur Erweiterung des Personenbahnhofes Basel auf der Strecke zwischen der Solothurnerstraßenüberführung und dem neuen Lokomotivdepot der Bundesbahnen;

*b.* mit der Maschinenfabrik Bruchsal über die Ausführung der zentralen Weichen- und Signalverriegelungsanlage im Personenbahnhof Olten;

*c.* mit der Direktion der städtischen Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerke Basel über die Lieferung des elektrischen Stromes zur Beleuchtung der Bundesbahnhofanlagen daselbst,

welche Verträge gemäß Art. 42, Ziffer 4, der Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetze über den Erwerb und den Betrieb von Eisenbahnen auf Rechnung des Bundes der hierseitigen Genehmigung bedurften.

### b. Bahnbau.

**1.** Rickenbahn. In Vollzug der Verträge vom 7. Oktober 1901 zwischen dem Kanton St. Gallen und den Vereinigten Schweizerbahnen, sowie zwischen der schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton St. Gallen, betreffend den Bau der Rickenbahn haben wir im Berichtsjahre mit den Vorarbeiten zur Ausführung dieses Baues begonnen. Es ist zu diesem Zwecke Anfangs Mai 1902 mit Sitz in Uznach ein Baubureau eröffnet worden, dessen Leitung dem Herrn Arthur Bachem, Ingenieur aus Zürich, übertragen wurde. Dieses Bureau hat die Absteckung der Tunnelaxe durchgeführt, die nötigen Erhebungen zur Planbearbeitung auf dem Terrain gemacht und sodann die Baupläne entworfen.

**2.** Von weiteren Projekten, welche im Berichtsjahre in Bearbeitung waren, erwähnen wir

die Umgestaltung der Rohmaterial- und Rangierbahnhofanlagen in Bern,

die Ersetzung von Straßenübergängen in der Lorraine in Bern,

die Erweiterung der Station Örlikon und die Erstellung eines Verbindungsgeleises zwischen den Stationen Örlikon und Seebach,

die neue Brücke des zweiten Geleises Brugg-Stein über die Aare bei Brugg und den Ersatz der bestehenden Brücke,

die neue Brücke über die Thur bei Müllheim für das zweite Geleise Winterthur-Romanshorn und den Ersatz der bestehenden hölzernen Brücke,

den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Bereiche der Stadt Zürich,

die Erweiterung der Station Wattwil für die Einführung der Rickenbahn in dieselbe,

die Erweiterung der Station Kaltbrunn,

die Unterführung der Lenzburgerstraße in Aarau.

Von den vielen Projekten der Kreisdirektionen, welche in Behandlung waren, seien nur erwähnt diejenigen

für die Erstellung zweiter Geleise auf den Linien Brugg-Stein und Winterthur-Romanshorn und die damit im Zusammenhang stehenden Änderungen an den Stations- und Bahnhofanlagen auf den genannten Linien,

für die Grundrisse des neuen Aufnahmsgebäudes, des Dienstgebäudes und des westlichen Eilgutgebäudes im neuen Personenbahnhof in Basel.

**3.** Über die von der Generaldirektion direkt geleiteten und in Ausführung befindlichen Bauten, nämlich die Flügelanbauten am Verwaltungsgebäude der J. S. und das Dienstgebäude auf dem Brückfeld in Bern ist zu berichten, daß die Arbeiten soweit gefördert wurden, und zwar beim Brückfeldgebäude trotz eines mehrere Wochen dauernden Maurerstreikes, daß der Bezug der Gebäude auf die in Aussicht genommenen Termine, 1. Mai und 1. November 1903, gesichert erscheint.

**4.** Bezüglich der von den Kreisdirektionen geleiteten Bauten berichten diese folgendes:

*Kreis II.*

Bahnhofumbau Basel. Der provisorische Bahnhof mit Haupt- und Nebengebäuden, 2 Personen- und 2 Gepäckperrons, Eilgutgebäuden, Personendurchgang und 2 Bahnhofhallen wurde auf den 2. Juni 1902 betriebsfähig vollendet.

Die Perronhalle III wurde ebenfalls bis zum Schluß des Jahres größtenteils fertig.

Die Solothurnerstraßenüberführung wurde bis auf die nördliche Zufahrt ausgeführt und konnte vom 10. Juli an nach Erstellung einer hölzernen, provisorischen Zufahrt benützt werden. Die Verkehrsübergabe der Margarethenstraßenbrücke auf die ganze Länge fand am 2. September statt.

Das Lokomotivdepot an der Nauenstraße wurde, mit Ausnahme der zweiten Drehscheibe und des Dienstgebäudes, fertigerstellt und samt der Geleiseanlage am 16. Juni in Betrieb gesetzt.

Die 2 Dienstgebäude im Lokomotivdepot der Elsaß-Lothringer Bahnen waren am Schlusse des Jahres im Rohbau erstellt.

Die Abgrabung des Terrains wurde, so weit zum Bau der III. Perronhalle nötig, fortgesetzt; ferner wurde die Abtragung zwischen dem Lokomotivdepot an der Nauenstraße und der Peter Merianstraße zum größten Teile ausgeführt.

Bahnhof Olten. Stellwerkanlage. Ende des Berichtsjahres waren die Gestängs- und Drahtleitungen montiert und sämtliche Signale aufgestellt.

Das Stellwerkgebäude I ist im Rohbau fertig.

Bahnhof Bern. Erweiterung für die Einführung der Bern-Neuenburg-Bahn. Die Geleise und der Perron für die Züge der Bern-Neuenburg-Bahn und der Gürbethalbahn waren im Mai 1902 fertiggestellt. Die Umänderung der Geleise auf der Nordostseite und die neue Stellwerkanlage sind noch auszuführen.

Bahnhof Thun. Für die Einführung der Gürbethalbahn in den Bahnhof Thun sind die provisorischen Erweiterungsbauten rechtzeitig vollendet worden, so daß die neue Bahn auf den Tag der Eröffnung (1. November 1902) in den Bahnhof Thun einfahren konnte.

Station Grenchen. Der neue Güterschuppen ist unter Dach; die übrigen Erweiterungsarbeiten sind bis auf einige Ergänzungen an der Geleiseanlage beendet.

*Kreis III.*

Bahnhof Zürich. Zur Vollendung des noch von der Nordostbahn-Direktion gemäß dem vom Eisenbahndepartemente genehmigten Projekte begonnenen innern Umbaues des Aufnahmsgebäudes: die Vergrößerung der Handgepäckloge, die Einrichtung eines neuen Zollokales für Gepäckrevision, ebenso diejenige von Unterkunftslokalen für das Zugspersonal, ferner eines Sanitätslokales, sowie einer Verkaufsstelle für die Bahnhofbuchhandlung; die Verlegung der Briefpost in den östlichen Flügel des Aufnahmsgebäudes und die Umwandlung des Hauptteiles des ehemaligen Restaurants III. Klasse in einen Konferenzsaal; sodann die Anbringung eines Vordaches (Marquise) an der Vorhalle des Aufnahmsgebäudes am Bahnhofquai; die Erstellung von 15 Zementfässern mit Glasausfütterung im Keller der Empfangsgüterhalle und dazu eines hydraulischen Aufzuges für 1000 Kilogramm Nutzlast.

Station Schlieren. Anlage eines Stumpengeleises.

Bahnhof Brugg. Erstellung eines Fußweges durch den Süßbachdurchlaß.

Station Thalwil. Vergrößerung des Güterschuppens.

In der Gemeinde Veltheim an der Linie Winterthur-Schaffhausen Anlage eines Fußgängerdurchlasses.

Station Henggart. Verlängerung des Gütergeleises und die Erweiterung des Platzes.

Station Arbon. Vergrößerung des Güterschuppens und der Rampe, die Erweiterung der Geleiseanlagen, die Errichtung eines Bockkrans und einer Schiebebühne.

Bahnhof Aarau. Erstellung einer eisernen Passerelle beim Schulhausübergang. Die Erweiterung der Geleiseanlagen im dortigen Rangierbahnhof ist im Bau begriffen.

Bis zum Ende des Berichtsjahres konnten noch im Rohbau errichtet werden: Auf der Station Neuhausen die beiden Anbauten an das Aufnahmsgebäude zum Zwecke der Beschaffung neuer, geräumigerer Wartsäle, ferner das Nebengebäude, das moderne Abort- und Toiletteeinrichtungen bieten wird; sodann im Bahnhof Romanshorn der Anbau an die bestehende Lokomotivremise. Die Zufahrtsgeleise zu dieser Neubaute sind fertiggestellt worden.

Die bisherige Petrolbeleuchtung wurde ersetzt auf den Stationen Amriswil und Kradolf durch die Acetylenbeleuchtung, auf der Station Schlieren durch die Gasbeleuchtung.

An öffentliche Quellwasserversorgungen sind angeschlossen worden: die Station Märstetten und zwei Wärterwohnhäuser, das eine zwischen den Stationen Lottstetten und Jestetten, das andere nächst der Bahnbrücke über die Reuß bei Mellingen.

Zum Zwecke der Erstellung des zweiten Geleises Brugg-Stein, für welches der Unterbau bereits vorhanden ist, wurden die Planierungsarbeiten auf dem Teilstück Brugg-Effingen vollendet, und es ist auf diesem zum Teil bereits auch schon die Beschotterung eingebracht worden.

Von den wegen der Durchführung des zweiten Geleises in den Tunnels erforderlichen Nischen zum Schutze des Wärter- und Arbeiterpersonals sind die vier für den Villnacherntunnel vorgesehenen fertig und von den 86 für den Bötzbergtunnel neu projektierten 60 eingebaut.

Für die Erstellung des zweiten Geleises Oberwinterthur-Romanshorn wurde zwar noch nicht mit eigentlichen Bauarbeiten begonnen, dagegen hat für die Teilstrecke Oberwinterthur-Müllheim die Auflage der Pläne und Grunderwerbs-

tabellen in den Gemeinden und in der Hauptsache bereits auch die Erledigung der von den beteiligten Kantonsregierungen eingereichten Planänderungs- beziehungsweise Planergänzungsbegehren stattgefunden. Für die Strecke von Müllheim bis Romanshorn sind die Entwürfe der Situationspläne ausgearbeitet worden.

Die Verstärkungen des Überbaues und der Pfeiler der Bahnbrücke über den Rhein bei Hemmishofen wurden vollendet.

Die eisernen Brückenkonstruktionen wurden durch neue und stärkere ersetzt bei:

18 Objekten der Linie Baden-Niederglatt.
8 „ „ „ Effretikon-Otelfingen.
1 Objekt „ „ Wettingen-Suhr-Aarau.

Dichter Schwellenbelag und Leitschienen wurden auf zehn Brücken von über 20 m. Spannweite angebracht.

*Kreis IV.*

Vollendet wurden folgende wichtigere Objekte:

Station Aadorf. Erweiterung des Stationsgebäudes und der Ausladeplätze.

Station Wil. Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes und Erstellung eines Dienstgebäudes.

Station Goßau. Erweiterung der Ausladeplätze und der Stumpengeleise.

Station St. Fiden. Erstellung von Ausladegeleisen.

Bahnhof St. Margrethen. Erweiterung der Geleiseanlagen. (Verbindung der Stumpengeleise 4 und 5 mit den Hauptgeleisen der k. k. österreichischen Staatsbahn.)

Station Heerbrugg. Anbau einer Wartehalle an das Stationsgebäude.

Bahnhof Buchs. Erstellung eines Anbaues an den Güterschuppen.

Station Ragaz. Verlängerung des Kreuzungsgeleises.

Station Landquart. Erweiterung der Geleiseanlagen.

Station Uster. Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes, des Schuppens und der Rampe; Erweiterung der Geleisanlagen.

Zentrale Signal- und Weichenstellung. *a.* Neue auf den Stationen Wil, Landquart, Ragaz und Uster. *b.* Verbesserung an bestehenden Anlagen (Aufstellung von Vorsignalen und Anbringung von Federverschlüssen an Einfahrtsweichen).

Beleuchtung auf dem Bahnhof Buchs und den Stationen Sirnach, Sargans, Ragaz.

Perronerhöhungen und Entwässerungen auf einigen Stationen.

Erstellung eines neuen Wärterwohnhauses Nr. 11.

Umbau der Brücke über den Freibach bei der Station Rheineck.

Bodenerwerbungen. Ankauf von Boden in Heerbrugg für die Stationserweiterung.

In Ausführung sind begriffen:

Station Räterschen. Erweiterung der Stationsanlagen. Die Unterbauarbeiten sind nahezu fertig, das Aufnahmsgebäude ist unter Dach gebracht.

Station Uzwil. Erstellung einer Straßenunterführung. Die Straße wird Anfangs Juni zur Benützung übergeben werden können.

Bahnhof St. Gallen. Bahnhofumbau. Die Bauten am Güterschuppen sind so weit vorgerückt, daß der Bezug der Schuppen am 1. April, der Bezug der Wohnungen am 1. Mai 1903 stattfinden kann.

Da das Zollgebäude erst im Herbst in Angriff genommen werden konnte, wird es kaum vor dem Monat Juni 1903 fertig gestellt werden. Die getrennte Bedienung der neuen Güterschuppen und des alten Niederlags- und Zollgebäudes im Personenbahnhof würde den Betrieb sehr erschweren; es ist deshalb noch fraglich, ob der Umzug in den neuen Schuppen nicht erst vorzunehmen sei, wenn das Zollgebäude auch bezogen werden kann.

Der Eilgutverkehr soll nach dem Umzug im westlichen Güterschuppen (Empfangsschuppen) abgewickelt werden.

Die Lokomotivremise und das Dienstgebäude konnten noch unter Dach gebracht werden. Die neue Drehscheibe ist montiert.

Bahnhof St. Margrethen. Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes. Das Postlokal ist im Dezember 1902, die Wartsäle im Februar 1903 bezogen worden. Die Fertigstellung wird vor dem 1. Mai 1903 erfolgen.

Bahnhof Buchs. Desinfektionsanstalt. Im Berichtsjahr unter Dach gebracht, wird die Anstalt auf den Sommer 1903 in Betrieb gesetzt werden können.

Station Maienfeld. Verlängerung des Kreuzungsgeleises. Der Unterbau ist fertig.

Station Unterterzen. Geleiseerweiterung. Die Unterbauarbeiten sind nahezu fertig. Die Geleisebauten werden durch Kreis III besorgt.

Station Glarus. Neues Aufnahmsgebäude. Mit Ausnahme des großen Eckturms kam das Gebäude noch unter Dach.

Die gewölbte Kanalbrücke wurde verlängert.

Die Vorhalle und die Geleiseanlagen, die noch nicht definitiv genehmigt sind, werden von der Kreisdirektion III zu Ende geführt.

Den Ausbau des neuen Gebäudes wird nach gegenseitiger Verständigung noch unser Architekt besorgen.

Bahnhof Rorschach: Zentralisierte Signal- und Weichenstellung. Die Arbeiten sind vor Jahresschluß noch so gefördert worden, daß die Inbetriebsetzung stattfinden kann, sobald die Kabel gelegt und die für Unterbringung des Zentralapparates nötigen Lokaländerungen im Aufnahmsgebäude ausgeführt sind.

## c. Bahnunterhalt.

Von den Bahnunterhaltungsarbeiten und den Ergänzungsbauten, die auf Betrieb verrechnet wurden, erwähnen wir folgende:

### *Kreis II.*

Unterbau. Erneuerung von Stütz- und Futtermauern im Ausmaße von 560 m² auf der Strecke Sissach-Olten und Rekonstruktion von 590 m² Widerlager- und Gewölbemauerwerk im Hauenstein- und Burgdorfertunnel.

Erstellung von 500 m. Sickerdohlen zur Entwässerung des Einschnittes zwischen Rothenburg und Emmenbrücke und Sicherungsarbeiten an der kleinen Emme bei Luzern und an der Birs bei Basel.

Oberbau. Neueinlegung eiserner Schwellen auf 1100 m. Bahnlänge.

Ersatz von Eisenschwellen älterer Normalien durch neue in den Hauptgeleisen auf 4440 m. Länge.

Ersatz von Eisenschienen durch Stahlschienen auf 1470 m. Geleiselänge.

Ersatz von Stahlschienen kleinerer Längen durch solche von 12 m. auf 5300 m. Geleiselänge.

Hochbau. Wiederherstellung des durch Brand beschädigten Aufnahmsgebäudes im Bahnhof Bern.

Erstellung eines Anbaues an den Güterschuppen in Liestal.

*Kreis III.*

Unterbau. Schottererneuerung auf 79 km. Bahnlänge.

Oberbau. Vollständiger Geleiseumbau auf 24,300 m. Geleiselänge, wovon 10,759 m. nach den neuen Oberbaunormalien.

Verstärkung des Geleises durch Vermehrung der Schwellen und Ersatz der flachen Laschen durch Winkellaschen auf 34,500 m. Geleiselänge.

Ersatz von 44 Weichen älterer Systeme durch solche neuer Bauart auf verschiedenen Bahnhöfen und Stationen.

*Kreis IV.*

Unterbau. Entwässerungsarbeiten im Steinachtobel bei St. Gallen.

Neuerstellung und Umbau von Bankettmauern zwischen Mörschwil und St. Fiden und zwischen Flawil und Uzwil.

Ausführung neuer tieferer Fundamente an den Widerlagern der Bahnbrücke über den Grabserbach infolge Korrektion des letztern.

Schottererneuerung auf 12,9 km. Bahnlänge auf der offenen Bahn, in Bahnhöfen und Stationen.

Oberbau. Vollständiger Geleiseumbau auf 8000 m. Geleiselänge der offenen Bahn und auf 4890 m. in verchiedenen Bahnhöfen und Stationen.

Ersatz von 55 Weichen älterer Systeme durch solche neuer Bauart auf verschiedenen Bahnhöfen und Stationen.

Hochbau. Erstellen von Putzgruben, Vergrößern der Drehscheibe und Vertiefen des Pumpschachtes im Bahnhof St. Margrethen.

Anbringen von Vordächern an den Güterschuppen in Mühlehorn.

Erstellen eines Bahnmeistermagazins in Uster mit Benutzung eines alten Wärterwohnhauses.

Anbau eines Abtrittes an die Lokomotivremise in Ebnat.

### d. Oberbaumaterialverwaltung.

Diese Verwaltungsabteilung trat mit dem 1. Mai 1902 in Tätigkeit. Sie nahm sofort die Vorkehren zur Organisation ihres Dienstes an die Hand, richtete ihre Komptabilität ein, stellte die für ihren Dienst nötigen Formulare und Materialverzeichnisse auf, entwarf die reglementarischen Bestimmungen für ihren Dienst, ferner die Bedingnishefte für die Lieferung von Holzschwellen und von Federringen zu Laschen und Klemmplattenbolzen, für die Holzschwellen überdies das Formular zum Lieferungsvertrage.

Die organisatorischen Arbeiten waren bis Ende Oktober soweit gefördert, daß mit dem 1. November die Oberbaumaterialverwaltung des Kreises II übernommen und mit dem 1. Januar 1903 die vollständige Zentralisierung dieses Dienstes vollzogen werden konnte.

Neben ihrer organisatorischen Tätigkeit behandelte die Oberbaumaterialwaltung auch noch eine Reihe laufender Geschäfte von größerer Bedeutung, wie die Beschaffung des Bedarfes an Schienenbefestigungsmitteln pro 1902 und des Bedarfes an Holzschwellen pro 1903.

## VI. Rechtsdepartement.

### a. Rechtswesen.

**1.** Nachdem das Reglement betreffend die Sicherheitsleistung der Beamten die Kautionspflicht auf den Hauptkassier, dessen Stellvertreter und ersten Gehülfen bei der Generaldirektion, sowie auf die Kassiere und deren Stellvertreter bei den Kreisdirektionen, beschränkt hatte, wurde die Rückgabe der bisher geleisteten Kautionen auf den 1. April 1902 verfügt. Die bei der Centralbahn, der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen bestandenen Amtsbürgschaftsgenossenschaften lösten sich auf, und die Mitglieder derselben faßten ihrerseits über die Liquidation der vorhandenen Aktivsaldi Beschluß.

Als Kautionsversicherungsgesellschaft für die noch kautionspflichtigen Beamten der Bundesbahnen wurde der schweizerische Amtsbürgschaftsverein angenommen. Laut Statuten darf sich dieser Verein nur bis zum Betrage von Fr. 20,000 zu gunsten eines seiner Mitglieder verpflichten. Diejenigen unserer Beamten, für welche die Kautionsauflage mehr als Fr. 20,000 beträgt, müssen somit für den Mehrbetrag auf andere Weise

Sicherheit leisten. Mit Rücksicht darauf, daß der genannte Verein keine Kontrolle über diese Kaution ausübt, ist auf seinen Antrag hin vereinbart worden, daß er nur zur Deckung eines Schadensbetrages herbeigezogen würde, welcher die Höhe der durch Realkaution nominell geleisteten Sicherheit übersteigen würde.

**2.** Die Bewilligung von Frachtkrediten auf den Stationen ist an das kommerzielle Departement der Generaldirektion übergegangen; daher sind die für solche geleisteten Kautionen nunmehr für das ganze Bundesbahnnetz vom Rechtsdepartement der Generaldirektion zu prüfen. Anläßlich haben wir den grundsätzlichen Entscheid gefaßt, Bürgschaften von nicht in der Schweiz domizilierten Personen, sowie von Direktoren von Aktiengesellschaften zu gunsten ihrer Gesellschaften nicht anzunehmen.

**3.** Das auf den im Gebiete des Großherzogtums Baden gelegenen Bahnstrecken beschäftigte Personal muß laut den daselbst geltenden gesetzlichen Vorschriften gegen Unfall versichert werden. Wir traten in die bezüglichen Verträge ein, welche von der Nordostbahn mit der deutschen Privatbahn-Berufsgenossenschaft abgeschlossen worden waren.

**4.** Da die grundsätzliche Frage, ob das System der Mobiliarversicherung bei Versicherungsgesellschaften beizubehalten oder zur Selbstversicherung überzugehen sei, einläßliche Studien erfordert, haben wir die Kreisdirektionen angewiesen, die seinerzeit von den nunmehr verstaatlichten Gesellschaften abgeschlossenen Versicherungsverträge bis 30. Juni 1903 verlängern zu lassen.

**5.** Die schweizerischen Dampfschiffahrtsgesellschaften haben eine Kollektivversicherung ihrer Schiffe gegen Transport- und Feuerschaden abgeschlossen, und haben an uns die Anfrage gerichtet, ob wir derselben beizutreten wünschen. Wir haben verneinend geantwortet, da die Bundesbahnen bezüglich der Ausgestaltung des Versicherungswesens sich vollständig freie Hand wahren müssen.

**6.** Die Arbeiter der schweizerischen Telegraphenverwaltung kommen öfter in den Fall, Arbeiten auf Kosten der Bahnverwaltung auszuführen. Sofern sie hierbei von Unfällen betroffen werden, hat die Bahnverwaltung für die Entschädigungen aufzukommen, welche die Telegraphenverwaltung ihnen zu leisten hat. Um Komplikationen zu vermeiden, ist am 18. August mit der schweizerischen Telegraphendirektion ein

Übereinkommen abgeschlossen worden, wonach dieselbe sich verpflichtet hat, gegen einen Zuschlag von 4 % zu den Löhnen die Haftpflicht ohne Regreß gegen die Bahnverwaltung zu übernehmen.

**7.** Im Laufe des Berichtsjahres wurden von der Kreisdirektion II 13, von der Kreisdirektion III 27 und von der Kreisdirektion IV 5 Haftpflichtfälle erledigt. Von diesen Fällen mußten uns 3 zur Ratifikation vorgelegt werden.

**8.** Bezüglich der 1902 beim Bau und Betrieb der Bundesbahnen vorgefallenen Unfälle verweisen wir auf die statistischen Tabellen, deren Angaben sich an die Unfallstatistik des eidgenössischen Eisenbahndepartementes anschließen.

**9.** Einem Begehren des Regierungsrates des Kantons Glarus entsprechend, haben wir den Stationen folgende Weisungen betreffend Auskunfterteilung über Transporte, speziell über den Transport gebrannter Wasser, gegeben:

*a.* Als Regel gilt, daß die Stationen nicht berechtigt sind, irgend jemand über die von den Bundesbahnen ausgeführten Transporte Mitteilung zu machen, ausgenommen dem Versender bezw. Empfänger, oder den richterlichen Behörden auf erfolgte amtliche Aufforderung hin. Wenn in einem bestimmten Falle den Stationen eine Ausnahme von dieser Regel infolge der Umstände geboten erscheint, so haben dieselben auf dem Dienstwege die Weisungen der Kreisdirektion einzuholen.

*b.* Immerhin werden die Stationen angewiesen, den kantonalen Aufsichtsbehörden auf schriftliches Ansuchen hin Auszüge über Sendungen gebrannter Wasser unter 40 Litern aus den Versand- bezw. Empfangsregistern zu verabfolgen.

Falls die Stationen bezüglich der Kompetenz der Auskunft verlangenden Behörde Zweifel haben sollten, so haben dieselben vor der Auskunfterteilung auf dem Dienstwege die Weisungen der Kreisdirektion einzuholen.

**10.** Über die Patentierung und Verwertung der von Beamten, Angestellten und Arbeitern gemachten Erfindungen haben wir folgende Vorschriften erlassen:

*a.* Die Bundesbahnverwaltung behält sich das Recht vor, alle Erfindungen, welche ihre Beamten Angestellten und Arbeiter innerhalb ihrer dienstlichen Obliegenheiten oder in direktem Zusammenhang mit denselben machen, für ihren eigenen Bedarf

gebührenfrei zu verwenden. Ist die Erfindung eine wichtige und für die Bundesbahnverwaltung besonders nützliche, so kann die Generaldirektion dem Erfinder eine angemessene Belohnung zuerkennen.

*b.* Die Entnahme von Patenten im In- und Auslande auf solche Erfindungen und die Verwertung derselben gegenüber Dritten wird vollständig dem Erfinder überlassen. Handelt es sich jedoch um eine patentfähige Erfindung, welche infolge eines direkten, allgemeinen oder speziellen Auftrages zur Herstellung einer neuen oder Verbesserung einer bestehenden Konstruktion gemacht wurde, so bleibt das Recht der Patentnahme und Verwertung auf das Ausland beschränkt.

*c.* Jeder Beamte, Angestellte oder Arbeiter, welcher eine von ihm gemachte Erfindung patentieren lassen will, ist verpflichtet, hiervon sofort nach erfolgter Patentanmeldung der vorgesetzten Direktion Kenntnis zu geben.

Die sämtlichen Kosten der Patentierung von Erfindungen sind vom Patentnehmer zu bestreiten.

*d.* Wenn ein Beamter, Angestellter oder Arbeiter eine Erfindung außerhalb des Rahmens seiner dienstlichen Obliegenheiten und ohne direkten Zusammenhang mit denselben studiert, so kann die vorgesetzte Direktion die Bewilligung erteilen, daß er für Material und Arbeit, welche er von der Bahnverwaltung in Anspruch nimmt, nur die Selbstkosten zu vergüten hat.

*e.* Sind zur Herstellung und Ausprobierung einer Erfindung gemäß Ziffer 1 größere Auslagen erforderlich, so ist hierfür auf dem Dienstwege die vorgängige Bewilligung der vorgesetzten Direktion einzuholen.

## b. Reklamationswesen.

**1.** Seit einer Reihe von Jahren fanden zwischen den am internationalen Übereinkommen für den Eisenbahnfrachtverkehr beteiligten Bahnverwaltungen Verhandlungen über Vereinbarung einheitlicher Zusatzbestimmungen zum genannten Übereinkommen statt, welche Detailvorschriften für den Vollzug desselben enthalten. Nachdem endlich Einigung sämtlicher Verwaltungen erzielt worden war, mußte die Schlußredaktion dieser Zusatzbestimmungen von 1902 den staatlichen Aufsichtsbehörden zur Genehmigung unterbreitet werden.

Der schweizerische Bundesrat hat mit Beschluß vom 30. Mai 1902 unter einzelnen Vorbehalten die schweizerischen Bahnverwaltungen ermächtigt, den Zusatzbestimmungen beizutreten. Dieselben werden nun sukzessive in den einzelnen Tarifverbänden für den direkten Verkehr mit dem Auslande zur Einführung gelangen.

In dem zur Fortbildung dieser einheitlichen Zusatzbestimmungen aufgestellten internationalen Transportkomitee werden die schweizerischen Bahnverwaltungen durch die Generaldirektion der Bundesbahnen und die Direktion der Gotthardbahn vertreten sein.

**2.** Zu Position III der Anlage V zum schweizerischen Transportreglemente betreffend den Transport von Zündhölzchen ist eine Instruktion erlassen worden, welche bestimmt, daß Boden-, Deckel-, Seiten- und Stirnwandbretter der hölzernen Behältnisse, welche zum Transport von Zündhölzchen verwendet werden, festgefügt und 10 mm. dick sein müssen.

**3.** Unregelmäßigkeiten und Reklamationen. Von der Generaldirektion sind laut Rückkaufsgesetz die auf den direkten Verkehr mit den ausländischen Bahnen bezüglichen Geschäfte zu behandeln, von den Kreisdirektionen diejenigen auf den internen Verkehr der Bundesbahnen und auf den direkten Verkehr mit andern schweizerischen Bahnen bezüglichen.

*a.* Unregelmäßigkeiten. Bei der Generaldirektion sind während des Jahres 1902 2914 Rapporte eingegangen, bei der Kreisdirektion II 2611, bei der Kreisdirektion III 4196, bei der Kreisdirektion IV 4148, zusammen 13,869.

*b.* Reklamationen. Bei der Generaldirektion sind mit Inbegriff der von den verstaatlichten Bahnen übernommenen Fälle behandelt worden . . . . . 3806

| | | |
|---|---|---|
| Ende 1902 waren hiervon erledigt . . . . . | | 3394 |
| Bleiben auf 1. Januar 1903 unerledigt . . . . . | | 412 |
| Bei der Kreisdirektion II sind mit Inbegriff der von der ehemaligen Centralbahn übernommenen Fälle behandelt worden . . . . . | 1589 | |
| Ende 1902 waren hiervon erledigt . . . | 1522 | |
| Bleiben auf 1. Januar 1903 unerledigt . . | — | 67 |
| Übertrag | | 479 |

| | | |
|---|---|---|
| Übertrag | | 479 |
| Bei der Kreisdirektion III sind mit Inbegriff der von der ehemaligen Nordostbahn übernommenen Fälle behandelt worden . . . . . | 1759 | |
| Ende 1902 waren hiervon erledigt . . . | 1694 | |
| Bleiben auf 1. Januar 1903 unerledigt . . | —— | 65 |
| Bei der Kreisdirektion IV sind mit Inbegriff der von den ehemaligen Vereinigten Schweizerbahnen übernommenen Fälle behandelt worden . . . . . | 1036 | |
| Ende 1902 waren hiervon erledigt . . . | 1002 | |
| Bleiben auf 1. Januar 1903 unerledigt . . | —— | 34 |
| Zusammen von 8190 Fällen | | 578 |

## c. Grunderwerbung und Landverkäufe.

Diese Geschäfte werden von den Kreisdirektionen besorgt; nur für Ankäufe, welche einen Kaufpreis von Fr. 100,000 übersteigen und für alle Landverkäufe ist die Zustimmung der Generaldirektion erforderlich. Es betraf dieses während des Berichtsjahres 51 Fälle.

Über die vorgekommenen Käufe und Verkäufe geben die statistischen Tabellen im einzelnen Auskunft. Wir entnehmen denselben folgende Angaben:

*Landankäufe.*

| | Parzellen | Grösse a. | Grösse m² | Kaufsumme Fr. |
|---|---|---|---|---|
| Kreis II . . . | 35 | 669 | 14,80 | 2,095,890. 80 |
| „ III . . . | 65 | 504 | 37,47 | 209,759. 85 |
| „ IV . . . | 30 | 256 | 52,13 | 46,565. 78 |
| Total | 130 | 1430 | 04,40 | 2,352,216. 43 |

*Landveräußerungen.*

| | Parzellen | Grösse a. | Grösse m² | Kaufsumme Fr. |
|---|---|---|---|---|
| Kreis II . . . | 10 | 97 | 89,80 | 9,621. 75 |
| „ III . . . | 9 | 69 | 71,90 | 39,754. 95 |
| „ IV . . . | 7 | 8 | 74,13 | 908. 95 |
| Total | 26 | 176 | 35,83 | 50,285. 65 |

Von den Landankäufen beziehen sich 14 Fälle mit einem Kaufpreis von Fr. 2,072,309. 85 auf die Expropriationen für den Bahnhofumbau Basel, ein Fall mit Fr. 117,500 auf die Stationserweiterung Örlikon, 48 Fälle mit Fr. 33,192. 60 auf die zweite Spur Winterthur-Romanshorn und 7 Fälle mit Fr. 25,229. 27 auf die Stationserweiterung St. Margrethen.

### d. Verwaltung der Pensions-, Hülfs- und Krankenkassen.

**1.** Bis zum Abschluß der versicherungstechnischen Untersuchungen über den Stand der von der Centralbahn, der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen übernommenen Hülfs- und Pensionskassen und über die Möglichkeit, dieselben in eine einheitliche Hülfskasse für die Beamten der Bundesbahnen zu vereinigen, müssen die bestehenden Hülfskassen fortgeführt werden. Ohne Rücksicht auf die Veränderungen in der Kreiseinteilung bleiben die Beamten Mitglieder der Hülfskasse, welcher sie beim Eintritt der Verstaatlichung angehört haben. Neueintretende werden beim Kreis II in die Hülfskasse der Centralbahn, beim Kreis III in diejenige der Nordostbahn und beim Kreis IV in diejenige der Vereinigten Schweizerbahnen aufgenommen.

Die Rechnungen über diese Hülfskassen sind unseren Jahresrechnungen beigefügt.

**2.** Die Vorarbeiten für die versicherungstechnische Prüfung der Situation der bestehenden Hülfskassen der Hauptbahnen und für die Gewinnung zuverlässiger Grundlagen zur Schaffung einer einheitlichen Hülfskasse für alle Bundesbahnbeamten wurden an die Hand genommen und ein Programm für die bezüglichen Arbeiten aufgestellt. Diese Arbeiten sind im Laufe des Berichtsjahres wesentlich gefördert worden, konnten aber wegen ihres großen Umfanges noch nicht beendigt werden. Das bei den Hauptbahnen vorhandene Material an Gutachten, Bilanzen u. s. w. war uns bereitwillig zur Verfügung gestellt worden.

Auf Grund eines einläßlichen Berichtes ist eine Instruktion betreffend Verwendung statistischer Grundlagen beim Aufbau des Haushaltes der Pensions- und Hülfskassen erlassen worden. Die Kreisdirektionen II, III und IV, sowie die Direktion der Jura-Simplon-Bahn, wurden ersucht, Zählkarten über den genauen Bestand des Personals der Hülfskassen ausfüllen zu lassen.

**3.** Eine Anregung auf materielle Revision der Statuten der Hülfskasse der Vereinigten Schweizerbahnen ist vom Bundesrat mit Beschluß vom 4. Oktober 1902 abgelehnt worden, indem er es in Übereinstimmung mit unserer Auffassung für unzulässig erklärte, vor dem Abschluß der im Gange befindlichen versicherungstechnischen Untersuchungen Änderungen einzuführen. Dagegen wurden einige formelle, der neuen Organisation sich anschließende Änderungen der Statuten vorgenommen.

**4.** Die Verwaltung der Vereinigten Schweizerbahnen hatte seinerzeit verschiedenen früheren Angestellten, welche von der Hülfskasse keine oder nur eine unzureichende Pension erhielten, eine lebenslängliche Rente zu lasten der Betriebsrechnung zugesichert. Da in den letzten Jahren die bezüglichen Verpflichtungen nur bis zum Zeitpunkt des Rückkaufs eingegangen worden waren, haben wir die Kreisdirektion IV auf ihren Antrag ermächtigt, den in Frage kommenden Personen die bisher bezogenen Pensionen bis zu ihrem Ableben weiter zu bezahlen.

**5.** Auch die Statuten der Krankenkassen der Centralbahn, der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen mußten unverändert belassen werden, da die Studien einer Revision und einer Vereinheitlichung derselben nicht gleichzeitig mit den Untersuchungen über die Hülfskassen vorgenommen werden konnten.

## D. Kreisdirektionen.

Wie schon oben mitgeteilt worden, sind die Kreisdirektionen II und III am 1. Januar und die Kreisdirektion IV am 1. Juli 1902 in Funktion getreten. Dieselben haben sofort die Betriebsführung an Stelle der Direktionen der verstaatlichten Bahnen unter der Oberleitung der Generaldirektion übernommen. Die von ihnen behandelten wichtigern Geschäfte sind oben bereits erwähnt. Der pflichttreuen Mitwirkung der Kreisdirektionen und ihrer Beamten ist zu verdanken, daß die Vereinheitlichung des Betriebes ohne erhebliche Anstände wesentlich gefördert und die vielfachen in den tatsächlichen Verhältnissen liegenden Schwierigkeiten überwunden werden konnten.

Die Kreisdirektion II hat in 89 Sitzungen 1753, die Kreisdirektion III in 79 Sitzungen 1664 und die Kreisdirektion IV in 56 Sitzungen 805 Geschäfte behandelt.

* * *

Am Schlusse unserer Berichterstattung angelangt, beehren wir uns, beizufügen, daß wir unserem Verwaltungsrat vorschlagen, Sie zu ersuchen, der Bundesversammlung folgende Beschlüsse zu

beantragen:

1. Die Rechnung pro 1902 und die Bilanz auf 31. Dezember 1902 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die folgende Verwendung des Überschusses der Gewinn- und Verlustrechnung im Betrage von Fr. 4,422,419. 85 wird genehmigt:

| | | |
|---|---|---|
| Gratifikation an das Personal der früheren Centralbahn und Vereinigten Schweizerbahnen zirka . . | Fr. | 400,000. — |
| Abschreibung des Saldos des Kontos Kursverluste . . . . . | „ | 147,607. 80 |
| Abschreibung der Organisationskosten der schweizerischen Bundesbahnen . . . | „ | 1,312,282. 74 |
| Abschreibung auf Bahnhofumbauten und -erweiterungen . . . . . | „ | 103,951. 51 |
| Abschreibung des Bilanzwertes der Dampfboote auf dem Zürichsee . . . . . | „ | 586,075. 56 |
| Abschreibung der Beteiligung an der Uerikon-Bauma-Bahn . . . . . | „ | 723,869. 88 |

3. Der Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung, nach diesen Entnahmen, ist auf neue Rechnung vorzutragen.

4. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1902 wird genehmigt.

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

Bern, den 11. April 1903.

Für die Generaldirektion
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

**Weissenbach.**

***Beilagen:***

1. Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1902.
2. Statistische Tabellen für das Jahr 1902.