

<b>Zeitschrift:</b>	Rechnungen für das Jahr ... / Schweizerische Bundesbahnen
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>Band:</b>	- (1903)
<b>Artikel:</b>	Bericht der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1903 an den schweizerischen Bundesrat zu Handen der Bundesversammlung
<b>Autor:</b>	Weissenbach
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-676007">https://doi.org/10.5169/seals-676007</a>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 05.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

D



## Bericht

der

**Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über  
die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres  
1903 an den schweizerischen Bundesrat zu Handen  
der Bundesversammlung.**

(Vom 5. April 1904.)

---

*Hochgeachteter Herr Bundespräsident!*

*Hochgeachtete Herren Bundesräte!*

Nachdem im Laufe des Jahres 1902 der Betrieb der vom Bunde durch freihändigen Ankauf erworbenen Bahnnetze der schweizerischen Centralbahn, der schweizerischen Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen, sowie der Bahnunternehmung Wohlen-Bremgarten der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen übertragen worden war, ist vom 1. Januar 1903 an für diese Linien die von der Vollziehungsverordnung des Bundesrates zum Rückkaufsgesetze vom 7. November 1899 mit Nachtrag vom 4. März 1902 vorgeschriebene Kreiseinteilung durchgeführt worden.

Auf den 1. Mai 1903 ist sodann das Bahnnetz der Jura-Simplon-Bahn mit Ausnahme des Simplontunnels zufolge Ankündigung des konzessionsgemäßen Rückkaufs in das Eigentum des Bundes übergegangen und dessen Betrieb ebenfalls der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen übertragen worden. Auf Einladung des Bundesrates haben wir im Einvernehmen mit

der abtretenden Direktion der Jura-Simplon-Bahn alle für die ungestörte Fortsetzung des Betriebes erforderlichen Maßnahmen getroffen. Die Linien der Jura-Simplon-Bahn wurden gemäß den Bestimmungen der genannten Vollziehungsverordnung den Kreisen I und II zugeteilt, so daß die vier Kreise nunmehr folgende Linien umfassen:

*Kreis I mit Sitz in Lausanne.*

1. Genf—Lausanne—St. Maurice—Brig;
2. St. Maurice—Bouveret (—St. Gingolph);
3. Lausanne—Yverdon—Neuenburg—Biel;
4. Neuenburg—Auvernier—Verrières (—Pontarlier);
5. Cossonay—Vallorbe (—Jougne);
6. Pont—Vallorbe;
7. Lausanne—Freiburg—Bern;
8. Lausanne—Palézieux—Payerne—Lyß;
9. Yverdon—Payerne—Freiburg.

*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—Scherzlingen (Bahnhof Bern inbegriffen);
3. Basel—Delsberg—Biel—Zollikofen—Bern;
4. Delsberg—Pruntrut—Delle;
5. Sonceboz—Chaux-de-Fonds;
6. Basel—Landesgrenze bei St. Ludwig;
7. Basel, schweizerischer Bahnhof, bis Basel, bадischer Bahnhof (Verbindungsbahn);
8. Pratteln—Schweizerhalle;
9. Olten—Biel (Bahnhof Biel inbegriffen);
10. Herzogenbuchsee—Neu-Solothurn—Bußwil—Lyß (Station Lyß inbegriffen);
11. Bern—Gümlingen—Langnau—Luzern;
12. Luzern—Brünig—Meiringen—Brienz.

*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. Zürich—Wädenswil—Ziegelbrücke—Sargans (—Chur);
11. Ziegelbrücke—Näfels—Glarus;
12. Weesen—Glarus;
13. Glarus—Linthal;
14. Zürich—Wallisellen—Rapperswil—Ziegelbrücke (Bahnhof Rapperswil inbegriffen);
15. Zürich—Meilen—Rapperswil;
16. Zürich—Thalwil—Zug—Luzern;
17. Zürich—Altstetten—Zug;
18. Zürich—Örlikon—Niederglatt—Bülach—Eglisau—Schaffhausen (Bahnhof Schaffhausen inbegriffen);
19. Oberglatt—Dielsdorf—Niederweningen;
20. Bülach—Otelfingen—Wettingen;
21. Aarau—Suhr—Baden—Wettingen;
22. Wettingen—Seebach—Örlikon;
23. Zürich—Kloten—Effretikon—Winterthur;
24. Winterthur—Koblenz—Stein.

*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—Goßau;
10. Dampfschiffahrt auf dem Bodensee.

Die Länge der dem Bunde angehörenden Linien beträgt:

Kreis		Baulänge.	Betriebslänge.
		km.	km.
Kreis I	.	637,829	635,172
" II	.	625,811	620,906
" III	.	768,888	758,030
" IV	.	418,575	418,575
Total		<u>2,450,553</u>	<u>2,432,688</u>

Die Betriebslänge der von den Bundesbahnen betriebenen, fremden Bahnen angehörenden Anschlußstrecken Mitte Rhein—Waldshut, Vallorbe—Grenze—Pontarlier, Les Verrières—Grenze—Pontarlier und Delle—Grenze—Delle umfaßt km. 36,236.

Außerdem betreibt die Bundesbahnverwaltung zufolge Eintrittes in die von der Jura-Simplon-Bahn abgeschlossenen Betriebsverträge die Nebenbahnen Bière—Apples—Morges, Bulle—Romont, Cossy—Bahnhof—Stadt, die Traverstalbahn, Visp—Zermatt und Pruntrut—Bonfol, zusammen km. 108,588 Betriebslänge, und zufolge Eintrittes in den von den Vereinigten Schweizerbahnen abgeschlossenen Betriebsvertrag die Bahn Wald—Rüti mit einer Betriebslänge von km. 6,570.

Durch Vertrag vom 23. Oktober 1903 betreffend den frei-händigen Ankauf der Jura-Simplon-Bahn durch den Bund, welcher von der Bundesversammlung am 18. Dezember 1903 genehmigt worden ist, sind sodann auch die im konzessionsgemäßen Rück-kauf nicht inbegriffenen Aktiven und Passiven derselben mit Rückwirkung auf 1. Januar 1903 an den Bund übergegangen. Unsere Rechnungsstellung umfaßt daher das Jahr 1903 für das gesamte Bundesbahnnetz, während der Bericht über die Geschäftsführung, den wir hiermit gemäß Artikel 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 erstatten, die Linien der Jura-Simplon-Bahn erst vom 1. Mai 1903 an betrifft.

## A. Verwaltungsrat.

Der Verwaltungsrat hat im Berichtsjahre 10 Sitzungen und die ständige Kommission ebenfalls 10 Sitzungen abgehalten; in denselben sind folgende Geschäfte behandelt worden:

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

- a. Geschäftsbericht und Rechnungen für das Jahr 1902.
- b. Nachtragsbudget der schweizerischen Bundesbahnen für 1903, veranlaßt durch die Verstaatlichung der Jura-Simplon-Bahn, bestehend aus:
  - 1. Nachtragsbetriebsbudget mit Beilagen A—E (Hülfsgeschäfte);
  - 2. Nachtragsbudget der Gewinn- und Verlustrechnung;
  - 3. Nachtragsbaubudget;
  - 4. Nachtragsbudget der Kapitalrechnung.
- c. Budget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1904, bestehend aus:
  - 1. Betriebsbudget mit 17 Beilagen betreffend die Hülf- und Nebengeschäfte;
  - 2. Budget der Gewinn- und Verlustrechnung;
  - 3. Baubudget;
  - 4. Budget der Kapitalrechnung.

**2. Reglemente.** Im Jahre 1903 sind folgende Reglemente erlassen worden:

Nr. 22. Reglement betreffend die Nebenbezüge des Zugs-, Lokomotiv- und Dampfbootpersonals der schweizerischen Bundesbahnen. (Provisorisch in Kraft gesetzt nach der ersten Lesung des Verwaltungsrates vom 29. Mai 1903.)

Nr. 25. Reglement betreffend die Löhnnung der im Taglohn angestellten Arbeiter, ausschließlich der dem Fabrikgesetz unterstellten Werkstättearbeiter (vom 23. April 1903).

Nr. 25a. Reglement betreffend die Löhnnung der dem Fabrikgesetz unterstellten Werkstättearbeiter (vom 23. April 1903).

Nr. 38. Reglement betreffend die Dienstverhältnisse der im Taglohn angestellten Arbeiter, ausschließlich der dem Fabrikgesetz unterstellten Werkstättearbeiter (vom 2. Mai 1903).

Nr. 39. Reglement betreffend die Dienstverhältnisse der dem Fabrikgesetz unterstellten Werkstättearbeiter; Fabrikordnung (vom 2. Mai 1903).

Revidiert wurden folgende Reglemente:

Nr. 27. Reglement betreffend die Gewährung freier Fahrt (vom 28. November 1903).

Nr. 28. Reglement betreffend die Abgabe von Beamtenbilletten (vom 28. November 1903).

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

*Bei der Kreisdirektion I:*

1. des Herrn Albert Cuony zum Direktionssekretär;
2. des Herrn Christian Ramseier zum Vorstand des Rechnungsbureaus;
3. des Herrn Louis Wenger zum Vorstand des Rechtsbureaus;
4. des Herrn Frédéric Petit zum Vorstand der Materialverwaltung;
5. des Herrn Gustav Cuénod zum Oberingenieur;
6. des Herrn Emil Gorjat zum Betriebschef;
7. des Herrn André Cérésole zum Obermaschineningenieur.

Für eine neue Amts dauer bis Ende März 1906 hat er die nachstehenden, von der Generaldirektion vorgenommenen Bestätigungswahlen von Dienstabteilungsvorständen genehmigt:

*a. Bei der Generaldirektion:*

1. des Herrn L. Mürset zum Generalsekretär;
2. des Herrn E. Züttel zum Vorstand der Ausgabenkontrolle;
3. des Herrn S. Mosimann zum Hauptbuchhalter;
4. des Herrn Ch. Besson zum Hauptkassier;
5. des Herrn Th. Sourbeck zum Vorstand des statistischen Bureaus;
6. des Herrn G. Bünzli zum Vorstand des Personentarifbureaus;
7. des Herrn A. Toggweiler zum Vorstand des Gütertarifbureaus;
8. des Herrn F. Leu zum Vorstand der Einnahmenkontrolle;
9. des Herrn O. Senn zum Vorstand des Frachtreklamationsbureaus;

10. des Herrn A. Niquille zum Vorstand des Rechtsbureaus;
11. des Herrn R. Leubin zum Vorstand der Verwaltung der Pensions-, Hülfs- und Krankenkassen;
12. des Herrn P. Baldinger zum Oberbetriebschef;
13. des Herrn P. Frei zum Obertelegrapheninspektor;
14. des Herrn R. Weyermann zum Obermaschineningenieur;
15. des Herrn E. Vogt zum Oberingenieur;
16. des Herrn A. von Steiger zum Vorstand der Oberbaumaterialverwaltung.

*b. Bei der Kreisdirektion II:*

1. des Herrn R. Leupold zum Direktionssekretär;
2. des Herrn L. Roth zum Vorstand des Rechnungsbureaus;
3. des Herrn Dr. O. Jäggi zum Vorstand des Rechtsbureaus;
4. des Herrn S. Hartmann zum Vorstand der Materialverwaltung;
5. des Herrn E. Stickelberger zum Oberingenieur;
6. des Herrn B. Jetzer zum Betriebschef;
7. des Herrn E. Sänger zum Obermaschineningenieur.

*c. Bei der Kreisdirektion III:*

1. des Herrn Dr. F. Schumann zum Direktionssekretär;
2. des Herrn A. Münch zum Vorstand des Rechnungsbureaus;
3. des Herrn Dr. O. Wullschleger zum Vorstand des Rechtsbureaus;
4. des Herrn A. Steinmann zum Vorstand der Materialverwaltung;
5. des Herrn L. Bösch zum Oberingenieur;
6. des Herrn J. Weißhaupt zum Betriebschef;
7. des Herrn G. Haueter zum Obermaschineningenieur.

*d. Bei der Kreisdirektion IV:*

1. des Herrn Th. Bühlér zum Direktionssekretär;
2. des Herrn C. Hanhart zum Vorstand des Rechnungsbureaus;

3. des Herrn Dr. J. J. Lengweiler zum Vorstand des Rechtsbureaus;

4. des Herrn J. Grob zum Vorstand der Materialverwaltung;

5. des Herrn E. Münster zum Oberingenieur;

6. des Herrn F. Züllig zum Betriebschef;

7. des Herrn E. Kunkler zum Obermaschineningenieur.

**4. Folgende Mitbenützungsverträge mit andern Bahnverwaltungen erhielten vom Verwaltungsrat die vorbehaltene Genehmigung:**

1. Vertrag mit der Direktion der Emmentalbahn betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Burgdorf (vom 12./13. Dezember 1902).

2. Vertrag mit der Direktion der Emmentalbahn betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Neu-Solothurn (vom 12./13. Dezember 1902).

3. Vertrag mit der Direktion der Langenthal-Huttwil-Bahn betreffend die Mitbenützung der Station Langenthal (vom 3./27. März 1903).

4. Vertrag mit dem Verwaltungsrat der Eisenbahngesellschaft Ürikon-Bau ma betreffend die Mitbenützung der Station Bubikon (vom 24./28. März 1903).

5. Vertrag mit der Direktion der Sihltalbahn betreffend die Mitbenützung der Station Sihlbrugg (vom 15./26. Mai 1903).

6. Vertrag mit der Direktion der Straßenbahn Frauenfeld-Wil betreffend den Anschluß der Straßenbahn Frauenfeld-Wil an die Station Frauenfeld der Bundesbahnen und die Mitbenützung derselben (vom 1./25. Juli 1903).

7. Nachtrag zum Vertrag mit der Eisenbahngesellschaft Freiburg-Murten-Ins betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Freiburg, der Bahnstrecke von Freiburg nach Givisiez, des Bahnhofes Murten und der Bahnstrecke von Murten nach Montilier vom 7. Mai 1902 (vom 8. Juli 1903).

**5. Folgende Verträge betreffend die Regulierung von Konkurrenzverhältnissen mit andern Eisenbahnunternehmungen erhielten vom Verwaltungsrat die vorbehaltene Genehmigung:**

1. Vertrag mit der Direktion der Rhätischen Bahn betreffend die Regulierung der Konkurrenzverhältnisse im Personen- und Gepäckverkehr auf der Strecke Landquart-Chur (vom 7. August 1903).

2. Vertrag mit der Direktion der Gotthardbahngesellschaft und der Direktionskommission der Schweizerischen Südostbahn betreffend die gegenseitigen Beziehungen und Konkurrenzverhältnisse im Güter- und Viehverkehr (vom 4. September 1903).

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

a. Die Pläne für den Bau der Rickenbahn von der Station Uznach bis zur Station Wattwil, mit Bewilligung eines Kredites von Fr. 11,800,000, vorbehältlich des vertragsgemäßen Beitrages des Kantons St. Gallen.

b. Projektvorlagen für die Erweiterung der Station Örlikon und für das direkte Verbindungsgeleise zwischen den Stationen Örlikon und Seebach mit Erteilung folgender Kredite:

1. für die Erweiterung der Station Örlikon Fr. 1,890,000;
2. für das direkte Verbindungsgeleise Örlikon-Seebach Fr. 200,000.

c. Vorlage betreffend den Bau eines Halbsalonbootes „St. Gallen“ für den Bodensee, mit Erteilung eines Kredites von Fr. 370,000.

d. Projekt über die Erstellung einer neuen (eisernen) Brücke für das II. Geleise Brugg-Stein über die Aare bei Brugg und den Ersatz der Eisenkonstruktion der jetzigen Brücke durch eine neue mit halbparabolischen Hauptträgern, mit einem Kostenaufwande von rund Fr. 500,000.

e. Vorlage über den Bau des II. Geleises über den Bötzberg von Brugg nach Stein und die Ausführung der vorgesehenen Erweiterung der Stationen Schinznach-Dorf, Effingen, Hornussen, Frick, Eicken und Stein, mit Bewilligung eines Kredites von Fr. 2,325,000.

f. Projekt für die Erweiterung des Bahnhofes Thun und die Erstellung von zwei Unterführungen bei der Allmend- und der Mittleren Straße, mit Erteilung eines Kredites im Betrage von Fr. 1,845,000.

g. Pläne für das II. Geleise der Strecke von der Thur bis Romanshorn mit Inbegriff der Erweiterungen der Stationen

Müllheim, Märstetten, Weinfelden, Bürglen, Sulgen, Erlen und Amriswil, mit Bewilligung eines Kredites von Fr. 5,800,000 für den Bau des II. Geleises anf der ganzen Strecke Oberwinterthur-Romanshorn bis Amriswil.

*h.* Projekt für die Erweiterung der Station Laufen und die Beseitigung von drei Niveauübergängen auf derselben, mit Erteilung eines Kredites im Betrage von Fr. 955,000 für die Ausführung dieser Bauten.

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

*a.* Vertrag mit der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur über Lieferung von 25 Lokomotiven verschiedener Bauarten (vom 24./27. März 1903).

*b.* Nachtragsvertrag mit der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur über die Lieferung von 7 Lokomotiven (vom 30. Juni/4. Juli 1903).

*c.* Bauvertrag mit den Herren Palaz, Gebrüder Fougerolle und der Société des grands Travaux in Marseille betreffend die Ausführung des Rickentunnels und die Erstellung des Unterbaues der anstoßenden offenen Bahnstrecken, vom 6./29. Oktober 1903, im Voranschlagsbetrage von Fr. 9,173,070. 80, und Bewilligung einer Erhöhung des am 22. April 1903 genehmigten Baukredites von Fr. 11,800,000 um die Summe von Fr. 400,000.

*d.* Vertrag der Kreisdirektion III mit den Herren Wartmann & Valette und der Mechanischen Werkstätte in Döttingen des Herrn Cd. Zschokke für die Erstellung einer neuen Brücke über die Aare bei Brugg und den Ersatz der Eisenkonstruktion der bestehenden Brücke durch eine neue im Betrage von Fr. 532,210 und Erhöhung des unterm 28. Mai 1903 für die Erstellung einer neuen eisernen Brücke für das II. Geleise Brugg-Stein über die Aare bei Brugg und für den Ersatz der Eisenkonstruktion der jetzigen Brücke bewilligten Kredites um Fr. 32,210.

### **8. Kommerzielle Vorlagen:**

1. Durch Beschuß vom 22. April 1903 wurde der neue Abonnementstarif der Bundesbahnen genehmigt.

2. Durch Beschuß vom 1. Mai 1903 wurden die Grundlagen für einen neuen Personen- und Gepäcktarif für die Basler Verbindungsbahn genehmigt.

3. Durch Beschuß vom 24. Juli 1903 wurde den Grundlagen für den Gütertarif der Basler Verbindungsbahn die Genehmigung erteilt.

4. Am 28. September 1903 hat der Verwaltungsrat eine Vernehmlassung an das eidgenössische Eisenbahndepartement betreffend Kilometerbillette genehmigt.

#### 9. Verschiedenes:

1. Am 23. April 1903 hat der Verwaltungsrat folgenden Beschuß betreffend Unterstützung arbeitsunfähig gewordener Arbeiter gefaßt:

„Wenn im Dienste der Bundesbahnen stehende Arbeiter des Betriebes und der Werkstätten nach fünfzehnjähriger Dienstzeit bei der Eisenbahn zufolge Krankheit oder vorgerückten Alters oder nicht haftpflichtigen Unfalls arbeitsunfähig werden, finden bis auf weiteres folgende Grundsätze Anwendung:

1. In erster Linie werden demselben die in den bestehenden Statuten der Krankenkassen vorgesehenen Unterstützungen und Beiträge aus allfällig zur Verfügung stehenden Spezialfonds gemäß bisheriger Übung verabfolgt.
2. Insofern die in Ziffer 1 erwähnten Unterstützungen nicht ausreichen, um den zurückgetretenen, arbeitsunfähig gewordenen Arbeitern eine Unterstützung von Fr. 1. 50 per Tag zuzuwenden, ist der fehlende Betrag denselben zu lasten der Betriebsrechnung zu verabfolgen.
3. Früher eingegangene Verpflichtungen der verstaatlichten Bahnen betreffend die Unterstützung von arbeitsunfähig gewordenen Arbeitern werden von den Bundesbahnen in bisherigem Umfange übernommen.
4. Der zur Deckung dieser ausnahmsweisen Unterstützungen erforderliche Betrag ist in das Betriebsbudget aufzunehmen.

Dieser Beschuß tritt mit dem 1. Mai 1903 in Kraft.“

2. Mit Vertrag vom 20./28. Oktober 1902, betreffend die Abtretung der Dampfboote auf dem Zürichsee, sind die Dampfboote der ehemaligen Nordostbahn auf dem Zürichsee (sechs Personenschiffe und ein Kohlenschiff) und ein Teil des Werfteareals bei Wollishofen der Zürcher Dampfbootgesellschaft in Zürich unentgeltlich abgetreten worden gegen Übernahme der Verpflichtung durch dieselbe, den bisher von der Nordostbahn, beziehungsweise den Bundesbahnen ausgeführten Dampfbootbetrieb

weiter zu führen. Durch den gleichen Vertrag sind die kommerziellen Beziehungen zwischen den Bundesbahnen und der Dampfbootgesellschaft geordnet worden. Vorbehalten wurde die Zustimmung der Regierungen der Kantone Zürich und St. Gallen. Um einem Begehrn derselben zu entsprechen, wurde vom Verwaltungsrate am 23. April 1903 eine Erklärung zum genannten Vertrage genehmigt, wonach sich die Bundesbahnen verpflichten, für den Fall, daß der Betrieb der Zürcher Dampfbootgesellschaft vom 1. Mai 1903 an einen Ausfall ergeben sollte, für die Dauer von 10 Jahren an die Deckung eines solchen Ausfalls eine Subvention zu leisten, welche höchstens Fr. 18,000 im Jahr betragen soll.

3. Durch Schlußnahme vom 28. Mai 1903 wurde die Generaldirektion, entgegen dem von ihr gestellten Antrage auf Selbstversicherung, beauftragt, Versicherungsverträge mit Feuerversicherungsgesellschaften zur Deckung allfälligen Brandschadens abzuschließen. Über den Vollzug dieser Schlußnahme wird an anderer Stelle berichtet.

4. Am 28. Mai 1903 wurde beschlossen, dem Bundesrate, in Äußerung auf die zur Vernehmlassung übermittelte Eingabe des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten betreffend Beamtenbillette, vom 14. März 1903, die Ablehnung der in der Eingabe verlangten Änderung des Art. 69 der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetz, vom 7. November 1899, im Sinne der Verabfolgung unentgeltlicher Abonnemente an die Beamten, Angestellten und Arbeiter der Bundesbahnen, sowie an deren Kinder zum Zwecke des Schulbesuches, zu empfehlen, dagegen die Abgabe von Beamtenbilletten an die Angehörigen der Pensionierten und an pensionsberechtigte Witwen und Kinder, sowie an die gemäß Beschuß vom 23. April 1903 unterstützten Arbeiter (Ziffer 1 hiervor) und deren Familienglieder durch eine neue Fassung des Art. 70 der Vollziehungsverordnung vorzuschlagen. Gleichzeitig wurde der Erlaß einer Übergangsbestimmung beantragt, welche die Abgabe von Jahresfreikarten an solche pensionierte Beamte gestatte, welche bisher von den verstaatlichten Bahnen solche erhalten haben.

5. Unterm 24. Juli 1903 wurde ein Vertrag vom 2. Juli 1903 mit der Verwaltung der Eisenbahngesellschaft Vevey-Chexbres betreffend die Verpachtung des Betriebes der Eisenbahn Vevey-Chexbres an die schweizerischen Bundesbahnen genehmigt, vorbehältlich der Zustimmung der zuständigen Bundesbehörden.

6. Die Berichte der Generaldirektion über ihre Geschäftsführung im IV. Quartal 1902, sowie im I. und II. Quartal 1903 wurden genehmigt.

## B. Kreiseisenbahnräte.

Die Kreiseisenbahnräte haben die ihnen laut Rückkaufsgesetz zustehenden Funktionen ausgeübt. Unter den behandelten Geschäften ist besonders zu erwähnen die Begutachtung der Entwürfe der Generaldirektion für die Ausnahmetarife der Bundesbahnen. Der Eisenbahnrat des Kreises I war zu 4, derjenige des Kreises II zu 5, derjenige des Kreises III zu 4 und derjenige des Kreises IV zu 3 Sitzungen versammelt.

Der Kreiseisenbahnrat I hat, gleich wie es früher schon der Kreiseisenbahnrat III getan, zwei ständige Kommissionen ernannt, die eine zur Vorbereitung der Jahresbudgets und Jahresrechnungen, die andere zur Vorbereitung der Fahrplan- und Tariffragen und der Quartalberichte.

Der Kreiseisenbahnrat IV hat provisorisch für die Dauer eines Jahres eine Kommission zur Prüfung und Antragstellung über das Budget und den Geschäftsbericht der Kreisdirektion bestellt.

## C. Generaldirektion.

Die Generaldirektion hat in erster Linie alle für den Verwaltungsrat bestimmten Vorlagen vorbereitet. Dieselbe behandelte in 98 Sitzungen 3196 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. Bundesbeschuß betreffend die Genehmigung der Rechnungen und der Bilanz der Vereinigten Schweizerbahnen pro 1901, vom 26. Juni 1903.

b. Bundesbeschuß betreffend das Nachtragsbudget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1903, vom 26. Juni 1903, lautend:

„Folgende Nachtragsbudgets der schweizerischen Bundesbahnen pro 1903 werden genehmigt:

1. Das Nachtrags-Betriebsbudget der schweizerischen Bundesbahnen für 1903, abschließend mit Fr. 18,552,300 Einnahmen und Fr. 12,694,690 Ausgaben.
2. Das Nachtragsbudget der Gewinn- und Verlustrechnung der schweizerischen Bundesbahnen für 1903, abschließend mit Fr. 7,462,610 Einnahmen und Fr. 6,958,600 Ausgaben.
3. Das Nachtrags-Baubudget der schweizerischen Bundesbahnen für 1903 im Betrage von Fr. 9,482,550.

c. Bundesbeschuß zum Geschäftsbericht und den Rechnungen der Bundesbahnen pro 1902, vom 26. Juni 1903, lautend:

„Der Bundesrat wird, vorgängig der Genehmigung der Rechnungen der Bundesbahnen des Jahres 1902, ermächtigt, der Bundesbahnverwaltung zu gestatten, dem Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung den Betrag von Fr. 400,000 für Gratifikationen an das Personal der früheren Centralbahn und der früheren Vereinigten Schweizerbahnen zu entnehmen.“

d. Bundesbeschuß betreffend die Vollziehung der Bundesbeschlüsse vom 28. Juni 1899, 29. März 1901, 20. Dezember 1901 und 24. April 1902, die Konversion der Anleihen der verstaatlichten Eisenbahnen und die Ermächtigung zur Ausgabe weiterer Bundesbahnobligationen, vom 26. Juni 1903.

e. Bundesbeschuß betreffend Genehmigung des Geschäftsberichtes und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1902, vom 5. November 1903, lautend:

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

2. Aus dem Überschuß der Gewinn- und Verlustrechnung im Betrage von Fr. 4,422,419. 85 sind zu entnehmen für:

Gratifikationen an das Personal der ehemaligen Centralbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen zirka Fr. 400,000.—	
Saldo des Kontos Kursverluste . . . . .	„ 147,607. 80
Abschreibung der Organisationskosten der schweizerischen Bundesbahnen . . . . .	„ 1,312,282. 74
Abschreibung auf Bahnhofsumbauten und	

Erweiterungen . . . . .	Fr. 103,951. 51
Abschreibung des Bilanzwertes der Dampf-	
boote auf dem Zürichsee . . . . .	" 586,075. 56
Abschreibung der Beteiligung an der Ürikon-	
Bauma-Bahn . . . . .	" 723,869. 88

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

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

f. Bundesbeschuß betreffend Genehmigung der zwischen der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen und den Gesellschaften Bière-Apples-Morges, Bulle-Romont, Drahtseilbahn Cossonay Bahnhof-Cossonay Stadt, Visp-Zermatt, Traverstalbahn und Pruntrut-Bonfol abgeschlossenen Nachträge zu den betreffenden mit der Jura-Simplon-Bahn vereinbarten Betriebsverträgen, vom 6. November 1903.

g. Bundesbeschuß betreffend Genehmigung des zwischen der Schweiz und Italien abgeschlossenen Übereinkommens vom 16. Mai 1903 betreffend die Übertragung der Konzession für den Simplontunnel auf italienischem Gebiet an den Bund, vom 16. Dezember 1903.

h. Bundesbeschuß betreffend den freihändigen Ankauf der Jura-Simplon-Bahn durch den Bund, vom 18. Dezember 1903.

i. Bundesbeschuß betreffend den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1904, vom 22. Dezember 1903, lautend:

I. Die nachfolgenden Budgets der schweizerischen Bundesbahnen pro 1904 werden genehmigt:

1. das Betriebsbudget, abschließend mit Fr. 113,306,740 Einnahmen und Fr. 77,993,465 Ausgaben;
2. das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung, abschließend mit Fr. 48,977,575 Einnahmen und Fr. 49,499,000 Ausgaben;
3. das Baubudget im Betrage von Fr. 32,130,900;
4. das Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung im Betrage von Fr. 43,938,450.

II. Von den Erklärungen der Bundesbahnbehörden, daß mit der Erstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Aarburg-Luzern im Jahr 1905 begonnen werden soll, wird Vormerk genommen und das Postulat vom 10./17. Dezember 1902 als erledigt abgeschrieben.

**Postulat:** Der Bundesrat wird eingeladen, die Bundesbahnyerwaltung zu veranlassen, die Frage über die Notwendigkeit und Dringlichkeit der Erstellung eines zweiten Geleises auf der Strecke Winterthur-St. Gallen-St. Margrethen zu prüfen.

**2.** Der Bundesrat hat folgende die Bundesbahnen betreffenden allgemeine Beschlüsse gefaßt:

a. Bundesratsbeschuß betreffend die Revision der Art. 68 und 70 der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetz, handelnd von der Verabfolgung von Freikarten und Beamtenbilletten, vom 17. September 1903.

b. Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetze betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten, vom 22. September 1903.

c. Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetze über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen, vom 9. Oktober 1903.

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

a. Wasserfallenbahn. Wir gelangten zu folgenden Schlüssen:

„1. Die Erstellung einer Wasserfallenbahn ist sowohl vom Standpunkte der Finanzverwaltung der Bundesbahnen, wie von allgemeinen volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten aus abzulehnen;

2. Der Bund hat daher keine Veranlassung, diese Bahn selbst zu bauen; ebensowenig kann er aber deren Erstellung durch Dritte durch Erteilung einer Konzession gestatten.“

Wir empfahlen daher die Ablehnung des Konzessionsgesuches.

b. Kellenbergbahn (Liestal-Balsthal).

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

c. Eisenbahn von Solothurn nach Schönbühl (-Bern), direkte Linie, und Utzenstorf-Schönbühl.

Wir konstatierten, daß es sich bei diesen beiden Projekten nicht um eine Linie von internationaler Bedeutung handle; falls die Linie nur bis Schönbühl gehe, sei sie auch nicht als schweizerische Hauptbahn zu taxieren; größere Bedeutung würde sie erhalten, wenn sie von Solothurn bis Bern als durchgehende Linie betrieben würde; in diesem Falle müßte aber mit großen Kosten zu Lasten der neuen Unternehmung ein drittes Geleise bis Bern mit Aareüberbrückung und Bahnhofserweiterung Bern erstellt werden. Die Bundesbahnen hätten kein Interesse, diese zum größten Teil unproduktiven Kosten aufzuwenden. Die Konzession könne daher ohne Anstand Dritten erteilt werden. Von den beiden Varianten sei Utzenstorf-Schönbühl vorzuziehen, da deren Erstellung erheblich weniger koste und in kommerzieller Hinsicht nicht viel weniger Nutzen biete.

d. Schmalspurbahn Waldstatt-Lichtensteig. Gegen Konzessionierung dieser Lokalbahn an Dritte hatten wir keine Einwendung zu erheben.

e. Önsingen-Herzogenbuchsee und Wangen a. A.-Herzogenbuchsee.

Wir haben darauf hingewiesen, daß ohne Erstellung einer Wasserfallenbahn diesen Linien lediglich lokale Bedeutung zu komme und daher keine Veranlassung für die Bundesbahnen vorliege, deren Konzessionierung an Dritte zu beanstanden oder deren Ausführung selbst zu beanspruchen.

f. Lyß-Utzenstorf-Herzogenbuchsee; eventuell: Koppigen-Kirchberg.

Auch bezüglich dieser Linie rein lokaler Natur haben wir die Erklärung abgegeben, daß für die Bundesbahnen kein Grund bestehet, gegen deren Konzessionierung Einwendung zu erheben.

g. Laufen-Pruntrut (Lützeltalbahn) und Basel-Kleinlützel-Soyhières (Nordwestbahn).

Da es sich hier gemäß den Angaben der Konzessionsbewerber um den Bau einer für den internationalen Verkehr bestimmten Hauptlinie handelt, haben wir in Übereinstimmung mit unsren früheren Vernehmlassungen den Standpunkt eingenommen, daß wir die Erteilung der nachgesuchten Konzessionen nicht empfehlen können. Dieses Projekt sei ein typisches Beispiel für das unseres Erachtens ganz unzulässige Vorgehen, durch Einschiebung eines kurzen Abkürzungsstückes mit ungünstigen Betriebsverhältnissen eine Verkehrsablenkung gegenüber den Bundesbahnen zu versuchen. Wir seien der Ansicht, daß die Bundes-

behörden alle Veranlassung haben, die Bundesbahnen gegen solche Tendenzen zu schützen. Würde es sich nur um Lokalbahnen handeln, die lediglich zur Erschließung der betreffenden Talschaften für den Verkehr erstellt und als Lokalbahnen gebaut und betrieben werden sollen, ohne die Mitbedienung des internationalen Transits zu beanspruchen, so hätten wir keinen Anlaß, ihrer Konzessionierung entgegenzutreten, obgleich man sich nicht verbergen könne, daß der zu erwartende Verkehr die großen Opfer, die der Bau und Betrieb der beiden Strecken erfordere, nicht rechtfertigen würde und daher bedeutende Summen mit dem Bau derselben volkswirtschaftlich unvorteilhaft angelegt würden. Nun sollen aber die beiden Linien den Charakter von Hauptbahnen erhalten, von Transitlinien für den internationalen Verkehr, an dem sie beteiligt werden wollen auf Kosten unserer Linien, die denselben bisher bedient haben. Unter diesen Umständen müssen wir uns gemäß der Stellung, die wir gegenüber andern gleichartigen Projekten eingenommen haben (Münster-Grenchen, Wasserfallenbahn, Kellenbergbahn), gegen die Erteilung der Konzession an Private aussprechen. Wir vermögen in keiner Weise ein Bedürfnis zur Erstellung dieser neuen internationalen Verbindung zu erkennen, weil sie eine nur unwesentliche Abkürzung bringe und die Stellung der schweizerischen Eisenbahnen gegenüber der ausländischen Konkurrenz, speziell gegenüber der Route via Altmünsterol, nicht zu bessern vermöge. Der Gewinn, der daraus für den internationalen Verkehr erwachsen würde, wäre daher der großen Aufwendungen, die sie erfordert (Lütztalbahn Fr. 5,800,000 und Nordwestbahn Fr. 8,500,000), nicht wert.

h. Als das Initiativkomitee für eine Weissensteinbahn neue Anstrengungen für die definitive Finanzierung des Unternehmens auf bisheriger Grundlage machte, wandte sich das Initiativkomitee für Münster-Grenchen neuerdings an den Bundesrat mit dem Ersuchen um Konzessionserteilung, damit sein Projekt eines Juradurchstiches mit dem Konkurrenzprojekte des Weissenstein in die gleiche Rechtsstellung versetzt werde. Vom eidgenössischen Eisenbahndepartement zur Begutachtung dieser neuen Eingabe eingeladen, sprachen wir uns mit Schreiben vom 29. Mai dahin aus, daß wir grundsätzlich durchaus am Standpunkte unserer Vernehmlassung vom 27. Mai 1902 festhalten müssen, daß es sich aber unter den obwaltenden Umständen empfehlen dürfte, zum Zwecke der Gleichstellung der Konkurrenzprojekte auch dem Initiativkomitee für Münster-Grenchen

eine Konzession zu erteilen. Zur Wahrung der Interessen des Bundes wäre aber jedenfalls die ausdrückliche Verpflichtung in die Konzession aufzunehmen, daß der Konzessionär die Konzession jederzeit der Bundesbahnverwaltung unbelastet abzutreten habe, falls letztere die konzidierte Bahn selbst auszuführen sich bereit erkläre. Wir bemerkten dabei, daß auch eine solche Klausel die Interessen des Bundes nicht ausreichend zu schützen vermöge, indem die freie Entschließung desselben über eventuelle Ausführung eines künftigen Juradurchstiches präjudiziert sei; die Bundesbahnverwaltung werde in die Lage versetzt, ein ihr eventuell weniger zusagendes Projekt selbst ausführen zu müssen, um dessen Erstellung durch Dritte zu hindern. Die Möglichkeit sei nicht ausgeschlossen, daß ein einläßliches Studium zum Resultat führe, ein anderes Basistunnel-Projekt wäre die richtige Lösung, falls sich später das Bedürfnis für die Erstellung eines weiteren Juradurchstiches einstellen sollte.

i. Veranlaßt durch die Verhandlungen der Bundesversammlung über die Erteilung von Konzessionen für neue Hauptbahnen haben wir unseren grundsätzlichen Standpunkt in dieser Sache in einer Eingabe an das eidgenössische Eisenbahndepartement vom 20. November 1903 nochmals eingehend auseinandergesetzt.

Mit Rücksicht auf die große Wichtigkeit dieser Frage für die Bundesbahnen sehen wir uns veranlaßt, den wesentlichen Inhalt dieser Eingabe nachstehend mitzuteilen:

1. In unserer Vernehmlassung zum Konzessionsgesuch für eine Eisenbahn von Münster nach Grenchen, vom 27. Mai 1902, haben wir unsere Ansicht dahin ausgesprochen, daß der Ausbau des schweizerischen Hauptbahnenetzes nur Sache des Bundes, beziehungsweise der Bundesbahnen sein könne. „Nachdem der Bund den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen beschlossen hat, ist der Grundsatz festgelegt, daß der Staat die Hauptlinien des Verkehrs in seine Hand nehmen will, um dem Lande die volkswirtschaftlichen Vorteile zu sichern, die von der Verstaatlichung erwartet werden. Wir glauben, von einer einläßlichen Auseinandersetzung dieser Gesichtspunkte Umgang nehmen zu dürfen, nachdem Volk und Behörden ihre Zustimmung zur Verstaatlichung in so unzweifelhafter Weise kundgegeben haben. Es wäre ganz unverständlich, wenn im Widerspruch mit dieser Auffassung der Bund zugeben würde, daß neue Hauptbahnen von Dritten erstellt werden, seien es Kantone oder Privatgesellschaften; dadurch würde eine zielbewußte Eisenbahnpolitik des Bundes geradezu ver-

unmöglicht. Für den künftigen Bau von Hauptbahnen kann es unseres Erachtens nur eine Alternative geben: entweder ist nach dem Ermessen der Bundesbehörden ein Bedürfnis für solche neue Linien vorhanden und dann erstellt sie der Bund selbst, oder der Bund kann ein Bedürfnis zur Ausführung eines neuen Projektes, wenigstens zurzeit, nicht anerkennen, und in diesem Fall gibt er auch die Einwilligung zur Ausführung durch Dritte nicht, im wohlverstandenen Interesse des Landes.

„Bei Beantwortung dieser Frage kommt es selbstverständlich nicht darauf an, ob die durch die Verstaatlichung geschaffene neue Sachlage sich mit den formellen Vorschriften des Eisenbahn gesetzes vom 23. Dezember 1872 über die Erteilung von Eisenbahnkonzessionen decke oder nicht. Wenn der Wortlaut dieser Bestimmungen die Konzessionsverweigerung nicht gestatten würde, wäre eben auf eine Revision der bezüglichen Bestimmungen Bedacht zu nehmen.“

„Wenn über die Richtigkeit des angeführten Grundsatzes kaum abweichende Ansichten bestehen dürften, beginnen dagegen sofort die Meinungsverschiedenheiten, wenn es sich um die Anwendung des Prinzipes handelt. Da es unzweifelhaft ist, daß der Privatinitiative bis auf weiteres der Ausbau des schweizerischen Bahnnetzes durch Erstellung der engen Maschen der mehr den lokalen Bedürfnissen dienenden Nebenlinien überlassen werden muß, werden die Initianten neuer Linien im einzelnen Fall bald den lokalen, bald den internationalen Charakter betonen, und es darf daher nicht auf das Vorgeben der Initiativkomitees, sondern es muß auf die sachliche Bedeutung der Linien abgestellt werden. Wir weisen hier vorerst auf die Bahnen hin, welche nicht große Transitlinien sind, sondern im wesentlichen kantonalen Interessen dienen, gleichwohl aber Verschiebungen in der Leitung des internationalen Verkehrs veranlassen können. Bei diesen Bahnen wird das lokale Interesse in den Vordergrund gestellt, um deren Erstellung unabhängig von den Entschließungen des Bundes anzustreben, gleichzeitig wird aber zur Begründung der Rentabilität derselben der Anspruch auf Mitbedienung des internationalen Verkehrs erhoben. Es wird Sache der sorgfältigen Untersuchung im einzelnen Falle sein, zu prüfen, ob eine angestrebte neue Linie zu den Hauptbahnen gehöre, deren Bau dem Bunde vorzubehalten ist, oder ob sie wirklich den Charakter einer bloßen Nebenbahn habe.“

„Wenn wir dahin Stellung nehmen, daß richtigerweise mit Durchführung der Verstaatlichung die Erstellung der Hauptbahnen

ausschließlich Aufgabe der Bundesbahnen sein könnte, leiten uns dabei keineswegs Gründe fiskalischer Natur im Interesse der Bundesbahnen. Wir ziehen lediglich die Konsequenzen des Überganges vom Privatbahnsystem zum Staatsbahnsystem vom allgemein volkswirtschaftlichen Standpunkte aus. Nur dann kann eine gesunde Verkehrspolitik im Eisenbahnwesen durchgeführt werden, wenn der Staat alle Hauptlinien in seiner Hand behält, um dieselben nicht nach lokalen, sondern nach allgemein schweizerischen Gesichtspunkten zu betreiben. Ein Hauptziel der Verstaatlichung war es ja, dem Kampfe der vielfach widerstreitenden kantonalen und lokalen Interessenstandpunkte ein Ende zu machen und nach größern einheitlichen Gesichtspunkten zu verwalten. Dieses Ziel würde sofort preisgegeben, wenn die Bundesbahnen zu einer Konkurrenzanstalt gegenüber so und so viel in anderer Hand befindlichen Hauptbahnen degradiert würden. Der Unterschied gegenüber der früheren Sachlage wäre sicherlich nicht mehr groß.

2. Wenn das Prinzip der freien Konkurrenz in den Vordergrund gestellt wird, geschieht es einmal, um den ungehinderten Ausbau des Bahnnetzes durch Erstellung neuer Nebenbahnen zu sichern. Dagegen ist sicher nichts einzuwenden. Wir haben uns deutlich dahin ausgesprochen, daß in der ersten Periode der Verstaatlichung der Bund sich mit diesem innern Ausbau nicht befassen kann, und daß daher nach dieser Richtung der Initiative der Kantone, Gemeinden und Privaten volle Freiheit gewahrt werden muß. Mit Rücksicht auf die bestimmten Erklärungen, die wir in dieser Richtung abgegeben haben, können wir nicht begreifen, wie uns diesfalls andere Absichten untergeschoben werden wollen.

3. Anderseits würde es aber zu höchst bedauerlichen Konsequenzen führen, wenn neue Hauptbahnen, die lediglich zur Konkurrenzierung der bestehenden Hauptlinien angestrebt werden, Dritten zur Ausführung überlassen würden. Es würde das nicht etwa nur eine Schädigung der finanziellen Interessen der Bundesbahnen bedeuten. Viel gefährlicher wäre die volkswirtschaftliche Verschwendug, welche in der Aufwendung großer Kapitalien zu unrentablen Zwecken begründet wäre. Als typisches Beispiel verweisen wir diesfalls auf das Projekt einer Wasserfallenbahn, über welches wir uns auf Ihre Einladung in besonderer Vernehmlassung vom 3. Oktober 1903 ausgesprochen haben. Glaubt man etwa, die volkswirtschaftliche Lage der Schweiz zu verbessern, wenn zur Befriedigung lokaler Interessen Summen aufgewendet werden, welche nur dann richtig angelegt wären, wenn ein großer internationaler Verkehr zu bewältigen wäre? Die Folge solch unüber-

legten Vorgehens könnten nur finanzielle Katastrophen sein, wie sie leider im schweizerischen Eisenbahnwesen schon mehr als einmal erlebt worden sind.

Es ist sodann nicht zu vergessen, daß Hauptbahnen so große Kapitalaufwendungen erfordern, daß der Bund zur Mithilfe beizuziehen wäre. Für einen Staat, der zum Staatsbahnsystem übergegangen ist, wäre es nun aber sicher eine sonderbare Rolle, die Ausführung solch bedeutender Linien Dritten zu überlassen und sich auf die Verabreichung von Subventionen zu beschränken, während die Leitung und der bestimmende Einfluß bei Dritten liegen würde. Das Richtige ist doch, wo ein Zusammenwirken verschiedener Kreise durch die Größe der Aufgabe erfordert wird, daß der Bund baut und die andern Interessenten mit Subventionen mithelfen. Nur die allzu lebhafte Erinnerung an den früheren Zustand und der Mangel des Einlebens in den Staatsbahngedanken kann zur Begründung von Theorien führen, die für eine leistungsfähige Staatsverwaltung unannehmbar sind. Wenn wir z. B. an den Bau einer Lötschbergbahn denken, wird unzweifelhaft die finanzielle Mithilfe des Bundes beansprucht werden; da würde es doch viel richtiger sein, wenn der Bund die Linie selbst ausführen würde bei entsprechender Subventionierung durch den Kanton Bern. Auch der Bau eines weiten Alpenüberganges kann unseres Erachtens nur Sache des Bundes sein.

4. Die Einwendung, die Bundesbahnen könnten sich mit solch großen Aufgaben nicht befassen, müssen wir entschieden zurückweisen. Sobald das Bedürfnis nach neuen Hauptbahnen sich wirklich einstellt, werden die Bundesbahnen an die Lösung der Aufgabe hinantreten müssen. Es ist ja ganz richtig, daß der Ausbau des verstaatlichten Netzes bereits eine große Aufgabe darstellt; auf dieselbe werden sich aber die Bundesbahnen nicht für alle Zukunft beschränken dürfen, wenn sie die an die Verstaatlichung geknüpften Hoffnungen erfüllen wollen. Wenn es sich um die Ausführung volkswirtschaftlich berechtigter Linien handelt, wird der Bund hierfür auch die erforderlichen Geldmittel so gut aufbringen können als irgend eine Gesellschaft oder ein Kanton. Die Fortentwicklung des schweizerischen Eisenbahnwesens stand mit gutem Grund auf dem Programm der Verstaatlichung. Selbstverständlich muß mit Vorsicht und weiser Beschränkung auf das wirklich Notwendige vorgegangen werden.

5. Es ist nun bemerkt worden, die allgemeinen Interessen werden genügend gewahrt, wenn den Bundesbahnen die Befugnis zum Eintritt in die Dritten erteilten Konzessionen gesichert werde.

Wir erachten diesen Ausweg nicht für genügend. Dessen Folge ist, daß die Bundesbahnen gerade die konzessionierte Linie ausführen müßten, während möglicherweise zur Erreichung des angestrebten Ziels bessere Lösungen sich bieten. Es kann durch diesen Eintritt in eine erteilte Konzession der Bund vom Konzessionsbewerber gezwungen werden, eine volkswirtschaftlich minderwertige Linie zu erstellen. Nebenbei bemerkt, ist es auch formell nicht richtig, vom Eintritt der Bundesbahnen in eine Konzession zu sprechen. Die Bundesbahnen bauen und betreiben nicht auf Grund von Konzessionen, sondern auf Grund von Bundesgesetzen und Bundesbeschlüssen.

Wir geben zu, daß eine solche Klausel zur Eintrittsberechtigung besser ist als gar nichts; aber dieselbe bietet nur einen mangelhaften und unter Umständen sogar einen ganz gefährlichen Schutz.

6. Wenn endlich eine Garantie gegen Erstellung an sich unberechtigter Hauptbahnen darin gefunden werden will, daß der Ausschluß solcher von der Beteiligung am Verkehr durchgesetzt werden könne, so erachten wir auch dieses Auskunftsmittel als nicht ausreichend. Wer weiß, wie die Interpretation der bezüglichen Vorschriften des Tarifgesetzes in der Zukunft sich gestalten wird? Es ist nicht ausgeschlossen, daß eine Interessenkoalition die Änderung der Bestimmungen über Instradierung des Verkehrs in einer für die Bundesbahnen ungünstigen Richtung durchsetzt. Die Folge kann dann sein, daß das finanzielle Gleichgewicht der Bundesbahnen gestört wird und gleichwohl die von Dritten erstellte konkurrierende Hauptbahn notleidend bleibt. Soll nun solch bedauerlichen Zuständen ferner der Weg geöffnet werden?

7. Die nochmalige sorgfältige Prüfung der Frage hat uns daher in unserer Auffassung bestärkt, daß die Konzessionsfreiheit dahin beschränkt werden sollte, daß der Bund für Erstellung von Hauptbahnen an Dritte keine Konzession mehr erteilt, sondern sich deren Bau für den Fall des volkswirtschaftlichen Bedürfnisses selbst vorbehält. Eine von diesem Grundsätze abweichende Eisenbahnpolitik wäre geradezu die Negation eines zielbewußten Staatsbahnsystems.

4. Die Bauausführung des Simplontunnels ist vom 1. Mai 1903 an der Jura-Simplon-Bahn in Liquidation belassen worden. Die eigentliche Bauleitung wurde von der Liquidations-Kommision mit unserer Zustimmung Herrn Colomb, Vorsteher des Bau-departements des Kreises I übertragen. Vom eidgenössischen Eisen-

bahndepartement ist sodann verfügt worden, daß die auf den Simplontunnel bezüglichen Bauvorlagen vor der Beschußfassung durch das Eisenbahndepartement der Generaldirektion zur Vernehmlassung zugestellt werden sollen.

Vertreter der Generaldirektion sind vom eidgenössischen Eisenbahndepartement zur Begutachtung und Vorberatung der Anstände zwischen der Jura-Simplon-Bahn in Liquidation und der Bauunternehmung für den Simplontunnel beigezogen worden.

Diese Anstände sind sodann mit Zustimmung des Bundesrates durch einen Nachtragsvertrag vom 9. Oktober 1903 erledigt worden; derselbe sicherte dem Bunde für den Fall des Rückkaufes den Eintritt in den Bauvertrag.

Zufolge der Ratifikation des Vertrages betreffend den frei-händigen Ankauf der Jura-Simplon-Bahn durch den Bund vom 23. Oktober 1903 durch den Beschuß der Bundesversammlung vom 18. Dezember 1903 ist die Eidgenossenschaft in den von der Jura-Simplon-Bahn mit der Unternehmergeellschaft Brandt, Brandau & Cie. für Ausführung des Simplontunnels abgeschlossenen Bauvertrag vom 15. April 1898 mit Nachträgen vom 9. November 1898 und vom 9. Oktober 1903 eingetreten, und es ist die Bauleitung des Simplontunnels auf den 1. Januar 1904 an die Bundesbahnverwaltung übergegangen und von uns der Kreisdirektion I in Lausanne übertragen worden. Wir haben die bezüglichen Anzeigen an die genannte Unternehmergeellschaft und an die Kreisdirektion am 23. Dezember erlassen.

Der Bundesbeschuß betreffend die Übertragung der Konzession für den Simplontunnel auf italienischem Gebiet an den Bund ist oben erwähnt.

5. Als im September der französische Minister der öffentlichen Bauten, Herr Maruéjouls, die Schweiz bereiste, um die Frage der nördlichen Zufahrtslinien zum Simplon zu studieren, haben wir den Vorsteher unseres Baudepartementes zur Begleitung desselben bei dieser Reise abgeordnet.

6. Das eidgenössische Eisenbahndepartement hat den Bundesbahnen am 23. Mai eine Konzession für den Betrieb der Dampfboote auf dem Bodensee mit Dauer bis zum 1. Mai 1905 erteilt. Die Bedingungen stimmen mit denjenigen der Konzession überein, welche früher der Schweizerischen Nordostbahn bewilligt worden war.

7. Eine Anfrage des eidgenössischen Eisenbahndepartementes, ob die Bestrebungen zur Hebung der Rheinschiffahrt ab Basel im Interesse der Bundesbahnen liege, haben wir am 8. Juli bejahend beantwortet.

8. Im Einvernehmen mit der ständigen Kommission des Verwaltungsrates haben wir mit Zuschrift vom 18. September dem Regierungsrat des Kantons Bern erklärt, daß unserer Ansicht nach die Bundesbahnen durch Fortführung der Brünigbahn von Brienz nach Interlaken einem tatsächlich bestehenden Verkehrsinteresse entsprechen sollten; wir beabsichtigen daher, an die zuständigen Behörden bezügliche Anträge zu stellen. Da es uns zweckmäßig erscheine, in dieser Angelegenheit im Einverständnis mit den Behörden des Kantons Bern vorzugehen, richten wir an den Regierungsrat die Anfrage, ob er geneigt sei, die Sache mit uns zu besprechen und uns über den derzeitigen Stand vorbereitender Arbeiten zu orientieren.

Der Regierungsrat des Kantons Bern erklärte sich mit Schreiben vom 28. September zu bezüglichen Verhandlungen bereit und stellte eine Einladung zu einer Konferenz nach dem Abschlusse der betreffenden Vorarbeiten in Aussicht.

Als uns das eidgenössische Eisenbahndepartement am 29. September ein Gesuch der Thunerseebahn um Übertragung der Konzession für eine normalspurige Brienzerseebahn zur Vernehmlassung übermittelte, ersuchten wir mit Schreiben vom 6. Oktober unter Bezugnahme auf die eingeleiteten Verhandlungen mit dem Regierungsrat des Kantons Bern das eidgenössische Eisenbahndepartement, die gewünschte Konzessionsübertragung nicht zu beantragen, da wir den zuständigen Behörden Vorschläge über Ausführung der Linie Brienz-Interlaken durch die Bundesbahnen zu unterbreiten beabsichtigen.

Die erste Konferenz mit dem Regierungsrat des Kantons Bern in dieser Angelegenheit hat am 26. Dezember stattgefunden, unter Bezug der Thunerseebahn und des Initiativkomitees für eine Brienzerseebahn. Wir erhielten Kenntnis von den bisherigen Vorgängen in dieser Angelegenheit und insbesondere von dem von der Thunerseebahn bearbeiteten Planmaterial. Das gesamte Aktenmaterial wurde uns bereitwillig zum näheren Studium zur Verfügung gestellt, und wir haben die erforderlichen Untersuchungen sofort an die Hand genommen.

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

Außerdem sind Verhandlungen geführt worden:

- a. mit der Emmentalbahn betreffend den Bahnhof Langnau und die Bahnstrecke Langnau-Obermatt;
- b. mit der Burgdorf-Thun-Bahn betreffend die Station Konolfingen;
- c. mit der Huttwil-Wolhusen-Bahn betreffend die Station Wolhusen;
- d. mit der Önsingen-Balsthal-Bahn betreffend die Station Önsingen;
- e. mit der Appenzellerbahn betreffend die Station Winkeln.

Diese sind Anfang 1904 zu Ende geführt worden.

Außerdem wurde noch verhandelt über die Verträge:

- a. mit der Bern-Neuenburg-Bahn (direkte Linie) betreffend den Bahnhof Neuenburg;
- b. mit dem Staatsrat des Kantons Neuenburg betreffend die Bahnhöfe Neuenburg und Chaux-de-Fonds;
- c. mit der Tößtalbahn betreffend den Bahnhof Winterthur;
- d. mit der Rhätischen Bahn betreffend den Bahnhof Chur und die Station Landquart.

**10.** Neu zu regeln waren ferner die Anschlußverhältnisse:

- a. mit der elektrischen Straßenbahn Wetzikon-Meilen für die Stationen Wetzikon und Meilen;
- b. mit der elektrischen Straßenbahn Aarau-Schöftland für die Station Entfelden;
- c. mit der Wynentalbahn für den Bahnhof Aarau und die Station Suhr;
- d. mit der elektrischen Straßenbahn Bremgarten-Dietikon für die Station Dietikon.

Die bezüglichen Verhandlungen sind noch nicht zum Abschluß gelangt.

**11.** Anlässlich der Übernahme der Jura-Simplon-Bahn ist mit den Gesellschaften der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn und

der französischen Ostbahn die Vereinbarung getroffen worden, daß alle zurzeit bestehenden Verträge über Betriebs- und Mitbenützungsverhältnisse sowie über den gegenseitigen Warenaustausch bis auf weiteres unverändert fortbestehen sollen (Erklärungen der französischen Ostbahn vom 29. April und der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn vom 16. Mai). Es wird Sache eingehender Untersuchungen sein, zu entscheiden, ob diesfalls für später Abänderungen angeregt werden sollen.

**12.** Einer Anregung des Generalinspektorates der italienischen Eisenbahnen vom 14. Juni um Aufnahme der Verhandlungen über die für den Betrieb der Strecke Iselle-Domodossola und die Mitbenützung des Bahnhofes Domodossola abzuschließenden Verträge konnten wir für so lange nicht Folge geben, als die Ratifikation der Konzessionsübertragung für den Simplon nicht allseitig erfolgt war.

**13.** Bei einer Konferenz mit der Gürbetalbahn am 23. November über die Mitbenützung der Bahnhöfe Bern und Thun zeigte sich, daß eine gütliche Verständigung kaum möglich sein werde. Durch Schreiben vom 22. Dezember hat uns sodann die Direktion der Thunerseebahn namens der Gürbetalbahn mitgeteilt, daß sie den Entscheid des Bundesgerichtes anrufe.

**14.** Mit der elektrischen Straßenbahn St. Gallen-Speicher-Trogen ist am 1. Dezember 1903 ein provisorischer Vertrag über ihren Anschluß an den Bahnhof St. Gallen abgeschlossen worden; ein definitiver Abschluß wird erfolgen, wenn der Bahnhofumbau St. Gallen weiter vorgerückt sein wird.

**15.** Die Eisenbahngesellschaft Pont-Brassus, deren Betrieb von der Jura-Simplon-Bahn besorgt worden war, hat vorgezogen, den Betrieb ihrer Linie vom 1. Mai 1903 an selbst zu führen, hat uns aber die Besorgung des Fahr- und Zugsdienstes vorläufig bis zum 30. April 1905 übertragen. Zur Deckung unserer Ansprüche hat uns diese Gesellschaft Garantie geleistet.

**16.** Am 28. August hat unter dem Vorsitze des eidgenössischen Eisenbahndepartementes eine neue Konferenz betreffend die Sanierung der Verhältnisse der Urikon-Bauma-Bahn stattgefunden. Es soll durch Einführung des elektrischen Betriebes eine Verminderung der Betriebskosten angestrebt werden. Wir

haben uns bereit erklärt, zur Verwirklichung dieses Projektes dadurch mitzuhelpen, daß wir der Umwandlung unserer Obligationen im Betrage von Fr. 900,000 in Prioritätsaktien beistimmen und damit die Aufbringung eines neuen Obligationenkapitals von Fr. 300,000 zur Deckung der Kosten der Anlagen für den elektrischen Betrieb ermöglichen.

**17.** In der Generalversammlung der Wald-Rüti-Bahn ist die Anregung gemacht worden, die Bundesbahnen seien zu ersuchen, für den Betrieb der Linie günstigere Bedingungen zu gewähren, als sie in dem seinerzeit mit den Vereinigten Schweizerbahnen abgeschlossenen Verträge enthalten sind. Diese Angelegenheit befindet sich in Untersuchung.

**18.** In einer Konferenz vom 5. September mit den Vertretern des Kantons Aargau, des Gemeinderates der Stadt Aarau und der Wynentalbahn ist eine grundsätzliche Verständigung dahin erzielt worden, daß die aargauischen Interessenten an die Beseitigung des Niveauüberganges der Lenzburgerstraße „in der Geiß“ in Aarau eine Subvention von Fr. 75,000 leisten. Die vorbehaltene Ratifikation durch den Verwaltungsrat der Wynentalbahn für deren Anteil von Fr. 50,000 und durch die Einwohnergemeinde Aarau für ihren Anteil von Fr. 15,000 ist bereits erfolgt. Die Zustimmung des Kantons Aargau für den Restbetrag von Fr. 10,000 ist durch den Großen Rat erst nach Schluß des Berichtsjahres ausgesprochen worden.

**19.** Dem Verbande schweizerischer Eisenbahnen sind beigetreten die Rorschach-Heiden-Bergbahn, die Bahn Freiburg-Murten-Ins, die Önsingen-Balsthal-Bahn und die Bahn Pont-Brassus.

Am 16. Juli hat eine Konferenz des Verbandes für allgemeine Angelegenheiten stattgefunden. Aus den behandelten Gegenständen sind hervorzuheben:

a. Anregungen des Verbandes zur bevorstehenden Revision des Übereinkommens für den internationalen Frachtverkehr.

b.. Neues Übereinkommen über die Haftpflicht aus dem direkten schweizerischen Verkehr und das Verfahren zur Regelung der Entschädigungsfordерungen, mit Anhängen betreffend die Behandlung über-

zählicher und fehlender Güter und Gepäckstücke, sowie die Verschleppung von Gütern, Reisegepäck, Fahrzeugen und lebenden Tieren; dieses Übereinkommen ist auf den 1. Oktober provisorisch in Kraft gesetzt worden.

**20.** Die Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen sind zweimal zu gemeinsamen Konferenzen zusammengetreten zur Behandlung wichtiger Verwaltungsfragen. Die Verhandlungen bezweckten namentlich eine gleichmäßige Behandlung der Personalfragen in allen Kreisen und eine gleichmäßige Anwendung der vielen reglementarischen Vorschriften zu erzielen. Da die Behandlung mancher Angelegenheiten bei den verstaatlichten Bahnen eine verschiedene gewesen war, erfordert die Durchführung der Vereinheitlichung viele Mühe und Arbeit. Eine rationelle Betriebsführung wäre aber ohne Anwendung der gleichen Normen unmöglich.

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

Die Gesamtzahl der Beamten und Angestellten mit Jahresgehalt beträgt auf Ende 1903 14,411, diejenigen der im Taglohn Angestellten 10,003, zusammen 24,414 (1902 mit Inbegriff der Jura-Simplon-Bahn: 23,019), wovon

	Beamte mit Jahresgehalt	im Taglohn Angestellte
bei der Generaldirektion . . . . .	572	61
beim Kreis I . . . . .	3536	1163
beim Kreis II . . . . .	4633	3663
beim Kreis III . . . . .	3659	3085
beim Kreis IV . . . . .	2011	2031

Zu bemerken ist, daß die Zahl der mit Jahresgehalt angestellten Beamten im Verhältnis zu den im Taglohn Beschäftigten wesentlich zugenommen hat, da wir bestrebt sind, möglichst viele Arbeiter zu festangestellten Beamten vorrücken zu lassen.

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

*a.* Auf den 1. April 1903, bzw. für das von den verstaatlichten Bahnen übergetretene Personal auf den 1. Mai 1903, ist die Ausschreibung sämtlicher Beamtenstellen für eine neue Amts dauer bis zum 31. März 1906 erlassen worden,

und es haben auf die genannten Termine die Bestätigungs-  
wahlen für alle Bundesbahnbeamte durch die Generaldirektion  
und die Kreisdirektionen stattgefunden.

b. Mit Eingabe vom 8. Dezember an das eidgenössische Eisenbahndepartement haben wir in Beantwortung einer Anregung in der Bundesversammlung die Gründe entwickelt, welche uns abgehalten haben, alle zu besetzenden Stellen öffentlich auszuschreiben. Die Ausschreibung ist auf die höhern Stellen beschränkt, weil die Besetzung der andern in der Regel auf dem Wege der Beförderung, durch sukzessives Vorrücken, erfolgt. Wenn nun für jede der nacheinander frei werdenden Stellen eine Publikation erfolgen müßte, würden für den Dienst schädliche und für das Personal unangenehme Verzögerungen sich ergeben.

c. Auf den 1. Mai 1903 ist sodann die Einreihung des Personals in die Gehaltsstufen der vom Bundesrat am 7. Januar 1902 erlassenen Gehaltsordnung durchgeführt worden. Die für diese Einreihung und für die Festsetzung der Gehalte maßgebenden Grundsätze waren mit den Kreisdirektionen in einer gemeinsamen Konferenz am 31. März einläßlich beraten worden; dabei wurde auch eine bezügliche Eingabe des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten vom 1. März 1903 eingehend erörtert. Als wegleitender Grundsatz wurde angenommen, es sei bei Festsetzung des neuen Gehaltes auszugehen vom Gehalt auf 1. Januar 1903 und demselben zuzuschlagen die Gehaltsaufbesserung, welche bis zum 30. April 1903 auf Grundlage der Gehaltsregulative der verstaatlichten Bahnen pro rata temporis fällig geworden wäre, sowie ein halber Monatsgehalt, berechnet nach dem Stande auf Ende 1902, als Ersatz für die künftig wegfallende Gratifikation, alles innerhalb der durch das Besoldungsgesetz und die vom Bundesrat erlassene Gehaltsordnung vom 7. Januar 1902 gegebenen Schranken. Um eine ungleiche Behandlung des Personals der verschiedenen Kreise zu verhüten, mußte der halbe Monatsgehalt auch da zugeschlagen werden, wo eine Gratifikation von der verstaatlichten Bahn nicht verabfolgt worden war, d. h. bei den von der Nordostbahn übergetretenen Beamten und Angestellten. Als Maxima haben nicht diejenigen der fröhern Gehaltsregulative, sondern diejenigen der neuen Gehaltsordnung zu gelten, und es ist zutreffenden Falls auch eine Versetzung in eine höhere Gehaltsstufe zur Ausgleichung gestattet. Ferner wurde vereinbart, daß die Dauer der provisorischen Anstellungen tunlichst zu beschränken sei. Zu

dieser Konferenz waren auch die Mitglieder der Kreisdirektion I eingeladen worden, obwohl sie erst später ihre Funktionen angetreten haben.

Die erwähnte Eingabe des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten ist von uns am 30. April einlässlich beantwortet worden. Der Zentralvorstand des Verbandes hat uns in einer Rekurschrift vom 31. Juli erklärt, daß er grundsätzlich durch die Zugeständnisse unserer Antwort befriedigt sei, daß aber die Anwendung dieser Grundsätze nicht nach allen Richtungen in zutreffender Weise stattgefunden habe. Nachdem wir die Beschwerdepunkte dieser Eingabe einlässlich geprüft hatten, wurden dieselben in einer Konferenz vom 19. Dezember mit dem Zentralvorstande eingehend erörtert. Bei diesem Anlasse wurden außer den allgemeinen Beanstandungen auch eine Anzahl Einzelfälle genannt, in denen die von uns aufgestellten Grundsätze nicht Anwendung gefunden haben sollen. Wir ersuchten um schriftliche Bekanntgabe dieser Beschwerden. Deren Einreichung ist erst am 19. Januar 1904 erfolgt, und es hat daher die Beantwortung des Rekurses erst nach Schluß des Berichtsjahres stattfinden können.

*d.* In einer Konferenz mit dem Vorstande der Zentralunion schweizerischer Eisenbahnarbeiter am 3. Dezember wurden verschiedene Beschwerden und speziell die Wünsche betreffend das zu erlassende Reglement für Werkstätte-Kommissionen einlässlich erörtert.

*e.* Im Laufe des Jahres sind von uns außerdem mehrere Eingaben der genannten zwei Verbände und des Zugpersonalvereins über einzelne Fragen behandelt worden.

*f.* Veranlaßt durch Eingaben kantonaler Behörden haben wir verfügt, daß den Steuerbehörden auf spezielles Verlangen die Gehalte des Personals der Bundesbahnen bekannt gegeben werden sollen. Gegen diese Verfügung eingelangte Beschwerden des Personals konnten wir nicht berücksichtigen.

## II. Finanzdepartement.

(Bericht über die Jahresrechnung.)

Dem gegenwärtigen Bericht sind folgende Rechnungen und Beilagen beigegeben:

Betriebsrechnung;

Spezialrechnungen:

Erneuerungsfonds,

Dampfboote auf dem Bodensee,

Dampfboote auf dem Zürichsee;

Gewinn- und Verlustrechnung;

Kapitalrechnung;

Rechnung über die Bauverwendungen vom Jahre 1903;

Baurechnung auf 31. Dezember 1903;

Bilanz auf 31. Dezember 1903;

Beilagen:

Vergleichung der Betriebsrechnung mit dem Budget,

Ausweis über die Bauverwendungen, nach Objekten ausgeschieden,

Bauausgaben für den Simplon auf 31. Dezember 1903,

Vergleichung der Bauausgaben mit dem Budget;

Rechnungen der Hülfsgeschäfte:

Oberbaumaterialverwaltung,

Drucksachenverwaltung,

Materialverwaltung in Lausanne,

    "    " Basel,

    "    " Zürich,

    "    " Rorschach

Werkstätten in Yverdon,

    "    " Freiburg,

    "    " Biel,

    "    " Olten,

Bauwerkstätte in Zürich,

Reparaturwerkstätte in Zürich,

Werkstätte in Rorschach,

    "    " Chur,

    "    " Romanshorn,

Gasanstalt in Olten,

    "    " Rorschach;

**Rechnungen der Hülfskassen :**

- Pensions- und Hülfskasse der Angestellten der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn,
- Krankenkasse der Arbeiter der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn,
- Pensions- und Hülfskasse der Angestellten der ehemaligen Centralbahn,
- Krankenkasse der ständigen Arbeiter der ehemaligen Centralbahn,
- Krankenkasse der Werkstätte in Olten,
- Fonds für außerordentliche Unterstützungen der ehemaligen Centralbahn,
- Pensions- und Hülfskasse der Angestellten der ehemaligen Nordostbahn,
- Krankenkasse der ständigen Arbeiter der ehemaligen Nordostbahn,
- Krankenkasse der Regiearbeiter der ehemaligen Nordostbahn,
- Pensions- und Hülfskasse der Angestellten der ehemaligen Vereinigten Schweizerbahnen,
- Krankenkasse der ständigen Arbeiter der ehemaligen Vereinigten Schweizerbahnen ;
- Inventar der eigenen Wertschriften ;
- Inventar der Wertschriften des Erneuerungsfonds ;
- Eintrittsbilanz auf 1. Januar 1903 betreffend den Rückkauf der Jura-Simplon-Bahn ;
- Eintrittsbilanz der schweizerischen Bundesbahnen auf 1. Januar 1903 (schweizerische Bundesbahnen und Jura-Simplon-Bahn zusammen).

Obwohl das Netz der Jura-Simplon-Bahn bis zum 1. Mai 1903 durch die Organe der Gesellschaft betrieben und verwaltet wurde, haben wir für die vier ersten Monate keine besondere Rechnung aufgestellt, da der Betrieb auf Rechnung des Bundes erfolgte. Dieses Verfahren, das wir bereits unter ähnlichen Umständen letztes Jahr bei der Übernahme der Vereinigten Schweizerbahnen angewandt haben, hat uns gestattet, die Buchführungs- und Abrechnungsoperationen zu vereinfachen.

### Betriebsrechnung.

Der Einnahmenüberschuß beträgt . . . . .	Fr. 38,318,912
In den Budgets waren angesetzt:	
Hauptbudget . . . . .	Fr. 26,020,770
Nachtragsbudget . . . . .	" 5,857,610
Diesen Summen ist zur Vergleichung der approximative Einnahmenüberschuß der Jura-Simplon-Bahn in den vier ersten Monaten zuzurechnen, der nicht budgetiert worden ist .	" 4,150,000 *)
	Fr. 36,028,380

Es ergibt sich demnach zu gunsten der Rechnung eine Differenz von . . . . . Fr. 2,290,532 gegenüber dem Budget.

Im großen und ganzen erklärt sich diese Differenz folgendermaßen :

Verglichen mit dem Budget betragen die Mehreinnahmen . . . . .	Fr. 3,243,427
Dagegen sind Mehrausgaben zu verzeichnen im Betrage von . . . . .	" 952,895
Differenz zu gunsten der Rechnung wie oben	Fr. 2,290,532

Dieser Überschuß über die budgetierten Einnahmen hinaus, den wir bei der Analyse der einzelnen Kapitel näher begründen werden, wird zum Teil durch höhere Einlagen in den Erneuerungsfonds, als budgetiert waren, und durch dem Budget gegenüber geringere Entnahmen aus diesem Fonds aufgewogen. (Siehe weiter unten Rechnung des Erneuerungsfonds.)

### Betriebseinnahmen.

#### I. Ertrag des Personentransportes.

Der Ertrag im Jahre 1903 beläuft sich auf Fr. 43,909,319

\*) Betriebseinnahmen der Jura-Simplon-Bahn, Januar-April 1903, zirka Fr. 11,000,000; Betriebsausgaben (ohne Anleihensverzinsung und Einlagen in den Erneuerungsfonds) zirka Fr. 6,850,000.

Veranschlagt waren:	
Hauptbudget . . . . .	Fr. 30,500,000
Nachtragsbudget . . . . .	" 6,950,000
Approximative Einnahme der Jura-Simplon-Bahn für die vier ersten Monate . . . . .	" 3,900,000
	<hr/>
	Fr. 41,350,000
Differenz zu gunsten der Rechnung	<hr/> Fr. 2,559,319

Die Zahlen der effektiven Betriebseinnahmen zeigen, daß wir in unseren Budgets zu pessimistisch gerechnet hatten und daß die allgemeine Verkehrszunahme den Einnahmenausfall reichlich aufwiegt, den die Ermäßigung der Tarife zur Folge gehabt hat; dabei ist jedoch nicht zu vergessen, daß das enorme Anwachsen der Reisendenzahl (mehr als 3,700,000, d. h. 9 %) auch eine bedeutende Vermehrung der Betriebsausgaben bedingt.

1902 hatten die Einnahmen aus dem Personentransport betragen:

a. Bundesbahnen . . . . .	Fr. 27,065,284
b. Jura-Simplon-Bahn . . . . .	" 15,330,524
	<hr/>
	Fr. 42,395,808
1903 beliefen sie sich auf . . . . .	" 43,909,319
Differenz zu gunsten von 1903	<hr/> Fr. 1,513,511

Das Anwachsen der Einnahmen erstreckt sich auf alle Monate des Jahres, mit Ausnahme des November.

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

Der Ertrag im Jahre 1903 beläuft sich auf 

---

Fr. 62,144,023

Veranschlagt waren:

Hauptbudget . . . . .	Fr. 43,900,000
Nachtragsbudget . . . . .	" 11,150,000
Approximative Einnahmen der J.-S. für die vier ersten Monate . . . . .	" 6,600,000
	<hr/>
	Fr. 61,650,000
Differenz zu gunsten der Rechnung . . .	<hr/> Fr. 494,023

Der Güterverkehr hielt sich somit ziemlich genau innerhalb der vorausgesehenen Grenzen.

1902 haben die Einnahmen aus dem Güterverkehr betragen:

a. Bundesbahnen . . . . .	Fr. 39,632,715
b. Jura-Simplon-Bahn . . . . .	" 20,784,457
	Fr. 60,417,172
1903 beliefen sie sich auf . . . . .	" 62,144,023
Differenz zu gunsten von 1903 . . . . .	Fr. 1,726,851

Mit Ausnahme des Monats April weisen die ersten drei Vierteljahre 1903 gegenüber 1902 einen Fortschritt auf, während das letzte Vierteljahr einen Rückgang bringt. Dies röhrt teilweise davon her, daß im Herbst 1902 infolge einer reichen Obsternte in der Zentral- und Ostschweiz zahlreiche Obsttransporte ausgeführt wurden, während im Jahre 1903 der Obstertrag unter dem Mittel geblieben ist.

### III. Verschiedene Einnahmen.

Diese haben 1903 ergeben . . . . .	Fr. 5,108,975
Veranschlagt waren:	
Hauptbudget . . . . .	Fr. 3,966,590
Nachtragsbuget . . . . .	" 452,300
Approximative Einnahmen der J.-S. für die vier ersten Monate . . . . .	" 500,000
	Fr. 4,918,890
Differenz zu gunsten der Rechnung . . .	Fr. 190,085

Der Ertrag der Hülfsgeschäfte kommt ziemlich dem budgetierten gleich, ebenso die sonstigen Einnahmen; die Vermehrung betrifft das Kapitel der Mietzinse für Rollmaterial; doch ist zu bemerken, daß diese Mehreinnahme mehr als aufgewogen wird durch die Entschädigungen, die wir unter demselben Titel an andere Verwaltungen zu zahlen haben (siehe Titel V der Betriebsausgaben).

### Betriebsausgaben.

Die Betriebsausgaben beliefen sich im Jahre  
1903 auf . . . . . Fr. 72,843,405

Veranschlagt waren:

Hauptbudget . . . . .	Fr. 52,345,820
Nachtragsbudget . . . . .	" 12,694,690
Approximative Ausgaben der J.-S. für die vier ersten Monate . . . . .	" 6,850,000
	<hr/>
	Fr. 71,890,510
Mehrausgaben gegenüber dem Budget . . .	Fr. 952,895
	<hr/>

Es ist bei der Aufstellung des Budgets einer Eisenbahnverwaltung nicht möglich, die eigentlichen Betriebsausgaben genau abzuschätzen, da sie teilweise von den größeren oder geringeren Leistungen abhängen, die der wechselnde Verkehr nach sich zieht. Daher können gewisse Budgetsätze immer nur den Charakter von Schätzungen haben.

Bei der Besprechung der einzelnen Kapitel werden wir zu den Mehr- und Minderausgaben nähere Erläuterungen geben; immerhin machen wir bereits jetzt darauf aufmerksam, daß bei der Aufstellung der Budgets folgenden Umständen nicht hat Rechnung getragen werden können: der Anwendung des neuen Arbeitszeitgesetzes auf 1. Oktober 1903 und der Einbeziehung der Gratifikationen in den Gehalt des Personals, die bisher von den Gesellschaften dem Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung entnommen worden waren.

1902 haben die Betriebsausgaben betragen:

a. Bundesbahnen . . . . .	Fr. 43,243,716
b. Jura-Simplon-Bahn . . . . .	" 23,178,997
	<hr/>
	Fr. 66,422,713

1903 beliefen sie sich auf . . . . . Fr. 72,843,405

Vermehrung der Betriebsausgaben von  
einem Jahre zum andern . . . . . Fr. 6,420,692

Diese Vermehrung um 9 %, die übrigens zum großen Teile vorausgesehen war, betrifft beinahe ausschließlich die Kapitel II, III und IV: Unterhalt und Aufsicht der Bahn, Expeditions-

und Zugsdienst und Fahrdienst; sie verteilt sich auf die Personalausgaben und auf die Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung im Verhältnis der folgenden beiden Tabellen:

Kapitel	Personal.		Mehrausgaben 1903 Fr.
	1902 Fr.	1903 Fr.	
Personal des Bahndienstes	3,352,881	3,635,097	282,216
Personal des Expeditions- und Zugsdienstes . . .	17,502,106	19,833,742	2,331,636
Personal des Fahrdienstes	7,905,737	8,803,169	897,432
	<b>28,760,724</b>	<b>32,272,008</b>	<b>3,511,284</b>

Kapitel	Unterhalt und Erneuerung.		Mehrausgaben 1903 Fr.
	1902 Fr.	1903 Fr.	
Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen . . .	8,062,178	9,514,262	1,452,084
Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven und Tender . . . . .	4,562,133	4,767,624	205,491
Unterhalt und Erneuerung der Personenwagen . .	1,543,027	1,973,058	430,031
Unterhalt und Erneuerung der Lastwagen . . .	1,648,266	2,190,290	542,024
	<b>15,815,604</b>	<b>18,445,234</b>	<b>2,629,630</b>
Mehrausgaben 1903 für Personal . . . . .		Fr. 3,511,284	
Mehrausgaben 1903 für Unterhalt und Erneuerung . . . . .		" 2,629,630	
		Fr. 6,140,914	

### I. Allgemeine Verwaltung.

Die unter diesem und den folgenden Kapiteln gegebenen Vergleichungen beziehen sich auf die Voranschläge und die Bruttoausgaben; die Abzüge für Betriebskosten von Gemeinschaftsbahnhöfen und Gemeinschaftsstrecken, sowie die Entschädigungen für den Betrieb von Linien auf Rechnung Dritter sind beidseitig unberücksichtigt gelassen.

Die Ausgaben für die allgemeine Verwaltung im Jahr 1903 belaufen sich auf . . . . . Fr. 2,752,428

Veranschlagt waren:	
Im Hauptbudget . . . . .	Fr. 2,114,970
Im Nachtragsbudget . . . . .	" 595,490
Approximative Ausgaben der J.-S. für die vier ersten Monate . . . . .	" 280,000
	Fr. 2,990,460
Minderausgaben	Fr. 238,032

Dieser Unterschied röhrt her von verschiedenen Vergütungen, die in den Budgets unberücksichtigt geblieben sind.

## II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

Diese Ausgaben belaufen sich im Jahr 1903 auf Fr. 13,779,949

Veranschlagt waren:	
Im Hauptbudget . . . . .	Fr. 9,178,820
Im Nachtragsbudget . . . . .	" 3,459,000
Approximative Ausgaben der J.-S. für die vier ersten Monate . . . . .	" 980,000
	Fr. 13,617,820
Mehrausgaben	Fr. 162,129

Dieser Unterschied röhrt her von Überschreitungen der Ansätze in mehreren Rubriken, die aber, wie aus der Beilage zur Betriebsrechnung, Seite 38—41, ersichtlich ist, teilweise durch Minderausgaben in andern Rubriken wieder ausgeglichen werden.

## III. Expeditions- und Zugsdienst.

Die Ausgaben belaufen sich im Jahr 1903 auf Fr. 23,215,247

Veranschlagt waren:	
Im Hauptbudget . . . . .	Fr. 17,857,350
Im Nachtragsbudget . . . . .	" 2,965,650
Approximative Ausgaben der J.-S. für die vier ersten Monate . . . . .	" 1,900,000
	Fr. 22,723,000
Mehrausgaben	Fr. 492,247

Diese Ausgabenvermehrung ist in der Hauptsache auf die Festlegung der Gratifikationen und die Anwendung des neuen Arbeitsgesetzes während der 3 letzten Monate des Jahres zurückzuführen.

#### IV. Fahrdienst.

Die Ausgaben belaufen sich im Jahr 1903 auf	<u>Fr. 28,630,610</u>
Veranschlagt waren:	
Im Hauptbudget . . . . .	Fr. 20,578,650
Im Nachtragsbudget . . . . .	" 4,926,450
Approximative Ausgaben der J.-S. für die vier ersten Monate . . . . .	" 2,750,000
	<u>Fr. 28,255,100</u>
Mehrausgaben	<u>Fr. 375,510</u>

Die unter diesem Titel aufgeführten Ausgaben umfassen diejenigen für das Personal, für Brennmaterial, für Unterhalt des Rollmaterials und die Amortisation desselben und für Verschiedenes.

##### a. Personalausgaben.

Dieselben belaufen sich für 1903 auf . . .	Fr. 8,985,080
Veranschlagt waren, inbegriffen die vier ersten Monate für die J.-S. . . . .	" 8,576,700
Mehrausgaben	<u>Fr. 408,380</u>

Die Ursachen dieser Mehrausgaben sind die nämlichen wie die unter Titel III erwähnten.

##### b. Ausgaben für Brenn- und Schmiermaterial etc.

Dieselben belaufen sich für 1903 auf . . .	Fr. 10,193,301
Veranschlagt waren, inbegriffen die vier ersten Monate für die J.-S. . . . .	" 9,904,000
Mehrausgaben	<u>Fr. 289,301</u>

Diese Mehrausgaben sind bedingt durch bedeutend gesteigerte Fahrdienstleistungen.

*c. Unterhalt des Rollmaterials.*

Für 1903 belaufen sich diese Ausgaben auf	Fr. 6,593,069
Veranschlagt waren, inbegriffen die vier	
ersten Monate für die J.-S. . . . .	<u>    </u> 6,807,700
Minderausgaben	Fr. 214,631

*d. Amortisation des Rollmaterials.*

Für 1903 betragen diese Ausgaben . . . .	Fr. 2,475,696
Veranschlagt waren . . . . .	<u>    </u> 2,648,400
Minderausgaben	Fr. 172,704

Die im Jahr 1903 nicht stattgehabte Erneuerung wird auf 1904 übertragen.

*e. Andere Ausgaben.*

Für 1903 betragen dieselben . . . . .	Fr. 383,465
Veranschlagt waren, inbegriffen die vier ersten	
Monate für die J.-S. . . . .	<u>    </u> 318,300
Mehrausgaben	Fr. 65,165

Die Vermehrung röhrt her von der Ergänzung und dem Unterhalt des Inventars.

**V. Verschiedene Ausgaben.**

Sie belaufen sich für 1903 auf . . . . .	Fr. 6,215,200
Veranschlagt waren:	
Im Hauptbudget . . . . .	Fr. 4,309,850
Im Nachtragsbudget . . . . .	<u>    </u> 952,200
Approximative Ausgaben der J.-S. für die vier	
ersten Monate . . . . .	<u>    </u> 940,000
	Fr. 6,202,050
Mehrausgaben	Fr. 13,150

Die Mehr- und Minderausgaben bei den verschiedenen Rubriken dieses Kapitels sind aus der Beilage zur Betriebsrechnung, Seite 46—47, ersichtlich.

Unter den verschiedenen Ausgaben sind inbegriffen die Kosten des Publizitätsdienstes, d. h. des Bureau de publicité in Lausanne (früheres Bureau der J.-S.) und der Agenturen in London und Paris. Wie wir in unserem Berichte für 1902 ausführten, ist die Organisation dieses Dienstes noch eine provisorische. Obwohl wir mit der Tätigkeit und den Leistungen des Bureaus in Lausanne sehr zufrieden sind, halten wir es doch nach den bisherigen Erfahrungen für vorteilhaft, dieses Bureau nach Bern zu verlegen, um es in näheren und unmittelbaren Kontakt mit den anderen Abteilungen unserer Verwaltung zu bringen. Die noch im Studium befindliche Neuorganisation wird voraussichtlich im Jahre 1905 eingeführt werden können.

Das Bureau in Lausanne beschäftigte sich im Jahre 1903, außer mit den laufenden Geschäften, mit der Ausarbeitung dreier Reklamebroschüren, mit einer Karte unseres Netzes, die ganz besonders für die Touristen bestimmt ist, und mit den illustrierten Affichen. Diese Reklameartikel werden alle im Laufe des Jahres 1904 in Umlauf gesetzt werden.

Die Agentur in London funktionierte wie bisher unter der Jura-Simplon-Bahn weiter, und dehnte ihre Tätigkeit auf das ganze Netz aus.

Die Agentur in Paris wurde im Monat Juni eröffnet. Wenn auch die Anfänge bescheiden sind, so haben wir doch Grund zu hoffen, daß dieses neue Institut unseren Erwartungen entsprechen wird.

#### **Rechnung über den Erneuerungsfonds.**

Der Saldo dieser Rechnung betrug auf den 31. Dezember 1902 . . . . . Fr. 34,640,675

Infolge des freihändigen Rückkaufes der Jura-Simplon-Bahn ist der Erneuerungsfonds dieses Netzes auf den Betrag desjenigen Minderwertes festgesetzt worden, wie derselbe in der Botschaft des Bundesrates vom 21. November 1903 angenommen wurde, d. h. auf . . . . . n 18,757,236

Die bis zum Erlasse eines besondern Reglementes nach Maßgabe der vorgängig vom Bundesrat aufgestellten Normen erfolgten Einlagen für 1903 setzen sich folgendermaßen zusammen:

Übertrag Fr. 53,397,911

	Übertrag	Fr. 53,397,911
a. Für Oberbau . . . .	Fr. 4,046,808	
b. " Rollmaterial . . . .	" 3,604,510	
c. " Mobiliar und Gerät- schaften . . . . .	" 334,741	
	<hr/>	
	" 7,986,059	
	<hr/>	
	Fr. 61,383,970	

Die Entnahmen für 1903  
betragen:

a. Für Oberbau . . . .	Fr. 3,284,368
b. „ Rollmaterial . . . .	„ 2,475,697
c. „ Mobiliar und Gerät- schaften . . . . .	„ 113,701
	„ 5,873,766
Saldo auf Ende 1903	Fr. 55,510,204

Diese Summe wird bis zum Betrage von Fr. 53,389,490 durch das Portefeuille des Erneuerungsfonds dargestellt (für die Details vergl. Spezialbeilage zur Rechnung für 1903, Seite 171); dieses Portefeuille wird nach Genehmigung der Rechnung durch die kompetenten Behörden ergänzt.

## **Rechnung der Nebengeschäfte.**

Es betrifft dies die Dampfboote auf dem Bodensee und diejenigen auf dem Zürichsee.

## Dampfboote auf dem Bodensee.

## Einnahmen.

Sie betragen für 1903 . . . . .	Fr. 636,031
Veranschlagt waren . . . . .	<u>Fr. 586,000</u>
	Mehreinnahmen Fr. 50,031

Diese Mehreinnahmen sind ausschließlich dem Güterverkehr zuzuschreiben, der Personenverkehr ist ganz wenig hinter dem Voranschlag zurückgeblieben.

Verglichen mit 1902 ergibt sich eine Ver-  
mehrung von . . . . . . . . . . . . . . . . . Fr. 51,085

**Ausgaben.**

Sie betragen für 1903 . . . . .	Fr. 513,713
Veranschlagt waren . . . . .	Fr. 501,000
Mehrausgaben	Fr. 12,713

Eine Vermehrung ergibt sich auf folgenden Rubriken: Gehalte und Löhne des Personals, Unterhalt der Dampfboote, Vergütung für Beladen und Entladen der Güterwagen an die Eisenbahn. Dagegen ergibt sich eine Verminderung auf Brennmaterial, wofür im Budget der Einheitspreis zu hoch angesetzt worden war.

Im ganzen stimmen die Ausgaben mit denjenigen von 1902 überein.

Der Einnahmenüberschuß beträgt . . . . .	Fr. 122,318
gegen . . . . .	Fr. 85,000
Voranschlag.	

Von 1904 an werden Unterhalt und Erneuerung von einander getrennt; für Erneuerung und Amortisation der Schiffe wird ein Spezialfonds gebildet, welcher durch jährliche Einlagen im Verhältnis von 5 % des Bilanzwertes der Schiffe gespeist wird.

**Dampfboote auf dem Zürichsee.**

Infolge der auf den 1. Mai 1903 stattgefundenen Abtretung unserer Schiffe an die Zürcher Dampfbootgesellschaft haben wir dieses Unternehmen nur noch während 4 Monaten betrieben. Das Ergebnis war ein Defizit im Betrage von 51,106, während der Rückschlag für das ganze Jahr auf Fr. 47,200 budgetiert war. Dieses Ergebnis röhrt her aus der Verkehrsverminderung während der ungünstigen Saison.

Mit Beschuß vom 23. April 1903 hat sich unser Verwaltungsrat verpflichtet, für den Fall, daß der Betrieb unserer Schiffe einen Ausfall ergeben sollte, der Zürcher Dampfbootgesellschaft für die Dauer von 10 Jahren an die Deckung dieses Ausfalles eine Subvention zu leisten, welche höchstens Fr. 18,000 für das Jahr betragen soll.

Da die ungünstigen Monate des Jahres noch zu unsren Lasten waren, nehmen wir an, daß im Laufe des Jahres 1903 kein Defizit eintreten werde. Sollte dies trotzdem der Fall sein, so würden wir den zu unseren Lasten fallenden Betrag unter die Ausgaben pro 1904 einstellen.

## Gewinn- und Verlustrechnung.

### Einnahmen.

*Aktivsaldo von 1902.* Dieser Saldo beträgt Fr. 4,422,420

Gemäß dem Beschlusse unseres Verwaltungsrates, der von der Bundesversammlung in der NovemberSession genehmigt wurde, erhielt dieser Saldo folgende Verwendung:

Gratifikation an das Personal der früheren Centralbahn . . . . . Fr. 322,693

Gratifikation an das Personal der früheren Vereinigten Schweizerbahnen . . . . . " 111,110

Abschreibung des Saldos an Kursverlusten auf den ersten Emissionen des 3½ % Bundesbahnanleihens . . . . . " 147,608

Abschreibung sämtlicher Kosten für die Vorbereitung des Rückkaufes und die Organisation der neuen Verwaltung . . . . . " 1,312,283

Abschreibung der infolge des Umbaues der Station Zollikofen untergegangenen Objekte . . . . . " 103,951

Vollständige Abschreibung des Baukontos der Dampfboote auf dem Zürichsee infolge der Abtretung dieser Schiffe an die Zürcher Dampfbootgesellschaft . . . . . " 586,076

Abschreibung des Restes der Aktien- und Obligationenbeteiligung der Nordostbahn an der Uerikon-Bauma-Bahn . . . . . " 723,868

---

" 3,307,589

Auf neue Rechnung wurden vorgetragen 

---

 Fr. 1,114,831

*Überschuss der Betriebseinnahmen* . . . . . Fr. 38,138,912

Über die Zusammensetzung dieses Überschusses haben wir uns weiter oben ausgesprochen.

Der Betriebskoëffizient ist für 1903 . . . . . 65,53

1902 hat er für die schweizerischen Bundesbahnen allein betragen . . . . . 60,98

für die Jura-Simplon-Bahn . . . . . 61,85

für schweizerische Bundesbahnen und Jura-Simplon-Bahn

zusammen . . . . . 61,<sub>11</sub>

Von 1902 auf 1903 wächst er somit um 4,<sub>42</sub>. Wir möchten aus der Vergleichung der Betriebskoeffizienten nicht zu absolute Schlüsse ziehen, da gewisse Elemente, die in Betracht fallen, wie die Erneuerung des Oberbaues und die Ausrangierung des Rollmaterials, von einem Jahr zum andern je nach den Umständen mehr oder weniger schwanken und die Höhe des Koeffizienten merklich beeinflussen können. Immerhin ist zuzugeben, daß die Erhöhung um 4 $\frac{1}{2}$  % enorm ist und daß nur ein neuer Verkehrsaufschwung uns davor bewahren kann, in künftigen Jahren noch ungünstigere Koeffizienten zu erreichen.

*Ertrag verfügbarer Kapitalien.* 1903 haben unsere verfügbaren Kapitalien abgeworfen . . . . . Fr. 6,644,285 während budgetiert waren:

Hauptbudget . . . . .	Fr. 2,850,000
Nachtragsbudget . . . . .	" 50,000
	" 2,900,000
Differenz	Fr. 3,744,285

Der Ertrag unserer verfügbaren Kapitalien setzt sich wie folgt zusammen:

Zinsen des Wertschriftenportefeuilles und des Portefeuilles des Erneuerungsfonds . . . . .	Fr. 3,658,477
Zinsen des Wechselportefeuilles . . . . .	" 99,154
Kontokorrentzinse etc. . . . .	" 2,715,437
Gewinn auf Verkäufen, Kursgewinne, Agio,	
Mehrwert der Titel etc. . . . .	" 160,818
Verjahrte Coupons . . . . .	" 10,399
	Fr. 6,644,285

Verschiedene Ereignisse haben die Grundlagen, worauf wir unsere Budgetansätze gegründet hatten, vollständig verändert; sie haben überdies ihre Wirkung sowohl bei den Einnahmen als bei den Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung ausgeübt und daher auf das Endergebnis dieser Rechnung keinen nennenswerten Einfluß gehabt. Es sind dies hauptsächlich: der freihändige Rückkauf der Jura-Simplon-Bahn, der vom Bundesrat angeordnete Umtausch der Prioritäts- und der Stammaktien der Jura-Simplon-Bahn gegen 3 $\frac{1}{2}$  % Bundesbahnobligationen und die Konversion der 4 % Anleihen der verstaatlichten Bahnen.

Die verfügbaren Mittel der Jura-Simplon-Bahn, die wir übernommen haben und deren Ertrag nicht budgetiert werden konnte, haben ungefähr ergeben . . . . . Fr. 800,000

Der Umtausch der Jura-Simplon-Bahn-Aktien gegen  $3\frac{1}{2}\%$  Bundesbahnbonds erreichte eine Höhe von Fr. 46,027,000; die Zinsen dieser Summe erscheinen unter den Ausgaben im Kapitel: „Verzinsung der konsolidierten Anleihen“; dafür haben wir den Coupon der umgetauschten Aktien einkassiert mit : . . . . . 1,610,945

Der Ertrag unserer verfügbaren Mittel bei Banken war auf Fr. 150,000 (von einem Kapital von Fr. 5,000,000) angesetzt worden. In Wirklichkeit ergaben unsere verfügbaren Mittel, zu denen gegen Ende des Jahres die Kapitalien aus dem Konversionsanleihen hinzukamen, deren Gegenwert als Ratazins in den Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung erscheint, ein Mehrerträgnis von 642,000

Die Gewinne auf Verkäufen, Kursgewinne etc.  
(die bloß geschätzten Kursverluste, die unter den  
Ausgaben figurieren, nicht inbegriffen) haben er-  
geben . . . . . 160,800

Fr. 3,744,145

*Zins für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien.* Er betrug 1903 . . . . . Fr. 1,733,039

Wenn man hiervon die Bauzinsen des Simplon, die nicht budgetiert waren und deren Gegenwert übrigens in der „Verzinsung der konsolidierten Anleihen“ inbegriffen ist, mit . . . . . „ 1,538,856

abzieht, so bleiben . . . . . Fr. 194,183 gegenüber den budgetierten . . . . . „ 350,000

Die Mindereinnahme beträgt somit . . . . . Fr. 155,817

*Ertrag von Nebengeschäften.* Der Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee hat einen Betriebsüberschuß ergeben von Fr. 122,319

Veranschlagt waren . . . . . „ 85,000

Mehrertrag Fr. 37,319

*Zuschüsse aus den Spezialfonds.* Die Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds waren wie folgt budgetiert worden:

Hauptbudget . . . . . Fr. 4,615,700

Nachtragsbudget . . . . . „ 1,555,000

Fr. 6,170,700

Für die vier ersten Monate war hinsichtlich des Netzes der Jura-Simplon-Bahn nichts angesetzt worden.

In Wirklichkeit betrugen die Entnahmen . . . . . „ 5,873,766

Die Zuschüsse waren demnach um . . . . . Fr. 296,934 kleiner als budgetiert.

Die Zuschüsse aus dem Erneuerungsfonds verteilen sich folgendermaßen:

a. Erneuerung des Oberbaues:

Kreis I . . . . . Fr. 894,483

Kreis II . . . . . „ 854,285

Kreis III . . . . . „ 965,848

Kreis IV . . . . . „ 569,752

Fr. 3,284,368

Übertrag Fr. 3,284,368

*b.* Erneuerung des Rollmaterials:

Lokomotiven . . . . .	Fr. 1,117,420
Kessel . . . . .	" 89,381
Personenwagen . . . . .	" 529,026
Güterwagen . . . . .	" 739,870
	<hr/> " 2,475,697

*c.* Erneuerung des Mobiliars:

Zentralverwaltung . . . . .	Fr. 959
Kreis I . . . . .	" 25,814
Kreis II . . . . .	" 32,689
Kreis III . . . . .	" 30,726
Kreis IV . . . . .	" 23,513
	<hr/> " 113,701
	<hr/> <hr/> Fr. 5,873,766

Im Jahre 1902 hatte die Erneuerung des Oberbaues und des Mobiliars, sowie die Ausrangierung von altem Rollmaterial folgende Summen an Zuschüssen erforderl:

Bundesbahnen . . . . .	Fr. 2,984,289
Jura-Simplon-Bahn . . . . .	" 1,523,950
	<hr/> Fr. 4,508,239

Die Zuschüsse für 1903 übertreffen demnach die für 1902 um . . . . .	Fr. 1,365,527
--	---------------

<i>Betriebssubventionen.</i> Budgetierter und eingenommener Betrag . . . . .	Fr. 39,375
nämlich die Subvention für den Betrieb der Linie Etzwilen-Schaffhausen.	

<i>Aus sonstigen Quellen.</i> Veranschlagt waren . . .	Fr. 50,000
Der Ertrag war . . . . .	" 2,201
	<hr/> Minderertrag
	<hr/> Fr. 47,799

### Ausgaben.

*Kontokorrentzinse, Provisionen etc.* Aus diesem Kapitel betrugen die Ausgaben 1903 . . . . . Fr. 4,091,883

Veranschlagt waren:

Hauptbudget . . . . .	Fr. 80,000
Nachtragsbudget . . . . .	" 20,000
	" 100,000
Mehrausgaben . . . . .	Fr. 3,991,883

Diese Differenz erklärt sich wie folgt:

Zur Ausführung von Art. 4 des Rückkaufsvertrages der Jura-Simplon-Bahn, vom 23. Oktober 1903, hat uns der Bundesrat beauftragt, auszuzahlen:

- a. den Coupon Nr. 14 der Jura-Simplon-Bahn-Aktien mit  $3\frac{1}{2}\%$  von Fr. 101,120,000 . . . . . Fr. 3,539,200
- b. den Zins von  $3\frac{1}{2}\%$  auf dem Rest des Rückkaufspreises von Fr. 2,880,000 . . . . . " 100,800

Fr. 3,640,000

Schuldzinse aus der Konversion . . . . .	" 30,702
Zinsen auf Kontokorrenten der Angestellten der früheren Vereinigten Schweizerbahnen . . . . .	" 63,741
Zinsen des Deckungsfonds für Pensionen der früheren Jura-Simplon-Bahn . . . . .	" 35,000
Kursverluste auf dem Werte der Titel des Wertschriftenportefeuilles . . . . .	" 211,475
Mehrauslagen an diversen Spesen, Provisionen etc.	" 10,965
	Fr. 3,991,883

Die Rückzahlung der Kontokorrentguthaben der Beamten und Angestellten der früheren Vereinigten Schweizerbahnen war ursprünglich auf Ende 1902 festgesetzt worden. Auf Verlangen des Personals und um ihm Zeit zu lassen, die Organisation einer besonderen Sparkasse zu studieren, wurde diese Frist bis 31. Dezember 1903 hinausgeschoben. Außerdem erboten wir uns, für Rechnung der neuen Kasse kostenlos die Monatsbeiträge der Mitglieder einzuziehen und die Werttitel des Vereins auf Wunsch in unseren Kassen zu verwahren. Aus eingelaufenen Mitteilungen ergibt sich, daß diese Sparkasse bis dahin nicht zu Stande gekommen ist.

Die Kontokorrentguthaben der Beamten und Angestellten der früheren Vereinigten Schweizerbahnen sind auf 31. Dezember

1903 zurückbezahlt worden, teils durch direkte Auszahlung an die Inhaber teils durch Einlagen zu ihren Gunsten in die Spar-kasse der St. Gallischen Kantonalbank.

*Verzinsung der konsolidierten Anleihen.* Im Jahre 1903 hat die Verzinsung der konsolidierten Anleihen betragen Fr. 36,264,495

Veranschlagt waren:

Hauptbudget . . . . .	Fr. 26,860,000
Nachtragsbudget . . . . .	" 4,900,000
Verzinsung der verschieden Anleihen der Jura-Simplon-Bahn für vier Monate . . . . .	" 2,930,000
	—————
	" 34,690,000
	Fr. 1,574,495

Der Hauptfaktor dieser Differenz sind die Fr. 1,400,000 Zinsen zu  $3\frac{1}{2}\%$  des Kapitals von Fr. 40,000,000 in Bundes-bahnobligationen, die gegen den Rest der im Umlauf befindlichen Obligationen der Jura-Simplon-Bahn von 1898 für den Bau des Simplon umgetauscht wurden. Wir haben oben gesehen, daß der Gegenwert sich unter den Einnahmen im Kapitel Bauzinsen vor-findet.

*Verlust auf dem Betrieb von Nebengeschäften.* Hier ist der Verlust auf dem Betrieb der Dampfbootunternehmung auf dem Zürichsee für 4 Monate eingestellt werden.

*Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen.* Es han-delt sich hier um die erste Annuität der Amortisation, gemäß Art. 7 des Rückkaufsgesetzes.

Im Hauptbudget war die Amortisation des Anlagekapitals der Netze der Centralbahn, Nordostbahn und Vereinigten Schweizerbahnen, insgesamt . . . . . Fr. 562,800,000

zu  $0,467\%$  festgesetzt worden auf . . . . . Fr. 2,630,000

Dazu kam, für acht Monate, die Amortisation des Anlagekapitals der Linien der Jura-Simplon-Bahn, die an Kreis II übergingen, d. h.  $0,467\%$  von Fr. 83,000,000 . . . . . " 260,000

Im Nachtragsbudget war, für acht Monate, eine Amortisation des Anlagekapitals der Linien des Kreises I eingesetzt zu  $0,467\%$  von Fr. 189,000,000 . . . . . " 590,000

Fr. 3,480,000

In Wirklichkeit mußte nun die Amortisation von folgendem Kapital berechnet werden:

a. Anlagekapital der Bundesbahnen auf 31. Dezember 1902:

Baukonto . . . . .	Fr. 510,802,399
Unvollendete Bauobjekte . . . . .	" 43,792,102
Überschüsse der Rückkaufspreise . . . . .	" 69,154,599
	<u>Fr. 623,749,100</u>

Weniger:

Betriebsmaterial (Rollmaterial, Mobiliar und Gerätschaften) . . . . .	" 84,775,276
	* Fr. 538,973,824

Plus:

30 % von Fr. 84,775,276 Betriebsmaterial .	" 25,432,583
	<u>Fr. 564,406,407</u>

b. Anlagekapital der Jura-Simplon-Bahn auf 1. Januar 1903:

Baukonto . . . . .	Fr. 310,706,794
Unvollendete Bauobjekte . . . . .	" 35,818,540
Überschuß des Rückkaufspreises . . . . .	" 11,614,722
	<u>Fr. 358,140,056</u>

Weniger:

Betriebsmaterial (Rollmaterial, Mobiliar und Gerätschaften) . . . . .	" 47,044,916
	<u>Fr. 311,095,140</u>

Plus:

30 % von Fr. 47,044,916 Betriebsmaterial .	" 14,113,475
	<u>Fr. 325,208,615</u>

Das zu amortisierende Kapital beträgt demnach:

Für die Bundesbahnen . . . . .	Fr. 564,406,407
Für die Jura-Simplon-Bahn . . . . .	" 325,208,615
	<u>Fr. 889,615,022</u>

Die budgetierte Amortisationsquote von 0,467 % entsprach dem mittleren Zinsfuß der Anleihen, der damals 3,725 % betrug. Infolge der Übernahme der Anleihen der Jura-Simplon-Bahn und der Konversion der Anleihen der Vereinigten Schweizerbahnen,

III. Hypothek, und der Nordostbahn von 1889, ermäßigt sich der mittlere Zinsfuß für 1903 auf 3,<sub>631</sub>%; um in 60 Jahren ein Kapital dieses Zinsfußes zu amortisieren, ist eine feste Annuität von 4,<sub>115,179</sub>% erforderlich, d. h. eine Anfangsamortisation von 0,<sub>484,179</sub>%, die bei einem Kapital von Fr. 889,615,022 die Summe ausmacht von . . . . . . . . . . . Fr. 4,307,336. 35  
Veranschlagt waren . . . . . . . . . . . " 3,480,000. —  
Mehrbetrag der Amortisation . . . . . Fr. 827,336. 35

Dabei ist zu beachten, daß die Amortisation des Anlagekapitals der Jura-Simplon-Bahn nur für acht Monate budgetiert war, während wir sie jetzt auf das ganze Jahr ausgedehnt haben.

*Einlagen in den Erneuerungsfonds.* Veranschlagt waren:

Hauptbudget . . . . .	Fr. 5,510,500
Nachtragsbudget . . . . .	<u>n</u> 1,448,600
	Fr. 6,959,100
In Wirklichkeit belaufen sich die Einlagen auf	<u>n</u> 7,986,059
Mehreinlagen somit	Fr. 1,026,959

Dies röhrt hauptsächlich davon her, daß für die Linien der Jura-Simplon-Bahn die 4 ersten Monate bei der Aufstellung des Budgets nicht berücksichtigt worden sind.

Die Einlagen, die nach den Normen des bundesrätlichen Reglementes vom 12. Juni 1899 berechnet worden sind, setzen sich zusammen wie folgt:

1. Für den Oberbau:	Fr.	Fr.
a. per Meter Geleise, im Jahresdurchschnitt 3,844,459 m. zu 30 Cts. . . . .	1,153,337. 70	
b. für jeden von eigenen und fremden Lokomotiven auf unsren Linien gefahrenen Kilometer, inklusive Rangierdienst und Leerfahrten: 28,934,702 Lokomotivkilometer zu 10 Cts. . . . .	2,893,470. 20	
		4,046,807. 90

	Übertrag	4,046,807. 90
	Fr.	Fr.
<b>2. Für das Rollmaterial:</b>		
a. für jeden von unseren Lokomotiven auf eigener oder fremder Bahn zurückgelegten Kilometer, inklusive Rangierdienst und Leerfahrten: 29,323,523 Lokomotivkilometer zu 5,8 Cts.	1,700,764. 35	
b. für jeden auf eigener oder fremder Bahn gefahrenen Personenwagenachs-Kilometer: 213,618,599 Achskilometer zu 0,36 Cts. . .	769,026. 95	
c. für jeden auf eigener oder fremder Bahn zurückgelegten Lastwagenachs-Kilometer: 298,610,091 Achskilometer zu 0,38 Cts. . .	1,134,718. 35	
	<hr/>	3,604,509. 65
<b>3. Für Mobiliar und Gerätschaften:</b>		
3% von Fr. 11,158,032 mittlerem Bestand des Jahres . . . . .	334,740. 95	
Total Einlagen	<hr/>	7,986,058. 50
<i>Verwendungen zu verschiedenen Zwecken. Sie belieben sich auf . . . . .</i>	Fr. 117,166	
<i>Veranschlagt waren . . . . .</i>	<hr/> " 83,600	
Mehrausgaben	<hr/>	Fr. 33,566
Diese Ausgaben umfaßten:		
Rückvergütung an die Eisenbahngesellschaft Langenthal-Huttwil auf der von ihr vom Mai 1895 bis Dezember 1900 geleisteten Entschädigung für die Mitbenützung der Station Langenthal . . .	Fr. 10,000	
Diese Differenz entstand aus einem Berechnungsfehler der Centralbahn.		
Betriebsdefizit der Linie Wald-Rüti . . . . .	" 33,798	
Die Eisenbahngesellschaft Wald-Rüti wird in einer Spezialrechnung mit ihren jährlichen Betriebsdefiziten belastet; dieser Konto wird jedoch nicht in die Bilanz eingesetzt.		
Übertrag	Fr. 43,798	

Übertrag      Fr. 43,798

Entschädigung der Gemeinde Dietikon für das Aufgeben des Projektes, die Werkstätten der Nordostbahn auf ihr Gebiet zu verlegen . . . . .

" 16,500

Zufolge eines Vertrages zwischen der Direktion der Nordostbahn und der Gemeinde Dietikon, vom 26. Juni 1896, hatte die Gemeinde gewisse Aufwendungen gemacht für Erwerbung von Trinkwasser, für Landkäufe zu einem neuen Begräbnisplatz, für die Ausarbeitung von Plänen und die Verlegung einer Straße; nachdem die Nordostbahn ihr Projekt aufgegeben hatte, strengte die Gemeinde im Jahre 1901 gegen sie einen Prozeß an und forderte eine Entschädigung von Fr. 33,288. Die Abfindung von Fr. 16,500, die wir bezahlt haben, ermöglichte es, diesen Anstand auf gütlichem Wege zu erledigen.

Zahlung an die badische Bahn infolge einer Rechnungsdifferenz betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Schaffhausen (April 1895 — März 1901)

" 33,712

Diese Differenz röhrt her von der rückwirkenden Anwendung des Mitbenützungsvertrages vom 5./16. Dezember 1902.

Von den Vereinigten Schweizerbahnen zu Utrecht als verjährt betrachtete Coupons, die 1903 zur Einlösung präsentiert wurden . . . . .

" 27

Zuwendung an die Hülfskasse der Jura-Simplon-Bahn zur Deckung des Defizites, wie es von einer früheren Expertise festgestellt war . . . . .

" 5,672

In den letzten Jahren warf die Gesellschaft der Jura-Simplon-Bahn einen außerordentlichen Beitrag von Fr. 85,000 zur Deckung dieses Defizites in ihre Hülfskasse. Durch den Ergänzungsbeitrag von 1903 wird das Defizit gedeckt, das von Herrn Prof. Dr. Graf auf 31. Dezember 1898 berechnet worden ist; immerhin wollen wir nicht unterlassen zu bemerken, daß nach den Untersuchungen unserer Hülfskassenverwaltung das gegenwärtige Defizit dieser Kasse eine bedeutende Summe erreicht; ebenso, wenn auch in geringerem Maße, verhält es sich mit den Hülfskassen der anderen Gesellschaften. Wir werden unserem Verwaltungsrat bei

Übertrag

Fr. 99,709

	Übertrag	Fr. 99,709
der Vorlage für die neue Pensions- und Hülfskasse der Beamten und Angestellten der Bundesbahnen hierzu Anträge stellen und werden überdies im Bericht zum Budget für 1905 noch nähere Erläuterungen geben.		
Stipendien für Schüler verschiedener Anstalten	2,515	
Es handelt sich hier um die Fortsetzung der Stipendien, die die Nordostbahn aus einem Spezialfonds ausrichtete.		
Gratifikation an die Arbeiter der Jura-Simplon-Bahn, die vor dem 1. Mai 1903 25 Dienstjahre erreicht hatten . . . . .	14,942	
Dieser Posten röhrt her von der rückwirkenden Anwendung der in den Reglementen Nr. 25 und 25 a festgesetzten Gratifikation für 25 Dienstjahre		
	<u>Fr. 117,166</u>	

### Bilanz auf 31. Dezember 1903.

Der Rückkauf der Jura-Simplon-Bahn erfolgte rückwirkend auf den 1. Januar 1903 in der Weise, daß zu unserer Schlußbilanz von 1902 die Bilanz der Jura-Simplon-Bahn hinzukam.

### Eingangsbilanz auf 1. Januar 1903 betreffend die Jura-Simplon-Bahn.

Diese Bilanz wurde aufgestellt auf Grundlage der Schlußbilanz der Jura-Simplon-Bahn für das Geschäftsjahr 1902, unter Berücksichtigung der durch den Rückkaufsvertrag und die Botschaft des Bundesrates vom 21. November 1903 bedingten Abänderungen.

#### Aktiven.

1. *Noch nicht einbezahlte Kapitalien:* In der Bilanz der Jura-Simplon-Bahn figurierte ein Posten von Fr. 11,892,214 als noch nicht erfolgte Einzahlungen auf die Simplon-Subventionsaktien; dieser Betrag ist, da die Subvenienten von ihrer Verpflichtung befreit wurden, aus der Bilanz verschwunden.

2. *Baukonto der im Betriebe stehenden Linien:* Der Betrag dieses Kontos ist unverändert mit Fr. 310,706,794 in unsere Bilanz übergegangen.

3. Ausgaben für den Bau des Simplontunnels: Dieselben betrugen auf den 31. Dezember 1902 . . . . . Fr. 40,960,809

Von dieser Summe haben wir, im Einverständnis mit dem eidgenössischen Eisenbahn-departement, die bereits geleisteten Einzahlungen auf die Simplon-Subventionsaktien, als Subvention à fonds perdus, im Sinne von Art. 9, lit. d, des Rechnungsgesetzes, in Abzug gebracht . . . . . " 8,195,986

Baukonto Simplontunnel auf 31. Dezember 1902 . . . . . Fr. 32,764,823

4. Unvollendete Bauten: Dieselben sind mit Fr. 3,058,217 in unsere Bilanz eingestellt.

5. Zu amortisierende Verwendungen: Unter diesem Titel verrechnete die Jura-Simplon-Bahn die Prämien auf die Anleihen Franco-Suisse und Jougne-Eclépens im Betrage von Fr. 8,055,741. Dieser Posten ist als solcher in unserer Bilanz ausgemerzt, dagegen bildet er nun einen Bestandteil des Überschusses des Rückkaufspreises.

6. Verfügbare Mittel: Dieselben sind im nämlichen Betrage mit Fr. 45,942,182 in unsere Bilanz eingestellt worden.

7. Überschuß des Rückkaufspreises über die Aktiven der Bilanz der Jura-Simplon-Bahn: Dieser Überschuß setzt sich aus folgenden Beträgen zusammen:

Unterschied zwischen dem von der Eidgenossenschaft auf Grund des Rückkaufvertrages vom 23. Oktober 1903 bezahlten Preis (Fr. 104,000,000) und dem Nominalbetrag der Stammaktien und der Prioritätsaktien der Gesellschaft (Fr. 101,120,000) . . . . . Fr. 2,880,000

Prämien auf die Obligationen Franco-Suisse und Jougne-Eclépens (siehe oben) . . . . . " 8,055,741

Verschiedene Kosten betreffend den Umtausch der Stammaktien und der Prioritätsaktien; es betrifft dies die Kosten für den freiwilligen Umtausch, welcher im Mai 1903 vom Bundesrat den Inhabern von Aktien der Jura-Simplon-Bahn gegen 3½% Bundesbahnobligationen angeboten worden ist . . . . . " 52,780

Übertrag Fr. 10,988,521

Übertrag Fr. 10,988,521

Voraussichtliches Defizit der Hülfskasse der Beamten. In den Überschuß des Rückkaufpreises haben wir denjenigen Minimalbetrag eingestellt, auf welchen das Defizit in der Botschaft des Bundesrates (siehe Seite 10) berechnet worden ist. Der Pensions- und Hülfskasse der Jura-Simplon-Bahn haben wir eine gleich große Summe in Titeln zugewiesen; indessen fügen wir bei, daß es kaum möglich sein wird, mit diesem Kapital das Defizit zu decken . . . . . " 4,500,000

Fonds zur Deckung der Pensionen der Jura-Simplon-Bahn, welche bis dahin auf Betrieb verrechnet worden sind. Es handelt sich hier um den kapitalisierten Wert der Rücktrittsgehalte für Beamte der alten Suisse-Occidentale, die nicht zu Lasten der Pensions- und Hülfskasse verrechnet werden. Die Botschaft (Seite 11) berechnet diesen Betrag auf . . . . . " 1,000,000

Bestand des neuen Erneuerungsfonds. Der selbe soll dem Minderwert der im Betriebe stehenden Linien der Jura-Simplon-Bahn entsprechen; diesen Minderwert berechnet die Botschaft (Seite 9) auf . . . . . " 18,757,236

Fr. 35,245,757

Umgekehrt sind vom Überschuß des Rückkaufspreises die Spezialfonds der Jura-Simplon-Bahn, sowie der Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung für 1902 abzuziehen.

*a. Spezialfonds:*

Erneuerungsfonds . . . . .	Fr. 5,138,179
Provisorisches Konto zur Speisung des Erneuerungsfonds . . . . .	" 6,933,253
Fonds zur Deckung der für Unfälle bezahlten Entschädigungen . . . . .	" 238,453
Fonds zur Amortisierung der Genußscheine . . . . .	" 388,970
Reserve für Amortisationen . . . . .	" 8,764,023
	<hr/>
	Fr. 21,462,878

Übertrag Fr. 21,462,878

**b. Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung  
für 1903:**

	Fr.
Der Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung für 1903 belief sich auf . . . . .	6,836,931

Hiervon sind abzuziehen:

Dividende pro 1902 an die Prioritätsaktien und Stammaktien . .	Fr. 4,304,800
Kommission auf die Couponsdividende . . . . .	5,381
Gratifikationen an das Personal der Jura-Simplon - Bahn pro 1902 . . . . .	309,293
Konzessionsgebühr pro 1902 . . . . .	49,300
	<hr style="width: 20%; margin-left: 0; border: 0.5px solid black;"/> 4,668,774
	<hr style="width: 20%; margin-left: 0; border: 0.5px solid black;"/> n 2,168,157
	<hr style="width: 20%; margin-left: 0; border: 0.5px solid black;"/> Fr. 23,631,035

Der Überschuß des Rückkaufspreises stellt sich demnach folgendermaßen:

Differenzen und verschiedene Minderwerte . . .	Fr. 35,245,757
Weniger: Spezialfonds und Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung . . . . .	n 23,631,035
	<hr style="width: 20%; margin-left: 0; border: 0.5px solid black;"/> Fr. 11,614,722

**Passiven.**

**1. Gesellschaftskapital.** An Stelle desselben ist in unserer Bilanz unter dem Kapitel der schwebenden Schulden der Rückkaufspreis von Fr. 104,000,000 getreten.

**2. Konsolidierte Anleihen.** Die konsolidierten Anleihen der Jura-Simplon-Bahn sind von der Eidgenossenschaft übernommen und ihr Betrag ist unverändert mit Fr. 256,154,700 in unsere Bilanz eingestellt worden.

3. *Rückzahlbare Subvention.* Es handelt sich um eine Subvention des Staates Freiburg, die im Mai 1903 zurückbezahlt wurde und die provisorisch unter die schwebenden Schulden eingestellt worden ist.

4. *Schwebende Schulden:* Hierher gehören:

Diejenigen der Jura-Simplon-Bahn . . . . .	Fr.	14,170,473
Die rückzahlbare Subvention des Staates Freiburg	"	831,054
Das voraussichtliche Defizit der Pensions- und Hülfskasse . . . . .	"	4,500,000
Der Rückkaufspreis, der der Liquidationskommission der Jura-Simplon-Bahn in einem besondern, zu 3½ % p. a. verzinslichen Konto gutgeschrieben worden ist . . . . .	"	104,000,000
Die Dividende pro 1902, die Gratifikationen, die Konzessionsgebühr (siehe weiter oben)	"	4,668,774
		<hr/>
	Fr.	128,170,301

5. *Spezialfonds.* Die Spezialfonds der Jura-Simplon-Bahn sind vom Überschuß des Rückkaufspreises in Abzug gebracht worden; umgekehrt wurden dieselben ersetzt durch:

Den neuen Erneuerungsfonds . . . . .	Fr.	18,757,236
Den Fonds zur Deckung der alten Pensionen	"	1,000,000
	Fr.	19,757,236

**Schlussbilanz der schweizerischen Bundesbahnen auf den  
31. Dezember 1903.**

**Aktiven.**

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

	Bahnanlage und feste Einrichtungen	Rollmaterial	Mobilier und Gerätschaften	Total
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Schweizerische Bundes- bahnen auf 31. Dez. 1902	426,027,122	77,807,383	6,967,894	510,802,399
Jura-Simplon-Bahn auf 31. Dezember 1902 .	263,661,877	43,159,558	3,885,358	310,706,793
Bauausgaben von 1903 .	12,856,268	1,650,870	609,559	15,116,697
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	702,545,267	122,617,811	11,462,811	836,625,889

Die für 1903 vom Baukonto zu tragenden Ausgaben setzen sich zusammen wie folgt:

*a. Bahnanlage und feste Einrichtungen.*

Vergrösserung des Verwaltungsgebäudes der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn . . . . .	Fr.	381,423
Dienstgebäude auf dem Brückfeld . . . . .	"	800,076
Umbau des Bahnhofes Sissach . . . . .	"	559,137
Umbau des Bahnhofes Olten . . . . .	"	3,203,654
Nettobeitrag der schweizerischen Bundesbahnen an den Umbau des Bahnhofes Luzern (siehe das Nähere weiter unten) . . . . .	"	6,247,590
Erweiterung des Bahnhofes Bern . . . . .	"	364,982
Erwerbung der Salzhausliegenschaft in Bern (im Hinblick auf eine zukünftige Erweiterung)	"	310,958
Umbau des Bahnhofes Thun . . . . .	"	293,958
Liegenschaftenkäufe in Basel und Liestal . .	"	231,845
Erweiterung des Bahnhofes Romanshorn . .	"	81,060
Erweiterung der Station Räterschen . . . .	"	84,584
Unterdrückung von Niveauübergängen in Uzwil	"	117,952
Vergrösserung des Bahnhofes St. Margrethen .	"	117,125
Rorschach, Zentralanlage . . . . .	"	119,639
Verschiedene Ausgaben für das ganze Netz .		1,414,709
		Fr. 14,328,692
Umgekehrt ist vom Baukonto der von der Badischen Bahn an den Umbau des Bahnhofes Schaffhausen bezahlte Anteil in Abzug zu bringen . . . . .	"	1,472,424
		Fr. 12,856,268

*b. Rollmaterial:*

32 Lokomotiven . . . . .	Fr.	2,643,600
Weniger: Amortisation von 20 Lokomotiven . . . . .	"	1,201,527
		Fr. 1,442,073
280 Lastwagen . . . . .	Fr.	1,131,750
Weniger: Amortisation von 218 Lastwagen . . . . .	"	777,477
		354,273
Verschiedenes . . . . .	"	36,993
		Fr. 1,833,339

	Übertrag	Fr. 1,833,339
19 Personenwagen . . . . .	Fr.	368,600
Weniger: Amortisation von 48		
Personenwagen . . . . .	" 551,069	
	<hr/>	
	" 182,469	
	<hr/>	
	Fr. 1,650,870	

**c. Mobiliar und Gerätschaften:**

Zentralverwaltung . . . . .	Fr.	78,656
Kreis I . . . . .	" 89,113	
" II . . . . .	" 261,920	
" III . . . . .	" 126,460	
" IV . . . . .	" 53,410	
	<hr/>	
	Fr. 609,559	

Anlässlich der Aufstellung der Baurechnung für den Umbau des gemeinschaftlichen Bahnhofes Luzern, sind zwischen den beteiligten Gesellschaften der Centralbahn, Gotthardbahn, Nordostbahn und Jura-Simplon-Bahn Differenzen entstanden; im Einverständnis mit der Gotthardbahn haben wir schließlich im Jahr 1903 die definitive Abrechnung beenden können. Dieselbe stellt sich folgendermaßen:

Kapital der alten, den 4 beteiligten Verwaltungen gehörenden Anlagen . . . . .	Fr.	5,494,424
Gesamtausgaben für Umbau und Erweiterung . . . . .	" 11,617,703	
	<hr/>	
	Fr. 17,112,127	
Weniger: Ertrag aus dem Verkauf von Altmaterial, Vergütungen etc. . . . .	" 488,836	
	<hr/>	
	Fr. 16,623,291	

Weniger: Beseitigte, zu amortisierende Anlagen . . . . .	Fr.	1,741,509
Von der Betriebsrechnung zu tragende Bauausgaben . . . . .	" 154,389	" 1,895,898
	<hr/>	
Baukapital des Bahnhofes Luzern . . . . .	Fr.	14,727,393
Anteil der Gotthardbahngesellschaft . . . . .	" 2,816,152	
	<hr/>	

Anteil der schweizerischen Bundesbahnen . . .	Fr. 11,911,241
Unser Baukonto ist bereits mit den Anteilen der Centralbahn, Nordostbahn und Jura-Simplon-Bahn an den alten Anlagen belastet mit . . .	Fr. 5,090,718
Diesem Betrage sind die Einzahlungen der Jura-Simplon-Bahn und der Gotthardbahn für 1882 zuzurechnen; die Centralbahn hat es unterlassen, ihre Einzahlung dem Baukonto rückzuvergüten . . . .	527,386
	—————
	"    5,618,104
Demnach ist der Baukonto der schweizerischen Bundesbahnen noch zu belasten mit . . . .	Fr. 6,293,137
wovon für Mobiliar und Gerätschaften . . . .	"    45,547
Für Bahnanlage und feste Einrichtungen, wie oben	Fr. 6,247,590
	—————

II. Unvollendete Bauobjekte. Auf 31. Dezember 1902 erreichte dieser Konto für die S.B.B. die Höhe von . . . .	Fr. 43,792,102
für die Jura-Simplon-Bahn . . . . .	"    35,818,540
	—————
auf 31. Dezember 1903 beträgt er . . . . .	Fr. 79,610,642
Verminderung . . . . .	"    78,981,937
	—————
	Fr. 628,705

Er verminderte sich im Laufe des Jahres um diejenigen vollendeten Bauten, wofür die Abrechnungen bereinigt werden konnten, unter anderem die Bahnhöfe Luzern, Olten, Sissach etc., die auf den eigentlichen Baukonto übergegangen sind. Er vermehrte sich anderseits um die Bauausgaben für unvollendete Objekte, wovon die wichtigsten sind: Simplontunnel, Verlegung der Elsässer Linie in Basel, Bahnhöfe Basel, St. Gallen, Lausanne etc.

<i>IIIa. Überschuß des Rückkaufspreises über die Aktiven der früheren Gesellschaften.</i>	Bundesbahnen auf 31. Dezember 1902 . . . . .	Fr. 69,154,599
Jura-Simplon-Bahn . . . . .	" 11,614,723	
		<u>Fr. 80,769,322</u>

*IIIb. Zu amortisierende Verwendungen.* Auf 31. Dezember 1902 wies dieser Konto einen Saldo auf von Fr. 1,563,842 der aus dem Ertrag des Jahres 1902 getilgt wurde. 1903 wurde der Konto wieder eröffnet und mit dem Kursverlust und den Emissionskosten des neuen 3% Anleihens von 1903 belastet, sowie mit den Abschreibungen auf den Baukosten von Bahnhof- und Stationsumbauten.

a. Der Kursverlust und die Emissionskosten des 3% Bundesbahnanleihehens von 1903 verteilen sich wie folgt:

Differenz zwischen dem Nominalwert und dem Übernahmekurs des Anleihehens (Artikel 3 des Anleihehensvertrages) 3% von Fr. 150,000,000 = . . . Fr. 4,500,000

Vergütung an die übernehmenden Banken (nach Artikel 7 des Vertrages): Zins zu 3½% während anderthalb Monaten von Fr. 150,000,000 " 656,250

Zinsunterschied zwischen dem Zinsfuß des Anleihehens und den von den Banken vom 15. Dezember 1903 bis 15. Februar 1904 vergüteten Zinsen (Art. 3 des Vertrages) . . . " 472,814

Französischer Stempel auf den in Frankreich placierten Titeln . . . . . " 997,505

Insertionskosten . . . . . " 15,760

Fr. 6,642,329

Plus Saldo von diversen Konversionsspesen . . . . .	Fr. 9,871	
		<u>Fr. 6,652,200</u>

Übertrag Fr. 6,652,200

*b. Abschreibungen auf den Baukosten von Bahnhof- und Stationsumbauten.*

Von diesen Abschreibungen entfallen auf:  
die Station Sissach . . . . . Fr. 213,898  
den Bahnhof Olten . . . . . " 628,732  
den Bahnhof Luzern, Netto-abschreibung, nach Abzug des Erlöses aus verkauften Landabschnitten . . . . . Fr. 313,588

Weniger: früher in Reserve gelegten Betrag von	<u>" 174,150</u>
	" 139,438
den Bahnhof Bern	" 108,948
den Kreis I für diverse Objekte	<u>" 298,638</u>
	" 1,389,654
	Fr. 8,041,854

*IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte.* Dieser Konto betrug auf 31. Dezember 1902 . . . . . Fr. 2,305,439

Er vermindert sich um den Wert unserer Dampfboote auf dem Zürichsee . . . . . " 586,075

Er beläuft sich demnach am 31. Dezember 1903 auf . . . . . Fr. 1,719,364

d. h. auf das Anlagekapital unserer Dampfschiffe auf dem Bodensee.

*V. Verfügbare Mittel.*

*a. Kassen, Wechsel und Bankguthaben.*

Dieses Kapitel weist auf:

Kassen	Fr. 1,070,201
Wechselportefeuille	" 9,255,300
Bankguthaben	<u>" 93,221,164</u>
	Fr. 103,546,665

Unser Wechselportefeuille weist im Jahre 1903 folgende Veränderungen auf, inbegriffen die Diskontierung von gekündigten Obligationen der alten Anleihen:

Saldo auf 31. Dezember 1902 . . . . . Fr. 1,155,695

Im Laufe des Jahres sind in das Portefeuille an Wechseln und diskontierten Obligationen eingegangen . . . . .

24,051,628

Fr. 25,207,323

Ausgegangen sind an einkassierten Wechseln und zurückbezahlten Obligationen . . . . .

16,046,822

Bleiben . . . . .

Fr. 9,160,501

Diskont und Kursdifferenzen . . . . .

94,799

Wert auf 31. Dezember 1903 . . . . .

Fr. 9,255,300

b. Wertschriften:

In unserem Wertschriftenportefeuille traten im Jahre 1903 folgende Änderungen ein:

Betrag des Portefeuilles auf 31. Dezember 1902 Fr. 67,926,411

Übernahme des Portefeuilles der Jura-Simplon-

Bahn, betragend am 31. Dezember 1903 .

7,464,870

Fr. 75,391,281

Aktienbeteiligung an der Wynentalbahn . . . . . Fr. 450,000

Übernahme von Obligationen der selben . . . . .

150,000

600,000

Verschiedene erworbene Titel . . . . .

13,509,651

Fr. 89,500,932

Verkäufe und Konversion von Staatspapieren, Bankobligationen und anderen Titeln Fr. 5,661,303

Ausgang infolge des 1902 erfolgten Umtausches von 20,000 3½% Obligationen der J.S. von 1898 in Händen des Syndikates der Kantonalbanken gegen 3½% Bundesbahnobligationen . . . . .

20,000,000

Übertrag Fr. 25,661,303

Übertrag	Fr. 25,661,303
Zuwendungen an das Portefeuille des Erneuerungsfonds	$\pi$ 20,944,000
Zuwendungen an die Helfskassen der früheren Gesellschaften . . . . .	$\pi$ 8,488,541
Abschreibung des Inventarwertes unserer Beteiligung an der Ürikon-Bauma-Bahn	$\pi$ 723,868
	Fr. 55,817,712
Weniger: Kursdifferenzen . . . . .	$\pi$ 82,708
Bleiben . . . . .	Fr. 33,600,512
Wertschriften des Portefeuilles des Erneuerungsfonds . . . . .	$\pi$ 53,389,490
Gesamttotal der Wertschriften im Portefeuille .	Fr. 86,990,002
<i>c. Entbehrliche Liegenschaften.</i>	
Ihr Inventarwert war auf 31. Dezember 1903	$\pi$ 4,115,882
Am 31. Dezember 1902 betrug er:	
für die Bundesbahnen . . . Fr. 3,040,920	
für die Jura-Simplon-Bahn . . . $\pi$ 1,008,042	
	Fr. 4,048,962
Vermehrung im Jahre 1903 . . . . .	Fr. 66,920
<i>d. Materialvorräte.</i>	
Ihr Inventarwert war am 31. Dezember 1903 .	Fr. 17,892,667
Am 31. Dezember 1902 betrug er:	
für die Bundesbahnen . . . Fr. 10,578,931	
für die Jura-Simplon-Bahn . . . $\pi$ 6,829,073	
	Fr. 17,408,004
Vermehrung im Jahre 1903 . . . . .	Fr. 484,663

#### e. Verschiedene Debitoren:

auf 31. Dezember 1903 betrugen unsere Guthaben Fr. 57,339,532

Bleiben für die eigentlichen Debitoren . Fr. 11,312,532

Auf 31. Dezember 1902 belief

sich dieser Posten für die

Bundesbahnen auf . . . . Fr. 14,272,730

für die Jura-Simplon-Bahn auf 4,092,218

" 46,027,000

Verminderung im Jahre 1903 . . . . Fr. 7.052.416

Passiven.

*I. Konsolidierte Anleihen.* Auf 31. Dezember 1902 betrug das Nominalkapital der die Bundesbahnen betreffenden Anleihen . . . . . Fr. 685,002,500 . . . . .

Die vom Bunde übernommenen Anleihen der Jura-Simplon-Bahn sind folgende:

Im Jahre 1903 wurden 3½ % Bundesbahnbölligationen in Zirkulation gesetzt:

Für den Umtausch des Restes des umlaufenden  $3\frac{1}{2}\%$  Anleihens der Jura-Simplon-Bahn von 1898 (Fr. 20,000,000 waren bereits 1902 umgetauscht worden) Fr. 40,000,000

Für den freiwilligen Umtausch von Prioritäts- und Stammaktien der Jura-Simplon-Bahn, der vom Bundesrat den Inhabern anerboten wurde,

Für Baubedürfnisse: 11,973,000

(Diese letzte Summe ist nicht ganz ausgegeben worden; am 31. Dezember 1903 hatten wir noch Fr. 6,937,000 im Portefeuille.)

Für die Konversion des 4 % Nordostbahnanlehens von 1889 und  
des 1 % Anlehens III. Hypothek der Vereinigten Schweizerbahnen.

108,000,000  
" "

Übertrag Fr. 1,049,157,200

	Übertrag	Fr. 1,049,157,200
zur Konversion der kündbaren 4 % Anleihen der Centralbahn und der Nordostbahn, sowie zur Deckung der Bauausgaben bestimmt ist; es beläuft sich auf . . . . .	" 150,000,000	
		Fr. 1,199,157,200

Dagegen wurden folgende Rückzahlungen vorgenommen:

a. Ausgeloste Obligationen:

4 % Centralbahn von 1876	.	.	.	.	.	.	.	352,000
4 % " 1880	.	.	.	.	.	.	" 95,000	
4 % Nordostbahn von 1887	.	.	.	.	.	.	" 500,000	
4 % Vereinigte Schweizerbahnen, I. Hypothek	.	.	.	.	.	.	" 131,400	
4 % " von 1857.	.	.	.	.	.	.	" 68,600	
3 % " von 1859.	.	.	.	.	.	.	" 48,500	
3 % " 1857.	.	.	.	.	.	.	" 29,000	
5 % " 1859.	.	.	.	.	.	.	" 126,600	
5 % Franco-Suisse von 1868	.	.	.	.	.	.	" 63,300	
3 % Jougne-Eclépens	.	.	.	.	.	.	" 128,700	
						.	" 38,000	

b. Verfallene Obligationen:

4 % Nordostbahn von 1889.	.	.	.	.	.	.	" 5,000,000	
4 1/2 % Nordostbahn von 1892	.	.	.	.	.	.	" 1,837,500	
Nordostbahn-Subventionsanleihen für Thalwil-Zug	.	.	.	.	.	.	" 180,000	

c. Zur Rückzahlung gekündete Obligationen:

4 % Vereinigte Schweizerbahnen, III. Hypothek	.	.	.	.	.	" 5,000,000
Nordostbahn-Subventionsanleihen für Dielsdorf-Niederweningen	.	.	.	" 157,000		
Übertrag	Fr.	13,755,600	Fr.	1,199,157,200		

Übertrag	Fr.	13,755,600	Fr. 1,199,157,200
d. Konvertierte Obligationen:			
4 % Centralbahn von 1892	.	.	6,419,000
4 % " 1900	.	.	7,364,000
4 % Nordostbahn von 1887	.	.	28,616,500
4 % " 1898	.	.	4,397,000
4 % " 1899	.	.	3,453,000
4 % "	.	.	"
e. Umgetauschte Obligationen:			
3 1/2 % Jura-Simplon-Bahn von 1898, die nach dem Wortlaut ihrer Titel innerhalb dreier Monate nach Übernahme des Netzes der Jura-Simplon-Bahn durch die Eidgenossenschaft gegen Bundesbahnobligationen umgetauscht werden mußten	.	60,000,000	
	.	"	
Auf 31. Dezember 1903 beläuft sich der Betrag der Anleihen auf			Fr. 1,075,152,100
Dieser Gesamtbetrag setzt sich aus folgenden Anleihen zusammen:			
A. 3 1/2 % Bundesbahnanleihen von 1899/1902, Serien A bis G, wovon jede zu Fr. 50,000,000	.	.	350,000,000
B. Bundesbahnrente von 1900	.	.	75,000,000
C. 3 % Bundesbahnanleihen von 1903 (3 1/2 % bis 1911, 3 1/4 % von 1911 bis 1917, 3 % für die übrige Dauer des Anleihehens)	.	.	150,000,000
Übertrag	Fr.	575,000,000	

D. Anleihen der früheren Centralbahn:

		Fr.	Übertrag	Fr.	575,000,000
4 % von 1876	.	.	.	.	.
4 % von 1880	.	.	.	.	Fr. 24,218,500
4 % von 1892 (nicht konvertierter Teil)	.	.	.	n	18,580,000
3½ % vom Juni 1894	.	.	.	n	8,581,000
3½ % vom Oktober 1894	.	.	.	n	30,000,000
4 % von 1900 (nicht konvertierter Teil)	.	.	.	n	30,000,000
				n	8,636,000
				n	120,015,500

E Anleihen der früheren Nordostbahn:

		Fr.	3,000,000
4 % von 1880	.	.	.
4 % von 1887 (nicht konvertierter Teil)	.	.	.
3½ % von 1894	.	.	.
3½ % von 1895	.	.	.
3½ % vom Februar 1897	.	.	.
3½ % vom September 1897	.	.	.
4 % von 1898	.	.	.
4 % von 1899 (nicht konvertierter Teil)	.	.	.

Subventionsanleihen:

		Fr.	Übertrag	Fr.	841,643,500
Rechtsufrige Zürichseebahn	.	.	.	n	5,000,000
Thalwil-Zug	.	.	.	n	157,000
Bülach-Schaffhausen	.	.	.	n	2,000,000
Etzwilen-Schaffhausen	.	.	.	n	1,125,000
				n	146,628,000

	Übertrag	Fr. 841,643,500
<b>F. Anleihen der früheren Vereinigten Schweizerbahnen:</b>		
4 % I. Hypothek	.	.
4 % II. Hypothek	.	.
3 % von 1857	.	.
5 % von 1857, I. Hypothek	.	.
3 % von 1859	.	.
5 % von 1859, I. Hypothek	.	.
	-----	-----
		37,520,600
<b>G. Anleihen der früheren Jura-Simplon-Bahn:</b>		
3 1/2 % von 1894	.	.
2 8/11 % Franco-Suisse von 1868	.	.
3 % Jougne-Eclépens	.	.
3 1/2 % Jura-Bern-Luzern 1889	.	.
3 1/2 % Brünig von 1889	.	.
	-----	-----
		195,988,000
		Fr. 1,075,152,100

7

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

Auf den 31. Dezember 1903 hatten diese Hinterlagen folgenden Bestand :

	3½ % Bundes- bahnleihen 1899/02	Bundesbahnrente von 1900	Anleihen der Centralbahn	Anleihen der Nordostbahn	Anleihen der Ver. Schweizerbahnen	Anleihen der Jura-Simplon-Bahn
	Nominalbetrag	Rente	Nominalbetrag	Nominalbetrag	Nominalbetrag	Nominalbetrag
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
<b>Hauptkasse in Bern . . .</b>	<b>22,451,000</b>	<b>213,210</b>	<b>395,500</b>	<b>913,500</b>	<b>—</b>	<b>24,939,400</b>
<b>Kreiskasse I in Lausanne . . .</b>	<b>25,000</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
" II in Basel . . .	312,000	48,000	9,593,500	94,500	—	10,000
" III in Zürich . . .	102,000	9,000	—	18,646,000	—	—
" IV in St. Gallen . . .	5,000	—	—	—	—	—
<b>22,895,000</b>	<b>270,210</b>	<b>9,989,000</b>	<b>19,654,000</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>24,949,400</b>

*Umtausch der Centralbahnaktien:*

Auf 31. Dezember 1902 blieben noch umzutauschen 81 Aktien.  
Im Laufe des Jahres wurden umgetauscht . . . . . 6 " "

Bleiben in Umlauf 75 Aktien.

*II. Schwebende Schulden.* Sie belaufen sich auf 31. Dezember 1903 auf . . . . . Fr. 139,104,780

Darin ist inbegriffen das Guthaben der Liquidationskommission der Jura-Simplon-Bahn " 104,100,800

Bleiben als eigentliche schwebende Schulden Fr. 35,003,980

Auf 31. Dezember 1902 betrugen sie  
für die Bundesbahnen . . . Fr. 33,929,592  
für die Jura-Simplon-Bahn . . . " 14,117,693

" 48,047,285

Verminderung im Jahre 1903 Fr. 13,043,305

Einer der wichtigsten Posten ist mit der Rückzahlung der Kontokorrentguthaben des Personals der Vereinigten Schweizerbahnen dahingefallen.

*III. Spezialfonds.* Sie umfassen:

den Erneuerungsfonds mit . . . . . Fr. 55,510,204

den Deckungsfonds für Pensionen der früheren  
Jura-Simplon-Bahn . . . . . " 918,011

Fr. 56,428,215

Nähere Erläuterungen über den Erneuerungsfonds befinden sich auf Seite 42/43 dieses Berichtes.

Der Deckungsfonds für Pensionen der Jura-Simplon-Bahn weist im Laufe des Jahres 1903 folgende Bewegung auf:

Fonds gemäß Eintrittsbilanz für die Jura-

Simplon-Bahn . . . . . Fr. 1,000,000

Zins zu 3 $\frac{1}{2}$ % für 1903 . . . . . " 35,000

Fr. 1,035,000

Im Jahr 1903 ausgerichtete Pensionen . . . . . " 116,989

Saldo auf 31. Dezember 1903 Fr. 918,011

*IV. Amortisationskonto* . . . . . Fr. 4,307,336

Diese Summe entspricht der ersten Quote der gesetzlichen Amortisation, worüber auf Seite 51/53 dieses Berichtes näheres ausgeführt ist.

V. Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung. Nach Abzug der gesetzlichen Amortisation bleiben . . . . .	Fr. 1,030,682
Von 1902 waren vorgetragen worden . . . . .	" 1,114,831

So daß, wenn man allein das Ergebnis von 1903 ins Auge faßt, für die Durchführung der gesetzlichen Amortisation gefehlt hätten . . . . .	Fr. 84,149
--	------------

#### Verwendung des Aktivsaldos:

Die eigentlichen zu amortisierenden Verwendungen (Titel III b der Aktiven) bestehen aus den Kursverlusten auf der Emission des neuen 3% Anleihens und aus den abzuschreibenden Aufwendungen für Bahnhof- und Stationsumbauten.

Die Emissionskursverluste werden von 1904 an amortisiert werden (siehe unseren Bericht zu den Nachtragskreditbegehren für 1904).

Die Verwendungen für Bauobjekte, die Fr. 1,389,654 ausmachen, beantragen wir, in fünf Jahren abzuschreiben, so daß zu diesem Zwecke aus dem Ertrag des Jahres 1903 eine erste Rate von rund Fr. 280,000 auszuscheiden wäre.

Da die Gratifikationen, welche die Centralbahn, die Vereinigten Schweizerbahnen und die Jura-Simplon-Bahn an ihr Personal ausgerichtet haben, erst mit Wirkung vom 1. Mai 1903 an in die neuen Besoldungen eingerechnet worden sind, so müssen diese Gratifikationen noch für die ersten vier Monate des Jahres 1903 ausbezahlt werden. Für 1902 betrugten diese Ausgaben:

für das Personal der früheren Centralbahn . . . . .	Fr. 322,693
für das Personal der früheren Vereinigten Schweizer-	
bahnen . . . . .	" 111,110
für das Personal der früheren Jura-Simplon-Bahn . . . . .	" 309,293

Fr. 743,096

Demnach für 4 Monate  $\frac{1}{3}$  hiervon = Fr. 247,699

Wir schlagen Ihnen daher vor, dem Erträgnis von 1903 die für die Verteilung nötige Summe von rund Fr. 250,000 zu entnehmen.

Der Rest würde auf neue Rechnung vorgetragen.

### III. Kommerzielles Departement.

#### a. Allgemeines.

**1.** Mit der auf 1. Mai erfolgten Übernahme des Betriebs der Jura-Simplon-Bahn ging das gesamte Personal des kommerziellen Dienstes dieser Bahn an die Generaldirektion über. Das Personal des Tarifbureaus wurde mit dem Personen- und Gütertarifbureau der Generaldirektion vereinigt und dasjenige der Einnahmenkontrolle mit Einschluß der Billetdruckerei dem Vorstand der Einnahmenkontrolle in Bern unterstellt. Das mit Frachtreklamationen beschäftigte Personal wurde unserm Frachtreklamationsbureau zugeteilt. Auf den gleichen Zeitpunkt wurde das bisher mit statistischen Arbeiten beschäftigte Personal von der Einnahmenkontrolle abgetrennt und dem statistischen Bureau zugewiesen. Für das Netz der früheren J.-S. mußten 3 Stationsrevisoren neu ernannt werden, da die Kassen- und Bücherrevisionen bei dieser Bahn durch die Betriebsinspektoren besorgt worden waren. Im Laufe des Monats Oktober erfolgte der Umzug des Gütertarifbureaus, der Einnahmenkontrolle (einschließlich Drucksachenverwaltung und Billetdruckerei) und des Frachtreklamationsbureaus in das neue Dienstgebäude auf dem Brückfeld. Auf 1. November fand dann auch die Übersiedelung des Personals der Einnahmenkontrolle, Abteilungen in Basel, Zürich und St. Gallen, nach Bern statt.

**2.** Das in Art. 70 der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetz vom 15. Oktober 1897 vorgesehene und im Berichte pro 1902 bereits erwähnte Reglement zur Gewährung der Fahrt zu ermäßigten Taxen an Beamte, Angestellte und Arbeiter der Bundesbahnen, an deren Familienglieder, sowie an pensionierte Beamte und Angestellte der Bundesbahnen gelangte auf 1. Mai 1903 zur Einführung. Gleichzeitig wurde eine Instruktion dazu erlassen, welche die näheren Bestimmungen über die Bestellung, die Ausfertigung und den Bezug der Beamtenbillette, sowie der Beamten-Abonnements enthält. Auf den gleichen Zeitpunkt wurde das ebenfalls im letztjährigen Bericht erwähnte neue Reglement betreffend die Abgabe von Beamtenbilletten im direkten schweizerischen Verkehr eingeführt.

Zufolge der von Ihnen mit Beschuß vom 17. September vorgenommenen Änderung des Artikels 70 der Vollziehungsverordnung wurde dann je ein Nachtrag zu diesen Reglementen erforderlich, durch welche die Berechtigung zum Bezug von Beamtenbilletten wie folgt ausgedehnt wurde:

- a. im internen Verkehr der Bundesbahnen, auf die Familienmitglieder der pensionierten Beamten und Angestellten, ferner auf pensionsberechtigte Witwen und Kinder verstorbener Beamter und Angestellter, sowie auf arbeitsunfähig gewordene Arbeiter, die von der Bahnverwaltung dauernd unterstützt werden;
  - b. im direkten Verkehr mit andern Verwaltungen, auf die Familienglieder der pensionierten Beamten und Angestellten.
- Die Inkraftsetzung dieser Nachträge erfolgte auf 1. Januar 1904.

3. Mit dem Übergang der Jura-Simplon-Bahn an die Bundesbahnen haben wir, wie bereits im Bericht pro 1902 in Aussicht gestellt, auch das bei dieser Verwaltung bestandene Publizitätsbüro in Lausanne, mit Einschluß der Filialagentur in London, mitübernommen. Die Leitung desselben wurde an Herrn R. Ruchonnet, den bisherigen Leiter des Büros, übertragen und vorläufig provisorisch bis Ende 1904 mit demselben vertraglich geregelt.

Im Februar 1903 ist sodann die Behandlung des Publizitätsdienstes vom II. Departement auf das I. Departement übergegangen.

4. Der in Abschnitt I erwähnte Vertrag betreffend die Pachtung der Vevey-Chexbres-Bahn durch die Bundesbahnen ist unter der Voraussetzung abgeschlossen worden, daß auf dieser Linie die Einheitstaxen der Bundesbahnen auf Grund der erhöhten Tarifdistanz von 17 km. (die effektive Distanz Vevey-Chexbres beträgt 8 km.) berechnet werden dürfen. Aus den Verhandlungen mit dem Eisenbahndepartement hat sich dann aber ergeben, daß dies bei der zurzeit gültigen Konzession der Vevey-Chexbres-Bahn nicht für den gesamten Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr möglich ist, indem in einzelnen Fällen die konzessionsgemäßen Maximaltaxen überschritten würden. Wir haben daher die Gesellschaft der Vevey-Chexbres-Bahn ersucht, bei Ihnen um eine Änderung der Konzession einzukommen in dem Sinne, daß es möglich sein wird, für die Strecke Vevey-Chexbres durchwegs die Einheitstaxen der Bundesbahnen auf Grund der Tarifdistanz von 17 km. zu berechnen.

5. Über die Gestaltung der künftigen Tarife für den Verkehr via Simplon haben eingehende Untersuchungen stattgefunden. Dieselben waren bis zum Ende des Berichtsjahres soweit gediehen, daß dem Verwaltungsrat demnächst die nötigen Vorschläge unterbreitet werden können.

**6.** Für die Tarifbeamten bei den Kreisdirektionen haben wir eine Instruktion ausgearbeitet, welche am 1. August 1903 in Wirksamkeit getreten ist.

**7.** Der Vertrag über die Beziehungen zwischen der schweizerischen Postverwaltung und der Wald-Rüti-Bahn ist bis Ende 1904 verlängert worden.

### b. Personenverkehr.

✓ **1.** Der neue interne Tarif für die Beförderung von Personen, Gepäck und Expreßgut gelangte auf 1. Mai 1903 zur Einführung. Damit war für den größeren Teil des Netzes eine wesentliche Ermäßigung der Personentaxen, rammtlich derjenigen für die Hin- und Rückfahrt verbunden. Über die Wirkung dieser Ermäßigung auf die Entwicklung des Verkehrs und die Einnahmen aus demselben teilen wir unter nachfolgender lit. d näheres mit.

✓ **2.** Gleichzeitig mit der Einführung des internen Personentarifes wurde eine Instruktion für das Stations- und Zugpersonal über die Benutzung von Personentickets auf andern Strecken, als auf welche sie lauten, erlassen. Damit traten an Stelle der bei den verstaatlichten Privatbahnen bestandenen, sehr verschiedenartigen Vorschriften einheitliche Bestimmungen für das ganze Netz der Bundesbahnen.

✓ **3.** Auf 1. Juli 1903 trat der interne Abonnementstarif in Kraft. Auch dieser Tarif verschaffte einem großen Teil der Bevölkerung des Gebiets der Bundesbahnen Taxerleichterungen, teils infolge der damit eingetretenen allgemeinen Ermäßigung der Abonnementtaxen, teils durch Einführung der billigen, früher nur auf dem Gebiete der Centralbahn und Jura Simplon-Bahn ausgegebenen Arbeiterabonnements auf dem ganzen Gebiet der Bundesbahnen.

**4.** Auf 1. Juni kam der Tarif für die Abgabe von Arbeitertickets zu ermäßigten Preisen an industrielle und gewerbliche Etablissements zur Einführung.

**5.** Für Sonnags-, Lust- und Rundfahrtbillette wurden auf 1. Mai 1903 neue Plakattarife herausgegeben. Die Zahl dieser Billette konnte bei dieser Gelegenheit bedeutend reduziert werden, einerseits, weil wegen der Ermäßigung der Retourtaxen die im internen Verkehr bestandenen Sonntagsbillette in

Wegfall kamen, anderseits, weil infolge der neu eingeführten wahlweisen Benutzbarkeit von gewöhnlichen Billetten über mehrere Routen eine Anzahl Rundfahrtbillette entbehrlich wurden.

**6. Vom Tarif für die Beförderung von Personen mit Generalabonnementen wurde auf 1. Mai 1903 eine Neuausgabe veranstaltet.** Bei dieser Gelegenheit sind neu einbezogen worden die Basler Verbindungsbahn und die Rorschach-Heiden-Bahn, sowie die neu eröffnete Strecke Murten-Ins der Freiburg-Murten-Ins-Bahn. Ferner trat auf 1. Juni die Zürcher Dampfbootgesellschaft diesem Verkehr bei, an Stelle der Dampfbootunternehmung der Bundesbahnen auf dem Zürichsee, sodann die Sennetalbahn auf den Zeitpunkt ihrer Eröffnung. Die Taxen der Generalabonnementen haben keine Änderungen erlitten.

Die Einnahmen aus Generalabonnementen hatten im Berichtsjahr wieder eine bedeutende Steigerung aufzuweisen, ein Beweis dafür, daß die Lösung solcher Abonnementen, gegenüber dem Reisen mit gewöhnlichen Billetten, ungeachtet der im internen Verkehr der Bundesbahnen eingetretenen Taxermäßigung, immer noch große Vorteile bietet.

Es betragen die Einnahmen:

		Anteil der S. B. B.
	Im ganzen (bezw. der verstaatlichten Bahnen)	
Im Jahr 1902 .	Fr. 5,176,073	Fr. 3,904,932 (definitive Abrechnung)
Im Jahr 1903 .	" 5,700,831	" 4,254,530 (provisorische Abrechnung)
Differenz	<u>+ Fr. 524,758</u>	<u>+ Fr. 349,598</u>

Von diesen Einnahmen entfällt ungefähr die eine Hälfte auf die langfristigen (3-, 6- und 12monatlichen), die andere Hälfte auf die kurzfristigen (15- und 30tägigen) Generalabonnementen.

**7. In die jeweilen auf 1. Mai erscheinende Neuausgabe des Verzeichnisses der schweizerischen kombinierbaren Rundreisebillette sind im Berichtsjahr neu einbezogen worden die neuen Strecken der Rhätischen Bahn und der Montreux-Berner-Oberland-Bahn, ferner die Strecke Murten-Ins und die Gürbetalsbahn, letztere in der Weise, daß der Fahrschein Bern-Thun zur Fahrt über Münsingen oder Belp gültig erklärt wurde.**

Die Einnahmen aus diesem Verkehr weisen einen erheblichen Rückgang auf, was darauf zurückzuführen sein wird, daß von den

Reisenden die Generalabonnements mit der von ihnen gebotenen vollständigen Bewegungsfreiheit, den Rundreisebilletten, die, wenn sie auch selbst kombiniert werden können, doch an die einmal gewählte Route binden, von Jahr zu Jahr in vermehrtem Maße vorgezogen werden.

Die Einnahmen aus dem Verkehr mit kombinierbaren Rundreisebilletten betrugen:

	Im ganzen	Anteil der S. B. B.
1902 . . .	Fr. 1,453,785	Fr. 1,032,009
1903 . . .	<u>" 1,234,345</u>	<u>" 855,330</u>
Differenz —	<u>Fr. 219,440</u>	<u>— Fr. 176,679</u>

8. Der Verkehr mit zusammenstellbaren Fahrscheinheften des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen hat mit dem auf 1. Juni erfolgten Beitritt dreier weiterer französischer Verwaltungen und der italienischen Bahnen an Bedeutung gewonnen.

Die Einnahmen aus diesem Verkehr betrugen:

	Schweizerische Transportanstalten	Anteil der S. B. B. (bezw. der verstaatlichten Bahnen)
Pro 1902 . . .	Fr. 2,488,297	Fr. 1,621,113
Pro 1903 . . .	<u>" 3,445,415</u>	<u>" 2,138,862</u>
Differenz +	<u>Fr. 957,118</u>	<u>+ Fr. 517,749</u>

Infolge der Ausdehnung des Gebietes für die Ausgabe der "Vereinsfahrscheinhefte" konnten die besondern Einrichtungen der Rundreisebillette für den französisch-schweizerischen Verkehr, sowie für den internationalen Rundreiseverkehr mit Italien zum größten Teil aufgehoben werden.

9. In dem Verhältnis zu der Reisefirma Cook & Son in London, die jährlich für einen Fr. 500,000 überschreitenden Betrag Fahrscheine für Strecken der Bundesbahnen verkauft, ist im Berichtsjahr keine Änderung eingetreten.

Dagegen mußten die Beziehungen zu dem in Konkurs geratenen Reisebüro Gaze & Sons (limited) in London, das seit vielen Jahren Fahrscheine für schweizerische Strecken verkauft hat, abgebrochen werden.

Vermehrte Bedeutung hat die Ausgabe von Fahrscheinen durch C. Stangens Reisebüro in Berlin erlangt, seit diese Firma in Verbindung mit Schenker & Cie. in Wien ein Reisebüro in Paris

eingerichtet hat. Die Einnahmen aus Stangenschen Fahrscheinen überschritten im Jahr 1903 den Betrag von Fr. 50,000.

**10.** Für den Personen- und Gepäcktarif der Basler Verbindungsbahn sind die von uns beantragten neuen Taxgrundlagen (Berechnung der allgemeinen Einheitssätze der Bundesbahnen, mit Inbegriff derjenigen für die Hin- und Rückfahrt, auf Grund einer Tarifdistanz von 9 Kilometer) von Ihnen durch Beschuß vom 1. Mai 1903 genehmigt worden, und es hat seither auch die an dieser Linie mitbeteiligte badische Bahn diesen Grundlagen zugestimmt. Der neue Tarif, der namentlich für die Hin- und Rückfahrt erhebliche Ermäßigungen bringt, konnte aber erst auf 1. März 1904 eingeführt werden.

**11.** Die Neuberechnung der Tarife für den direkten Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr mit schweizerischen Privatbahnen und Dampfbootgesellschaften wurde im Berichtsjahre nahezu vollendet. Die Einführung eines Teils derselben hat sich jedoch verzögert, da die beteiligten Verwaltungen bei Vorlage der Tarifentwürfe mannigfache Begehren um Aufnahme weiterer Taxen und Einbezug weiterer Routen stellten. Wir konnten diesen Begehren, die sich zum großen Teil mehr auf Konkurrenzbestrebungen als auf wirkliche Verkehrsbedürfnisse gründeten, nicht durchwegs entsprechen. Soweit eine Einigung nicht erzielt werden konnte, wurden die Differenzen dem Eisenbahndepartement zum Entscheid unterbreitet.

**12.** Die Neuberechnung der Personen- und Gepäcktarife für den Verkehr mit dem Auslande ist im Berichtsjahr ebenfalls an Hand genommen worden, und es steht die Einführung der wichtigern derselben auf die Sommersaison 1904 hinzu zu erwarten.

Mit der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn wurden bei dieser Gelegenheit die schon von der Jura-Simplon-Bahn begonnenen Verhandlungen über die Einführung von direkten Billetten Genf-Paris und weiter via Lausanne-Vallorbe fortgeführt. Diese Verwaltung hat sich mit der Einführung solcher Billette einverstanden erklärt, mit dem Vorbehalt, daß wir ihr einen Teil des Taxbetreffnisses der schweizerischen Strecke Genf-Vallorbe abtreten. Obschon die Stellung solcher Bedingungen in internationalen Verkehren sonst nicht üblich ist, haben wir, um der seitens der Genfer Bevölkerung seit Jahren gestellten Forderung entsprechen zu können, den Vorbehalt angenommen. Die Vereinbarung bedarf vor ihrer Durchführung noch der Genehmigung der französischen Aufsichtsbehörde.

**13.** Mit der Dampfbootgesellschaft für den Genfersee wurde eine Vereinbarung über die wahlweise Benutzbarkeit der Billette auf der Bahn oder auf dem Schiff im Verkehr zwischen den Stationen des rechten Genferseeufers abgeschlossen, welcher im wesentlichen die Bestimmungen der zwischen der Dampfbootgesellschaft und der Jura-Simplon-Bahn seit Jahren bestehenden Vereinbarung zu Grunde gelegt wurden.

**14.** Ebenso wurde in Durchführung des Vertrags über die Abtretung der Dampfboote der Bundesbahnen auf dem Zürichsee vom 20./28. Oktober 1902 an die Zürcherdampfbootgesellschaft eine Instruktion über die wahlweise Benutzbarkeit der Retourbillette mit Bahn oder Schiff auf den entsprechenden Strecken des linken und rechten Zürichseeufers erlassen.

**15.** Im Verkehr mit den Stationen der Rhätischen Bahn ist es schon längst als ein Übelstand empfunden worden, daß für die Bundesbahmlinie Landquart-Chur und die Parallellinie der Rhätischen Bahn je besondere Billette ausgegeben, und Reisende, welche auf die unrichtige Linie gelangten, jeweilen zur Taxnachzahlung angehalten wurden. Wir haben uns daher verlaßt gesehen, der Direktion der Rhätischen Bahn die Ausgabe nur einer Billetserie, mit wahlweiser Benutzbarkeit beider Linien, unter Teilung des Einnahmenbetreffnisses der Strecke Landquart-Chur nach festem Verhältnis, zu beantragen. Die darüber eingeleiteten Verhandlungen gelangten noch im I. Halbjahr 1903 zum Abschluß, und der bezügliche Vertrag ist dann nach dessen Genehmigung durch unsern Verwaltungsrat, mit Rückwirkung auf 1. Juli 1903, in Kraft gesetzt worden.

**16.** Zufolge der uns vom eidgenössischen Eisenbahndepartement übermittelten Eingaben der oberländischen Verkehrsvereine, der Hotelbesitzer in Interlaken und Spiez und der Eisenbahnkommission des Berner Oberlandes, haben wir uns bereit erklärt, zur Einführung der wahlweisen Gültigkeit der gewöhnlichen Hin- und Rückfahrtsbillette und der Sonntagsbillette zwischen Bern loco einerseits und Thun und weiter (oberländische Stationen bis Meiringen) anderseits über Münsingen oder Belp Hand zu bieten. Der Abschluß der zur Durchführung der Maßnahme mit der Thunersee-Bahn eingeleiteten Verhandlungen fällt in das Jahr 1904.

**17.** Zwischen den Bundesbahnen und der Dampfbootgesellschaft des Thuner- und Brienzsees einerseits und den Herren

Gebrüder Hauser, Besitzer der Gießbachbahn, anderseits wurde ein Vertrag über Errichtung einer Abfertigungsstelle für Personen und Gepäck im Hotel Gießbach abgeschlossen. Die Einrichtung des Bureaus, das jeweilen vom 15. Mai bis Ende September geöffnet sein soll, haben die Herren Gebrüder Hauser auf eigene Kosten zu beschaffen, ebenso haben sie das für den Abfertigungsdienst nötige Personal zu stellen. Die Bundesbahnen liefern dagegen die Billette und Gepäckscheine unentgeltlich und besorgen die Abrechnung.

**18.** Vom eidgenössischen Eisenbahndepartement sind wir, unter Hinweis auf einen im schweizerischen Nationalrat anlässlich der Behandlung des Budgets der Bundesbahnen ausgesprochenen Wunsch, um Prüfung der Frage der Einführung von Kilometerbilletten ersucht worden. Wir haben uns mit Zustimmung des Verwaltungsrates dahin ausgesprochen, daß diese Billette unverkennbar für einen größeren Teil der Bevölkerung Erleichterungen brächte, und daß die Einrichtung auch für die Bahn insofern Vorteile böte, als sie, im Gegensatz zu den Generalabonnementen, von den Besitzern der Kilometerbillette im Verhältnis der beanspruchten Leistungen entschädigt würde. Die Kilometerbillette hätten aber den Nachteil, daß mit denselben nicht nur der Gang zum Billetschalter vor Antritt jeder Fahrt nicht erspart würde, sondern daß das Abfertigungsverfahren mehr Zeit in Anspruch nähme als bei den gewöhnlichen Billetten. Zudem böten die Kilometerbillette den Reisenden nur Vorteile, wenn sie eine erhebliche Ermäßigung gegenüber den Taxen einfacher Fahrt der gewöhnlichen Billette gewährten. Die Einführung der Kilometerbillette hätte daher für die Bundesbahnen voraussichtlich, wenigstens in den ersten Jahren, einen erheblichen Einnahmeausfall zur Folge. Mit Rücksicht hierauf könne sie wenigstens für so lange nicht befürwortet werden, als über die Wirkung der mit 1. Mai des Berichtsjahrs eingetretenen Ermäßigungen im Personenverkehr, sowie der in Aussicht genommenen Reduktion der Gütertaxen, nicht ziffermäßige Daten vorliegen, und auch über die künftige Gestaltung der Bauausgaben genauere Anhaltspunkte fehlen. Man werde aber die bezüglichen Studien fortsetzen und gegebenenfalls auf die Frage zurückkommen, wobei auch zu prüfen sein werde, ob nicht bei Einführung von Kilometerbilletten die Generalabonnements von kürzerer Dauer aufgehoben werden können.

**19.** Anlässlich der Behandlung des Geschäftsberichtes und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen pro 1902 durch die Bundesversammlung ist von der Kommission des National-

rates der Wunsch ausgesprochen worden, es möchte die Frage einer Prüfung unterzogen werden, ob nicht die für die Rückfahrt auf Parallelrouten zu bezahlenden Zuschlagstaxe da wegfallen sollten, wo der Längeunterschied zwischen Hinweg und Rückweg 10 Kilometer nicht übersteigt.

Von dem Eisenbahndepartement zur Vernehmlassung aufgefordert, haben wir uns dahin geäußert, daß im Interesse von geordneten Tarifverhältnissen an den jetzigen Normen, nach welchen bei Parallelrouten nur Umwege bis zu einer Mehrdistanz von 10% gegenüber der kürzern Strecke, im Maximum bis zu 10 Kilometer, ohne Nachzahlung des Taxunterschiedes befahren werden können, festgehalten werden müsse.

**20.** Ein durch Vermittlung des waadtländischen Justiz- und Polizeidepartements an uns gelangtes Gesuch kantonaler Polizeidepartementsvorsteher um Beförderung von weiblichen Arrestanten in Personenwagen III. Klasse zu den gleichen Taxen, wie sie für die Beförderung in den Zellen der Gepäckwagen festgesetzt sind, haben wir abgelehnt, weil wir es mit Rücksicht auf die übrigen Reisenden nicht für angängig erachteten, die Beförderung von Arrestanten in den Personenwagen zu begünstigen.

**21.** Von den Regierungen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Land, vom Gemeinderat Rheinfelden, sowie vom Vorstande des basellandschaftlichen Wirtevereins sind Gesuche eingegangen, um Einführung von Lokalzügen mit besonders ermäßigten Taxen an Sonn- und Festtagen auf den Strecken ab Basel nach Läufelfingen, Stein-Säckingen und Laufen. Begründet wurden diese Begehren durch den Hinweis auf das Vorgehen der badischen Bahn, die seit einer Reihe von Jahren solche Züge mit billigen Taxen zwischen Basel und den benachbarten badischen Gebiete führe und damit einen großen Teil des Basler-Ausflugsverkehrs an sich gezogen habe. Mit Rücksicht darauf, daß die Gewährung besonders ermäßigter Taxen für einzelne Landesgegenden unzulässig ist, und die allgemeine Einführung solcher Ausnahmetaxen auf dem ganzen Bundesbahnenetz zurzeit nicht angezeigt erscheint, haben wir das Gesuch abgelehnt. Immerhin ist den Petenten eine Erleichterung in der wahlweisen Benutzbarkeit der Retourbillette zur Fahrt auf verschiedenen Strecken und die Einführung neuer Rundfahrtbillette zugestanden worden.

**22.** Die den Verband schweizerischer Normalbahnen betreffenden kommerziellen Angelegenheiten wurden in zwei Konferenzen behandelt. Von den Beschlüssen derselben sind zu erwähnen :

a. Die Annahme der von den Bundesbahnen für den internen Personenverkehr vom 1. Mai 1903 an gewährten neuen Begünstigungen, nämlich die unentgeltliche Beförderung von Kindern bis zum Alter von 4 (statt bisher 3) Jahren, die Abgabe von halben Billetten an Kinder von 4 bis 12 (statt bisher bis 10) Jahren, die unbeschränkte 10tägige Gültigkeit der Retourbillette und die Gewährung von 25 Kg. Freigewicht bei der Beförderung von Traglasten einheimischer, gewerblicher Erzeugnisse und für den Transport des Handwerkzeuges für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers. Die bezüglichen Bestimmungen in den §§ 8, 9 und 36 des schweizerischen Transportreglementes wurden entsprechend abgeändert.

b. Die Bewilligung der Hin- und Rückfahrt zur Taxe einfacher Fahrt nach und von den Festorten Aarau, Lausanne und Bellinzona, anlässlich der aargauischen, waadtändischen und tessinischen Zentenarfeier, sowie nach Frauenfeld zum Besuche der VII. schweizerischen Ausstellung für Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Gartenbau. Überdies wurde für die Ausstellung in Frauenfeld noch die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der gewöhnlichen Retourbillette zugestanden.

c. Die Bewilligung der Militärtaxen an die Teilnehmer am militärischen Vorunterricht (Lehrern und Schülern) für die Fahrten nach und von den Übungs- und Inspektionsplätzen und für sektionsweise Ausmärsche. In Verbindung damit wurde die Ausstellung von Militärtransportgutscheinen durch Kommissionen von militärischen Vorunterrichtskursen zugestanden.

d. Die Ausdehnung der den Mitgliedern des schweizerischen Schützenvereins seit Jahren zugestandenen Begünstigung der Hin- und Rückfahrt nach und von dem Festort zur Taxe einfacher Fahrt auf die Mitglieder des schweizerischen Turnvereins, des schweizerischen Sängervereins und des schweizerischen Militärs- und Volksmusikvereins für den Besuch der periodisch stattfindenden Turn-, bzw. Gesangs- und Musikfeste.

**23.** Eine im März in Stuttgart abgehaltene Bodensee-Verbands-Konferenz, an der wir uns beteiligt haben, befaßte sich hauptsächlich mit der Beordnung der Konkurrenzverhältnisse zwischen Bahn und Schiff, die sich seit der Vollendung der nördlichen Bodenseegürtelbahn sehr kompliziert gestaltet haben.

### c. Güterverkehr.

Wie aus dem Ihnen unterm 28. September v. J. erstatteten Bericht und Antrag betreffend das Budget der schweizerischen

Bundesbahnen pro 1904, Seite 3, zu entnehmen ist, ist beabsichtigt, den neuen einheitlichen Gütertarif für den internen Verkehr der Bundesbahnen, sowie die hierdurch bedingten neuen Gütertarife mit den übrigen schweizerischen Bahnen und die wichtigeren Tarife mit dem Auslande auf 1. Juli 1904 zur Einführung zu bringen. Unser Gütertarifbureau mußte daher seine Haupttätigkeit auf die rechtzeitige Erstellung dieser Tarife richten. Wir geben nachstehend ein Bild über den Stand dieser Arbeiten, sowie der übrigen im Laufe des Jahres behandelten wichtigeren Geschäfte.

1. Die Erstellung des internen Gütertarifes wurde im Berichtsjahre zu Ende geführt und die Hefte 1 (Tarifbestimmungen, Kilometerzeiger und Kilometertarifabelle) und 2 (ausgerechnete Taxen von Station zu Station und Ausnahmetarife) konnten am 31. Oktober dem Eisenbahndepartement zur Prüfung und Genehmigung unterbreitet werden. Das Heft 3, enthaltend die Instradierungsvorschriften für den über Strecken der Privatbahnen zu leitenden Verkehr ist gegen Ende des Jahres gleichfalls fertig gestellt und zum Satz gegeben worden.

Die neuen Tarifgrundlagen für den Güter- und Viehverkehr auf der Baseler Verbindungsbahn (Anwendung der allgemeinen Einheitstaxen der Bundesbahnen auf Grund einer auf 7 Kilometer erhöhten Tarifdistanz) sind von Ihnen unterin 17. November 1903 gutgeheißen worden mit der Bedingung, daß die für das übrige Netz der Bundesbahnen vorgesehenen Ausnahmetarife für den Güterverkehr auch auf der Verbindungsbahn anzuwenden seien. Ebenso hat die an der Verbindungsbahn mitbeteiligte badische Bahn denselben nach längeren Verhandlungen zugestimmt.

Nach Abschluß der Erhebungen über die für den Bundesbahnverkehr erforderlichen Ausnahmetarife haben wir unsere Anträge zu Handen des Verwaltungsrates formuliert. Gemäß Schlußnahme der ständigen Kommission des letztern wurde unser Bericht den Kreiseisenbahnräten, dem schweizerischen Handels- und Industrieverein, dem Handwerker- und Gewerbeverein, dem Sekretär des Bauernbundes und allen größern Korporationen, welche denselben verlangten, zugestellt und denselben Gelegenheit geboten, allfällige Bemerkungen und Wünsche zu Handen des Verwaltungsrates schriftlich einzureichen. Die Prüfung der daherigen ziemlich zahlreichen Eingaben wurde noch im Berichtsjahr zu Ende geführt. Die bezügliche Vorlage an den Verwaltungsrat und die Erledigung derselben durch den letztern fällt dagegen in das nächste Berichtsjahr.

**2.** Die Tarife für den direkten Verkehr mit den übrigen schweizerischen Bahnen, ebenso diejenigen für den Verkehr der letzteren unter sich im Transit über die Bundesbahnen sind auf Ende des Jahres in der Mehrzahl fertig berechnet, gesetzt und dem Eisenbahndepartement zur Genehmigung unterbreitet worden.

**3.** Bezuglich der Teilung und Instradierung des Verkehrs mit den Privatbahnen und im Transit über dieselben sind definitive Abmachungen nach Maßgabe von Art. 21 des Bundesgesetzes betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen vom 27. Juni 1901 nach umfangreichen Korrespondenzen und zahlreichen Besprechungen zu stande gekommen mit der Emmentalbahn, Burgdorf-Thun-Bahn, Langenthal-Huttwil und Huttwil-Wohlhusen-Bahn, Südostbahn, Tößthalbahn, Ürikon-Bauma-Bahn, Seetalbahn, Bern-Neuenburg-Bahn, sowie mit der Neuenburger Jura-Bahn.

Gleichartige Verhandlungen mit der Gotthardbahn, Sennetalbahn und Freiburg-Murten-Ins-Bahn konnten im Berichtsjahre dem Abschlusse nahe gebracht werden.

**4.** Die direkten Tarife mit dem Auslande sind in der Ausarbeitung soweit vorgeschritten, daß voraussichtlich auf den 1. Juli 1904 die Tarife mit Bayern, Baden, Elsaß, der Pfalz, Sachsen und den sächsisch-preußischen Wettbewerbsstationen, ferner die wichtigsten Tarife mit Norddeutschland eingeführt werden können.

Jene mit Württemberg sind etwas im Rückstand geblieben wegen unzureichender Beteiligung der deutschen Bahnen an den bezüglichen Arbeiten.

Im Verkehr mit Österreich-Ungarn können zunächst die besonderen Tarife für eine Anzahl wichtiger Artikel, wie Getreide, Holz, Zucker, Petroleum und Kohlen eingeführt werden, für den allgemeinen Verkehr wird bis zur Einführung der umfangreichen Tarifhefte in der Weise vorgesorgt, daß Schnittaxen ab den Grenzstationen Buchs, St. Margrethen und Romanshorn nach den schweizerischen Stationen eingeführt werden, durch deren Anstoß an die im Verkehr mit den genannten Stationen bestehenden österreichischen Transittaxen die zutreffenden direkten Frachtsätze ermittelt werden können, soweit sie billiger sind als die direkten Frachtsätze der bisherigen Tarife.

Die Tarife mit Italien sind für die schweizerischen Strecken fertig berechnet, und es steht deren Einführung auf 1. Juli kein

Hindernis entgegen, sofern es den italienischen Bahnen möglich wird, ihren Tarifteil rechtzeitig zu liefern.

Für den Verkehr mit Frankreich dienen die Tarife mit den Grenzstationen Delle transit, Locle transit, Les Verrières transit, Vallorbe transit, Genf transit und Bouveret transit, deren Umarbeitung nicht so rasch, wie gewünscht, erfolgen kann, weil wesentliche Änderungen der französischen Taxen, die eine Grundlage dieser Tarife bilden, teils in letzter Zeit eingetreten sind, teils noch in Aussicht stehen. Um den dringendsten Verkehrsbedürfnissen zu genügen, werden vorläufig die normalen Frachtsätze für die Grenzstationen mit Nachträgen zu den bisherigen Tarifen eingeführt, neben welchen die heute gültigen, nach der Konkurrenz regulierten Taxen bestehen bleiben.

Mit Belgien und den Niederlanden konnten die Tarife noch nicht berechnet werden, weil die belgischen und niederländischen Verwaltungen verhindert waren, an den bezüglichen Arbeiten teilzunehmen.

**5. Am Transportreglement der schweizerischen Bahnen sind folgende Änderungen eingetreten:**

*a. Zulassung der geladenen und gefüllten elektrischen Akkumulatoren unter den in Position XV<sup>b</sup> der Anlage V genannten Bedingungen;*

*b. Aufnahme von Bleischlamm (Niederschlag aus elektrischen Akkumulatorenbatterien) unter Position XXVI der Anlage V;*

*c. Zulassung von schwerem Westfalit (Gemenge von Ammonsalpeter, Aluminium und Dinitrotoluol) zum Transport unter den in Ziffer XXXV<sup>c</sup> der Anlage V genannten Bedingungen;*

*d. Aufnahme von Transportbestimmungen für die Beförderung von flüssiger Luft als neue Position XLIV<sup>a</sup> der Anlage V.*

**6. Zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr ist eine neue Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche dasselbe Anwendung findet, erschienen. Ferner wurden 5 Nachträge zum Verzeichnis der Gegenstände, auf welche das Übereinkommen keine Anwendung findet, ausgegeben.**

**7. Die allgemeinen schweizerischen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation sind einer Umarbeitung unterzogen worden, wobei die seit 1901 im Teil I, A, des deutschen Eisenbahngütentarifes (Tarifvorschriften und Waren-**

klassifikation) eingetretenen Änderungen, soweit dies dem schweizerischen Eisenbahnverband tunlich erschien, auf den schweizerischen Verkehr übertragen und die schon im Instruktionsweg eingeführten Änderungen durchgeführt wurden.

Der deutsche Text der Neuausgabe ist dem Eisenbahndepartement unterm 3. November 1903 zur Genehmigung unterbreitet worden. Die Einführung konnte im Berichtsjahr nicht mehr erfolgen.

**8.** Verschiedenen Gesuchen um Taxermäßigung konnte nach einlässlicher Prüfung entsprochen werden; wir erwähnen namentlich diejenigen für den Transport von Holz zur Holzstoffbereitung (Papierholz) ab Stationen der Thunerseebahn, Gürbetalbahn, Spiez-Erlenbach und Erlenbach-Zweisimmen-Bahn, Spiez-Frutigen-Bahn und Bern-Neuenburg-Bahn nach Balsthal, Luterbach, Biberist und Utzenstorf; ferner für Gußröhren ab Choindez nach Oberriet und Rüti (Rheintal), für Schottertransporte ab Lyß nach Tüscherz. Daneben mußten mit Rücksicht auf die immer schärfer hervortretende Konkurrenz der französischen Bahnen für eine Reihe wichtiger Transporte, namentlich für Eisen und Eisenwaren aus dem Saar- und Ruhrgebiet nach der Westschweiz, namhafte Frachtermäßigungen auf den tarifmäßigen Taxen ab Basel zugestanden werden.

**9.** Die kommerzielle Konferenz des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen hielt zwei Sitzungen ab. Das Haupttraktandum derselben bildete die Beratung über die Übernahme der bei den deutschen Bahnen auf 1. April 1903 durchgeführten Änderungen in den allgemeinen Tarifvorschriften und der Güteklassifikation auf den schweizerischen Verkehr.

Daneben kamen infolge bezüglicher Eingaben von interessierten Vereinen und Privaten eine Reihe sonstiger Klassifikationsfragen (Malztreber, Asbestzementplatten, Rohbenzin aus Petroleum, Bier in Flaschen, Rostolithsteine, Magnesiazement und andere) zur Behandlung.

**10.** Im Berichtsjahre fanden verschiedene internationale Konferenzen kommerzieller Art statt, an welcher wir uns vertreten ließen.

Hiervon sind zu erwähnen zwei Sitzungen der deutschen ständigen Tarifkommission, je eine Konferenz des norddeutsch-schweizerischen, des sächsisch-preußisch-schweizerischen, des deutsch-italienischen, und des südösterreichisch-ungarisch-deutschen Ver-

bandes, zwei Konferenzen für den Lebensmittelverkehr aus Italien nach Deutschland, Belgien, den Niederlanden und England, eine für den österreichisch-ungarisch-schweizerischen, zwei für den österreichisch-ungarisch-französischen, und eine für den sächsisch-preußisch-südfranzösischen Verkehr.

Außer der Beratung der laufenden Geschäfte bezogen sich die gepflogenen Verhandlungen in den erstgenannten Konferenzen meist auf die Neuerstellung der Gütertarife mit der Schweiz, auf Erstellung eines neuen Übereinkommens zum deutsch-schweizerischen Reglement und auf Fragen der Taxbildung und der Verkehrsleitung.

Bezüglich der im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnten Anstände über die Verkehrsteilung im deutsch-südfranzösischen Verkehr teilen wir mit, daß auf Veranlassung der deutschen Aufsichtsbehörde, an welche sich die an der Frage besonders interessierten Verwaltungen der bayerischen und sächsischen Staatseisenbahnen gewendet hatten, die bezüglichen Verhandlungen neuerdings aufgenommen wurden. Dieselben führten dann zu Anfang des Jahres 1904 zu einer Verständigung, nach welcher der wichtige Sammelverkehr mit Leipzig und Bodenbach der schweizerischen Route überlassen wurde, wogegen es für den übrigen sächsisch-südfranzösischen Verkehr bei der Verkehrsleitung über die kürzeste Route (Schweiz oder Altmünsterol) verbleibt, mit der Maßgabe, daß der auf die außerfranzösischen Strecken entfallende Reingewinn

- a. beim Sammelverkehr zu 80 und 20 %
- b. beim übrigen Verkehr zu  $33\frac{1}{3}$  und  $66\frac{2}{3}\%$

auf die Routen via Schweiz und via Altmünsterol verteilt werden soll.

Zufolge dieser Verständigung für den Verkehr mit Sachsen entschlossen wir uns dann, dem zu erstellenden direkten deutsch-südfranzösischen Tarif auch für den Verkehr mit den übrigen deutschen Gebieten, unter Anerkennung des Grundsatzes der Verkehrsleitung über die kürzeste Route, beizutreten.

Wir glaubten um so eher hierzu Hand bieten zu sollen, als wir bei gänzlichem Abbruch der Verhandlungen und Aufnahme des Konkurrenzkampfes gegen die fast durchwegs billigere Altmünsteroler Route kaum mehr erreicht hätten, und überdies zu erwarten steht, daß der Grundsatz der Verkehrsleitung über die kürzere Route, der damit für ein umfangreiches Verkehrsgebiet zur Geltung gebracht ist, künftig in andern ebenso wichtigen oder noch wichtigeren internationalen Verkehren auch uns zu statten kommen werde.

**d. Einnahmenkontrolle und Abrechnungswesen.**

1. Wie wir in unserm letzten Jahresbericht mitgeteilt haben, bestand die Absicht, die Zentralisation des Abrechnungsgeschäfts auf den Zeitpunkt der Übernahme der Jura-Simplon-Bahn durchzuführen. Dabei war vorausgesetzt, daß mit der Auflösung der verschiedenen Dienste der Direktion der Jura-Simplon-Bahn und der Übersiedlung eines Teils derselben nach Lausanne im Verwaltungsgebäude der letztern soviel Raum frei würde, daß ein Teil des zur Verwirklichung dieser Absicht nötigen auswärtigen Personals hierher gezogen werden könne. Diese Voraussetzung hat sich nicht bestätigt, und wir mußten uns daher darauf beschränken, mit dem Übergang der J.-S. an den Bund ähnliche Verfügungen über die Verrechnung des Verkehrs zu treffen, wie sie seinerzeit beim Übergang der V. S. B. getroffen worden sind. Als dann im Monat Oktober das neue Dienstgebäude auf dem Brückfeld bezogen werden konnte und die Kontrollabteilungen von Basel, Zürich und St. Gallen hierher umgezogen waren, war eine der ersten Maßnahmen die Aufhebung der kreisweisen Abrechnung im direkten Verkehr mit andern in- und ausländischen Bahnen und die Zusammenfassung in nur einer, den gesamten Verkehr der Bundesbahnen umfassende Abrechnung. Außer einigen, durch den Umzug der Kontrollabteilungen verursachten, nicht zu vermeidenden Verspätungen, die sukzessive wieder eingeholt wurden, vollzog sich die Zentralisation ohne nennenswerte Störungen.

Im Berichtsjahre waren wir im Falle, zu einem Antrage der preußischen Staatsbahnen auf Einführung vierteljährlicher (statt monatlicher) Abrechnung Stellung zu nehmen. Wir haben denselben aus Rücksichten auf eine zuverlässige Überwachung des Kassa- und Rechnungsdienstes der Stationen, welcher dadurch nachteilig beeinflußt würde, abgelehnt.

Mit den Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen haben wir eine Vereinbarung über die Nachweisung des der Entschädigung für die Verkehrsbedienung auf der Strecke Basel-St. Johann — Basel Hauptbahnhof zu Grunde zu legenden Verkehrs getroffen.

2. Die Einführung der neuen Billetfarben auf 1. Mai, soweit der Neudruck der Billette infolge der auf den gleichen Zeitpunkt eingetretenen Taxänderungen erforderlich war — die übrigen werden gemäß Beschuß des schweizerischen Eisenbahnverbands sukzessive umgedruckt — vollzog sich ohne irgendwelche Störung. Die Stationen konnten rechtzeitig mit den nötigen neuen Billetten für den internen und nach Maß-

gabe des Erscheinens der Tarife auch für den direkten Verkehr ausgerüstet werden. Der Umdruck der Coupons für die kombinierbaren Rundreisebillette auf die neuen Billetfarben wurde so zeitig vollendet, daß auf 1. Mai sämtliche Ausgabestellen mit neuen Coupons versehen waren und auch der Umtausch der früheren Generalabonnements gegen solche in den neuen Farben vollzog sich innert der festgesetzten Frist.

**3.** Im Jahre 1903 wurden bei den Stationen der Bundesbahnen 1260 Kassarevisionen vorgenommen. Hiervon entfallen auf Kreis I 234, Kreis II 308, Kreis III 460 und Kreis IV 258. Von den hierbei zu Tage getretenen Unregelmäßigkeiten erwähnen wir die nachstehenden, bei denen die Verwaltung mit größeren Beträgen zu Schaden gekommen ist:

**a.** Güterexpedition Bern. Anfangs Mai bekannte sich der Rechnungsführer Imobersteg der Unterschlagung in einem beträchtlichen Betrage schuldig. Die von uns veranlaßte Untersuchung der Kassa und Bücher ergab ein Defizit von Fr. 17,410. 36, dessen Anfänge auf 17 Jahre zurückdatieren und das bei den jeweiligen Revisionen durch Angabe fiktiver Ausstände verdeckt wurde. Gegen Imobersteg ist strafrechtliche Untersuchung eingeleitet worden, welche zu dessen Verurteilung führte. Von dem unterschlagenen Betrage wird nichts zurückerhältlich sein.

**b.** Le Pont. Bei Eintreffen eines unserer Revisoren zur Vornahme einer Kassa- und Bücherrevision auf dieser Station am 28. Oktober entfernte sich Vorstand Dufaux von der Station und blieb bis jetzt verschollen. Die Kasse wies ein Defizit von Fr. 2,919. 35 auf, dessen Entstehung in der Hauptsache auf die Zeit vor Übergang der J.S. an den Bund zurückdatiert.

**d.** Basel Eilgut. Infolge eingegangener Reklamationen von Firmen, welche sich auf die Geschäftsführung des Rechnungsführers Waldmeyer bei der J.S. bezogen, wurde eine Untersuchung der Buchführung dieses Kassabeamten vorgenommen, welche indessen wegen der Beseitigung der Bücher durch Waldmeyer nicht zu einem abschließenden Resultate gelangen konnte. Immerhin wurde konstatiert, daß sich Waldmeyer der Unterschlagung von Dienstgeldern in einem Fr. 2000 übersteigenden Betrage schuldig gemacht hat. Der Fehlbare ist unmittelbar vor Beginn der Untersuchung flüchtig geworden, hat sich aber unlängst gestellt und die strafrechtliche Untersuchung ist nun im Gange.

**e.** Morges Lagerhaus. Infolge einer am 28./29. Dezember vorgenommenen Kassa- und Bücherrevision bekannte sich der

Kassier des Lagerhauses, Felix Burnod, am 31. gleichen Monats der Unterschlagung im Betrage von Fr. 110,000 schuldig. Durch die Untersuchung wurde ein Fehlbetrag von Fr. 110,791.94 festgestellt, dessen Entstehung auf mehr als 10 Jahre zurückdatiert. Burnod wurde sofort verhaftet. Die strafrechtliche Untersuchung ist noch nicht abgeschlossen. Nach neuesten Nachrichten werden an dieses Defizit zirka Fr. 20,000 erhältlich sein.

4. Gestützt auf Wahrnehmungen, die anlässlich von Kassenrevisionen auf Stationen der früheren Jura-Simplon-Bahn gemacht wurden, haben wir uns veranlaßt gesehen, eine Vorschrift zu erlassen, worin den Stationen untersagt wurde, den mit ihnen in Verkehr stehenden Firmen von sich aus Frachtkredite zu gewähren. Damit wurde die Mitteilung verbunden, daß die Generaldirektion zur Einräumung periodischer Abrechnung nach Maßgabe der hierüber bestehenden Normen bereit sei. Infolge dieser Vorschrift gelangten über 200 Firmen mit Gesuchen um Gewährung von Frachtkrediten hier ein. Die Verhandlungen über die Beordnung dieser Verhältnisse erwiesen sich als sehr mühsam, weil sich viele Gesuchsteller nur schwer zu dem reglementarischen Verfahren verstehen konnten. Bis zum Schluß des Berichtsjahres gelangten daher die Verhandlungen nur mit einem kleinen Teil der Gesuchsteller zum Abschluß.

Mit dem Übergang der Jura-Simplon-Bahn an den Bund war auch eine Neubeordnung der Frachtkreditverhältnisse auf den verschiedenen Expeditionen in Basel im Sinne der Zusammenfassung der Kredite der Jura-Simplon-Bahn mit den von uns bewilligten erforderlich. Hierzu waren umfangreiche Erhebungen nötig, welche die Verhandlungen mit den einzelnen Firmen hinauszogen, so daß am Schluß des Berichtsjahres erst ein Teil der Kredite neugeordnet war.

Am 20. November 1903 gelangte das Regulativ betreffend die Frachtkredite zur Ausgabe, welches die näheren Bedingungen, unter welchen solche Kredite gewährt werden und Vorschriften über die Behandlung der Gesuche um Eröffnung und Aufhebung von Krediten, sowie über die Führung und Saldierung der Kontokorrentrechnungen enthält. Dieses Regulativ ist sämtlichen Stationen zu eigener Nachachtung und Auskunftgabe an Interessenten mitgeteilt worden. Mit diesen Vorschriften wurde das bei der Jura-Simplon-Bahn üblich gewesene System der Gewährung von Krediten gegen Leistung von Barvorschüssen an die Stationen, welches die Kontrolle über die Stationskassen erschwerte, aufgehoben.

Auf den Stationen der 4 Kreise wurden im Berichtsjahre 131 neue Frachtkredite eröffnet, wovon 30 auf Kreis I, 39 auf Kreis II, 41 auf Kreis III und 21 auf Kreis IV entfallen. In derselben Zeit haben 103 bestehende Frachtkredite teils infolge Begehrens der Kreditinhaber, teils auf unsere Veranlassung Änderungen erfahren.

**5.** Mit dem Bezug des neuen Dienstgebäudes auf dem Brückfeld auf 1. November erfolgte auch die Zentralisation des Dienstes der Drucksachenverwaltung und es wurden auf diesen Zeitpunkt die Lagerbestände der Drucksachen, beziehungsweise Materialverwaltungen in Lausanne, Basel, Zürich und Rorschach nach Bern umgezogen. Dieser Umzug und die Neueinordnung der Formularvorräte in den neuen Magazinen erforderte eine ganz beträchtliche Arbeit und hatte zeitweilig unabweisliche Störungen in der Ausführung der Formularbestellungen zur Folge, welche aber mit der fortschreitenden Organisation des Dienstes behoben wurden.

**6.** Nachstehend fügen wir eine vergleichende Übersicht über die Betriebseinnahmen der S. B. B., einschließlich derjenigen des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee, für die Jahre 1902 und 1903 bei.

Betriebseinnahmen der schweizerischen Bundesbahnen.

1902 (2433 Kilometer)			1903 (2433 Kilometer)			Gegenüber mehr Fr.			1902 weniger Fr.			
Fr.	%	A. Bahnverkehr.	Fr.	%	I. Ertrag des Personentrans-	Fr.	%	I. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransports:	Fr.	%	Fr.	
42,395,807.76	41, <sup>23</sup>	I. Ertrag des Personentrans-	43,909,319.16	41, <sub>40</sub>	1,513,511.40	—	—	1. vom Gepäck . . . . .	4,230,148.28	3, <sub>96</sub>	228,328.85	—
		portes . . . . .						2. von Tieren . . . . .	2,032,690.54	1, <sub>92</sub>	—	3,451.25
								3. von Gütern . . . . .	55,881,183.95	52, <sub>72</sub>	1,501,972.82	—
									62,144,022.77	58, <sub>60</sub>	1,726,850.42	—
						Total	106,053,341.93	100	3,240,361.82	—		
1902 (2433 Kilometer)			1903 (2433 Kilometer)			1903 Fr.			Mehr Fr.			
Fr.	%	B. Dampfbootverkehr auf dem Bodensee.	Fr.	%	II. Personentransport . . . . .	166,892.83	26, <sub>24</sub>	10,159.70	—	—	—	
156,733.13	26, <sub>81</sub>	I. Gepäcktransport . . . . .	8,646.77	1, <sub>36</sub>	II. Tiertransport . . . . .	5,357.83	0, <sub>84</sub>	—	—	—	49	
8,647.26	1, <sub>46</sub>	III. Gütertransport . . . . .	455,133.77	71, <sub>56</sub>	IV. Gütertransport . . . . .	71,56	40,152.58	772.98	—	—	—	
4,584.85	0, <sub>79</sub>											
414,981.19	70, <sub>94</sub>											
584,946.43	100	Total	636,031.20	100	51,084.77	—	—	—	—	—	—	

Die nach der vorstehenden Tabelle für den Bahnverkehr (A) sich ergebende Mehreinnahme gegenüber 1902 von Fr. 3,240,351.82 entfällt mit je rund Fr. 1,500,000 auf den Personen- und auf den Gütertransport und mit Fr. 228,000 auf den Gepäcktransport, während der Tiertransport einen kleinen Rückschlag aufweist. Die Vermehrung beträgt im ganzen 3,15 %, während sich für 1902 gegen 1901 (ohne Jura-Simplon-Bahn) eine solche von 6,33 % ergab. In bezug auf die beiden Hauptverkehrskategorien ist folgendes zu bemerken :

**Personenverkehr.** Das Ergebnis bietet insofern erhöhtes Interesse, weil in das Berichtsjahr die Einführung der neuen Personentarife fällt und es daher möglich ist, aus demselben Schlüsse auf die Wirkung der damit in Kraft getretenen Taxermäßigungen zu ziehen.

In den beiden Budgets pro 1903 haben wir den dahерigen Taxausfall für sich, d. h. ohne Berücksichtigung der eintretenden Verkehrsvermehrung, auf . . . . . Fr. 2,875,000 veranschlagt. Dagegen nahmen wir an, daß davon, teils infolge des von der Taxerleichterung zu erwartenden Verkehrszuwachses, teils infolge der normalen jährlichen Frequenzzunahme, rund . . . Fr. 1,920,000  
wieder eingebroacht werden. Wir schätzten daher den Einnahmenausfall gegen 1902 auf rund . . . Fr. 955,000

Wenn nun statt dessen die Einnahme pro 1903 jene des Jahres 1902 um volle Fr. 1,500,000 übersteigt, so liegt zunächst die Annahme nahe, daß der Taxausfall mit Fr. 2,875,000 zu hoch beziffert worden sei. Unsere Erhebungen zeigen indessen, daß dieser Schluß nicht zutreffend wäre. Vergleicht man nämlich die Personenfrequenz der Monate Mai bis Dezember 1902 (31,194,473 Reisende) mit der Verkehrseinnahme dieser Monate (Fr. 31,687,677), so ergibt sich für dieselbe ein mittleres Durchschnittsergebnis per Reisenden von 101,58 Cts. Für die gleiche Periode des Jahres 1903, in welcher 35,348,923 Reisende eine Einnahme von Fr. 32,674,420 abwarfen, stellt sich dieses Durchschnittsergebnis auf nur 92,43 Cts. Das in der Hauptsache auf die Taxermäßigungen zurückzuführende Minderergebnis per Reisenden pro 1903 beträgt daher 9,15 Cts., was auf obige Zahl von 31,194,473 einen Einnahmenausfall von Fr. 2,854,300 ergibt. Der Ausfall ist also annähernd richtig geschätzt worden. Dagegen ist erfreulicherweise zu konstatieren, daß die Verkehrsvermehrung in

einem die gehegten Erwartungen weit übersteigendem Maße eingetreten ist. Zu welchen Teilen dieselbe den eingetretenen Taxermäßigung und dem allgemeinen Verkehrsaufschwung des Jahres 1903 zuzuschreiben ist, läßt sich nicht einmal annähernd ermitteln. Jedenfalls ist sie nicht allein auf Rechnung der Taxermäßigung zu setzen, was schon daraus hervorgeht, daß auch die Monate Januar bis April eine Mehreinnahme (rund Fr. 525,000) gegen 1902 erzeigen, und daß auch die meisten übrigen schweizerischen Bahnen gegenüber 1902 wesentlich bessere Einnahmen erzielt haben.

Wir fügen noch bei, daß sich die eingetretene Einnahmenvermehrung nicht gleichmäßig auf das ganze Jahr verteilt. Prozentual am stärksten war sie in den Monaten Februar, April, Mai, Juni und September, wogegen der Monat August nur ein Plus von Fr. 7000 ergab, und der Monat November sogar ein Minus von Fr. 26,000 aufweist. Auf das ganze Jahr bezogen, ist die Personenfrequenz um ziemlich genau 10 % gestiegen, während die Einnahmenvermehrung nur 3,75 % beträgt. Die Durchschnittseinnahme per beförderten Reisenden ist von 96,1 Cts. pro 1902 auf 90,7 Cts. pro 1903 gesunken, und dieselbe wird sich wohl noch mehr verringern, wenn die Taxermäßigung nicht bloß für acht Monate, sondern für das ganze Jahr zur Wirkung kommen werden.

**Güterverkehr.** Mit Ausnahme des Monats April, welcher mit einer Mindereinnahme von Fr. 118,000 abschließt, hielt die aufsteigende Bewegung in den Einnahmen aus dem Güterverkehr auch dieses Jahr bis und mit dem Monat August an. Dagegen ist das Resultat pro September nur wenig günstiger als das vorjährige und für die drei letzten Monate des Jahres ist ein beträchtlicher Rückgang zu verzeichnen, was in der Hauptsache darauf zurückzuführen ist, daß der Obstverkehr, der im Vorjahr infolge der ausnahmsweise günstigen Ernte einen ganz außerordentlichen Umfang erreicht hatte, stark zurückgeblieben ist. Das finanzielle Ergebnis kann angesichts dieser ungünstigen Beeinflussung als ein immerhin günstiges betrachtet werden, entspricht dasselbe doch einer Verkehrszunahme von 2,76 %.

Die Einnahmen aus dem Dampfbootverkehr auf dem Bodensee (B) sind um Fr. 51,000, d. i. um annähernd 9 %, gestiegen. Hieran partizipiert der Personenverkehr mit Fr. 10,000, während der Rest auf den durch besondere Verkehrskonstellationen relativ beträchtlichen Schwankungen unterworfenen Güterverkehr entfällt.

### e. Frachtreklamationswesen.

Im Laufe des Jahres 1903 sind beim Frachtreklamationsbureau 13,420 Geschäfte eingegangen und behandelt worden, und zwar:

- 5190 Frachtreklamationen wegen unrichtiger Anwendung der Tarife, Tarifvorschriften etc.;
- 1774 Gesuche um nachträgliche Anwendung von Reexpeditions- und Exporttarifen;
- 941 Gesuche um Einhaltung der über ausländische Konkurrenzrouten erreichbaren billigeren Frachten;
- 853 Taxrückerstattungsgesuche (Detaxen), auf Zugeständnissen der Generaldirektion beziehungsweise der verstaatlichten Bahnen beruhend;
- 1382 Verschleppungen (Fehlinstradierungen) von Gütersendungen;
- 3011 Fahrgeldreklamationen;
- 202 Taxrückerstattungsgesuche auf nicht vollständig benutzten Generalabonnements (in 132 Fällen wegen Austritt des Titulars aus der Firma, in 53 Fällen wegen Krankheit oder Todesfall, in 8 Fällen wegen dauernder Landesabwesenheit, in 7 Fällen wegen Umtausch in Firmenabonnements und in je 1 Fall wegen Konkurs und wegen Verhaftung des Abonenten);
- 67 Prämienzahlungen an das Zugspersonal für die Entdeckung mißbräuchlicher Benutzung von Generalabonnements.

Außer den hiervor erwähnten Geschäften mußten beim Übergang der Jura-Simplon-Bahn (1. Mai 1903) noch eine große Zahl von bei der genannten Verwaltung anhängig gemachten Frachtreklamationen übernommen und behandelt werden.

## IV. Betriebsdepartement.

### a. Allgemeines.

**1.** Außer dem für jeden Kreis erstellten einheitlichen Plakatfahrplan, graphischen Fahrplan und Dienstfahrplan ist von uns die Herausgabe eines die sämtlichen Hauptstrecken des Bundesbahnenetzes umfassenden und ohne Rücksicht auf die Grenzen der einzelnen Direktionskreise aufgestellten Plakat-Routenfahrplanes und einer Routengraphik beschlossen worden.

**2.** Zur vollständigen Durchführung der seinerzeit über den Sanitätsdienst bei den Eisenbahnen vom eidgenössischen Eisenbahndepartement aufgestellten Forderungen wurde für jeden personenführenden Zug die Beigabe einer im Gepäckwagen untergebrachten Verbandkiste angeordnet.

**3.** In Vollziehung von Art. 15 des Reglementes Nr. 27, betreffend die Gewährung freier Fahrt, haben wir unterm 9. Januar Vorschriften über die Benutzung der Wagenklassen in den Zügen der Bundesbahnen durch die zum Bezug von Freifahrtsscheinen berechtigten Beamten, Angestellten und Arbeiter der Bundesbahnen und deren Familienglieder erlassen.

**4.** Von einem provisorischen Komitee, in welchem bekannte Elektro-Ingenieure und die bedeutendsten elektrotechnischen Fabriken der Schweiz vertreten sind, ist uns im Vorjahr ein Memorial zugegangen betreffend die Gründung eines Studienkomitees für den elektrischen Betrieb der schweizerischen Normalbahnen, mit dem Ersuchen um Mitwirkung seitens der Bundesbahnen. Nach näherer Prüfung der Angelegenheit haben wir mit Beschuß vom 10. Februar diese Mitwirkung zugesagt und die finanzielle Unterstützung dieser Bestrebungen mit einem Betrag von Fr. 10,000 für das Jahr 1903 in Aussicht gestellt. Dieser Betrag ist dann in das Nachtrags-Betriebsbudget 1903 eingestellt worden.

**5.** An der internationalen Wagenbeistellungs-konferenz vom 10./11. März 1903 in Lugano, an welcher wir uns ebenfalls vertreten ließen, wurden die durch vorausgegangene lange Verhandlungen vorbereiteten Bestimmungen für die Ausgleichung der Leistungen der Personen- und Gepäckwagen im Durchgangsverkehr der deutschen, österreichischen, italienischen, holländischen, belgischen und schweizerischen Bahnen angenommen.

Demnach werden künftig alle Leistungen des genannten Wagenmaterials, das in vereinbarten internationalen Kursen läuft, inklusive Verstärkungswagen, dem Naturalausgleich unterstellt, unter Zugrundelegung des Achskilometers als Einheit der Ausgleichung der Wagenleistungen.

**6.** Infolge von Beschwerden über die Mitnahme von zu vielem Handgepäck in die Personenwagen sind die Kreisdirektionen eingeladen worden, die in den §§ 21 und 22 des schweizerischen Transportreglementes und der zugehörigen Instruktion enthaltenen Vorschriften betreffend die Mitnahme und Behandlung des Handgepäcks dem Stations- und Zugpersonal neuerdings in Erinnerung zu bringen.

**7.** Unterm 2. April ist eine grundsätzliche Weisung bezüglich der Mietwerte der Dienstwohnungen erlassen worden.

**8.** Unterm 27. April wurde uns der Bundesratsbeschuß vom 21. April 1903 mitgeteilt, durch welchen das Bundesgesetz vom 19. Dezember 1902 betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten auf 1. Oktober 1903 in Kraft erklärt wurde. Am 22. September folgte dann der Erlaß der bezüglichen bundesrätlichen Vollziehungsverordnung. Trotz der kurzen Zeit vom 22. September bis 1. Oktober hat die Inkraftsetzung des Gesetzes auf den letztern Termin ohne wesentliche Ausnahmen ermöglicht werden können, dank dem Umstande, daß die nötigen Vorbereitungen, soweit möglich, in allen Direktionskreisen rechtzeitig getroffen worden waren. Wie vorauszusehen war, hatte die Vollziehung des Gesetzes eine sehr bedeutende Personalvermehrung zur Folge.

**9.** Am 27. April haben wir eine mit dem 1. Mai 1903 in Kraft getretene Instruktion betreffend die Geschäftsordnung der Zentralwagenkontrolle erlassen, wodurch die bisherige Instruktion betreffend die provisorische Geschäftsordnung der Zentralwagenkontrolle in Bern in Verbindung mit den Wagenkontrollbüros in Basel und Zürich aufgehoben und ersetzt wurde. Der Umzug hat auf den 1. Mai stattgefunden.

**10.** Unterm 22. Mai ist von uns über die zwischen Ostende, Haag und Amsterdam einerseits, sowie Luzern und Chur anderseits, während der Sommersaison 1903 verkehrenden Luxuszüge,

genannt Schweizerexpreßzüge, ein Vertrag mit den beteiligten ausländischen Transportgesellschaften genehmigt worden, übereinstimmend mit demjenigen für die gleichen Züge pro 1902.

**11.** Am 26. Mai haben wir in Ausführung der in Art. 2 und 3 des Reglements Nr. 25 a, betreffend die Lohnung der dem Fabrikgesetz unterstellten Werkstättearbeiter, enthaltenen Bestimmungen die für die verschiedenen Werkstätten der Bundesbahnen und die drei Klassen der definitiven Arbeiter gültigen Anfangslöhne festgesetzt.

Ferner sind von uns unterm 29. Mai in Ausführung von Art. 3 des Reglements Nr. 25 die Anfangstaglöhne der ständigen Arbeiter auf den verschiedenen Bahnhöfen, Stationen, Strecken und sonstigen Anlagen der Bundesbahnen festgestellt worden.

**12.** Am 8. Juni haben wir beschlossen, den Winterbetrieb auf der Brünigbahn im Winter 1903/1904 wieder versuchsweise aufrecht zu erhalten unter der Bedingung, daß die Regierung von Obwalden und die Bäuertgemeinde Meiringen gegenüber den Bundesbahnen auf die Benutzung ihrer Reistrechte an der Brünigbahn verzichten, gleich wie sie dies im verflossenen Winter gegenüber der Jura-Simplon-Bahn getan haben. Diese Verzichtleistung ist für die Winterfahrplanperiode 1903/1904 erfolgt.

**13.** Am 8. Juni wurden von uns dem eidgenössischen Eisenbahndepartement Vorschläge betreffend provisorische Vereinheitlichung der Ansätze für die Einlagen in den Erneuerungsfonds für Rollmaterial auf Grundlage des bundesrätlichen Regulativs vom 12. Juni 1899 vorgelegt, welche das Eisenbahndepartement unterm 18. Juni genehmigt hat.

**14.** Am 9./10. Juni ist in Zürich die europäische Fahrplankonferenz für den Winterdienst 1903/1904 abgehalten worden, für welche uns die Geschäftsführung oblag. Die Konferenz für den Sommerdienst 1904 fand am 9./10. Dezember in Stuttgart statt.

**15.** Um Leertransporte von Reparaturwagen möglichst zu vermeiden, haben wir unterm 15. Juli an die Kreisdirektionen die Weisung erlassen, die an den Wagen ange schriebene Kreiszuteilung oder Werkstättezugehörigkeit mit bezug auf vorzunehmende Reparaturen nur anlässlich von Revisionen

oder größeren Reparaturen zu berücksichtigen und alle übrigen Mängel bei der nächsten sich bietenden Gelegenheit ohne Rücksicht auf die Kreiszugehörigkeit der Wagen zu heben.

**16.** Am 22. Juli haben wir dem eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement Vorschläge betreffend die vorläufige Regelung der Schiffserneuerung für den Bodensee gemacht, mit welchen sich das Eisenbahndepartement unterm 11. August einverstanden erklärt hat.

**17.** Um ein einheitliches Verfahren betreffend die Dauer der provisorischen Verwendung und die definitive Anstellung des Lokomotivpersonals zu sichern, haben wir am 19. August den Kreisdirektionen bezügliche Weisungen erteilt.

**18.** Der Bundesrat hat auf ein Gesuch des schweizerischen Eisenbahnverbandes und im Hinblick auf den zu erwartenden regen Herbstverkehr, in Anwendung von Art. 6 des Bundesgesetzes vom 27. Juni 1890 über die Arbeitszeit bei den Transportanstalten, mit Beschuß vom 15. September ausnahmsweise Anordnungen für den Herbstverkehr, d. h. für die Zeit bis zum 15. November beziehungsweise 23. November, den Betttag ausgenommen, bewilligt.

**19.** Für die großen Truppentransporte anlässlich der Herbstübungen des I. Armeekorps wurden zahlreiche Extrazüge, besonders für den Rücktransport der Truppen vom Manövergebiet, notwendig.

**20.** In Ausführung von Art. 7 der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetz vom 7. November 1899 haben wir unterm 23. September die Zuteilung der Personen- und Gepäckwagen an die Kreise beschlossen, nachdem die Zuteilung der Lokomotiven schon zu Anfang des Jahres stattgefunden hatte. In der Folge wurden dann auch die im Baubudget und Nachtragsbaubudget pro 1903 enthaltenen Lokomotiven und Wagen den Kreisen zugeteilt.

**21.** Hinsichtlich der im Laufe des Sommers 1903 in höherem Maße vorgekommenen Zugverspätungen auf den Linien der Bundesbahnen ist zu bemerken, daß wir in erster Linie der da und dort laut gewordenen Meinung entgegentreten müssen, als sei die Bundesbahnverwaltung dieser unliebsamen Erscheinung gegenüber untätig geblieben.

Es darf eben nicht außer acht gelassen werden, daß wir uns vielfach Verhältnissen gegenüber befanden, auf die uns kein Einfluß zukommt, oder die sich nur nach und nach beseitigen lassen.

In dieser Beziehung ist darauf hinzuweisen, daß ein großer Teil der Zugsverspätungen von den Bundesbahnen auf ihren zahlreichen Grenzstationen infolge verspäteten Eintreffens der ausländischen Anschlußzüge übernommen wird. Als weitere Ursachen sind zu nennen: die Durchführung der im neuen Tarifgesetz (Art. 6) vorgeschriebenen Erhöhung der mittleren Geschwindigkeit der Personenzüge von 24 auf 28 km. pro Stunde, die Zugsvermehrungen und Herstellung neuer Anschlüsse, die Einführung neuer direkter Wagenkurse im In- und Auslandverkehr, die sehr große Zunahme im Eisenbahn- und Postverkehr und ihre Rückwirkung auf die Zugsabfertigung und Zugsführung, sowie namentlich auch die heutige Unzulänglichkeit verschiedener Linien, Stationen und Bahnhöfe, wie sie von den Privatbahnen übernommen worden sind.

Wir werden ohne Unterlaß und mit allem Nachdruck auf die Beseitigung der Zugsverspätungen hinarbeiten, überall da, wo Abhülfe irgendwie möglich ist.

**22.** Was die vielerorts beklagten Zugüberfüllungen anbetrifft, so wirken hier zum Teil die vorhin erwähnten Ursachen ebenfalls mit, namentlich aber ist darauf hinzuweisen, daß die Zahl der von den Privatbahnen übernommenen Personenwagen, besonders auch hinsichtlich ihrer Bauart und Ausstattung, den heutigen bedeutend gesteigerten Anforderungen nicht mehr entspricht und daß große Neuanschaffungen gemacht werden müssen. Anderseits bildet die Vereinheitlichung des Rollmaterials, das Studium und die Auswahl der neuen Typen eine wichtige Aufgabe der neuen Verwaltung; aus allen diesen Gründen ergibt sich die Notwendigkeit der Einräumung einer gewissen Übergangsperiode zur Ausgleichung der vermehrten und veränderten Ansprüche.

**23.** Um eine einheitliche Anwendung des provisorisch eingeführten Reglementes Nr. 22, betreffend die Nebenbezüge des Zugs-, Lokomotiv- und Dampfbootpersonals, zu sichern, haben wir unterm 3. Oktober besondere Erläuterungen und Ausführungsbestimmungen erlassen.

**24.** Am 6. Oktober haben wir beschlossen, es sei den zu den Rekrutenaushebungen einberufenen Arbeitern, wie es gemäß Reglement Nr. 25 und 25 a für die Absolvierung der Rekrutenschule der Fall ist, der halbe Taglohn zu vergüten; ferner haben wir in Ausführung der nämlichen Reglementsbestimmungen unterm 11. Dezember den Beschuß gefaßt, es seien die Schießübungen, zu denen nach Art. 7 der bundesrätlichen Verordnung, betreffend die besondern Schießübungen der Infanterie, diejenigen Wehrpflichtigen einberufen werden, welche ihre Schießpflicht weder in Schießvereinen, noch in besonders veranstalteten Vereinigungen erfüllt haben, nicht als Strafdienst anzusehen, und es sei daher den Taglohnarbeitern, welche zu diesen Schießübungen einberufen werden, für die Dauer derselben der volle Taglohn im Sinne von Art. 11 des Reglementes Nr. 25, beziehungsweise Art. 10 des Reglementes Nr. 25 a, auszurichten.

**25.** Mit Beschuß vom 30. Oktober haben wir einer Eingabe des Alkoholgegnerbundes, Ortsverein Zürich, entsprochen, wonach dem Bahnpersonal in allen Bahnhofswirtschaften alkoholfreie Getränke in genügender Auswahl und zu möglichst billigen Preisen jederzeit zur Verfügung zu halten sind.

**26.** Wir haben, in Abweisung eines bezüglichen Gesuches, unterm 3. November die Anbringung von Reklameschildern in den Personenwagen der schweizerischen Bundesbahnen als Reklamegeschäftsbetrieb abgelehnt, vorbehältlich der bisher schon zugelassenen zeitweiligen Anschläge für gewisse Feste und für gemeinnützige Bekanntmachungen. Dagegen haben wir am 1. Dezember beschlossen, in den freien Feldern im Innern der neuen Personenwagen I./II. Klasse, nach Art des bisherigen vereinzelten Vorgehens, selbst Bilderschmuck (Photochrome etc.) anzubringen, jedoch unter Vermeidung der Geschäftsreklame.

**27.** Mit der schweizerischen Postverwaltung haben wir am 6. November einen Vertrag betreffend die Beziehungen des schweizerischen Postdienstes zu den schweizerischen Bundesbahnen abgeschlossen, der am 1. Dezember 1903 in Kraft getreten ist.

**28.** Der von der Kreisdirektion I angeregten Einführung der II. Wagenklasse auf der Strecke Vallorbe-Le Pont (Brassus) auf 1. Mai 1904 haben wir unterm 13. November die Zustimmung gegeben.

**29.** Am 21. November hat sich in Palézieux ein schweres Eisenbahnunglück ereignet, indem der Expreßzug 26 mit einer auf dem Durchfahrtsgeleise manövrierenden Lokomotive zusammengestoßen ist. Der Bericht der zuständigen Kreisdirektion I über dieses folgenschwere Ereignis lautet wie folgt:

„Die Station Palézieux ist mit den modernsten Vorrichtungen zur Sicherung des Laufes der Züge ausgerüstet. Es finden sich daselbst, abgesehen vom Telegraphen, Abschlußsignale mit elektrischer Kontrollvorrichtung für die von drei Richtungen her einmündenden Linien, Ausfahrtssignale mit elektrischer Kontrollvorrichtung auf jeder Seite der Station (dasjenige in der Richtung Lausanne ist mit der zwischen Palézieux, Le Corbéron und Chexbres befindlichen Blockanlage verbunden) und elektrische Läutewerke mit Elektrosemaphoren. In einer dem Aufnahmsgebäude ungefähr gegenüberstehenden erhöhten Stellbude, von welcher aus die Geleisenanlagen überblickt werden können, befindet sich ein Weichen- und Signalstellwerk, mit welchem die Bedienung fast aller Weichen stattfindet, sowie der Signale, mit Ausnahme der elektrischen Läutewerke und des Elektrosemaphoren, welche vom Stationsvorstand bedient werden. Die Verständigung zwischen dem Rangiermeister und dem Stellwerkwärter in der Stellbude erfolgt durch Hornsignale; außerdem ist für die Manöver, soweit sie sich am Stationsende, Richtung Lausanne, abzuwickeln haben, in Anbetracht der großen Distanz (420 m.), ein zweifaches elektrisches Klingelwerk eingerichtet. Dem Rangiermeister stehen drei Weckertasten zur Verfügung, die eine in der Wärterbude bei der Einfahrtsweiche und die beiden andern an Pfosten neben den Geleisen zu beiden Seiten der Wärterbude. Die in der Stellwerkbude befindliche Weckertaste steht in Verbindung mit einer in der Wärterbude angebrachten kräftigen Klingel.

„Zug 1056, welcher nur bis Palézieux fährt, kommt fahrplanmäßig um 5 Uhr 42 Minuten abends, d. h. 15 Minuten vor der Durchfahrt des Expreßzuges Nr. 26, an. Sogleich nach Ankunft wird Zug 1056 zerlegt; dieses Manöver dauert gewöhnlich etwa 10 Minuten.

„Am 21. November 1903 ist Zug 1056 mit einer Vorspannlokomotive rechtzeitig angekommen, welche Vorspannlokomotive zur Ausführung eines fakultativen Zuges bestimmt war. Für die Zerlegung des Zuges 1056 standen dem Rangiermeister vier Mann zur Verfügung. Zunächst dirigierte er die Vorspannlokomotive auf die Drehscheibe, dann fuhr er wie gewöhnlich mit dem ganzen Zug gegen die Weichenstraße, Richtung Lausanne, um daselbst die Verschiebungen vorzunehmen. Dabei wurde aber ohne Notwendig-

keit eine Wagengruppe in zwei Teile getrennt, welche beide auf das gleiche Geleise abzuschieben waren, so daß zwei Stöße verursacht und zur Begleitung der Wagen ein Mann mehr erforderlich wurde. Infolgedessen blieb der Rangiermeister allein beim letzten Zugteil und er übernahm es, denselben selbst zu begleiten. Ohne sich um die Durchfahrt des erwarteten Expreßzuges 26 zu kümmern, gab er dem Führer der manövrierten Lokomotive den mündlichen Befehl, neuerdings, d. h. sobald der letzte Zugteil abgestoßen sei, in der Richtung Lausanne vorzufahren, um eine andere, für den Zug 1252 Palézieux-Lausanne bestimmte Lokomotive über die auf der Westseite der Station gelegene Weiche Nr. 4 fahren zu lassen.

„Von der Spitze dieser Weiche bis zum Polizeipfahl des Hauptgeleises der Richtung Bern-Lausanne besteht ein Abstand von 57 m., welcher zur Unterbringung von zwei Lokomotiven vollständig ausreicht. Dessenungeachtet begnügte sich der Lokomotivführer in Ausführung des erhaltenen Befehles nicht damit, den nötigen Platz für die zweite Lokomotive frei zu machen, sondern er fuhr über den Polizeipfahl des Hauptgeleises, in dessen unmittelbarer Nähe sich der Ausfahrtssemaphor befindet, hinaus.“

„Während des Manövers gab der Stellwerkwärter in der Stellbude, als er die Durchfahrtszeit des Expreßzuges herannahen sah, mit dem Rufhorn das Signal, „das Manöver soll sich zurückziehen“ (la manœuvre doit se garer). Vorschriftsgemäß soll der Rangiermeister auf dieses Signal hin, nachdem zuvor die Rangierlokomotive in Sicherheit gebracht ist, mit dem Signal, „das Manöver ist zurückgezogen“ (la manœuvre est garée), antworten, worauf der Stellwerkwärter das Stationseinfahrtssignal und nachher den Ausfahrtssemaphor zu öffnen hat. An diesem Abend jedoch öffnete der Stellwerkwärter dem Expreßzug 26 das Einfahrtssignal und den Ausfahrtssemaphor, in der Annahme, das Manöver sei beendigt, und ohne vorher das Zustimmungssignal des Rangiermeisters abzuwarten. Er scheint davon überzeugt gewesen zu sein, daß das Manöver beendigt sei, denn er antwortete dem zur Bedienung des Läutewerks für die Durchfahrt des Expreßzuges 26 auf dem Perron anwesenden Stationsvorstand, kurz nach Eintreffen des Abfahrtssignals dieses Zuges von Oron, auf die Frage, ob das Manöver eingestellt sei, bejahend, indem er sagte: „Sie sind auf Geleise II.“

„Zug 26, der rechtzeitig verkehrte, durchfuhr die Station Palézieux mit gewohnter Geschwindigkeit und stieß bei der Ausfahrt aus der Station in der Nähe der Endweiche mit der Lokomotive des Zuges 1056 zusammen. Die beiden Lokomotivführer erkannten zwar schon in einiger Entfernung die gefährliche Situation;

aber die Maßnahmen des Lokomotivführers des Zuges 26, welcher durch Betätigung der Schnellbremse den Lauf seines Zuges zu mäßigen suchte, und des Führers der Lokomotive des Zuges 1056, welcher sich anschickte, nach vorwärts zu flüchten, vermochten die Heftigkeit des Zusammenstoßes nur in geringem Maße zu mildern. Die beiden Lokomotiven entgleisten und versperrten beide Hauptgeleise. Der an der Spitze des Zuges 26 befindliche zweiachsige leichte Gepäckwagen wurde gehoben und drang in die Abteilungen II. Klasse des auf ihn folgenden Personenwagens I. und II. Klasse hinein bis zu den Abteilungen I. Klasse dieses Wagens, welche, wie der übrige Teil des Zuges, keine Beschädigung erlitten.

„Wenn der Materialschaden an den beiden Lokomotiven, am Gepäckwagen und am ersten Personenwagen, sowie auch am Geleise wenig bedeutend ist (die Wiederherstellungskosten werden, mit Inbegriff der Hebungskosten, den Betrag von Fr. 15,600 nicht übersteigen), so kann das Gleiche hinsichtlich der Reisenden, welche die Abteilungen II. Klasse des eingedrückten Personenwagens besetzt hatten, leider nicht gesagt werden, denn sechs von diesen wurden auf der Stelle getötet, vier schwer verletzt und vier mehr oder weniger leicht verwundet. Die Verletzten und Verwundeten sind zurzeit alle geheilt oder auf dem Wege vollständiger Heilung begriffen. Das Personal der beiden Lokomotiven nahm keinen Schaden, und der Kondukteur, welcher sich in dem an der Spitze des Zuges laufenden Gepäckwagen befand, wurde aus demselben heraus auf die Bahnböschung geschleudert, ohne verletzt zu werden.“

„Die Arbeiten zur Rettung der in den Wagentümbern, in den verbogenen Eisenteilen, gebrochenen Holzteilen und zusammen gedrückten Sitzen eingeklemmten Verwundeten wurde noch erschwert durch die sehr finstere Nacht und den vom Nordwind getriebenen nassen Schnee. Verschiedene Reisende des Zuges 26 halfen bei diesem Rettungswerk fleißig mit. Die erforderlichen Maßnahmen, um den Verwundeten und den übrigen Reisenden des verunglückten Zuges Hülfe zu leisten, sowie zur Wiederherstellung des Zugsverkehrs auf den beiden Hauptgeleisen wurden mit aller Beförderung angeordnet und durchgeführt. Das Geleise für die Zugsrichtung Lausanne-Bern war wieder frei für die Nachzüge 1 und 50, während das andere Zugsgleise am 22. November, abends 8 Uhr, dem Verkehr wieder übergeben wurde.“

„Die drei in Frage kommenden Angestellten, der Rangiermeister, der Lokomotivführer der manövrierenden Lokomotive und der Stellwerkwarter wurden ihrer Funktionen enthoben und in Erwartung des Urteils der Gerichte, die sich mit der Angelegenheit befassen, anderweitig beschäftigt.“

**30.** Mit bezug auf die Überführung der Taglohnarbeiter in das feste Anstellungsverhältnis wurde am 24. November grundsätzlich beschlossen, daß die am 1. Oktober 1903 bereits im Dienste der Bundesbahnen gestandenen Arbeiter im Alter von 36 bis 40 Jahren noch definitiv angestellt werden können, sofern dieselben vor Vollendung des 35. Altersjahres in den Eisenbahndienst eingetreten sind; für Neuanstellungen dagegen hat allgemein das Alter von 35 Jahren als oberste Grenze zu gelten gemäß Art. 3 des Reglementes Nr. 38.

**31.** Unterm 17./24. November hat uns das eidgenössische Eisenbahndepartement, zur Einführung auf den 1. Dezember 1903, eine neue Verordnung des Bundesrates betreffend Vorlage, Prüfung und Genehmigung der Fahrpläne der Eisenbahnen, Dampfschiffe und anderer vom Bundeskonzessionierter Transportanstalten, vom 5. November 1903, zugestellt. Damit ist der seit dem Jahre 1901 geschaffene provisorische Zustand, wonach der Sommerfahrplan mit dem 1. Mai statt vorher mit dem 1. Juni zu beginnen hat, definitiv eingeführt worden.

**32.** Anläßlich eines Spezialfalles haben wir unterm 30. Dezember den grundsätzlichen Beschuß gefaßt, daß auf den für vollen Dienst eingerichteten Stationen der Bundesbahnen die Verwendung von weiblichen Beamten im äußern Stationsdienst als Abfertigungsbeamte nicht zulässig ist.

**33.** Trotz der nicht sehr günstigen Witterung war der Fremdenzufluß im Sommer des Berichtsjahres ein sehr starker und auch die Zahl der einheimischen Reisenden eine ungewöhnlich hohe. An außerordentlichen Anlässen, die besondere Maßnahmen für die Bewältigung des Verkehrs nötig machten, sind speziell zu erwähnen: die waadtländische Zentenarfeier in Lausanne, die aargauische Zentenarfeier in Aarau, das eidgenössische Turnfest in Zürich, die schweizerische landwirtschaftliche Ausstellung in Frauenfeld und die Herbstmanöver in der Westschweiz. Es ist zu konstatieren, daß sich der Zugsverkehr im allgemeinen glatt und ohne erheblichen Unfall abgewickelt hat.

Der Güterverkehr war ebenfalls ein reger; nur der Obst- und Weinverkehr im Herbst stieg nicht über das Mittel hinaus.

**34.** Während des Jahres 1903 haben 4 technische Konferenzen des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen stattgefunden, bei welchen zahlreiche technische Fragen des Bahnbaues und namentlich des Bahnbetriebes zur Behandlung gekommen sind.

### b. Expeditions- und Zugsdienst.

1. Der mit dem 1. Mai in Kraft getretene Sommerfahrplan, gültig bis 30. September 1903, hat folgende wichtigere Neuerungen gebracht:

- a. Der in der Zeit vom 2. Juli bis 15. September täglich verkehrende Engadinexpreß, bestehend aus direkten Wagen Amsterdam-Chur, Ostende-Chur, Calais-Chur und Paris-Chur mit einer Abteilung Calais-Bern-Interlaken, welch letztere in der Schweiz nur Dienstags und Freitags kursiert, sowie der in der Zeit vom 2. Juli bis 30. September täglich verkehrende Schweizerexpreß mit direkten Wagen Ostende, Luzern, Calais-Luzern und Paris-Luzern sind wieder aufgenommen worden.
- b. Die Expreßzugsverbindungen Genf-Zürich 17, Mailand-Luzern-Basel 118, Luzern-Zürich-Schaffhausen 179 und (Luzern)-Zürich-Romanshorn 2513 sind vorgerückt und die Expreßzüge in der Gegenrichtung 26, 113, 184 und 2516 später gelegt worden. Auf diese Weise sind die Züge 17, 26, 113 und 118 in Olten gegenseitig in Korrespondenz getreten, wodurch eine vorzügliche Tagesschnellzugsverbindung Mailand-Bern-Genf und umgekehrt geschaffen worden ist.
- c. Der Saisonzug (Calais)-Delle-Delémont-Bern und umgekehrt 92/99 ist vom 1. Juni an in Kurs gesetzt worden, statt wie im Vorjahr vom 1. Juli an.
- d. Auf der Basler Verbindungsbahn wurden neu eingelegt die Züge 1815 und 1829 zum Zwecke der Herstellung internationaler Verbindungen.
- e. Zur Entlastung des Zuges 14 ist Schnellzug 1412 Olten-Bern neu eingelegt worden und zur Herstellung einer Vormittagsverbindung Zürich/Basel-Bern-Interlaken verkehrte vom 1. Juli bis 15. September ein neuer Schnellzug 1460 Bern-Scherzlingen-(Interlaken).
- f. Neu eingelegt wurde der Sonntagszug 2118 Turgi-Waldshut, Abgang von Turgi um 10. 45 vormittags.
- g. Aus Anlaß der Eröffnung der Albula bahn auf den 1. Juli sind auf den Strecken St. Gallen-Rorschach-Chur und Weesen-Sargans viele Verbesserungen mit bedeutenden Mehrleistungen durchgeführt worden; dabei sind u. a. für die Zeit vom 1. Juli bis 15. September neue günstige Schnellzugsverbindungen mit München und von Schaffhausen nach Rorschach-Chur geschaffen worden.
- h. Auf der Linie Sulgen-Goßau ist ein 6. Zugpaar eingeführt worden mit direkter Führung von und nach St. Gallen.

**2.** Die wichtigsten Neuerungen für den am 1. Oktober in Kraft getretenen Winterfahrplan sind:

- a. Die Tramzüge 1009 und 1014 Genf-Nyon und zurück sind neu eingelegt worden.
- b. Personenzug 1056 Freiburg-Palézieux, der bisanhin nur im Sommer verkehrte, ist versuchsweise auch für den Winter beibehalten worden. Als Gegenzug zu Zug 1056 verkehrt ein neuer Güterzug Nr. 3041 Palézieux-Freiburg.
- c. Schnellzug 1127 Lausanne-St. Maurice, welcher bisanhin nur im Sommer verkehrte, ist für die Winterfahrplanperiode beibehalten worden.
- d. Schnellzug 1131, der vorher vom 1. Dezember bis 31. März nur auf der Strecke Lausanne-St. Maurice kursierte, verkehrt nun während der ganzen Winterfahrplanperiode zwischen Lausanne und Brig.
- e. Neu eingeführt worden sind die Schnellzüge 1459 und 1474 (Interlaken)-Scherzlingen-Bern und zurück.
- f. Auf den Strecke Brugg-Hentschikon sind die Züge 1981, 1984 und 1998 neu eingelegt worden zur Verbesserung der Verbindungen zwischen Wohlen und weiter und Brugg und weiter.
- g. Zug 1939 Olten-Brugg ist bis Turgi ausgedehnt worden.
- h. Neu eingelegt worden ist der Morgenzug 2392/2374 Hinwil-Effretikon-Zürich an Stelle des in Wegfall gekommenen Zuges 2348 Hinwil-Uster-Zürich.
- i. Die bisherigen Sommerschnellzüge 194 und 195 Chur-Zürich-Chur sind mit Rücksicht auf die Albulabahn versuchsweise im Winter beibehalten worden, während sie vorher nur Rapperswil-Zürich-Rapperswil verkehrten.
- k. Die Güterzüge mit Personenbeförderung 4165 und 4180 Zürich-Schaffhausen sind in Personenzüge umgewandelt worden.
- l. An Stelle des Arbeiterzuges 4001 Othmarsingen-Wettingen ist ein täglich verkehrender Frühzug 2001 Lenzburg-Wettingen mit einem Gegenzug 2020 am Abend getreten.
- m. Auf der Strecke Winterthur-Zürich ist als Fortsetzung der letzten Personenzüge von St. Gallen, Romanshorn und Singen der Schnellzug 2574 neu eingelegt worden mit Anschluß in Zürich an den Nachtschnellzug 50 nach Bern-Westschweiz. Dabei ist der bisherige Güterzug mit Personenbeförderung 2534 Romanshorn-Winterthur in einen reinen Personenzug umgewandelt worden.
- n. Infolge Eröffnung der Albulabahn sind neu eingeführt worden die Züge 2554 und 2561 Rorschach-Sargans-Rorschach.

**3.** Zur Beförderung von englischen Touristen und Sportsleuten nach Adelboden und Grindelwald ist für die Wintersaison 1903/1904 die Anordnung getroffen worden, daß an bestimmten Tagen, bei einer Teilnehmerzahl von wenigstens 60 Personen, als Fortsetzung des sogenannten Calais-Zuges ein Extrazug von Delle über Delserberg-Biel nach Bern ausgeführt wurde, zum Anschluß an den Schnellzug 1458 Bern-Scherzligen-(Interlaken).

#### c. Telegraphendienst und elektrische Anlagen.

**1.** Im Verwaltungsgebäude an der Hochschulstraße wurde eine Prüfungsstation für Apparate und Materialien elektrischer Betriebseinrichtungen erstellt.

**2.** Es sind Normalien aufgestellt worden für elektrische Signalrückmelder und für Gittermaste zur Aufhängung von Bogenlampen.

**3.** Über die Anfertigung der Pläne für elektrische Beleuchtungsanlagen und die Führung von Aufzeichnungen über diese Anlagen (Beleuchtungsbuch) sind spezielle Vorschriften erlassen worden.

**4.** Für die Einrichtung der Läutewerke auf den Linien der Bundesbahnen haben wir einheitliche Grundsätze aufgestellt und zwar für Talstrecken und für Bergstrecken.

#### d. Fahr- und Werkstättendienst.

**1.** Im Berichtsjahre haben folgende Rollmaterialvergebungen stattgefunden:

7 Stück Schnellzugslokomotiven (4 Cylinder-Verbundlokomotiven)  
Serie A<sup>3/5</sup>,

10 Stück Schnellzugslokomotiven (2 Cylinder-Verbundlokomotiven)  
Serie A<sup>2/4</sup>,

17 Stück Personenzugslokomotiven (3 Cylinder-Verbundlokomotiven)  
Serie B<sup>8/4</sup>,

5 Stück Rangierlokomotiven (Zwillingslokomotiven) Serie E<sup>8/8</sup>,  
gemäß Vertrag vom 24./27. März 1903 und Nachträgen vom  
30. Juni/4. Juli und 17./23. November 1903 mit der Schweizerischen  
Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur.

5 Personenwagen der Serie A<sup>8</sup>} gemäß Vertrag vom 2./17. Ok-  
tober 1903,

12 " " " AB<sup>8</sup>} über 1903,  
10 " " " AB gemäß Vertrag vom 2./20. Ok-  
tober 1903,

mit der Schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen.

12 Personenwagen der Serie B<sup>8</sup> } gemäß Vertrag vom 2./31. Ok-  
12 " " " C<sup>8</sup> } tober 1903,

mit der Schweizerischen Wagonfabrik A.-G. Schlieren.

6 Personenwagen der Serie AB <sup>4</sup>	} als Probewagen verschiedener Bauart für den In- und Auslandsverkehr an die Schweizerische Industriegesellschaft in Neuhausen am 11. August 1903.
6 " " " C <sup>4</sup>	
10 Gepäckwagen der Serie F	an die Werkstätte S. B. B. Olten
50 gedeck. Güterwag. d. Serie K <sup>2c</sup>	an die Werkstätte S. B. B. Olten
40 gedeck. Güterwag. d. Serie K <sup>2</sup>	an die Werkstätte S. B. B. Yverdon
50 gedeck. Güterwag. d. Serie K <sup>2</sup>	an die Werkstätte S. B. B. Chur.

**2.** Mit Vertrag vom 23./28. Oktober wurde der Aktiengesellschaft der Maschinenfabriken Escher, Wyß & Cie in Zürich der Bau des Halbsalon dampfschiffes „St. Gallen“ für den Bodensee auf Grundlage der besonders aufgestellten Bauvorschriften übertragen.

**3.** Zwecks einheitlicher Ausführung der neuen Lokomotivnumerierung haben wir am 10. Februar der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur die Lieferung von metallenen Zahlen und übrigen Bestandteilen in Auftrag gegeben.

Im Anschluß an die neue Bezeichnung der Lokomotiven wurde mit Beschuß vom 30. April eine einheitliche Numerierung der Lokomotivkessel der S. B. B. eingeführt.

**4.** Am 13. Februar/30. März ist mit der Société anonyme Westinghouse in Paris ein Vertrag abgeschlossen worden über Lieferung von Bremsapparaten und Ersatzteilen zu denselben. Dieser Vertrag ist gültig bis 31. Dezember 1904 und bleibt von da an jeweilen ein weiteres Jahr in Kraft, insofern von keiner der Parteien eine vorherige 6monatliche Kündigung erfolgt.

**5.** Mit Vertrag vom 24. Februar/1. April wurde der Firma Schäffer & Budenberg in Zürich - Seebach die Lieferung von 320 Paar Dampfheizungs-Metallkupplungen und 400 Schlauchhälften übertragen. Ein Probeauftrag von 100 Schlauchhälften wurde der Firma Oederlin & Cie. in Baden erteilt.

**6.** Der Akkumulatorenfabrik Örlikon haben wir im Laufe des Jahres sukzessive 740 Akkumulatorenbatterien in Bestellung gegeben. Die betreffenden Verträge wurden abgeschlossen am 7./17. März, 1./4. Dezember und 30./31. Dezember 1903.

**7.** Das Lokomotivfeuerungsmaterial betreffend ist folgendes zu erwähnen:

*a.* Zum Zwecke der Kontrolle des Pechgehaltes und der chemischen Zusammensetzung der Steinkohlenbriketts haben wir im Verein mit dem Kohlenverband schweizerischer Transportanstalten am 5. Juni mit Herrn Professor Dr. Constam als Leiter des thermochemischen Laboratoriums des eidgenössischen Polytechnikums in Zürich einen Vertrag vorläufig für die Dauer eines Jahres abgeschlossen.

*b.* Mit Rücksicht darauf, daß für die Schweiz ein großes Interesse vorhanden ist, eine ausgedehnte und einheitlich geordnete eigene Kontrolle über den Brennwert der vom Auslande in großen Quantitäten bezogenen Kohlen zu besitzen, haben wir in Verbindung mit den übrigen größern Kohlenkonsumenten und Interessenten unterm 21. August eine Eingabe an den schweizerischen Bundesrat gerichtet, womit demselben die Anregung unterbreitet wurde, es möchte das thermochemische Laboratorium am eidgenössischen Polytechnikum in Zürich zu einer eidgenössischen Prüfungsanstalt für Brennstoffe erweitert werden.

*c.* Wir haben beschlossen, ab 1. Januar 1904 zu einer gleichmäßigen, für 6 Monate ausreichenden Kohlenreserve während des ganzen Jahres überzugehen.

*d.* Die Ausübung der Qualitätskontrolle auf bisheriger Grundlage ist auch für das Jahr 1904 dem thermochemischen Laboratorium des eidgenössischen Polytechnikums in Zürich übertragen worden. Die bisherige Kontrolle ergab folgende Durchschnittsresultate für die im Jahre 1903 zur Ablieferung gelangten Brennstoffmaterialien:

<b>Brennmaterial.</b>	<b>Heizwert.</b>		<b>Aschengehalt.</b>	
	Anzahl Proben.	Durch- schnitt Wärme- einheiten.	Anzahl Proben.	Durch- schnitt in Prozenten.
<b>Saarkohlen</b>				
aus Grube:				
Dudweiler . . . . .	46	7385	198	7,18
Altenwald . . . . .	54	7329	216	7,51
Sulzbach . . . . .	23	7378	76	7,24
Maybach . . . . .	20	7402	77	8,19
König . . . . .	23	7436	90	5,30
Brefeld . . . . .	15	7351	68	8,01
Summa und Durchschnitt	181	7373	725	7,24
<b>Ruhrkohlen</b>	38	7396,5	279	8,13
<b>Briketts</b>				
Stinnes ab Rheinau . .	145	7617	468	7,75
" " Straßburg . .	148	7568	544	7,81
Summa und Durchschnitt	293	7592	1012	7,78
<b>Raab Karcher Marke X</b>	18	7513	58	8,68
" " " " RK	21	7482	55	9,87
" " " " ZH	9	7756	27	7,14
" " " " ET	10	7511	39	9,68
Summa und Durchschnitt	58	7539	179	9,03
<b>Blanzy . . . . .</b>	2	7340	6	8,82

Zur Vergleichung mit diesen Resultaten erinnern wir daran, daß in den Verträgen über die Lieferung von Briketts und Ruhrkohlen folgende bezügliche Qualitätsvorschriften enthalten sind:

Der Aschengehalt darf bei Briketts höchstens 8 %, bei Ruhrkohlen höchstens 9 % betragen. Sowohl Ruhrkohlen als Briketts sollen eine Verdampfungsfähigkeit von mindestens 8,5 kg. Wasser per 1 kg. Kohle ergeben, was bei einem Nutzeffekt der Kesselanlage von 70 % bzw. 75 % einen Heizwert von 7735 bzw. 7219 Wärmeeinheiten bedingt. Die Saarkohlengruben hatten sich bekanntlich auf keine Garantiebedingungen bezüglich Heizwert und Aschengehalt eingelassen.

Im ganzen erzeugt sich somit, daß das Durchschnittsergebnis der Kontrolle als ein befriedigendes bezeichnet werden darf, und auch die im Betriebe gemachten Erfahrungen können im ganzen als gut bezeichnet werden. Immerhin sind wir im Laufe des Jahres auch in den Fall gekommen, Teillieferungen wegen mangelhafter Beschaffenheit beanstanden zu müssen.

e. Am 1. Dezember haben wir die im Vorjahr erlassenen Spezialvorschriften betreffend die Abfertigung, die Verteilung und die Verrechnung des Lokomotivfeuerungsmaterials in revidierter Form und mit Wirkung ab 1. Januar 1904 herausgegeben.

f. Über die finanzielle Wirkung der Lokomotivbrennmaterialverträge ist anzuführen, daß die Preise auf Ende 1903 gegenüber dem Zeitpunkt der Vertragsabschlüsse in den Jahren 1901 und 1902 um ungefähr Fr. 1.25 bis Fr. 1.50 per Tonne gestiegen sind und daß eine weitere Preissteigerung zu erwarten ist. Rechnet man nur mit Fr. 1.30 Mehrkosten per Tonne, die bei den Preisen pro Ende 1903 hätten gezahlt werden müssen, so ergibt sich auf der Jahreslieferung pro 1903 von total 323,000 Tonnen eine Kostenersparnis von rund Fr. 420,000.

8. Wir haben beschlossen, die Beschaffung der Schmiermaterialien für das Jahr 1904 wie im Vorjahr mit bestimmten Wegleitungswieder den Kreisdirektionen zu übertragen.

9. Mit Verträgen vom 16. Juni/1. Juli 1903 ist die Lieferung des Jahresbedarfs an Glühlampen für die elektrische Zugbeleuchtung (12,000 Stück) vergeben worden.

10. Unterin 23. Juni wurde mit der Oberpostdirektion ein Vertrag abgeschlossen betreffend die leihweise Abgabe, die Bedienung und den Unterhalt der Akkumulatoren batterien, sowie den Unterhalt der elektrischen Beleuchtungseinrichtungen mit Dynamo für Bahnpostwagen.

**11.** Den von den Kreisdirektionen III und IV mit der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur abgeschlossenen Verträgen für die Lieferung von je 6 Lokomotivkesseln haben wir unter dem 28. Juli und 2. Oktober die vorbehaltene Genehmigung erteilt.

**12.** Die unter Ziffer 1 hiervor erwähnten 63 Personenwagen werden mit Dynamoausrüstungen für die elektrische Beleuchtung versehen. Die hierzu erforderlichen Apparate sind den Fabriken Brown, Boveri & Cie. in Baden und Alioth in Münchenstein in Auftrag gegeben worden.

**13.** Auf Ende des Jahres 1903 waren vom Rollmaterial der Bundesbahnen umgezeichnet: 637 Lokomotiven, 1303 Personenwagen, 268 Gepäckwagen und 6057 Güterwagen.

**14.** Im Berichtsjahre wurde mit der Aufstellung von Normalien für Rollmaterial fortgefahrene und es sind einheitliche Vorschriften für die Lieferung von Lokomotiven und Tendern erstellt worden.

**15.** Der Bestand des Rollmaterials auf Ende 1903 im Vergleich zum Bestande auf Ende 1902 und unter Einrechnung des Materials der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn ergibt sich aus den beiliegenden statistischen Tabellen. Wir führen aus denselben hier folgendes an:

#### A. Normalspuriges Material.

##### I. Lokomotiven.

Serie	1903				1902			
	Total Loko-motiven	Trieb-achsen	Lauf-achsen der Loko-motiven u. Tender	Total Achsen	Total Loko-motiven	Trieb-achsen	Lauf-achsen der Loko-motiven u. Tender	Total Achsen
A . . .	82	166	412	578	77	156	387	543
B . . .	229	649	794	1443	208	582	708	1290
C . . .	106	275	197	472	116	303	212	515
D . . .	119	363	257	620	122	370	269	639
E . . .	257	655	216	871	258	656	220	876
Total	793	2108	1876	3984	781	2067	1796	3863

### III. Personenwagen.

III. Gepäck- und Güterwagen.

Serie	1903			1902		
	Wagen	Achsen	Tragkraft	Wagen	Achsen	Tragkraft
F	400	846	2 956,0	401	848	2 961,0
J	537	1 074	5 395,0	548	1 096	5 505,0
K	5 590	11 180	66 167,0	5 423	10 846	63 965,5
L	2 400	4 800	27 864,5	2 411	4 822	27 728,5
M	1 439	2 878	19 207,0	1 524	3 048	20 193,0
N	254	508	2 780,0	254	508	2 780,0
O	60	122	755,5	56	114	676,0
X (Gepäckwagen für Güterzüge)	86	172	1 065,0	86	172	1 065,0
Total eigene Wagen	10 766	21 580	126 190,0	10 703	21 454	124 874,0
P (Privatwagen)	306	614	3 762,5	276	554	3 313,5
Total Lastwagen	11 072	22 194	129 952,5	10 979	22 008	128 187,5
Wovon 2achsige	· · · · ·	· · · · ·	· · · · ·	Offene Wagen	Gedeckte Wagen	Total
3 " "	421	681	9	11 030	4297	10 937
4 " "	2	32	7	34	32	34
" " Total	1	8	1	8	7	8
	4214	6858	11 072	4300	6679	10 979

**IV. Dienstwagen.**

	<b>Bezeichnung</b>	<b>1903</b>	<b>1902</b>
Serie S.	Schotterwagen . . . . .	473	475
" X.	Gastransportwagen . . . . .	5	5
" "	Akkumulatorentransportwagen . . . . .	8	8
" "	Werkzeugwagen (Hülfswagen) . . . . .	14	14
" "	Rüstwagen für Bahnunterhalt . . . . .	1	1
" "	Kranenwagen . . . . .	9	9
" "	Wagen für diverse andere Dienstzwecke	13	8
" —	Sehneepflüge . . . . .	44	46
	<b>Total</b>	<b>567</b>	<b>566</b>

**B. Schmalspuriges Material.****I. Lokomotiven.**

<b>Serie</b>	<b>1903</b>				<b>1902</b>			
	<b>Total Loko- motiven</b>	<b>Trieb- achsen</b>	<b>Lauf- achsen</b>	<b>Total Achsen</b>	<b>Total Loko- motiven</b>	<b>Trieb- achsen</b>	<b>Lauf- achsen</b>	<b>Total Achsen</b>
<b>G <math>\frac{3}{3}</math></b> . . .	10	30	—	30	10	30	—	30
<b>HG <math>\frac{2}{2}</math></b> . . .	13	26	13	39	13	26	13	39
<b>Total</b>	<b>23</b>	<b>56</b>	<b>13</b>	<b>69</b>	<b>23</b>	<b>56</b>	<b>13</b>	<b>69</b>

### III. Personenwagen.

## III. Gepäck- und Güterwagen.

Serie	1903			1902		
	Wagen	Achsen	Tragkraft	Wagen	Achsen	Tragkraft
	Anzahl	Anzahl	t.	Anzahl	Anzahl	t.
F <sup>3</sup> . . . . .	10	30	80,0	10	30	80,0
K . . . . .	40	80	400,0	40	80	400,0
L . . . . .	10	20	100,0	10	20	100,0
M . . . . .	18	36	180,0	18	36	180,0
M <sup>4</sup> . . . . .	2	6	30,0	2	6	30,0
Total	80	172	790,0	80	172	790,0

16. Die Leistungen der eigenen und fremden Lokomotiven auf den einzelnen Kreisen betrugten laut den statistischen Tabellen:

Auf Kreis I . . . . .	7,351,902 km.
" " II . . . . .	7,934,217 "
" " III . . . . .	9,241,766 "
" " IV . . . . .	4,406,817 "

Total Lokomotivkilometer auf den schweizerischen Bundesbahnen pro 1903 . . . . . 28,934,702 km.

Total Lokomotivkilometer auf den schweizerischen Bundesbahnen pro 1902 . . . . . 27,307,609 "

Mehrleistung pro 1903 (5,96 %) . . . . . 1,627,093 km.

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

Lokomotiven des Kreises I . . . . .	7,669,123 km.
" " " " II . . . . .	7,931,791 "
" " " " III . . . . .	9,417,521 "
" " " " IV . . . . .	4,305,088 "

Total Lokomotivkilometer sämtlicher schweizerischen Bundesbahnlokomotiven pro 1903 . . . 29,323,523 km.

Total Lokomotivkilometer sämtlicher schweizerischen Bundesbahnlokomotiven pro 1902 . . . 27,700,114 "

Mehrleistung pro 1903 (5,86 %) . . . . . 1,623,409 km.

**17. Der Bestand des Betriebsmaterials auf dem Bodensee war zu Ende des Jahres 1903 folgender:**

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

Die Fahrleistungen der Dampfboote und Trajektkähne (letztere zur Hälfte) haben im Jahre 1903 betragen: 135,751 km. (1902: 128,001 km.), diejenigen der Schleppboote: 120,338 km. (1902: 105,333 km.).

**18. Werkstätten:**

a. Neben dem laufenden Unterhalt des eigenen Rollmaterials, sowie der Bahnpostwagen und der Schlaf- und Speisewagen der internationalen Schlafwagengesellschaft besorgten die Werkstätten mehrfache Arbeiten für den Bahnunterhaltungsdienst der Bundesbahnen, sowie Reparaturarbeiten für Nebenbahnen. Überdies wurde den Werkstätten zur Sicherung gleichmäßiger Beschäftigung wie im Vorjahr ein Teil des Neubaus von Rollmaterial übertragen, wovon im Berichtsjahre zur Ablieferung gelangte:

durch die Werkstätte Yverdon: 50 Güterwagen L<sup>4</sup>,

durch die Werkstätte Olten: 12 Personenwagen C<sup>3</sup> und 130 Güterwagen K<sup>2c</sup>,

durch die Werkstätte Chur: 7 Personenwagen AB<sup>3</sup> und 50 Güterwagen K<sup>2</sup>.

b. Der durchschnittliche Bestand des Arbeitersonnals in den verschiedenen Werkstätten, inklusive Depotwerkstättearbeiter und Lehrlinge, betrug:

Werkstätte Yverdon 377 Mann, Werkstätte Freiburg 142 Mann, Werkstätte Biel 433 Mann, Werkstätte Olten 808 Mann, Werkstätte Zürich 794 Mann, Werkstätte Rorschach 269 Mann, Werkstätte Romanshorn 77 Mann, Werkstätte Chur 241 Mann, Total 3141 Mann.

c. Unterm 3. November haben wir Vorschriften erlassen betreffend einheitliche Frühstückspause in den Bundesbahnwerkstätten, nachdem sich ergeben hatte, daß in einzelnen derselben bisher keine solche bestand und in andern Werkstätten die wünschbare Einheitlichkeit punkto Dauer und Zeitbestimmung nicht vorhanden war. Die neue Frühstückspause darf nicht länger als 15 Minuten dauern und wird in die gewöhnliche Arbeitszeit eingerechnet.

## V. Baudepartement.

### a. Allgemeines.

**1.** In Ergänzung der organisatorischen Anordnungen wurde noch ein Bedingnisheft für die Lieferung von Weichen, Kreuzungen und Zwangswinkeln und ein solches für den Verkauf von Oberbaumaterialien und außerdem eine Reihe von Formularen aufgestellt.

Für die Diensteinteilung der Streckenwärter ist eine einheitliche Darstellung vorgeschrieben worden, nachdem sich das Eisenbahndepartement mit derselben einverstanden erklärt hatte.

Als Wegleitung für die gleichmäßige Darstellung der Situationspläne von Bahnhöfen und Stationen wurde sodann ein Normal-situationsplan nebst Instruktion zur Anwendung desselben aufgestellt.

**2.** Zu den Oberbaunormalien vom Jahre 1902 wurde eine Serie von Ergänzungsblättern angefertigt. Für die einfachen Ausweichungen in den Kreuzungsverhältnissen 1 : 11, 1 : 10, 1 : 9, 1 : 8 und 1 : 7 wurden die Normalien nebst Ergänzungsblättern festgestellt. Die Normalien für ganze englische Ausweichungen, Doppelweichen und Kreuzweichen sind in Angriff genommen worden, konnten im Berichtsjahre aber noch nicht zum Abschluß gebracht werden.

**3.** Von den zur Einführung gelangten grundsätzlichen Anordnungen erwähnen wir folgende:

*a.* Beschuß des Bundesrates vom 17. November 1903 betreffend die Zuteilung von bezahlten Ruhetagen an Ablöser und Ablöserinnen im Wärterdienst:

„Die Anordnung, wonach die Ablöser und Ablöserinnen mit Dienstbereitschaft von 6—9 Stunden monatlich 3 und diejenigen mit mehr als 9 Stunden Dienstbereitschaft pro Jahr 52 bezahlte Ruhetage erhalten sollen, wird auf Zusehen hin unter nachstehenden Bedingungen gutgeheißen:

1. Von den 3 monatlichen Ruhetagen muß je einer, und von den 52 Ruhetagen pro Jahr müssen 17 auf Sonntage fallen.
2. Von den 52 Ruhetagen pro Jahr sind 8 als zusammenhängender Urlaub zu gewähren.
3. Wenn die Dienstbereitschaft auf 12 Stunden oder die wirkliche Arbeitszeit auf 9 Stunden ansteigt, so sind reguläre

Angestellte zu verwenden und die letztern vollständig dem Arbeitsgesetze vom 19. Dezember 1902 zu unterstellen.

4. Für die Streckenbegehung dürfen nur ständige Angestellte Verwendung finden.

5. In allen Fällen muß den Angestellten die im Gesetze geforderte ununterbrochene Ruhezeit zukommen.

6. Den Ablösern und Ablöserinnen mit weniger als 6 Stunden Dienstbereitschaft, welche somit nicht unter das Arbeitsgesetz fallen, ist auf Verlangen mindestens ein Ruhetag pro Monat zu bewilligen.

7. An den Ruhetagen der Ablöser hat die Bahnverwaltung selbst für die Stellvertretung zu sorgen.

b. In Sachen des Wärterdienstes hat das Eisenbahndepartement verfügt, daß Draisinen nur noch zu der vor dem ersten Morgenzuze vorzunehmenden Streckenkontrolle verwendet werden dürfen. Da wenigstens eine zweite Draisinenfahrt, bei welcher der Wärter die Draisine auf eigenen Rädern hätte an den Ausgangsort bringen können, dem Dienste sehr förderlich gewesen wäre, so wurde das Eisenbahndepartement ersucht, seine Verfügung in Wiedererwägung zu ziehen. Es hat diesem Gesuche jedoch nicht entsprochen. Die Draisine muß nun im Gepäckwagen eines Zuges auf die der Abgangsstelle nächste Station zurückgebracht werden.

c. Durch Zirkularschreiben an die Kreisdirektionen wurde die Arbeitszeit der Arbeiter beim Bahndienste in den verschiedenen Zeitabschnitten des Jahres einheitlich geregelt.

d. Mit dem Eisenbahndepartement sind in provisorischer Weise Bestimmungen über die einheitliche Berechnung der Einnahmen für Oberbau in den Erneuerungsfonds der Bundesbahnverwaltung vereinbart worden, welche in ihrem Effekt den Normen des Regulativs entsprechen, das der Bundesrat unterm 12. Juni 1899 erlassen hat.

e. Über die Weiterführung der Arbeiten am Simplontunnel wurde für die Zeit vom Übergang der Jura-Simplon-Bahn an den Bund bis Ende 1903 im Einverständnis mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement und der Baudirektion des Simplons festgestellt was folgt:

1. Die Liquidationskommission der Jura-Simplon-Bahn wird die Leitung der Arbeiten zur Erstellung der Linie Brig-Iselle von

der Saltinebrücke bis zur Einfahrtsweiche in Iselle bis zu deren Vollendung weiterbesorgen.

2. Die Baudirektion für den Simplontunnel legt die Projekte für die noch auszuführenden Arbeiten, wie bisher, dem Eisenbahndepartement direkt vor.

3. Das Eisenbahndepartement wird diese Projekte der Generaldirektion der Bundesbahnen zustellen und ihnen die Genehmigung erst erteilen, nachdem es die Bemerkungen, welche allenfalls von der Bundesbahnverwaltung zu den Projekten gemacht wurden, geprüft hat.

4. Durch die Beteiligung der Bundesbahnverwaltung bei der definitiven Feststellung der Projekte für die Bauten am Simplon wird deren Verantwortlichkeit in keiner Weise, auch nicht bezüglich der Finanzfragen, in Mitleidenschaft gezogen.

f. Es wurde angeordnet, daß in Zukunft die Budgetierung und Verrechnung von Neu- und Ergänzungsbauten auf Betrieb vorzunehmen sei, wenn der Kostenbetrag Fr. 2000 nicht erreiche. Eine Ausnahme wurde für die Kollektivposten wie Verbesserung der Beleuchtung und Wasserversorgung der Stationen, Verstärkung und Ersatz von kleinen eisernen Brücken, Erstellung neuer Einfriedigungen und Barrieren und dergleichen, gemacht, bei welchem die untere Grenze für die Budgetierung und Verrechnung zu lasten des Baues auf Fr. 1000 festgesetzt wurde.

g. Im Einvernehmen mit dem eidgenössischen Militärdepartement sind Bestimmungen für die Abhaltung von Schießübungen im Bereiche der Bahnanlagen aufgestellt worden.

4. Drei Eingaben von Personalorganisationen um Vermehrung der Dienstkleiderabgaben an verschiedene Kategorien des Bahndienstpersonals wurden ablehnend beschieden, weil die betreffenden Kategorien in bezug auf die Dienstkleiderabgaben durchwegs besser gestellt sind als unter den Privatbahnen.

5. Die vorhandenen Schotterwagen, die zum Inventar des Bahndienstes gehören, sind wie folgt unter die Kreise verteilt worden:

an Kreis I . . . . .	140 Stück
"    II . . . . .	115   "
"    III . . . . .	150   "
"    IV . . . . .	82   "

Die Kreisdirektionen I, II und III sind sodann ermächtigt worden, aus ausrangierten Güterwagen zusammen 35 Schotterwagen zu erstellen.

#### **6. Schwerere Beschädigungen an den Bahnanlagen sind vorgekommen:**

bei den Arbeiten zur Erstellung der neuen Stationsanlage bei Tüscherz am Bielersee, wo zu zwei Malen Erd- und Felsrutsche eingetreten sind;

bei Alpnachstad, wo im Laufe des Monats Juli durch Austreten der beiden Schlieren infolge Gewitterregens an den Bahnanlagen und unsren Uferschutzbauten bedeutender Schaden angerichtet worden ist;

bei Gotta d'or bei der Station La Conversion, wo bei Anlaß der Anschüttungen für die Herstellung des 2. Geleises eine größere Senkung des Bahndamms erfolgte, die kostspielige Maßnahmen zur Sicherstellung eines ungestörten Betriebes erforderte;

an der Brücke über den Rhein oberhalb des Rheinfalles bei Schaffhausen, wo eine Böschungsmauer am linksseitigen Widerlager unterspült und weggerissen und die Sohlenversicherung in der ersten Brückenöffnung zerstört wurde;

zwischen Stalden und St. Niklaus (km. 10,210 bis km. 10,280) an der von uns betriebenen Linie Visp-Zermatt, wo am 2. November 1903 ein Felssturz vorgekommen ist, durch welchen die Bahnanlage auf 70 m. Länge vollständig zerstört wurde.

#### **b, Bahnbau.**

##### **1. Von den Verhandlungen, die mit Behörden über bauliche Angelegenheiten gepflogen wurden, erwähnen wir die nachstehenden :**

a. Im Schoße der eidgenössischen Räte ist verschiedentlich auf die Notwendigkeit und Dringlichkeit der Erstellung der II. Spur auf der Linie Aarburg-Fluhmühle hingewiesen worden, und der Kreiseisenbahnrat II hat direkt den Wunsch ausgesprochen, diese Verbesserung möchte möglichst bald ausgeführt werden. Diese Begehren wurden einläßlich geprüft, und es ist beschlossen worden, die Studien so zu fördern, daß mit der Ausführung auf der Teilstrecke Aarburg-Sursee im Jahre 1905 begonnen werden könne, vorausgesetzt, daß der hierfür erforderliche Budgetkredit bewilligt werde.

b. Auf mehrfaches und dringendes Begehr des Eisenbahndepartementes hat die Generaldirektion demselben die grundlegende Skizze für den Umbau des Bahnhofes Biel mit dem Personenbahnhof auf dem jetzigen Niveau und mit Überführung der Straßen nach Nidau und Madretsch unter Vorbehalt der weiteren Beschlüsse unseres Verwaltungsrates zur Kenntnis gebracht.

c. Vom Eisenbahndepartement ist der Bundesbahnverwaltung eine Eingabe von Geschäftsleuten am Centralbahnhofplatz in Basel zur Begutachtung vorgelegt worden, in welcher das Ansuchen gestellt war, die Bahnverwaltung möchte veranlaßt werden, den Perrontunnel des provisorischen Personenbahnhofes mit dem Centralbahnhofplatz in Verbindung zu bringen und denselben dem Verkehr zwischen diesem Platze und dem provisorischen Aufnahmsgebäude zu öffnen. Im fernern war eine baldige Beseitigung des alten Aufnahmsgebäudes verlangt. Der Regierungsrat von Baselstadt unterstützte in seiner Vernehmlassung an das Eisenbahndepartement das Gesuch, soweit es sich auf die Beseitigung des alten Aufnahmsgebäudes bezog. Das Begehr um Verlängerung des Perrontunnels mußte grundsätzlich abgelehnt werden, zunächst im Hinblick auf die während des Baues des neuen Aufnahmsgebäudes entstehenden Inkonvenienzen und Gefährden, dagegen wurde dasjenige um Beseitigung des alten Aufnahmsgebäudes in zustimmendem Sinne erledigt.

d. Von seiten des Regierungsrates des Kantons St. Gallen ist das Begehr gestellt worden, die Ausführung der II. Spur auf der Linie Winterthur-St. Gallen-St. Margrethen in bestimmte Aussicht zu nehmen. Fast gleichzeitig hat auch die Kreisdirektion IV auf die Wünschbarkeit des zweiten Geleises auf dieser Linie aufmerksam gemacht und um Bevilligung zur Anhandnahme der bezüglichen Studien ersucht. Die nähere Untersuchung dieser auch schon in den eidgenössischen Räten und im Schoße des Verwaltungsrates zur Sprache gebrachten Frage steht in Behandlung.

e. Vom Regierungsrat des Kantons Thurgau ist ein Postulat des thurgauischen Großen Rates eingegangen, welches lautet:

„Der Regierungsrat wird eingeladen, darauf zu dringen, daß das II. Geleise Winterthur-Romanshorn mit möglichster Beförderung gelegt werde.“

Es konnten bezüglich der Ausführung dieses Geleises der erwähnten Behörde beruhigende Zusicherungen gegeben werden.

f. Dem Gemeinderat der Stadt St. Gallen, der ersucht hat, es möchte das im erweiterten Bahnhof St. Gallen zu erstellende Aufnahmgebäude so rechtzeitig zur Ausführung kommen, daß die Erdgeschoßräumlichkeiten auf das im Jahre 1904 in St. Gallen abzuhalten eidgenössische Schützenfest in Benutzung genommen werden könnten, wurde geantwortet, daß es aus technischen Gründen nicht möglich sei, seinem Gesuche zu willfahren. Dagegen sind die erforderlichen provisorischen Einrichtungen angeordnet worden.

g. Der Gemeinderat Wohlen ersuchte wiederholt um Leistung eines Beitrages an die Kosten der Erstellung einer neuen Zufahrtsstraße zur Station. Da die Station Wohlen eine den Bedürfnissen genügende Zufahrtsstraße besitzt und die von der Gemeinde in Aussicht genommene neue Straße im ausschließlichen Interesse der Ortschaft liegt, mußte das Gesuch abgelehnt werden.

h. Auf ein Gesuch des Gemeinderates von Rheineck um beförderliche Anhandnahme der Arbeiten zur Erweiterung der dortigen Station wurde geantwortet, daß die Ausführung dieser Stationserweiterung nicht ratsam sei, solange das alte Rheinbett nicht abgesperrt werden kann. Da bei Hochwasser ein großer Teil des Wassers noch durch den alten Lauf abfließt, könnte die, in das alte Rheinbett hinaus zu erstellende Anschüttung für die Stationserweiterung weggeschwemmt werden.

**2.** Die eidgenössische Postverwaltung hat gewünscht, daß wir ihr auf der Station Wohlen ein Lokal zur Einrichtung eines Postbüros zur Verfügung stellen möchten. In den vorhandenen Gebäulichkeiten konnte kein Lokal eingeräumt werden. Die Erstellung eines Dienstgebäudes wurde abgelehnt, weil für die Vermehrung unserer Betriebslokalitäten kein dringendes Bedürfnis vorhanden ist und es so dann nicht unsere Sache sein kann, für die Post allein eine Baute zu errichten. Es wurde aber der Postverwaltung der erforderliche Platz zur Erstellung der für ihren Dienst nötigen Baute auf der Station angeboten.

**3.** Mit Bahnunternehmungen und Initiativkomitees für solche wurden unter anderm die nachstehenden Fragen behandelt:

a. Gegen ein Projekt der Trambahnverwaltung in Luzern betreffend die Einführung des Tramgeleises in den Vor-

platz der Station Emmenbrücke wurde Stellung genommen, weil eine Behinderung des Fuhrwerkverkehrs auf diesem Platze zu befürchten war. Auf dringendes Ansuchen der Trambahnverwaltung ist jedoch einem verbesserten Projekte zugestimmt worden, nachdem der Stadtrat von Luzern gemäß unserem Begehr die Zusicherung gegeben hatte, daß die Anlage nur als Provisorium zu betrachten sei und daß das Trambahngleise auf erstes Verlangen und ohne Kosten für die Bundesbahnen verlegt werden solle.

b. Eine Anfrage der Bremgarten-Dietikon-Bahn, ob der Einführung ihrer Linie in den Stationsplatz der Bundesbahnhauptstation Bremgarten nach vorgelegtem Projekte grundsätzlich die Zustimmung gegeben werden könnte, ist bejahend beantwortet worden.

c. Im Anschluß an die Bestrebungen, welche auf die Erstellung der II. Spur Aarburg-Luzern abzielen, hat das Initiativkomitee für die Erstellung einer Rottallinie das Gesuch eingereicht, wir möchten auf der Strecke Nebikon-Emmenbrücke anstatt eines II. Geleises die Linie durch das Rottal erstellen. Wir haben dieses Gesuch abgelehnt, da der Übelstand, der zur Erstellung der II. Spur nötigt, daß internationale Schnellzüge durch die auf der einspurigen Linie an die Stationen gebundenen Zugskreuzungen oft große Verspätungen erleiden und diese Verspätungen auf andere Züge sich übertragen, in gleicher Weise fortbestehen würde.

d. Das Initiativkomitee für die Erstellung einer Bahnlinie durch das Worblental hat angefragt, ob die Bundesbahnhauptverwaltung nicht den Bau dieser Linie übernehmen würde, statt die Strecke Wilerfeld-Gümlingen mit dem II. Geleise auszurüsten, eventuell ob und zu welchen Bedingungen der Worblentalbahn der Anschluß im Wilerfeld und die Mitbenutzung der Bahnstrecke bis Bern gestattet würde.

Eine Lösung in ersterem Sinne wäre aus analogen Gründen ausgeschlossen, wie die Erstellung der Rottallinie, und der Anschluß in Bern mit Benutzung der bestehenden Zufahrtslinie vom Wilerfeld weg wäre wegen der starken Belastung der letztern ebenfalls nicht zulässig. Das Initiativkomitee wurde in diesem Sinne verständigt.

**4. Eine große Zahl von Begehren um Errichtung von Haltestellen und Stationen, beziehungsweise um Ausbau von Haltestellen zu Vollstationen lagen auch**

dieses Jahr wieder vor. Beschlossen wurde die Errichtung von Haltestellen bei Le Day an der Abzweigung der Linie nach Le Pont von der Linie Lausanne-Vallorbe, nachdem an diesem Punkte schon seit einiger Zeit das Umsteigen zwischen den Zügen der beiden Richtungen eingeführt worden war, und bei Hüttingen-Mettendorf an der Linie Winterthur-Romanshorn, nachdem die interessierten Gemeinden sich zu den Leistungen bereit erklärt haben, welche wir von ihnen verlangten.

Abgelehnt wurde ein erneutes Gesuch um Errichtung einer Haltestelle bei Villnachern aus den schon im Jahresbericht pro 1902 erwähnten Gründen, sowie Gesuche der Schulgemeinden Allmendingen und Vilbringen-Rüfenacht um Errichtung einer Haltestelle zwischen Gümlingen und Rubigen, der Gemeinde Oberaach um Erstellung einer Station zwischen Erlen und Amriswil, und eines Initiativkomitees aus der Gemeinde Lütisburg um Ausbau der dortigen Haltestelle zur Vollstation, alle aus dem Grunde, weil eine genügende Frequenz nicht zu erwarten und die entstehenden Kosten nicht zu rechtfertigen wären.

### **5. Projektierungsarbeiten.**

a. Von den Projekten, die vom Baudepartement der Generaldirektion aufgestellt worden sind, kommen in erster Linie diejenigen in betracht, welche der Genehmigung des Verwaltungsrates unterstellt worden sind. Diese sind bereits auf Seite 9 und 10 dieses Berichtes angeführt. Von den übrigen erwähnen wir

die Projekte für den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Bereiche der Stadt Zürich, für die Überführung der St. Jakobsstrasse und die Tieferlegung der Zufahrtsgeleise zum Personenbahnhof Basel von Pratteln her und für die Einführung der Doppelspur Delsberg-Basel in diesen Bahnhof, welche zum Abschluß gelangt sind;

die Projekte für Erweiterungsbauten in Bern (Güter- und Rangierbahnhof), Biel, Tägertschi, Schönbühl, Rorschach-Bahnhof, Sargans, Vallorbe und für die endgültige Ausgestaltung der Bahnhöfe Neuenburg und Lausanne;

die Projekte für Straßenunterführungen bei Pruntrut, Dornach, Münchenstein, Bern-Lorrainestraße, Bern-Papiermühlestraße, Herzogenbuchsee;

das Projekt für die Doppelspur Aarburg-Sursee mit den erforderlichen Stationsumbauten;

das Projekt für den neuen Schiffswerfesbau in Romanshorn; die Projekte für die Änderungen und Ergänzungen der Zentralanlagen auf den Stationen Schinznach-Dorf, Effingen, Hornussen, Frick, Eicken und Stein infolge der Erstellung der II. Spur auf der Strecke Brugg-Stein, für die Erstellung neuer Zentralanlagen auf den Stationen Winkel, Hendschikon, Töß, Wülflingen, Pfungen, Embrach-Rorbas, Zweidlen, Weiach-Kaiserstuhl, Rümikon, Reckingen, Zurzach, Mühlehorn, Unterterzen, Mels, Sevelen und Maienfeld.

b. Von den Projekten, welche von den Kreisdirektionen aufgestellt und von der Generaldirektion geprüft und genehmigt oder zur Umarbeitung zurückgesandt wurden, seien erwähnt:

die Projekte für den Ausbau der Strecken Daillens-Vallorbe und Aigle-St. Maurice auf die zweite Spur;

die Projekte für Rekonstruktionsarbeiten im Bötzberg- und im Hauensteintunnel, für die Ausmauerung des Lopperbergtunnels bei Hergiswil, für Sicherungsbauten im Rutschgebiet bei Tüscherz und für die Erstellung von Nischen im Aaraupertunnel;

die Projekte betreffend die Beseitigung von Niveauübergängen bei Arnex und bei Croy an der Linie Lausanne-Vallorbe, auf der Station Chexbres und bei Territet, auf der Station Langnau, bei Villeret an der Linie Sonceboz-Chaux-de-Fonds, bei Trimbach zwischen Läufelfingen und Olten, bei Rüschlikon, bei Koblenz und beim alten Waisenhaus in St. Gallen;

die Projekte für die Eisenkonstruktion der Brücke über die Rhone bei Massongex, für eine Brücke über die Sorge im Bahnhof Renens, für die Rekonstruktion der Pfeiler und Widerlager an der Frenkenbrücke bei Liestal;

Projekte betreffend Gesamterweiterungen oder Ergänzungen an den Zugs-, Rangier- oder Gütergleiseanlagen auf den Stationen: Estavayer, Cugy, Dompierre, Payerne, Moudon, Renens, Romont, Freiburg, Villeneuve, Aigle, Bex, St. Triphon, St. Maurice, Croy-Romainmôtier, Vevey, Chexbres, Flamatt (behufs Einführung der Sensetalbahn), Basel-Personenbahnhof, Basel-St. Johann, Lengnau, Baden, Killwangen, Wallenstadt, Siebnen-Wangen, Wülflingen, Embrach-Rorbas, Zweidlen, Glattbrugg, Rümlang, Ürikon, Schmerikon, Wetzwil, Glarus, Benzenschwil, St. Gallen (Personenbahnhof), Etzwilen, Ramsen, Tägerwilen, Kreuzlingen, Münsterlingen, Horn, Rorschach, Rheineck, Heerbrugg, Buchs, Sitterthal und Arnegg;

die Projekte betreffend den Ersatz der 14 m. Drehscheibe im Depot H des Bahnhofes Olten durch eine Drehscheibe von 18 m. Durchmeßer und die Erstellung eines neuen Zufahrtsgeleises, eines neuen Wandwaßerkrans, sowie einer neuen Putzgrube in diesem Depot; ferner Projekte betreffend Erstellung von neuen Putzgruben in Bern und Langnau, betreffend Verbeßerung der Pumpwaßerversorgungsanlage des Depots Rorschach und betreffend Erstellung eines neuen Waßerkrans in Thun;

die Projekte betreffend die Vergrößerung des Aufnahms- und des Buffetgebäudes in Yverdon, zwei Stellwerkgebäude in Lausanne, ein Perrondach über dem mit der Montreux-Oberland-Bahn gemeinschaftlichen Perron in Montreux, Wartsaalanbauten und Perrondächer in Subingen und Wichtrach, ein Vordach am Aufnahmsgebäude Roggwil, ein Unterkunftsgebäude für Auswanderertransporte in Basel, die Überdachung der Rampe am ehemaligen Salzhaus im Bahnhof Bern, eine Dienstwohnung für den Vorstand auf der Signalstation Sentimatte bei Luzern, die Hochbauten auf der neuen Station Steinhausen, Vergrößerung von drei Wärterhäusern an der Linie Winterthur-Schaffhausen, ein Güterexpeditionsbureau und Arbeiterlokal in Zürich-Tiefenbrunnen, eiserne Perronnordächer an den Aufnahmsgebäuden in Glarus, Rümlang, Niederglatt, Bubikon und Wallisellen, einen Güterschuppen auf der Station Hettlingen, neue Abortanlagen in Frauenfeld, neue Aufnahmsgebäude in Murg und Schmerikon, einen Bureauanbau an die Lokomotivremise in Winterthur, Vergrößerung des Güterschuppens auf der Station Räterschen, ein Magazin-gebäude auf der Station Wil, ein Unterkunftslokal für das Zugspersonal auf der Station Ebnat-Kappel, die Verlängerung des Güterschuppens auf der Station Emmishofen-Egelshofen, Vergrößerung der Maler- und Sattlerwerkstätte in Chur, Abortanbauten bei den Werkstätten in Rorschach und Chur;

die Projekte für die Einrichtung der Gasbeleuchtung auf den Stationen Affoltern a. A., Hedingen und Horgen, Arnegg und Eschlikon; der elektrischen Beleuchtung auf den Stationen Reiden, Selzach, Lengnau, Pieterlen, Büren a. A., Cormoret, Dottikon-Dintikon, Altstetten, Regensberg und der Petrolgasbeleuchtung, System „Washington“, auf der Station Bubikon; ferner für die Erweiterung der bestehenden elektrischen Beleuchtung im Bahnhof Basel und der bestehenden Gasbeleuchtung auf dem Bahnhof St. Margrethen;

die Projekte für die Verbesserung der Wasserversorgung zum Speisen der Lokomotiven auf der Station Chexbres; für die

Verbesserung der Wasserversorgungen auf den Stationen Ville-neuve, Bützberg, Grenchen, Frick, Hendschikon, Oberriet (Rheintal), Haag-Gams, der Haltestelle Fillisdorf, der Wärterhäuser bei Varembé und Myes an der Linie Lausanne-Genf, bei Glarey an der Linie St. Maurice-Brig, bei Friesenheil, Pontels und Warpel an der Linie Bern-Freiburg, bei Bützberg an der Linie Olten-Bern und bei Selzach an der Linie Olten-Biel;

die Projekte für die Erstellung von Brückenwagen auf dem Bahnhof Aarau und den Stationen Unterterzen und Hunzenschwil;

die Projekte für die Erweiterung der provisorischen Sicherungsanlagen auf der Ostseite des Personenbahnhofes Basel, für die Änderung der Zentralanlage auf der Station Glovelier infolge Einführung der Saignelégier-Glovelier-Bahn; für die Erstellung von Vorsignalen zu den Ausfahrtssignalen auf der Güterstation St. Johann und von Vorsignalen nach dem Typ der Maschinenfabrik Bruchsal zu den Abschlußsignalen auf diversen Stationen, für eine Radtasteranlage auf der Strecke St. Johann-Personenbahnhof Basel zur Kontrollierung der Geschwindigkeit der E. L. B.-Züge.

Im speziellen sei hier noch folgendes beigefügt:

a. Zur Erlangung von Fassadenplänen für das Aufnahmgebäude in Basel ist ein Wettbewerb ausgeschrieben worden. Es gingen bis zum Einlieferungstermin, 20. Juni 1903, 42 Projekte ein. Am 29. Juni trat die zur Beurteilung dieser Projekte berufene Jury zusammen und sprach zwei Projekten je einen zweiten Preis und einem Projekt einen dritten Preis zu. Die mit den zweiten Preisen ex æquo bedachten Projekte haben die Herren Kuder & Müller in Zürich und Herrn Kurt Gabriel in Düsseldorf zum Verfasser. Das mit einem dritten Preis bedachte Projekt ist von Herrn Prof. Olbrich in Darmstadt. Zur Ausführung konnte keines der prämierten Projekte vorgeschlagen werden. Die Kreisdirektion hat daher durch die Architekten Faesch & Laroche in Basel, unter Mitwirkung unserer Organe, auf Grund mehrerer Entwürfe ein weiteres Projekt ausarbeiten lassen. Die Genehmigung desselben fällt nicht mehr in die Berichtsperiode.

b. Das Direktorium der ehemaligen Schweizerischen Centralbahn hatte einen Bildhauer in Luzern beauftragt, Modelle für den am Aufnahmgebäude des Bahnhofes Luzern noch anzubringenden Figurenschmuck auszuarbeiten. Im Laufe der weiteren Behandlung dieser Angelegenheit ist es als

zweckmäßig befunden worden, für diesen Figurenschmuck einen allgemeinen Wettbewerb zu eröffnen.

c. Das Eisenbahndepartement hat die Baudirektion für den Simplontunnel und die Generaldirektion zu einer Konferenz eingeladen, in welcher deren Abänderungsvorschläge zum Projekt des Bahnhofes Brig besprochen wurden. Das Eisenbahndepartement ist unsren Vorschlägen in der Hauptsache beigetreten und hat die Baudirektion für den Simplon angehalten, dieselben soweit noch möglich, zu berücksichtigen.

## 6. Bauausführung.

a. Die Generaldirektion hat im Berichtsjahr die Leitung folgender Arbeiten selbst besorgt: Vergrößerung des Verwaltungsgebäudes der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn auf der Großen Schanze, Erstellung eines neuen Dienstgebäudes im Brückfeld in Bern, Bau der Rickenbahn und eines Werftekgebäudes in Romanshorn. Über diese Bauten ist folgendes zu berichten:

α. Die Vergrößerung des Verwaltungsgebäudes auf der Großen Schanze und das Dienstgebäude im Brückfeld sind vollendet und ersteres bis Ende September und letzteres bis Anfang November 1903 vollständig bezogen worden. Die Abrechnungen für diese beiden Objekte sind aufgestellt und ergaben erhebliche Minderausgaben gegenüber den genehmigten Krediten.

β. Auch der Bau des Werftekgebäudes in Romanshorn ist im Berichtsjahre, wenn nicht vollständig vollendet, so doch soweit gefördert worden, daß dasselbe in Benutzung genommen werden konnte.

γ. Nachdem Projekt nebst Voranschlag für die Rickenbahn vom Verwaltungsrat genehmigt und dem Eisenbahndepartement die generelle Planvorlage eingereicht worden war, sind wir zur Ausschreibung der Bauarbeiten für den Tunnel und die anstoßenden Strecken mit Festsetzung des Eingabetermins auf den 10. Mai geschritten. Das Resultat der eingelangten Offerten überstieg die Kostenberechnung für die betreffenden Bahngesellschaften erheblich. Es wurde hierauf eine zweite Ausschreibung mit Eingabetermin auf den 10. November angeordnet. Hierbei ist als günstigstes Angebot dasjenige eines Unternehmerkonsortiums bestehend aus den Herren A. Palaz, Ingenieur in Lausanne, Gebr. Fougerolle in Paris und der Société des Grands Travaux in Marseille, hervorgegangen. Die Arbeiten wurden

diesem Konsortium zugeschlagen und der Bauvertrag mit demselben abgeschlossen.

Dasselbe begann die Arbeiten am 17. November mit der Abteufung eines Schachtes auf der Südseite. Am 24. November wurden sodann die Arbeiten auch auf der Nordseite des Tunnels in Angriff genommen.

b. Über die Bauarbeiten, deren Leitung den Kreisdirektionen überlassen ist, geben wir hier einige Notizen aus ihren Jahresberichten und verweisen im übrigen bezüglich der vollendeten Bauten auf den Ausweis über die Verwendung zu Bauzwecken bei den Jahresrechnungen pro 1903.

#### *Kreis I.*

**Bahnhof Renens.** Die neuen Depotanlagen sowie auch der Rangier- und der Lokalgüterbahnhof sind in der Hauptsache vollendet. Entsprechend dem aufgestellten Bauprogramm kann nun in nächster Zeit mit dem Umbau des Personenbahnhofes begonnen werden.

**Bahnhof Lausanne.** Die beiden Straßenunterführungen nach Ouchy und aux Epinettes wurden fertig erstellt und dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die Arbeiten für die Güteranlagen in Treyblanc gehen ebenfalls ihrer Vollendung entgegen.

Da der Bahnhof Lausanne sich inmitten eines stark überbauten Geländes befindet und infolgedessen die Erweiterungsfähigkeit desselben eine beschränkte ist, wurde die zwischen den beiden Linien nach Bern und St. Maurice gelegene Liegenschaft „la Retraite“ vorsorglich erworben. Im Verlaufe des Berichtsjahres sind die Projektpläne für den Personenbahnhof und das neue Aufnahmsgebäude soweit gediehen, daß demnächst eine bezügliche definitive Vorlage gemacht werden kann.

**Bahnhof Vevey.** Die über die Veveyse und die nebenliegenden Straßenzüge führenden Bahnbrücken sind unter den Anschlußgleisen der Linie Vevey-Chexbres und der chemins de fer veveysans vollendet worden. Die weiteren Arbeiten werden nach Möglichkeit gefördert, und es soll in nächster Zeit gleichzeitig mit der Verbreiterung des Bahnhofplanums auch die Unterführung der rue des Bosquets in Angriff genommen werden.

**Bahnhof Montreux.** Sämtliche für die Einführung der Montreux-Oberland-Bahn in Aussicht genommenen Anlagen sind

vollendet, mit Ausnahme des Perrondaches am gemeinschaftlichen Mittelperron, welches in Arbeit ist.

**Bahnhof Neuenburg.** Die Güterbahnhofanlagen, sowie die Korrektion der „Route des Fahys“ sind vollendet, ebenso die in den Sparbögen der Stützmauer an dieser Straße eingebauten Dienstlokalitäten. Im weitern ist im Berichtsjahre auch das neue Dienstgebäude bezogen und die neue Drehscheibe von 18 m. Durchmesser im Lokomotivdepot dem Betrieb übergeben worden. Über die Gestaltung der Perronanlagen und der damit in Zusammenhang stehenden Personendurchgänge sowie des Aufnahmsgebäudes hat bis jetzt eine Einigung mit den interessierten Behörden noch nicht erzielt werden können.

**Station Tüscherz.** Die Unterbauarbeiten, sowie die Geleiseanlagen sind im Berichtsjahre vollendet worden. Die Hochbauarbeiten wurden unverzüglich in Angriff genommen.

**Station Chexbres.** Infolge Ablebens des Unternehmers wurden die Arbeiten für die Einführung der Linie Vevey-Chexbres etwas verzögert. In letzter Zeit werden dieselben aber mit aller Energie gefördert, so daß eine weitere Verzögerung der Eröffnung dieser Linie nicht zu befürchten sein wird.

**II. Geleise Villeneuve-Aigle.** Obschon in den Stationen Villeneuve, Roche und Aigle noch kleinere Ergänzungsarbeiten im Rückstande sind, konnte das II. Geleise am 1. Mai des Berichtsjahres dem Betriebe übergeben werden.

**II. Geleise Bofflens-Croy.** Die Unterbauarbeiten dieses Loses wurden im Laufe des Jahres in der Hauptsache vollendet. Etwas im Rückstande ist einzig die Wegüberführung bei der Station Croy, deren Anlage zu längern Verhandlungen mit den lokalen Behörden Veranlassung gegeben hat.

**II. Geleise Croy-Vallorbe.** Auf diesem Lose mußten zur Sicherung des Bahnkörpers an verschiedenen Stellen bedeutende Entwässerungsarbeiten vorgesehen werden. Diese Arbeiten wurden im Berichtsjahre bedeutend gefördert, so daß nunmehr auch die weiteren Unterbauarbeiten, die an diesen Stellen noch etwas im Rückstand sind, überall in Angriff genommen werden können.

Auf den übrigen Strecken, besonders im obern Teile des Loses, sind die Erd- und Maurerarbeiten ziemlich vorgeschritten.

Die Erneuerung des Mauerwerkes des Tunnels von Combes ist vollendet. Auch beim Tunnel von Nanchau hat sich die Notwendigkeit einer Rekonstruktion herausgestellt, und es sind die bezüglichen Arbeiten vor kurzem in Angriff genommen worden.

**II. Geleise Conversion-Chexbres.** Die Vollendung der II. Spur auf dieser Strecke wird durch eine Rutschung bei „Gotta d'or“ in der Gemeinde Lutry erheblich verzögert. Es mußten weitgreifende Entwässerungsanlagen vorgenommen werden, mit deren Ausführung unverzüglich begonnen wurde.

**II. Geleise Palézieux-Vauderens.** Die Unterbauarbeiten sind so weit vorgeschritten, daß voraussichtlich der Oberbau im nächsten Jahre bis Oron gelegt werden kann.

### *Kreis II.*

**Bahnhof Basel.** Die Überführung der Peter Merian-Straße wurde Ende März vollendet und im ganzen Umfange dem Verkehr übergeben.

Fertig gestellt wurden ferner der dritte Perron und die dritte Bahnhofshalle, die zwei Dienstgebäude für die Elsaß-Lothringer-Bahnen und die Bruderholzpasserelle.

Über die Verlegung der Nauenstraße längs den Depotanlagen und dem projektierten Schweizereilgut ist mit der Stadt Basel eine Vereinbarung getroffen worden, wodurch eine Platzerweiterung und Verbesserung der Anlagen geschaffen wurde.

Das frühere Aufnahmgebäude ist abgebrochen und die Abgrabungsarbeiten im Gebiete des neuen Personenbahnhofes sind in der Hauptsache vollendet. — Die Aufstellung der definitiven Pläne für das neue Bahnhofgebäude hat sich leider verspätet; indessen wird im Laufe des Sommers 1904 mit den Bauarbeiten begonnen werden können.

**II. Geleise Basel-Delsberg.** Die Aufnahmen und Katasterbereinigungen für die Strecke Basel-Aesch wurden beendigt und das von der Jura-Simplon-Bahn früher aufgestellte Projekt allseitig revidiert. Dabei sind eine Reihe von Unterführungen und Überführungen projektiert worden, um die Niveauübergänge zu vermindern.

**Bahnhof Bern.** Die Einrichtungen für den Güterdienst erhielten in der ehemaligen Salzhausliegenschaft einige Erweiterungen.

**Station Herzogenbuchsee.** Die Erweiterung der Güterdienstanlagen und die Erstellung von 3 weitern Weichenverbindungen wurde durchgeführt.

**Station G洛velier.** Die Stationserweiterungsarbeiten für die Einführung der Bahn Saignelégier-G洛velier wurden vollendet bis auf die Stellwerksanlage.

### *Kreis III.*

**Station Glarus.** Das neue Aufnahmsgebäude ist bis auf das Perrondach vollendet und am 1. Dezember in Benutzung genommen worden.

**Station Niederglatt.** Das neue Aufnahmsgebäude ist im Rohbau fertig.

**Station Schmerikon.** Für das neue Aufnahmsgebäude sind die Fundamentierungsarbeiten in Angriff genommen worden.

**Unterföhrung der Badenerstraße zwischen Altstetten und Urdorf.** Die beiden Widerlager zur Aufnahme der Eisenkonstruktion sind bis zur Auflagerquaderhöhe fertig gestellt. Es wurde mit der Verbreiterung des Bahndamms und der Verlegung der Straße begonnen.

**Neue Stationsanlage in Steinhäusen.** Die Erdarbeiten sind in der Hauptsache vollendet. Die übrigen Bauarbeiten werden bei Eintritt der besseren Jahreszeit in Angriff genommen.

**II. Geleise Brugg-Stein-Säckingen.** Die Bauarbeiten nahmen ihren regelmäßigen Fortgang. Es wurde die Planie auf der ganzen Strecke größtenteils beendet und auf den Strecken Brugg-Schinznach-Dorf, Effingen-Hornussen und Eicken-Stein-Säckingen die erste Beschotterung eingebracht. Die Eisenkonstruktionen für die Brücken des II. Geleises sind zum Teil montiert, zum Teil zur Aufstellung bereit.

**Die Arbeiten für Rekonstruktionen am Mauerwerk des Bözbergtunnels** wurden im Herbste begonnen und es sind bis zum Jahresschluß im Innern des Tunnels auf 70 m. Länge die Widerlager beidseitig bis auf Kämpferhöhe durch neues Material in Zementmörtel umgebaut worden.

**Die Erstellung von Nischen in diesem Tunnel,** welche infolge des zweiten Geleises notwendig wurden, ist beendet.

*Kreis IV.*

**Station Winkeln.** Es sind noch einige Geleiseänderungen vorzunehmen und die Wagenremise aufzustellen.

**Bahnhof St. Gallen.** Da das Projekt für den Personenbahnhof noch nicht endgültig festgestellt ist, so beschränkten sich die Bauarbeiten auf Fertigstellung des Güterschuppens und des Zollgebäudes im Güterbahnhof und der Lokomotivremise mit Dienstgebäude im Personenbahnhof, sowie auf Ausführung der Geleise beim Lokomotivdepot und Änderungen bei der westlichen Bahnhofseinfahrt.

**Bahnhof Rorschach.** Der Frucht- und Salzschuppen des Staates im äußern Bahnhofe wurde abgebrochen, und es sind daselbst drei neue Geleise erstellt worden. Die Haupterweiterung ist noch nicht in Angriff genommen, weil das bisherige Projekt einer Umarbeitung unterzogen wurde.

**Erstellung des zweiten Geleises Oberwinterthur-Romanshorn.** Auf der Strecke Oberwinterthur-Müllheim sind folgende Bauten zur Ausführung gekommen:

Straßenunterführung, Stützmauern und Platzerweiterung in Frauenfeld;

Verlängerung von Durchlässen bei Bürglen anlässlich der Kanalbaute eines Mühlegeschäftes.

Die neuen eisernen Brücken über die Thur bei Müllheim wurden an Boßhard & Cie. in Näfels und Löhle & Cie. in Zürich vergeben, die Fundations- und Maurerarbeiten an Gribi, Haßler & Cie. in Burgdorf. Die pneumatische Fundation der Pfeiler und Widerlager wurde am 10. Oktober 1903 begonnen. Ende des Jahres waren das rechte Widerlager und die Pfeiler II und III bis auf die Gurtschicht fertig. Das Montiergerüst ist gleichzeitig erstellt worden.

**c. Bahnunterhalt.**

Die Generaldirektion hatte sich mit den nachstehenden Geschäften, welche den Bahnunterhalt betreffen, zu befassen:

**1.** Die Kreisdirektion I ist um die Ermächtigung zur sofortigen durchgreifenden Reparatur der Gewölbe des steinernen Viaduktes bei La Prise-Milord zwischen Boveresse und Les Verrières eingekommen, trotzdem diese Arbeit im Budget nicht vorgesehen war. Die Ermächtigung wurde erteilt. Die Reparatur ist in Arbeit.

2. Eine Untersuchung des Mauerwerkes im Grandvauxtunnel hat ergeben, daß dasselbe zum großen Teil erneuert werden muß. Da die Herstellung der Arbeit nach Einführung des doppelspurigen Betriebes nicht gut durchführbar wäre, haben wir auch hier die Ermächtigung zum sofortigen Beginn der Arbeiten erteilt.

3. Die Kreisdirektion III ist beauftragt worden, ein noch von der Direktion der ehemaligen Nordostbahn aufgestelltes Projekt für die Tieferlegung des Sihlbettes unter den Bahnhofbrücken in Zürich zur Ausführung zu bringen, nachdem über die Beteiligung des Kantons Zürich an den Kosten eine Verständigung erfolgt war. Es ist dies zwar keine eigentliche Unterhaltungsarbeit. Wir erwähnen ihrer aber in diesem Zusammenhange, weil die Kosten auf Betrieb verrechnet werden müssen.

4. Wir führen hier noch die größeren Unterhaltungsarbeiten nach den Berichten der Kreise auf.

#### *Kreis I.*

Rekonstruktionen am Mauerwerk in fünf Tunnels auf der Linie Neuchâtel-Les Verrières.

Rekonstruktion des Mauerwerkes im Châtelardtunnel bei Grandvaux auf eine Länge von 48 m.

Rekonstruktion des Mauerwerkes im 495 Meter langen Tunnel von Cornallaz bei Chexbres auf 470 Meter Länge.

Verstärkungsmauer zwischen den Gewölben 1 und 2 des Viaduktes von Villangeaux.

Wiederherstellung der durch das Rhonehochwasser zerstörten Uferpflasterungen am Stockalperkanal.

Erstellung provisorischer Perrons und Passerellen im Bahnhof Lausanne anlässlich der Zentenarfeier.

#### *Kreis II.*

Erneuerung von 38 m<sup>3</sup> Fundament- und 953 m<sup>2</sup> Gewölbe-widerlagermauerwerk im Hauensteintunnel.

Teilweise Rekonstruktion der Widerlager und Gewölbe im Burgdorftunnel.

Wiederherstellung der durch Hochwasser beschädigten Ufer-versicherungen der kleinen und großen Schliere bei Alpnach, an

der Wald-Emme bei Schüpfheim und an der Emme zwischen Entlebuch und Wolhusen.

Ersatz der festen Auflager durch Rollenlager auf den beiden Widerlagern der Birsbrücke bei St. Jakob.

Rekonstruktion der Stützmauern auf der Station Sommerau und auf der Strecke Biel-Sonceboz.

### *Kreis III.*

Umänderung der Heizanlage im Ostflügel des Aufnahmestandes Zürich.

Umbauten im Aufnahmestand Schaffhausen zwecks Schaffung größerer Diensträume.

### *Kreis IV.*

Verstärkung der Blechbrücken auf der Linie Sulgen-Goßau.

Auswechselung der Brückenhölzer auf der Thurbrücke bei Ossingen.

Umbau des Gebäudes der Materialverwaltung in Rorschach wegen Erweiterung des Geschäftsbetriebes.

Umbauten im Verwaltungsgebäude an der Poststraße in St. Gallen für die Aufnahme der Bureaux des Obermaschineningenieurs.

### 5. Geleise- und Weichenumbauten.

Die Gesamtlänge der zu unterhaltenden Geleise betrug auf Ende 1903 total 3,905,137 m., wovon 2,901,841 m. Hauptgeleise und 1,003,296 m. Nebengeleise. Von demselben liegen 35,429 m. (34,861 m. Hauptgeleise und 968 m. Nebengeleise) auf französischem Gebiet und sind Eigentum der P. L. M. Nach den neuen Normalien der S. B. B. mit Schienen von 45,<sup>9</sup> kg. per laufenden Meter liegen am Ende des Berichtsjahres 93,882 m. Geleise.

Geleiseumbauten haben stattgefunden:

Mit Material nach den neuen Normalien S. B. B. . . . .	72,018 m.
Mit Material nach den alten Normalien . . . . .	22,777 "
Schienerneuerung allein nach den alten Normalien . . . . .	7,783 "
Schwellenerneuerung allein nach alten Normalien . . . . .	22,665 "
Geleiseverstärkungen durch Vermehrung der Schwellen und Ersatz der flachen Laschen durch Winkel-laschen oder Bochumerlaschen, getrennt oder beide in Verbindung . . . . .	54,944 "
Ersatz von Weichen nach den alten Normalien . . . . .	79 Stück.

#### d. Oberbaumaterialverwaltung.

Mit Anfang des Berichtsjahres hat diese Dienstabteilung auch die Verwaltung des Oberbaumaterials der Kreise III und IV und mit dem 1. Mai die Verwaltung des Oberbaumaterials des Kreises I übernommen, so daß dieser Geschäftszweig nunmehr vollständig zentralisiert ist.

Es wurden einläßliche Studien über die Imprägnierung von Holzschwellen gemacht, als Grundlage für den Entscheid über die Frage, ob die Bundesbahnverwaltung eine eigene Imprägnieranstalt einrichten soll oder nicht. Der Entscheid ist noch nicht gefällt.

Zu Versuchszwecken wurden einige technische Neuerungen im Oberbau, wie Verwendung von „Gewebebauplatten“ für Schienenunterlagen, von Schwellendübeln System Colet und von Blattstößen nach Patent Küttel & Becherer in Berlin auf kurzen Strecken zur Anwendung gebracht.

Wir geben hier noch eine Übersicht über das im Berichtsjahr bezogene Material in runden Zahlen:

## Stahlschienen.

Typ S. B. B.	I (45, <sup>9</sup> )	kg. per laufenden Meter)	.	.	9,306	t.
"	II (48, <sup>9</sup> )	"	"	"	1,202	"
"	S. E.	II (36, <sup>2</sup> )	"	"	322	"
					Zusammen	10,830 t.

### Eisenschwelle.

Typ S. B. B. (72,5 kg. per Stück) . . . . .	6419 t.
" J. S. B. (51,0 " " " . . . . .	1588 "
Zusammen	8007 t.

Schienenbefestigungsmittel . . . . . 1813 t.

## Weichen und Kreuzungen (Typ S. B. B.).

Einfache Weichen für eiserne und hölzerne Schwellen	8 Stück
Stahlschienenkreuzungen 1 : 7 . . . . . . . .	1 "
" 1 : 8 . . . . . . . .	17 "
" 1 : 9 . . . . . . . .	41 "
" 1 : 10 . . . . . . . .	11 "
" 1 : 11 . . . . . . . .	1 "

### Holzschwellen.

#### Eichene Bahnschwellen:

schweizerischer Provenienz . . . . .	25,000	Stück
deutscher " . . . . .	2,000	"
französischer " . . . . .	12,000	"
österreichischer " . . . . .	8,000	"
		47,000 Stück

#### Buchene Bahnschwellen:

deutscher Provenienz . . . . .	10,000	"
--------------------------------	--------	---

(Da nur buchene Schwellen, die mit karbolsäurehaltigem Teeröl imprägniert sind, verwendet werden können und für diese Imprägnierungsart in der Schweiz noch keine Einrichtung besteht, müssen die buchenen Schwellen vorläufig im Ausland gekauft werden.)

#### Lärchene Bahnschwellen:

schweizerischer Provenienz . . . . .	1000	Stück
österreichischer " . . . . .	9000	"
		10,000 "

#### Föhrene Bahnschwellen:

schweizerischer Provenienz . . . . .	1.000	"
Zusammen		68,000 Stück

#### Eichene Weichen- und Brückenschwellen:

schweizerischer Provenienz . . . . .	700	$m^3$
deutscher " . . . . .	165	"
französischer " . . . . .	235	"
Zusammen		1100 $m^3$

**Imprägniert wurden**

**Bahnschwellen**

mit Chlorzink nach dem Burnettschen Verfahren:

Eichenschwellen . . . . .	32,000	Stück
Lärchenschwellen . . . . .	1,000	"
Föhrenschwellen . . . . .	2,000	"
<hr/>		35,000 Stück

mit Chlorzink nach dem Straschunschen Verfahren:

Eichenschwellen . . . . .	11,000	Stück
Lärchenschwellen . . . . .	1,000	"
<hr/>		12,000 "

mit Quecksilbersublimat nach dem Kyanschen Verfahren:

Lärchenschwellen . . . . .	12,000	"
----------------------------	--------	---

mit karbolsäurehaltigem Teeröl:

Eichenschwellen . . . . .	1,000	Stück
Buchenschwellen . . . . .	10,000	"
<hr/>		11,000 "
<hr/>		Zusammen <u>70,000 Stück</u>

**Weichen- und Brückenschwellen**

mit Chlorzink nach dem Burnettschen Verfahren . . . . .	900	m <sup>3</sup>
" " " " " Straschunschen " . . . . .	300	"
<hr/>		Zusammen <u>1200 m<sup>3</sup></u>

## VI. Rechtsdepartement.

### a. Allgemeines.

1. Bei Übernahme der Jura-Simplon-Bahn haben wir gemäß Art. 12 des Rückkaufgesetzes auch für diese Linien der Bundesbahnen bei den Bahnhofvorständen der Hauptorte der von unserem Netz berührten Kantone Domizil verzeigt. Die Kantonsregierungen sind hiervon verständigt und die erforderlichen Publikationen erlassen worden.

2. Anlässlich eines Spezialfalles betreffend Domizilverzeugung bei Vertragsabschlüssen haben wir folgenden Beschuß gefaßt:

„Am Sitz der vertragschließenden Direktion haben Domizil zu verzeigen:

1. alle Personen, die nicht in der Schweiz domiziliert sind;
2. insofern es sich um Verträge handelt, die mit den Kreisdirektionen abgeschlossen werden, alle Personen, welche nicht in einem von den Linien des Kreises berührten Kanton domiziliert sind.

„Die in der Schweiz (bei Verträgen mit der Generaldirektion) oder in einem der Kantone, welche von den Eisenbahnstrecken des Kreises berührt werden (bei Verträgen mit den Kreisdirektionen), domizilierten Personen haben ihr Rechtsdomizil an demjenigen Kantonshauptort zu verzeigen, dessen Kantonsgebiet sie bewohnen.“

3. Durch Beschuß des Bundesrates vom 22. September wurde festgestellt, daß die Übertragung des Eigentums des im Großherzogtum Baden gelegenen Grundbesitzes der ehemaligen Nordostbahn an den Bund in rechtsverbindlicher Form stattgefunden hat.

4. Am 20. November hat der Bundesrat folgenden Beschuß betreffend die Behandlung von Strafsachen erlassen:

„Der Bundesratsbeschuß vom 28. März 1901 betreffend die Behandlung von Strafsachen, die nach eidgenössischen Gesetzen zu entscheiden sind, wird abgeändert wie folgt:

„1. Die Departemente und Abteilungsvorstände der Bundesverwaltung werden eingeladen, sobald zu ihrer amtlichen Kenntnis gelangt, daß von ihnen unterstellten Beamten oder Angestellten strafbare Handlungen gegen die Bundesverwaltung, insbesondere

Veruntreuungen irgend welcher Art begangen worden sind, jeweilen nach Feststellung des Tatbestandes und — wenn nötig — Sicherung der Person des Täters, unverzüglich von dem Geschehenen unter Beilage der Akten dem Bundesanwalt Mitteilung zu machen behufs Bericht und Antrag an den Bundesrat.

„2. Im ferner werden die Departemente und Abteilungsvorstände eingeladen, in den nach eidgenössischen Gesetzen zu entscheidenden Strafsachen, in welchen sie Verzeigungen bei Gericht einzureichen oder Weiterziehung gegen Urteile oder Einstellungsbeschlüsse kantonaler Gerichtsstellen einzulegen in die Lage kommen, die Akten dem Bundesanwalt zu übermitteln und diesen mit den zu treffenden Rechtsvorkehren zu betrauen.

„3. Das Eisenbahndepartement wird eingeladen, dafür zu sorgen, daß die Kreisdirektionen der Bundesbahnen bei Entdeckung strafbarer Handlungen von Beamten und Angestellten der Bundesbahnen ebenfalls in obiger Weise vorgehen.“

Wir haben diesen Beschuß den Kreisdirektionen und dem Personal zur Kenntnis gebracht und ferner die Kreisdirektionen ersucht, den Ausführungsbestimmungen nachzukommen, welche die schweizerische Bundesanwaltschaft mit Zirkular vom 12. Dezember zu demselben erlassen hat.

**5.** Auf unser Gesuch hat der Bundesrat die Rückerstattung der von der Jura-Simplon-Bahn als Rechtsnachfolgerin der Suisse Occidentale geleisteten Kautions von Fr. 250,000 für Erstellung des Simplontunnels bewilligt.

**6.** Der von der Nordostbahn, der Centralbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen auf die Bundesbahnen übergegangene Prozeß betreffend Nachzüge ist infolge des freihändigen Rückkaufes der Jura-Simplon-Bahn gegenstandslos geworden.

**7.** Laut Vertrag über den freihändigen Ankauf der Jura-Simplon-Bahn, vom 23. Oktober 1903, ist die Verpflichtung dieser Gesellschaft zur Einlösung der Heimfallsrechte der Kantone Freiburg, Genf und Neuenburg, soweit sie noch bestand, vom Bunde übernommen worden. Wir haben die Auszahlung der betreffenden Beträge, mit Fr. 984,000 an Freiburg, Fr. 292,000 an Genf und Fr. 490,000 an Neuenburg, auf den 31. Dezember 1903 angeordnet, haben aber die beanspruchte Zinsvergütung vom 1. Mai 1903, beziehungsweise vom Tage der Zustimmung der genannten Kantone zur vorgeschlagenen Absindung der Simplon-subvenienten an, abgelehnt.

**b. Versicherungswesen.**

**1.** In Vollziehung des Beschlusses des Verwaltungsrates vom 28. Mai haben wir mit einem Konsortium von Versicherungsgesellschaften einen Vertrag betreffend die Versicherung gegen Brandschaden abgeschlossen. Dieser Vertrag, der auf die Dauer von zehn Jahren vereinbart worden ist, ist am Mittag des 30. Juni 1903 in Kraft erwachsen. Die Versicherung umfaßt nachstehenden Wert:

a. Vorräte . . . . .	Fr. 8,300,000
b. Rollmaterial . . . . .	" 117,200,000
c. Mobiliar und Gerätschaften . . . . .	" 12,500,000
d. Gepäck und Güter, welche den Bundesbahnen zum Transport oder zur Lagerung übergeben wurden . . . . .	" 40,000,000
e. Gebäude, soweit dieselben nicht durch die obligatorischen Brandversicherungsanstalten gedeckt sind . . . . .	" 3,800,000
	Total Fr. 181,800,000

Die jährliche Prämie für diese Summe beläuft sich auf rund Fr. 90,000.

Dieser Vertrag umfaßt allen Schaden, welcher den Bundesbahnen durch Feuer verursacht wird und Objekte betrifft, welche nicht dem obligatorischen Versicherungzwang unterworfen sind, mit Ausnahme der Dampfbootunternehmung auf dem Bodensee und der hölzernen Rheinbrücke bei Ragaz, welche besonders versichert sind.

**2.** Während des Berichtsjahres sind Entschädigungen für Brandschaden vergütet worden:

a. Von den kantonalen obligatorischen Versicherungsanstalten für 14 Brandfälle . . . . .	Fr. 18,279. 80
b. Von den Versicherungsgesellschaften der verstaatlichten Bahnen für die Dauer vom 1. Januar bis 30. Juni 1903 für 16 Brandfälle . . . . .	" 1,903. 80
c. Von dem unter Ziffer 1 erwähnten Konsortium für die Dauer vom 30. Juni bis 31. Dezember 1903 für 13 Brandfälle . . . . .	" 1,257. 60
	Für im ganzen 43 Brandfälle Total Fr. 21,441. 20

**3. Für die Versicherung der Wertsendungen unserer Hauptkasse, sowie der Kreiskassen haben wir folgende Grundsätze aufgestellt:**

- a. Die Dienstsendungen werden nicht versichert.
- b. Die Postsendungen im Innern der Schweiz werden portofrei befördert und vollinhaltlich deklariert; es liegt daher kein Grund vor, dieselben zu versichern. Dagegen sind die nach dem Ausland bestimmten Postsendungen zu versichern, wenn sich die Versicherung gegenüber der Wertdeklaration als vorteilhafter erweist.

Die Sendungen unserer Hauptkasse sind bei der Gesellschaft „Fédérale“ versichert. Der mit dieser Gesellschaft abgeschlossene Vertrag erstreckt sich auch auf die von den Kreiskassen bewirkten Sendungen, insoweit die von den verstaatlichten Gesellschaften vereinbarten Polices abgelaufen sind.

### c. Kautionswesen.

Der Stand der Kautioen auf den 31. Dezember 1903 war folgender:

#### *Barkautioen:*

Generaldirektion :	144	Kautioen im Betrage von Fr.	168,600.—
Kreisdirektion I :	121	" " " " "	183,582. 10
" II :	244	" " " " "	144,770.—
" III :	43	" " " " "	12,170.—
" IV :	53	" " " " "	11,612. 35

#### *Wertschriftenkautioen:*

Generaldirektion :	371	Kautioen im Betrage von Fr.	2,585,425.—
Kreisdirektion I :	15	" " " " "	87,985.—
" II :	49	" " " " "	560,965.—
" III :	92	" " " " "	383,307. 68
" IV :	123	" " " " "	266,422. 65

#### *Kautioen durch Bürgschaft:*

Generaldirektion :	399	Kautioen im Betrage von Fr.	1,834,250.—
Kreisdirektion I :	22	" " " " "	51,505.—
" II :	37	" " " " "	269,200.—
" III :	22	" " " " "	88,100.—
" IV :	20	" " " " "	42,900.—

Total 1755 Kautioen im Betrage von Fr. 6,690,794. 78

#### d. Steuerwesen:

Mit Urteil vom 3. Juni 1903 hat das Bundesgericht eine zwischen der Kreisdirektion II und dem Kanton Luzern anhängige Steuerstreitigkeit betreffend die Bahnhofswirtschaft in Luzern entschieden. Die Kreisdirektion II hielt dafür, daß die Bahnhofrestauration im Hinblick auf Art. 10 des Rückkaufsgesetzes von jeder Steuer befreit sei. Dagegen wollten die Luzerner Behörden eine Steuerbefreiung nur insoweit anerkennen, als die Bahnhofswirtschaft von dem reisenden Publikum besucht werde; soweit die Wirtschaft aber von der einheimischen Bevölkerung benutzt werde, müsse eine im Verhältnis zu diesem Besuch stehende Steuer entrichtet werden. Das Bundesgericht pflichtete dieser Ansicht bei und wies den von der Kreisdirektion II eingereichten Rekurs ab, indem es in Übereinstimmung mit der von den Luzerner Behörden vorgenommenen Schätzung die Quote der einheimischen Besucher der Bahnhofswirtschaft auf ein Fünftel sämtlicher Besucher festsetzte.

In zwei späteren Entscheiden hat das Bundesgericht den Artikel 10 des Rückkaufsgesetzes dahin ausgelegt, daß die Bundesbahnen nicht nur zur Entrichtung der Steuer verpflichtet seien für Immobilien, die keine notwendige Beziehung zum Bahnbetrieb haben, sondern auch für sämtliche Kapitalien und Einkünfte, deren Bestimmung oder Herkunft mit dem Bahnbetrieb in keinem Zusammenhang stehen. Demnach wurde in dem ersten der beiden Entscheide der Ertrag aus Arbeiten, welche für Dritte in den Werkstätten in Olten hergestellt wurden, und in dem zweiten Entscheid der Betriebsfonds der Lagerhäuser in Romanshorn für steuerpflichtig erklärt.

Dagegen hat das Bundesgericht entschieden, daß die Dampfschiffunternehmung auf dem Bodensee einen integrierenden Bestandteil der schweizerischen Bundesbahnen bilde und deswegen der Besteuerung nicht unterliege.

#### e. Unfälle:

**1.** Bezuglich der Anzahl der Unfälle und der im Jahr 1903 ausbezahlten Entschädigungen verweisen wir auf die statistischen Tabellen, sowie auf die als Beilage zum Geschäftsbericht publizierten Rechnungen.

**2.** Im Laufe des Berichtsjahres wurden von der Kreisdirektion I 40, von der Kreisdirektion II 23, von der Kreis-

direktion III 11 und von der Kreisdirektion IV 7 Haftpflichtfälle erledigt. Von diesen Fällen mußten uns 2 zur Ratifikation vorgelegt werden.

#### f. Grunderwerbungen und Landverkäufe.

Über Grunderwerbungen und Landverkäufe geben die statistischen Tabellen nähere Auskunft. Wir entnehmen denselben die nachstehenden Angaben:

##### *Grunderwerbungen :*

	Parzellen.	Grösse. m <sup>2</sup>	Kaufpreis.	
				Fr.
Kreis I . . .	230	162,351	190,737.	96
" II . . .	36	97,110, <sub>13</sub>	1,525,836.	25
" III . . .	73	117,918, <sub>50</sub>	286,345.	43
" IV . . .	260	174,825, <sub>90</sub>	411,324.	71
Total	599	552,205, <sub>53</sub>	2,414,244.	35

##### *Landverkäufe :*

	Parzellen.	Grösse. m <sup>2</sup>	Verkaufspreis.	
				Fr.
Kreis I . . .	8	3,471	4,168.	25
" II . . .	24	11,174, <sub>30</sub>	35,352.	40
" III . . .	17	22,914, <sub>30</sub>	23,833.	45
" IV . . .	9	8,826, <sub>90</sub>	2,847.	53
Total	58	46,386, <sub>50</sub>	66,201.	63

Unter den Grunderwerbungen betreffen 20 Expropriationsfälle die Linie Basel-St. Ludwig, 212 die II. Spur Oberwinterthur-Romanshorn, 56 die II. Spur Daillens-Vallorbe und 101 die II. Spur Conversion-Vauderens.

Gemäß Rückkaufsgesetz mußte für 19 Verträge betreffend Grunderwerbungen, für 32 Verträge betreffend Landverkäufe und für 7 Verträge betreffend Tausch von Grundeigentum die Genehmigung der Generaldirektion eingeholt werden.

### g. Reklamationswesen.

**1.** Am 26. Mai haben wir den Verwaltungen des schweizerischen Eisenbahnverbandes den Entwurf eines neuen Übereinkommens über die Haftpflicht aus dem direkten schweizerischen Verkehr und das Verfahren zur Regelung der Entschädigungsforderungen mit 2 Anhängen betreffend die Behandlung überzähliger und fehlender Güter und Gepäckstücke, sowie die Verschleppung von Gütern, Reisegepäck, Fahrzeugen und lebenden Tieren, vorgelegt. Dessen Beratung durch die Verbandskonferenz hat am 10. Juli stattgefunden, und das neue Übereinkommen ist auf den 1. Oktober 1903 provisorisch in Kraft gesetzt worden.

**2.** Eine Revision der Übereinkommen zu den reglementarischen Bestimmungen im deutsch-schweizerischen, im deutsch-italienischen und im österreichisch-ungarisch-schweizerischen Güterverkehr im Sinne einer Vereinfachung der das Reklamationswesen betreffenden Bestimmungen ist angeregt worden. Die bezüglichen Verhandlungen haben zurzeit zum Abschluße eines neuen Übereinkommens für den deutsch-schweizerischen Verkehr geführt. Dieses Übereinkommen, welches dasjenige vom 1. Januar 1893 ersetzt, ist auf den 1. Januar 1904 in Kraft getreten.

**3.** Die am Verkehr Belgien-Basel via Delle beteiligten Verwaltungen haben sich dahin verständigt, mit dem 1. Oktober 1903 auf denselben das Übereinkommen betreffend das Reglement über den deutsch-belgischen Verkehr anzuwenden.

#### 4. Unregelmäßigkeiten und Reklamationen.

**a. Unregelmäßigkeiten.** Bei der Generaldirektion sind während des Jahres 1903 6192 Rapporte eingegangen, bei der Kreisdirektion I 10,260, bei der Kreisdirektion II 3339, bei der Kreisdirektion III 4700, bei der Kreisdirektion IV 4068, zusammen 28,559.

**b. Reklamationen.** Die Zahl der während des Jahres behandelten Reklamationen mit Einschluß der vom vorhergehenden Jahre übernommenen beläuft sich:

a.	bei der Generaldirektion auf . . . . .	6092
	hiervon wurden 1903 erledigt . . . . .	<u>5201</u>
	somit bleiben auf 1. Januar 1904 unerledigt . . . . .	891
b.	bei der Kreisdirektion I auf . . . . .	2098
	hiervon wurden 1903 erledigt . . . . .	<u>2022</u>
	bleiben auf 1. Januar 1904 unerledigt . . . . .	76
c.	bei der Kreisdirektion II auf . . . . .	1649
	hiervon wurden 1903 erledigt . . . . .	<u>1575</u>
	bleiben auf 1. Januar 1904 unerledigt . . . . .	74
d.	bei der Kreisdirektion III auf . . . . .	1941
	hiervon wurden 1903 erledigt . . . . .	<u>1871</u>
	bleiben auf 1. Januar 1904 unerledigt . . . . .	70
e.	bei der Kreisdirektion IV auf . . . . .	1091
	hiervon wurden 1903 erledigt . . . . .	<u>1026</u>
	bleiben auf 1. Januar 1904 unerledigt . . . . .	65
	Zusammen von 12,871 Fällen unerledigt . . . . .	<u>1176</u>

#### **h. Verwaltung der Pensions-, Hülfs- und Krankenkassen.**

1. Die im Geschäftsjahre 1902 begonnenen **versicherungstechnischen Untersuchungen** über die finanzielle Situation der an die Bundesbahnen übergegangenen Pensions- und Hülfskassen der Beamten und Angestellten der verstaatlichten Bahnen und die Studien betreffend die Errichtung einer einheitlichen Hülfskasse haben im Berichtsjahre ihren vorläufigen Abschluß gefunden. Vom Vorstande der Verwaltung der Pensions-, Hülfs- und Krankenkassen sind uns folgende Arbeiten vorgelegt worden:

- a. „**Versicherungstechnische Orientierung** für die von den schweizerischen Bundesbahnen übernommenen Pensions- und Hülfskassen der Beamten und ständigen Angestellten der verstaatlichten Bahnen und für eine Kombination der Leistungen dieser Kassen“ und
- b. „**Die finanzielle Tragweite** einer Kombination der Leistungen der von den Bundesbahnen übernommenen Pensions- und Hülfskassen.“

Mit Rücksicht auf die bedeutende finanzielle Tragweite unserer Beamtenversicherung haben wir die vorgenannten Arbeiten einer Kommission von Fachmännern zur Nachprüfung überwiesen. Der Bericht dieser Experten ist erst im Jahre 1904 zu erwarten;

weitere Schritte bezüglich definitiver Aufstellung der Statuten der Pensions- und Hülfskasse der schweizerischen Bundesbahnen und der Organisation dieser Hülfskasse können erst getan werden, wenn der Bericht der vorgenannten Kommission vorliegt.

2. Die Führung der Geschäfte der am 1. Mai d. J. in die Bundesbahnverwaltung übergegangenen Pensions- und Hülfskasse der Beamten der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn wurde bis auf weiteres der Kreisdirektion I zugewiesen.

3. Die Kassarechnungen und Bilanzen der zurzeit bestehenden Pensions- und Hülfskassen sind in der bisher gebräuchlichen Form von den Kreisdirektionen aufgestellt worden. Mit Rücksicht auf den zu erwartenden Bericht der vorgenannten Expertenkommission und auf die seinerzeit von der Aufsichtsbehörde einzuholende Genehmigung der neu erstellten technischen Grundlagen hat noch keine Änderung am bisherigen Inhalt dieser Jahresrechnungen und Bilanzen vorgenommen werden können; wir behalten uns die jedenfalls erforderlich werdenden Korrekturen ausdrücklich vor. Aus demselben Grunde glauben wir auch auf die Veröffentlichung genauerer statistischer Angaben für so lange verzichten zu sollen, bis eine Neuordnung der Verhältnisse unserer Pensions- und Hülfskassen uns die Mitteilung richtiger Angaben ermöglicht.

4. Zu gunsten der zu gründenden Pensions- und Hülfskasse der Bundesbahnen wurde uns von der Erbschaft der Frau Fuog-Schelling in Zürich ein Legat von Fr. 3000 übermittelt, das wir mit Verdankung angenommen haben.

5. Am 2. Juli wurden uns die Postulate vom 15. Juni 1903 des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten, betreffend die Revision der Hülfskassestatuten, von einer Delegation dieses Verbandes übergeben.

#### **D. Kreisdirektionen.**

Mit dem 1. Mai 1903 ist auch die Kreisdirektion I in Lausanne in Funktion getreten; zu Mitgliedern derselben sind vom Bundesrate am 7. Januar 1903 gemäß dem Vorschlage des Verwaltungsrates ernannt worden:

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).

Die Kreisdirektionen haben die ihnen laut Rückkaufsgesetz und Vollziehungsverordnung zu demselben obliegenden Geschäfte erledigt; die wichtigeren derselben sind oben bereits erwähnt. Es war eine große Arbeit zu bewältigen, um den Übergang der Verwaltung von den verstaatlichten Bahnen an die Bundesbahnen im einzelnen zu ordnen, die Einteilung in die neuen Kreise richtig durchzuführen und nach und nach die durchaus notwendige Einheitlichkeit der Verwaltung zu sichern. Nach vielen Richtungen haben Verschiedenheiten in der Geschäftsbehandlung bei den Privat-bahnverwaltungen bestanden, an welche das Personal gewöhnt war, deren Beseitigung und Ausgleichung daher viel Mühe verursachte. Wenn die Vereinheitlichung in der kurzen Zeit auch noch nicht vollständig hat durchgeführt werden können, sind doch durch das gewissenhafte Zusammenarbeiten der Kreisdirektionen mit der Generaldirektion befriedigende Resultate erreicht worden.

Die Kreisdirektion I hat (seit 1. Mai 1903) in 72 Sitzungen 1281, die Kreisdirektion II in 91 Sitzungen 2428, die Kreisdirektion III in 84 Sitzungen 1662 und die Kreisdirektion IV in 111 Sitzungen 1556 Geschäfte behandelt.

Am Schlusse unserer Berichterstattung angelangt, beeihren wir uns, Sie zu ersuchen, der Bundesversammlung folgende Beschlüsse zu

beantragen:

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

2. Dem nach Abzug der gesetzlichen Amortisationsquote verbleibenden Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung im Betrage von Fr. 1,030,681. 99 sind zu entnehmen:

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

b. Gratifikation an das Personal der früheren Jura-Simplon-Bahn, Centralbahn und Vereinigten Schweizerbahnen für die ersten 4 Monate 1903 zirka Fr. 250,000.

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

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

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

Bern, den 9. April 1904.

Für die Generaldirektion  
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

Weissenbach.

**Beilage:**

Statistische Tabellen.