

Zeitschrift: Rechnungen für das Jahr ... / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1905)

Artikel: Bericht der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1905 an den schweizerischen Bundesrat zu Handen der Bundesversammlung
Autor: Weissenbach
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676004>

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: 02.05.2026

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
1905 an den schweizerischen Bundesrat zu Handen
der Bundesversammlung.

(Vom 4. April 1906.)

Hochgeachteter Herr Bundespräsident!

Hochgeachtete Herren Bundesräte!

Wir haben die Ehre, Ihnen zu Handen der Bundesversammlung gemäss Art. 17 des Rückkaufgesetzes über die Geschäftsführung der Bundesbahnverwaltung für das Jahr 1905 zu berichten und die Rechnungen dieses Jahres zur Genehmigung vorzulegen.

Das Resultat des Jahres darf als ein befriedigendes bezeichnet werden. Wie Sie der nachfolgenden Berichterstattung entnehmen können, haben die Einnahmen in erheblichem Masse zugenommen. Nicht nur hat die Steigerung des Personenverkehrs stetig angehalten; auch der Güterverkehr erzielt dem Budget gegenüber eine schöne Zunahme, obwohl die neuen ermässigten Gütertarife der Bundesbahnen während des ganzen Jahres in Kraft waren. Wenn auch ein erheblicher Teil der Vermehrung des Güterverkehrs vor Jahresschluss der bevorstehenden Änderung der Zollverhältnisse zuzuschreiben ist und daher eine ausserordentliche war, ist doch auch eine erfreuliche Zunahme des regelmässigen Güterverkehrs zu verzeichnen. Die Gesamteinnahmen haben den Budgetansatz um Fr. 3,878,000 überschritten. Trotzdem sind die Betriebsausgaben etwas unter dem Budget geblieben

und der Betriebsüberschuss erzeugt daher ein Plus von rund 5 Millionen gegenüber dem Budget und von rund 3 $\frac{1}{2}$ Millionen gegenüber der Rechnung für 1904. Der Betriebskoeffizient ist von 67,68 % auf 66,42 % gesunken. Auch die Gewinn- und Verlustrechnung erzeugt trotz dem erheblichen Anwachsen der Ausgaben für Bauten und Anschaffung von Rollmaterial und damit der Lasten an Verzinsung und Amortisation eine Verbesserung gegenüber 1904 von mehr als einer Million, indem zum Überschuss von Fr. 651,733. 92 hinzuzurechnen ist, dass im Resultat von 1904 der Übertrag eines Saldos von Fr. 503,869 enthalten war, während der Aktivsaldo vortrag für 1905 nur Fr. 60,734. 99 betrug.

Es hat sich daher die Erwartung bestätigt, dass bei weisem Masshalten und sorgfältiger Verwaltung die Zukunft der Bundesbahnen gesichert ist.

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

	Baulänge km.	Betriebslänge km.
Kreis I	622,241	635,174
„ II	615,011	620,975
„ III	736,875	757,894
„ IV	415,302	418,573
Total	<u>2,388,929</u>	<u>2,432,616</u>

Die Betriebslänge der von den Bundesbahnen betriebenen, fremden Bahnen angehörenden Anschlussstrecken Mitte Rhein—Waldshut, Vallorbe-Grenze—Pontarlier, Les Verrières-Grenze—Pontarlier und Delle-Grenze—Delle umfasst wie bisher km. 36,236.

Ausserdem betreibt die Bundesbahnverwaltung zufolge Eintrittes in die von der Jura-Simplon-Bahn abgeschlossenen Betriebsverträge die Nebenbahnen Bière—Apples—Morges, Bulle—Romont, Cossonay-Bahnhof—Stadt, die Traverstalbahn, Visp—Zermatt und Pruntrut—Bonfol, zusammen km. 108,590 Betriebslänge, und zufolge Eintrittes in den von den Vereinigten Schweizerbahnen abgeschlossenen Betriebsvertrag die Bahn Wald-Rüti mit einer Betriebslänge von km. 6,570. Seit dem 1. Mai ist ferner der Betrieb der 5,989 km. langen Linie Nyon—Crassier, welche Eigentum der Bahngesellschaft Nyon-Crassier ist, von den Bundesbahnen übernommen worden und seit dem 3. November der Betrieb der

im Eigentum der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn stehenden Fortsetzung der Linie von Crassier (Landesgrenze) bis Divonne-les-Bains (3,207 km.). Sodann wird die Linie Vevey—Chexbres mit einer Betriebslänge von km. 7,785 laut Pachtvertrag vom 2. Juli 1903 mit der Eisenbahngesellschaft Vevey-Chexbres von den Bundesbahnen betrieben.

A. Verwaltungsrat.

Der Verwaltungsrat hat im Berichtsjahre 8 Sitzungen und die ständige Kommission 16 Sitzungen abgehalten; in denselben sind folgende Geschäfte behandelt worden:

1. Vorlagen an den Bundesrat zu Handen der Bundesversammlung:

a. Geschäftsbericht und Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1904.

b. Nachtragskredite der schweizerischen Bundesbahnen für den Betrieb der Simplonlinie im IV. Quartal 1905.

c. Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1906, umfassend:

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

2. Wahlvorschläge. Vom Verwaltungsrat wurde zur Wahl vorgeschlagen und vom Bundesrat zum Mitglied der Generaldirektion ernannt:

Herr Hans Dinkelmann, Direktor der Emmentalbahn in Burgdorf (Kommerzielles Departement).

3. Wahlen. In seiner Sitzung vom 30. Dezember 1905 hat der Verwaltungsrat an Stelle des zurückgetretenen Herrn Regierungsrat Morgenthaler als Mitglied der ständigen Kommission Herrn E. von Stockalper, Ingenieur in Sitten, gewählt.

Zu Mitgliedern des Verwaltungsrates sind gewählt worden:

a. vom Bundesrat an Stelle des dahingeshiedenen Herrn Direktor Th. Spühler Herr Dr. jur. Julius Frey, Direktor der schweizerischen Kreditanstalt in Zürich und an Stelle des zurückgetretenen Herrn Landammann Rudolf von Reding-Biberegg Herr Dr. jur. J. Raeber, Regierungsrat in Küssnacht (Schwyz);

b. vom Staatsrat des Kantons Wallis an Stelle des zurückgetretenen Herrn de Torrenté Herr Charles de Preux, Staatsrat in Sitten.

c. vom Regierungsrat des Kantons Bern an Stelle des zurückgetretenen Herrn Regierungsrat Morgenthaler Herr Regierungsrat Könitzer.

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

a. bei der Generaldirektion:

des Herrn A. Keller zum Obermaschineningenieur;

b. bei der Kreisdirektion II:

des Herrn Jakob Amberg zum Betriebschef;

des Herrn Fritz Fehr zum Vorstand der Materialverwaltung.

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

1. Vertrag mit der Gesellschaft der elektrischen Eisenbahnen von Vevey betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Vevey (vom 17. Januar 1905).

2. Vertrag mit dem Verwaltungsrate der Sernftalbahn-gesellschaft betreffend den Anschluss der Sernftalbahn an die Station Schwanden (vom 17. Januar 1905).

3. Vertrag mit der Gesellschaft der Traverstalbahn betreffend die Mitbenützung der Station Travers und den Betrieb der Traverstalbahn (vom 27. Januar 1905).

4. Vertrag mit dem Staate Neuenburg als Eigentümer der Neuenburger Jurabahn betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Neuenburg (vom 25. Februar/3. März 1905).

5. Vertrag mit dem Staate Neuenburg als Eigentümer der Neuenburger Jurabahn betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes La Chaux-de-Fonds (vom 25. Februar/3. März 1905).

6. Vertrag mit der Eisenbahngesellschaft Bulle-Romont betreffend den Betrieb der Linie Bulle-Romont und die Mitbenützung der Station Romont (vom 15. Mai 1905).

7. Vertrag mit dem Kanton Schaffhausen als Eigentümer der elektrischen Strassenbahn Schaffhausen-Schleitheim betreffend den Anschluss der Schaffhausen-Schleitheim-Bahn an den Bahnhof Schaffhausen (vom 14./23. August 1905).

8. Vertrag mit der Eisenbahngesellschaft Martigny-Châtelard betreffend den Betrieb der Linie Martigny-Châtelard und die Mitbenützung der Station Martigny (vom 24. Oktober 1905).

9. Vertrag mit der Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn betreffend den Betrieb der Linie von Divonne-les-Bains bis zur Grenze, die Erstellung der zugehörigen erforderlichen Anlagen im Bahnhofs Divonne-les-Bains und die Mitbenützung dieses Bahnhofes (vom 26. Oktober/30. Dezember 1905).

10. Vertrag mit der Gesellschaft der schmalspurigen Eisenbahn von Yverdon nach Ste. Croix betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Yverdon (vom 1./22. November 1905).

6. Bauvorlagen. Es wurden genehmigt:

a. Die Projekte über die Umgestaltung der Bahnhofanlagen in Bern, umfassend:

1. die Erstellung eines Rangier- und Güterbahnhofes in Weiermannshaus;

2. die Ausführung eines neuen vereinigten Lokomotivdepots ausserhalb der Bühlstrassenbrücke im Äbigut und die Vermehrung der Geleise zwischen der Bühlstrassenbrücke und dem neuen Bahnhof bei Weiermannshaus;

3. den Umbau des bisherigen Güter- und Rangierbahnhofes und der Depotanlagen am Stadtbach zu einem Rangierbahnhof für Personenzüge unter Belassung der Anlagen für den Stückgüterverkehr und Verbesserung der Einrichtungen für den Viehverkehr am Stadtbach;

4. die Umgestaltung der Anlagen auf der Schützenmatte mit Verbesserung der Einfahrt in den Personenbahnhof vom Wilerfeld her;

mit Bewilligung eines Kredites von Fr. 8,565,000 für die Ausführung dieser Bauten, welche auf mindestens sechs Jahre zu verteilen sind.

b. Vorlage betreffend den Bau des Halbsalonschiffes

„Rhein“ für den Bodensee und Bewilligung des erforderlichen Kredites von Fr. 370,000.

c. Projekt für die Erstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Aarburg-Sursee, sowie die Projekte für die Umbauten in den Stationen Aarburg, Zofingen Reiden, Dagmersellen, Nebikon, Wauwil und Sursee mit Bewilligung eines Kredites von Fr. 5,150,000.

d. Projekt für die Erweiterung des Bahnhofes Vallorbe und Bewilligung eines Kredites für die Ausführung, der bezüglichen Arbeiten im Gesamtbetrage von Fr. 1,400,000.

e. Projekt für die Erweiterung des Personenbahnhofes St. Gallen und das neue Aufnahms- und Verwaltungsgebäude, mit Bewilligung eines Nachtragskredites im Betrage von Fr. 1,420,000 für die Vollendung dieser Projekte.

f. Projekt über die Erstellung neuer Werkstätten beim Bahnhof Zürich, mit Bewilligung eines Kredites von Fr. 5,400,000 für die Ausführung der Anlagen.

g. Gesamtprojekt für die Erweiterung der Station Sitten und Bewilligung eines Kredites von Fr. 800,000 für die in einer ersten Bauperiode auszuführenden Bauten, mit Inbegriff des Bodenerwerbs für das Gesamtprojekt.

h. Nachtragskredit von Fr. 1,108,131.69 zur Deckung der Überschreitung des ursprünglichen Kostenvoranschlages für die von der früheren schweizerischen Centralbahn ausgeführte Verlegung des Güterbahnhofes in Basel im Gesamtkostenbetrage von Fr. 5,475,131.69.

i. Kredit für die Vollendung der Erweiterung des Bahnhofes Vevey im Betrage von Fr. 686,000.

k. Projekt für die Erweiterung des Bahnhofes Renens mit Bewilligung eines Nachtragskredites für die Vollendung der in diesem Projekte vorgesehenen Bauten im Betrage von Fr. 1,899,000.

l. Projekt für die Erweiterung des Bahnhofes Lausanne mit Bewilligung eines Nachtragskredites von Fr. 5,550,000 für die Vollendung der Erweiterungsarbeiten.

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

a. Vertrag mit der Rheinischen Kohlenhandel- und Rhedereigesellschaft m. b. H. in Mülheim-Ruhr über Lieferung von

Ruhrkohlen und Ruhrkohlenbrikets zur Lokomotivfeuerung in den Jahren 1906 bis 1910 (vom 9./10. Februar 1905).

b. Verträge mit der Compagnie des Mines d'Ostricourt à Oignies (Pas-de-Calais) und Herrn Lemay, Ingénieur-Gérant der Compagnie des Mines d'Aniche (Nord-France) über Lieferung von Steinkohlenbrikets zur Lokomotivfeuerung in den Jahren 1905 bis 1908 (vom 1./3. und 3./6. März 1905).

c. Vertrag mit der schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur betreffend die Lieferung von 29 Lokomotiven der Serie C $\frac{4}{5}$ mit vierachsigem Tender in den Jahren 1905/1906 (vom 21./27. Januar 1905).

d. Vertrag mit der schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur über Lieferung von 72 Lokomotiven verschiedener Bauarten (vom 31. März/3. April 1905).

e. Vertrag mit der kgl. Bergwerksdirektion in Saarbrücken über die Lieferung von Saarkohlen zur Lokomotivfeuerung in den Jahren 1906 bis 1910 (vom 6./11. April 1905).

f. Vertrag mit der schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen für die Lieferung von

10	dreiachsigen	Personenwagen	I. Klasse	
50	"	"	I. u. II.	"
30	"	"	II. u. III.	"
7	vierachsigen	"	I. u. II.	" (Ausland)
20	"	"	I. u. II.	" (Inland)
20	"	"	III.	"

(vom 26. September 1905).

g. Vertrag mit der schweizerischen Wagonsfabrik A.-G. in Schlieren für die Lieferung von

20	dreiachsigen	Personenwagen	II. Klasse
70	"	"	III. "

(vom 26. September 1905).

h. Vertrag mit der Gesellschaft der L. v. Roll'schen Eisenwerke in Gerlafingen über die Lieferung von Schienenbefestigungsmitteln (vom 6. Oktober 1905).

8. Verschiedenes.

1. Durch Beschluss vom 17. März 1905 hat der Ver-

waltungsrat die Generaldirektion ermächtigt, das Übereinkommen betreffend gemeinsame Tragung der Entschädigungen für Eisenbahnunfälle, vom 5. September 1885, auf Ende September 1905 zu kündigen.

2. Am 27. April 1905 wurde eine Eingabe des bundesstädtischen Pressvereins, worin dieser den Verwaltungsrat um erneute Prüfung der Frage der Öffentlichkeit seiner Verhandlungen ersucht hatte, gemäss dem Antrage der ständigen Kommission, abschlägig beschieden; gleichzeitig wurde aber beschlossen, der Generaldirektion Weisung zu erteilen, die nötigen Anordnungen zu treffen, dass in Zukunft das offizielle Bulletin über die Verhandlungen des Verwaltungsrates ausführlicher als bisanhin gehalten werde und dass die gedruckten Vorlagen der Generaldirektion, soweit sie sich für die Öffentlichkeit überhaupt eignen, in ausgiebigerer Weise, als es bis jetzt geschehen sei, zur Verfügung der Presse gestellt werden.

3. Durch Beschluss vom 30. September 1904 hatte der Verwaltungsrat der Generaldirektion eine Eingabe des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten, des schweizerischen Zugpersonalvereins und der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten vom 15. September 1904 zur Vernehmlassung überwiesen, in welcher das Gesuch gestellt wurde: „Der Verwaltungsrat möchte dem Bundesbahnpersonal ohne Unterschied der Kategorie und des Grades die Annahme der Kantonsratsmandate gestatten, eventuell wenigstens auf Zusehen hin, d. h. bis sich wirklich aus derartigen Wahlen Inkonvenienzen für den Dienst ergeben, von irgendwelcher Beschränkung der Wählbarkeit der Beamten, Angestellten und Arbeiter absehen.“ Auf den Antrag der Generaldirektion, auf das gestellte Gesuch nicht einzutreten, hat der Verwaltungsrat am 27. April 1905 folgenden Beschluss gefasst:

„Der Verwaltungsrat stimmt grundsätzlich der Anschauung der Generaldirektion zu. Er spricht indessen die Erwartung aus, dass seitens der Generaldirektion, bzw. der Kreisdirektionen bei Behandlung der Gesuche des Personals eine weite Auffassung walten werde und dass die Ermächtigung zur Annahme einer Wahl in eine kantonale oder in eine Gemeindebehörde nur verweigert werden solle, wenn wesentliche Schwierigkeiten für die Stellvertretung bestehen oder wenn mit Annahme solcher Stellen Missbrauch getrieben werde.“

4. Durch Beschluss vom 28. April 1905 hat der Verwaltungsrat die Generaldirektion beauftragt, bezüglich der Frage der Anwendbarkeit des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen, vom 27. März 1896, auf die Bundesbahnen dem Bundesrate nur die folgenden zwei Abänderungen zum Gesetz vorzuschlagen:

1) Zusatz zu Artikel 12:

„Das in Absatz 3 vorgesehene Rekursrecht an das Bundesgericht steht der Bundesbahnverwaltung nicht zu.“

2) Zusatz zu Artikel 16 am Schluss von Absatz 2:

„Gegen die in Absatz 1 erwähnten Verfügungen des Bundesrates kann die Verwaltung der Bundesbahnen den Entscheid der Bundesversammlung bei Anlass der Genehmigung der Jahresrechnung anrufen.“

5. Am 28. April 1905 wurde ein dem Bundesrate unterbreitetes Gesuch der Verkehrsvereine und Verkehrsbureaux um Verabfolgung von Jahresfreikarten an die Vorsteher der Verkehrsbureaux in ablehnendem Sinne begutachtet.

6. Mit Beschluss vom 30. Dezember 1905 wurde die Generaldirektion ermächtigt, eine Eingabe des Gemeinderates Dietikon betreffend die Verwendung des daselbst von der Nordostbahn für die Erstellung von Werkstätten erworbenen Areals, vom 29. Mai 1905, dahin zu beantworten, dass man mit gelegentlicher Veräusserung desselben einverstanden sei.

7. Am 23. September hat der Verwaltungsrat der Generaldirektion eine Eingabe des Handels- und Industriedepartements des Kantons Genf vom 22. September 1905, betreffend Mangel an Güterwagen im Bahnhof Genf für die staatlichen Lagerhäuser, zur Berichterstattung überwiesen.

In unserem Bericht haben wir festgestellt, dass dem Bahnhof Genf mit wenigen Ausnahmen (Herbstverkehr und Truppenzusammenzug) die verlangten Wagen regelmässig und rechtzeitig zugewiesen wurden und dass dies unter normalen Verhältnissen auch künftig möglich sein werde. Jedenfalls seien die von Genf vorgeschlagenen Abhilfsmittel (Errichtung eines besonderen Depots von zirka 30 Güterwagen in diesem Bahnhof und Anlage eines neuen Abstellgleises im Sécheron) der Konsequenzen wegen nicht annehmbar. Dagegen seien wir bereit, durch

Änderung in den Stückgüterkursen eine Verbesserung der Wagenstellung für Genf herbeizuführen, und die Schritte der Genfer Regierung und des Genfer Komitees der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn bei dieser Verwaltung für Verbesserung der Betriebsverhältnisse im Bahnhof Genf zu unterstützen.

Mit Beschluss vom 30. Dezember hat uns der Verwaltungsrat ermächtigt, die Eingabe in diesem Sinne zu beantworten.

8. Am 30. Dezember 1905 wurde die Generaldirektion ermächtigt, eine Eingabe der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten vom 2. Juni 1905, betreffend Termin für die erste allgemeine Lohnaufbesserung der Betriebs- und Werkstättearbeiter der Bundesbahnen in ablehnendem Sinne zu bescheiden.

9. Eine Eingabe der Verbände schweizerischer Lokomotivführer und schweizerischer Lokomotivheizer vom 20. Juli 1905, worin verschiedene Begehren um Erhöhung der Ansätze des Reglementes Nr. 22 betreffend Nebenbezüge und Garantierung eines Minimums gestellt worden waren, haben wir auf Einladung des Verwaltungsrates begutachtet; derselbe hat in seiner Sitzung vom 23. September 1905 unsern Anträgen beigestimmt, welche nur dem kleineren Teile der gestellten Begehren entsprechen konnten.

10. Mit Eingabe vom 5. März 1904 hat der Zugspersonalverein ein Gesuch betreffend Korrektur der ungleichen Berücksichtigung des Dienstalters bei der Einreihung in die Gehaltsstufen, Gewährung von Ortszulagen und Erhöhung der Gehaltsmaxima für das Zugspersonal an den Verwaltungsrat gerichtet. In unserem Bericht über die Eingabe gelangten wir zum Schlusse, es könne dem Gesuche nicht entsprochen werden; von dem Wunsche um Erhöhung der Gehaltsmaxima könne nur für den Zeitpunkt einer Revision der Vollziehungsverordnung zum Besoldungsgesetze Vormerk genommen werden.

Mit Beschluss vom 23. September 1905 hat uns der Verwaltungsrat ermächtigt, dem Zugspersonalverein in diesem Sinne zu antworten.

11. Die Berichte der Generaldirektion über ihre Geschäftsführung im IV. Quartal 1904, sowie im I., II. und III. Quartal 1905 wurden genehmigt.

B. Kreiseisenbahnräte.

Die Kreiseisenbahnräte haben im Berichtsjahre begonnen, sich intensiver mit den ihnen durch das Rückkaufgesetz zugewiesenen Funktionen zu beschäftigen. Insbesondere haben wichtigere Bauvorlagen, die Gestaltung der Fahrpläne und Anregungen kommerzieller Natur denselben zu einlässlichen Diskussionen Veranlassung geboten. Es ist durch diese lebhaftere Betätigung nachgewiesen, dass denselben genügender Stoff zur Behandlung innerhalb des gesetzlichen Rahmens zur Verfügung steht.

Der Eisenbahnrat des Kreises I war zu 4, derjenige des Kreises II zu 4, derjenige des Kreises III zu 6 und derjenige des Kreises IV zu 5 Sitzungen versammelt.

C. Generaldirektion.

Im Personalbestande der Generaldirektion sind folgende Änderungen eingetreten: Zu unserm lebhaften Bedauern ist uns der hochgeschätzte Kollege Julius Schmid am 6. August 1905 nach längerer Krankheit durch den Tod entrissen worden. Seine erfolgreiche Wirksamkeit, seine unermüdliche Pflichttreue und seine vortrefflichen Charaktereigenschaften werden ihm ein treues Andenken bei der Bundesbahnverwaltung sichern.

Auf den 1. Dezember 1905 ist Herr Nationalrat Hans Dinkelmann, Direktor der Emmenthalbahn, in Burgdorf, an seine Stelle getreten.

Die Generaldirektion hat in erster Linie alle für den Verwaltungsrat bestimmten Vorlagen vorbereitet. Dieselbe behandelte in 93 Sitzungen 3356 Geschäfte.

Wir erwähnen folgende wichtigere Angelegenheiten:

I. Allgemeines.

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

a. Bundesbeschluss betreffend Genehmigung des zwischen der Drahtseilbahngesellschaft Cossonay-Bahnhof—Cossonay-Stadt und der Generaldirektion der Bundesbahnen abgeschlossenen Betriebsvertrages, vom 31. März 1905, lautend:

1. Der unterm 18. November 1904 zwischen der Drahtseilbahngesellschaft Cossonay-Bahnhof—Cossonay-Stadt und der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen abgeschlossene Betriebsvertrag wird mit dem Vorbehalte genehmigt, dass für die Erfüllung der von den schweizerischen Bundesbahnen übernommenen gesetzlichen und konzessionsmässigen Pflichten im Sinne des Art. 28 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft vom 23. Dezember 1872 auch die Bahneigentümerin haftet.

2. Der Bundesrat wird mit der Vollziehung dieses Beschlusses, der am 1. Mai 1905 in Kraft tritt, beauftragt.

b. Bundesbeschluss betreffend Genehmigung des zwischen der Bahngesellschaft Visp-Zermatt und der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen abgeschlossenen Betriebsvertrages, vom 31. März 1905, lautend:

1. Der unterm 3. Dezember 1904 zwischen der Bahngesellschaft Visp-Zermatt und der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen abgeschlossene Betriebsvertrag wird mit dem Vorbehalt genehmigt, dass für die Erfüllung der von den schweizerischen Bundesbahnen übernommenen gesetzlichen und konzessionsmässigen Pflichten im Sinne des Art. 28 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft vom 23. Dezember 1872 auch die Bahneigentümerin haftet.

2. Der Bundesrat wird mit der Vollziehung dieses Beschlusses, der am 1. Mai 1905 in Kraft tritt, beauftragt.

c. Bundesbeschluss betreffend Genehmigung des zwischen der Gesellschaft der Traverstalbahn und der Generaldirektion der Bundesbahnen abgeschlossenen Betriebsvertrages vom 23. Juni 1905, lautend:

1. der unterm 27. Januar 1905 zwischen der Gesellschaft der Traverstalbahn und der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen abgeschlossene Betriebsvertrag wird mit dem Vorbehalt genehmigt, dass für die Erfüllung der von den schweizerischen Bundesbahnen übernommenen gesetzlichen und konzessionsmässigen Pflichten im Sinne des Art. 28 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft vom 23. Dezember 1872 auch die Bahneigentümerin haftet.

2. Der Bundesrat ist mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

d. Bundesbeschluss betreffend Genehmigung des Geschäftsberichtes und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1904, vom 29. Juni 1905, lautend:

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

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

e. Bundesbeschluss betreffend Nachtragskredite der schweizerischen Bundesbahnen für den Betrieb der Simplonlinie im vierten Quartal 1905, vom 29. Juni 1905, lautend:

Das Nachtragsbudget der schweizerischen Bundesbahnen für den Betrieb der Simplonlinie im vierten Quartal 1905 im Betrage von Fr. 526,075 wird genehmigt.

f. Bundesbeschluss betreffend Genehmigung des zwischen der Gesellschaft der Bulle-Romont-Bahn und der Generaldirektion der Bundesbahnen abgeschlossenen Betriebsvertrages, vom 19. Dezember 1905, lautend:

1. Der unterm 15. Mai 1905 zwischen der Gesellschaft der Bulle-Romont-Bahn und der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen abgeschlossene Betriebsvertrag wird mit dem Vorbehalt genehmigt, dass für die Erfüllung der von den schweizerischen Bundesbahnen übernommenen gesetzlichen und konzessionsmässigen Pflichten im Sinne des Art. 28 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft vom 23. Dezember 1872 auch die Bahneigentümerin haftet.

2. Der Bundesrat wird mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

g. Bundesbeschluss betreffend den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1906, vom 20. Dezember 1905, lautend:

Die nachfolgenden Budgets der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1906 werden genehmigt:

1. Das Betriebsbudget, abschliessend mit Fr. 124,239,365 Einnahmen und mit Fr. 85,717,015 Ausgaben;

2. das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend mit Fr. 48,978,350 Einnahmen und mit Fr. 53,638,700 Ausgaben;

3. das Baubudget im Betrage von Fr. 35,958,464, zuzüglich eines Betrages von Fr. 220,800 für die Erstellung der Station Attikon, also zusammen Fr. 36,179,264.

4. das Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung im Betrage von Fr. 39,204,164.

h. Die Bundesversammlung hat am 20. Juni und 2. Oktober ein Postulat beschlossen, der Bundesrat werde eingeladen, die Frage, wie es nach Durchführung der Eisenbahnverstaatlichung mit der Organisation und finanziellen Unterstützung der Anstalten für die berufliche Ausbildung des Eisenbahnpersonals zu halten sei und ob nicht die Eisenbahnschulen vom Bunde zu übernehmen seien, zu prüfen und darüber Bericht zu erstatten.

2. Mit Eingabe vom 19. Dezember 1904 hat die Liquidationskommission der Jura-Simplon-Bahn dem Bundesrate mitgeteilt, dass ihr eine Anzahl von Gesuchen zugekommen sei betreffend Gratifikationen oder Entschädigungen an verschiedene Angestellte der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft, die sich infolge des Rückkaufs finanziell schlechter gestellt hätten.

Vom eidgenössischen Eisenbahndepartement zur Vernehmlassung über die Eingabe aufgefordert, antworteten wir mit Schreiben vom 10. Januar, dass wir die vorliegenden Gesuche um Verabfolgung von Gratifikationen rechtlich als unbegründet erachteten. Dieselben seien in einem Berichte einer Subkommission der Liquidationskommission einlässlich behandelt, und dieser Bericht gelange zum Schlusse, dass nur ein Fall aus Billigkeitsgründen Berücksichtigung verdiene. Aber auch in diesem Falle, wie bei allen andern Ansprechern, sei vom Rechtsstandpunkt aus zu beachten, dass bei der letzten Wahlbestätigung den Anstellungsverträgen sämtlicher Beamten der Jura-Simplon-Bahn die Klausel beigefügt worden war, dass mit dem Rückkaufe das Anstellungsverhältnis gegenüber der Jura-Simplon-Bahn jedenfalls aufhöre und zwar ohne Entschädigung. Von irgend einer Entschädigung im rechtlichen Sinne könne somit nicht die Rede sein. Wenn die Jura-Simplon-Bahn Geschenke machen wollte, so hätte sie das auf ihre eigenen Kosten tun sollen. Es könne den Bundesbahnen billigerweise nicht zugemutet werden, nun am Platze der Jura-Simplon-Bahn über deren rechtliche Verpflichtungen hinaus ein-

zutreten. Wir seien somit der Ansicht, dass der Bundesrat es ablehnen sollte, gestützt auf den Beschluss des Verwaltungsrates der Jura-Simplon-Bahn vom 23. März 1903 irgend eine Verpflichtung für Zuwendungen an ehemalige Beamte und Angestellte der Jura-Simplon-Bahn zu lasten des Bundes, beziehungsweise der Bundesbahnen anzuerkennen.

Mit Beschluss vom 14. Februar 1905 hat der Bundesrat die Eingabe der Liquidationskommission der Jura-Simplon-Bahn im Sinne unserer Vernehmlassung beantwortet.

3. Durch die Bundesratsbeschlüsse vom 10. Februar, 22. Juni und 15. August sind die Gesuche der kantonalen Staatsschreiberkonferenz, der Vorsteher der Verkehrsbureaux und der Bureaugehülfen I. Klasse der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn um Verabfolgung von Jahresfreikarten, gemäss dem Vorschlage unseres Verwaltungsrates, abgelehnt worden.

4. Mit Beschluss vom 19. Juli hat der Bundesrat die Petition des Zentralvorstandes des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten und der Union schweizerischer Bahnarbeiter um Abänderung der Gehaltsordnung zu gunsten der Weichenwärter, Übergangs-, Drehscheiben- und Schiebebühnenwärter der Bahnhöfe I. Klasse abgewiesen.

5. Eine Eingabe der Regierung des Kantons Neuenburg vom 23. Dezember 1902 betreffend den Rückkauf der Neuenburger Jurabahn ist uns vom eidgenössischen Eisenbahndepartement zur Vernehmlassung zugestellt worden. Mit dessen Zustimmung haben wir mit der Begutachtung zugewartet, bis die Vertragsverhältnisse über die Mitbenützung der Bahnhöfe Neuenburg und La Chaux-de-Fonds neu geordnet waren. Unser Bericht vom 31. Mai kam zum Schlusse, dass der kommerzielle Wert der Neuenburger Jurabahn nicht höher als auf rund sechs Millionen geschätzt werden könne.

Mit Beschluss vom 31. Oktober hat der Bundesrat unserer Auffassung beigestimmt, indem er das Eisenbahndepartement ermächtigte, dem Staatsrat des Kantons Neuenburg die Ausführungen der Generaldirektion zur Kenntnis zu bringen, wonach er zu einem Kaufe der Neuenburger Jurabahn nur auf Grund des kommerziellen Wertes Hand bieten könne.

6. Mit Beschluss vom 10. Januar hat der Bundesrat das Begehren der Regierung des Kantons Aargau um Erstellung des zweiten Geleises für die Strecke Hendschikon-Wohlen der aargauischen Südbahn und Durchführung aller Züge der Linie Brugg-Hendschikon bis Wohlen abgewiesen.

7. Der Bundesrat hat mit Beschluss vom 24. Januar verfügt, dass die Strecke Romanshorn-St. Gallen der Bodensee-Toggenburgbahn als Hauptbahn zu erklären sei. Gegen diesen Beschluss hat deren Verwaltung an die Bundesversammlung rekurriert. Nachdem wir uns mit Vernehmlassung vom 10. März neuerdings zur Sache ausgesprochen hatten, ist mit Bericht vom 30. März vom Bundesrat der Bundesversammlung Abweisung des Rekurses beantragt worden. Entsprechend diesem Antrage hat die Bundesversammlung mit Beschluss vom 5. Oktober den Rekurs der Bodensee-Toggenburgbahn abgewiesen.

8. Mit Schreiben vom 3. Februar hat uns der Bundesrat mitgeteilt, dass er die erforderlichen Massnahmen getroffen habe, um durch die Gotthardbahn die für den elektrischen Betrieb derselben nötigen Wasserkräfte der Reuss im Kanton Uri sichern zu lassen. Bezügliche Besprechungen waren vorausgegangen.

9. Die Kommission des Nationalrates zur Vorberatung der Vorlage des Bundesrates über die Fortsetzung der Brünigbahn von Brienz bis Interlaken hat am 8./10. Mai einen Augenschein vorgenommen, zu welchem wir beigezogen waren, und die Vertreter der Regierung des Kantons Bern und der interessierten Gemeinden über ihre Begehren angehört. Auf Veranlassung der Kommission hat uns das eidgenössische Eisenbahndepartement am 20. Mai eingeladen, eine weitere Prüfung der Frage des Anschlusses der Linie Brienz-Interlaken an den Westbahnhof in Interlaken sowohl für die Schmalspur als auch für die Normalspur in rechtlicher, technischer und finanzieller Beziehung, sowie eine Feststellung und Würdigung der für den Fall des Baues der Normalbahn von den Interessenten erhältlichen Subventionen, insbesondere auch für den Fall des Anschlusses an den Westbahnhof, vorzunehmen und darüber zu berichten. Mit Bericht vom 21. November haben wir dem eidgenössischen Eisenbahndepartement zu Handen der Kommission des Nationalrates die gewünschte Auskunft erteilt und dabei unter einlässlicher Begrün-

ung neuerdings erklärt, dass den Bundesbahnen nicht zugemutet werden könne, die Brünigbahn normalspurig fortzusetzen.

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

a. Schmalspurbahn Locarno-Centovalli-Landesgrenze und Normalspurbahn Locarno-Valmara (Landesgrenze)-Intra-Feriolo.

Wir sprachen uns dahin aus, dass bezüglich der ersten Linie die Bundesbahnen keine Begehren zu stellen haben, dagegen bezüglich der zweiten mit Rücksicht auf deren internationale Bedeutung für den Personenverkehr wünschen müssen, dass ihnen das Recht des Eintrittes in die Konzession vorbehalten werde.

b. Normalspurbahn Lugano-Ponte Tresa. Auch bezüglich dieser Linie haben wir uns das Recht des Eintrittes in die Konzession vorbehalten.

c. Schmalspurbahn von Landquart über Maienfeld-Ragaz und Fläsch an die schweizerisch-liechtensteinische Landesgrenze.

Wir erklärten, dass wir uns trotz der drohenden Konkurrenz der Erstellung einer Lokalbahn von Landquart bis Ragaz nicht widersetzen würden, dass wir aber von der Erteilung einer Konzession für eine internationale Linie, welche einen direkten Anschluss an die österreichischen Bahnen bezwecke, abraten müssen, da eine solche durch Ablenkung des Verkehrs nicht nur die Interessen der Bundesbahnen, sondern auch diejenigen eines erheblichen Teiles der Schweiz schädigen würde.

In einer neuen Vernehmlassung vom 14. November haben wir den eingenommenen Standpunkt bestätigt.

d. Verlängerung der Pruntrut-Bonfol-Bahn von Bonfol bis zur Schweizergrenze bei Pfetershausen.

Wir haben uns dahin ausgesprochen, dass die Bundesbahnen keine Veranlassung haben, gegen die Konzession für diese Lokalbahn Stellung zu nehmen oder deren Übertragung zu beanspruchen.

e. Strassenbahn von Solothurn über Wiedlisbach nach Niederbipp.

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

11. Das eidgenössische Eisenbahndepartement hat uns am 27. Juli eröffnet, dass die Bundesbahnen einer besondern Konzession für den Betrieb ihrer Dampfschiffe auf dem Bodensee nicht bedürfen.

12. Auf Einladung des eidg. Eisenbahndepartementes haben wir uns am 14. November über den Entwurf eines Staatsvertrages zwischen Frankreich und der Schweiz, betreffend den Anschluss der Linien Nyon-Crassier und Crassier-Divonne-les-Bains vernehmen lassen.

13. Eine Anfrage des eidg. Eisenbahndepartementes betreffend einzelne Punkte des Memorials des Regierungsrates des Kantons Graubünden, welcher für den Ausbau des Rhätischen Schmalspurbahnnetzes um eine Bundessubvention von sieben Millionen nachsucht, haben wir am 22. Dezember dahin beantwortet, dass die Eröffnung der Albulabahn allerdings den Bundesbahnen eine erhebliche Vermehrung der Einnahmen gebracht habe, der aber auch eine nicht unbedeutende Ausgabenvermehrung gegenüberstehe, so dass der Überschuss höchstens auf Fr. 120,000 angeschlagen werden könne. Eine ähnliche Verkehrsvermehrung sei unseres Erachtens vom Ausbau des Rhätischen Bahnnetzes nicht zu erwarten.

14. Die Verträge mit Italien über die Mitbenützung des internationalen Bahnhofes Domodossola, den Betrieb der Strecke Domodossola-Iselle und die Ordnung des Zoll-, Post-, Telegraphen-, Sanitäts- und Polizeidienstes auf dem Bahnhof Domodossola haben zu vielfachen Untersuchungen und Besprechungen mit den Organen der allgemeinen Bundesverwaltung Anlass gegeben.

Nachdem sich das eidgenössische Eisenbahndepartement und durch dessen Vermittlung die andern interessierten Abteilungen der Bundesverwaltung über unsere Gegenvorschläge zu den Vertragsentwürfen des italienischen Ministeriums der öffentlichen Bauten über den internationalen Bahnhof Domodossola und den Betrieb der Strecke Domodossola-Iselle ausgesprochen hatten, haben wir im Mai unsere Vorschläge dem italienischen Ministerium zugestellt.

Am 27. Juni hat im Bahnhof Domodossola die Besichtigung der für den Zoll- und Postdienst bestimmten Lokale durch Organe der schweizerischen und italienischen Verwaltungen stattgefunden.

Bei einer Konferenz mit den italienischen Staatsbahnen in Domodossola am 15. und 16. September wurden die Vertragsentwürfe über den internationalen Bahnhof Domodossola und den Betrieb der Linie Domodossola-Iselle erörtert.

Nachdem auf eine Anregung der italienischen Verwaltung die zuständigen Departemente des Bundesrates sich damit einverstanden erklärt hatten, dass gleichzeitig mit der Weiterbehandlung der Verträge über den internationalen Bahnhof Domodossola und den Betrieb der Linie Domodossola-Iselle auch die zwischen den beidseitigen Zoll- und Postverwaltungen zu vereinbarenden Übereinkommen zu diskutieren seien, ist auf Einladung des eidg. Eisenbahndepartementes vom 22. November eine Vorbesprechung unserer Abordnung mit den Delegierten der schweizerischen Zoll- und Postverwaltung angeordnet worden.

15. Die Generaldirektion war bei der Studienreise vertreten, welche auf Einladung der italienischen Regierung vom eidg. Eisenbahndepartement zur Besichtigung der elektrischen Veltlinerbahn und der Bahn Mailand-Gallarate-Porto-Ceresio angeordnet worden war; dieselbe hat am 17., 18. und 19. Oktober stattgefunden. Anlässlich derselben machte uns die Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie. die erste Offerte für den elektrischen Betrieb des Simplontunnels, welche nach Überwindung vieler Schwierigkeiten zum Abschlusse eines Vertrages vom 19. Dezember führte. Nachdem in einer Konferenz vom 15. Dezember das Bauprogramm über die Vollendung des Simplontunnels zwischen der Generaldirektion und Vertretern der Kreisdirektion I, der Simplonbauunternehmung und der Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie. festgestellt worden war, hat der Bundesrat sich am 16. Dezember mit der Hinausschiebung der Betriebseröffnung für den Simplontunnel um einen Monat für den Fall der Einführung des elektrischen Betriebes einverstanden erklärt. Weitere Mitteilungen über diesen Gegenstand sind im Abschnitte „Betriebsdepartement“ dieses Berichtes enthalten.

16. Am 19. Mai hat der Bundesrat zu schweizerischen Mitgliedern der internationalen Delegation für die Angelegenheiten der Simplonbahn ernannt die Herren Kasimir von Arx, in Olten, Ständerat, Präsident des Verwaltungsrates der Bundes-

bahnen; Leopold Dubois, Mitglied der Generaldirektion; Viktor Duboux, Ingenieur, Staatsrat in Lausanne; Alfred Frey, Nationalrat in Zürich, Sekretär des schweizerischen Handels- und Industrievereins; Paul Manuel, Mitglied der Kreisdirektion I in Lausanne und Robert Winkler, Ingenieur, Direktor der technischen Abteilung des schweizerischen Eisenbahndepartementes in Bern. Der Präsident der Generaldirektion der Bundesbahnen ist von Amtes wegen Präsident der Delegation.

Die erste Sitzung der Delegation hat am 4. und 5. September in Bern stattgefunden. Die Delegation hat zu ihrem Vizepräsidenten Herrn Alzona, Direktor der Abteilung der italienischen Staatsbahnen in Mailand, ernannt. Die Berichte der Generaldirektion über den Fortgang der Bauarbeiten, über den Simplonfahrplan für den Winter 1905/06 und über den Stand der Simplontarife wurden entgegengenommen.

17. Am 15. Mai hat uns das eidgenössische Eisenbahndepartement eingeladen, auf die Eröffnungsfeier des Simplons ein Album-Souvenir mit Illustrationen herauszugeben; wir haben die Kreisdirektion I mit der Vorbereitung desselben beauftragt.

18. Veranlasst durch eine Mitteilung des eidgenössischen Departements des Innern haben wir die Kreisdirektion I in Lausanne ersucht, uns über den Stand ihrer Verhandlungen mit dem Staatsrat des Kantons Wallis betreffend die Sicherung genügender Wasserkräfte der Rhone für den elektrischen Betrieb der Simplonbahn auf dem laufenden zu erhalten. Laut deren Mitteilung hat am 22. August eine Konferenz mit dem Staatsrat des Kantons Wallis über Erteilung der Konzession für eine Wasserkraft der Rhone zwischen Fiesch und Mörel zur Verwendung für elektrischen Bahnbetrieb stattgefunden.

19. Die Regierungen der Kantone Bern und Neuenburg haben uns angefragt, ob wir bereit wären, die Bern-Neuenburg-Bahn (direkte Linie) anzukaufen oder zu pachten. In einer Konferenz vom 28. November haben wir uns bereit erklärt, die Bedingungen einer pachtweisen Übernahme der Linie zu prüfen.

Unsere Untersuchungen ergaben, dass die Bundesbahnen die Linie unter folgenden Bedingungen pachtweise übernehmen

können: Der Vertrag muss für eine Dauer von 10 Jahren fest abgeschlossen werden, in der Meinung, dass die Bundesbahnen für den Betrieb der Linie, d. h. für die Festsetzung des Fahrplanes und die Tarifgestaltung vollständig freie Hand behalten. Was die Tarife anbelangt, so halten wir es nicht für richtig, dieselben zu erhöhen und bis an das Maximum der konzessionsgemässen Taxen zu gehen. Wir würden vielmehr prüfen, ob es nicht vorzuziehen sei, die Bundesbahntaxen auf die „Direkte Linie“ zu übertragen. Volkswirtschaftlich wäre es verfehlt, die Taxen so hoch zu stellen, dass sie denjenigen über Biel gleichkommen, da in diesem Falle die beteiligte Landesgegend aus den für die Bahn gebrachten Opfern nur mehr einen geringen Nutzen ziehen würde. Andererseits ist zu erwarten, dass eine Herabsetzung der Tarife auf die Verkehrsentwicklung der Linie von günstigem Einfluss wäre. Wenn wir uns in dieser Beziehung volle Freiheit wahren müssen, so ist dabei verstanden, dass die bisherigen Verträge mit der Bern-Neuenburg-Bahn und der Neuenburger Jura-Bahn über die gegenseitigen Konkurrenzverhältnisse weiter in Kraft bleiben, mit Inbegriff des darin festgesetzten Kündigungsrechtes. Was den Fahrplan betrifft, so sind die Berechnungen auf der Grundlage des bestehenden Fahrplanes für 1905 gemacht worden. Die Bundesbahnen verpflichten sich zur Führung derselben Zugzahl. Dabei ist nicht ausgeschlossen, dass sie aus eigener Initiative dazu kommen können, mehr Züge zu führen. Dagegen müsste im Vertrag festgesetzt werden, dass den Bundesbahnen neue Zugsleistungen mit finanziellen Folgen nicht aufgezwungen werden können, d. h. dass die Gesellschaft der Bern-Neuenburg-Bahn (direkte Linie) die Kosten neuer Züge zu tragen hätte, welche den Bundesbahnen als betriebführender Verwaltung infolge von Begehren der Landesgegend oder der Kantonsregierungen oder direkt durch die Aufsichtsbehörde auferlegt würden. Die Bundesbahnen übernehmen ferner das Betriebspersonal der Gesellschaft (Stations-, Zugs-, Fahr- und Bahnaufsichtspersonal) in der Weise, dass die Beamten aus dem Dienste der Gesellschaft austreten und zu Bundesbahnbeamten ernannt werden, wobei sich die Bundesbahnen vorbehalten, das so übernommene Personal da zu verwenden, wo es ihnen gut scheint. Von der Übernahme ausgeschlossen wäre dagegen das Personal der allgemeinen Verwaltung (Sekretariat, Finanzdienst, Tarifbureau, Kontrolle, etc.) und das der zentralen Bureaux des Betriebes (Bureau des Betriebchefs, des Maschinenmeisters und des Obergeringieurs). Die Übernahme des Personals

hätte ferner dessen Übertritt aus der Hilfskasse der Bern-Neuenburg-Bahn zu derjenigen der Bundesbahnen zur Folge, wobei die Austrittsschädigung jener als Einkaufssumme in diese angerechnet würde. Die Bundesbahnen übernehmen weiter das Rollmaterial und die vorhandenen Materialvorräte der Bern-Neuenburg-Bahn zum heutigen Wert. Eine Verständigung über den Übernahmepreis kann in der Weise erzielt werden, dass beide Parteien je einen Experten ernennen; falls sich diese nicht einigen könnten, wäre durch den Präsidenten des Bundesgerichtes ein Oberexperte zu bezeichnen. Im Falle der Übernahme des Rollmaterials durch die Bundesbahnen hat die Gesellschaft nur noch den Erneuerungsfonds für den Oberbau zu speisen; nach unserer Ansicht genügt hierfür eine jährliche Einlage von Fr. 1000 per km.; doch sollte zum voraus das Einverständnis des Eisenbahndepartements zu diesem Punkte eingeholt werden. Wie bisher würde dann die Erneuerung des Oberbaues, inklusive 9 % des Materialwertes als Ausgabe für die Arbeitslöhne, dem Erneuerungsfonds belastet werden. Für den Fall, dass Bauausgaben zu lasten des Baukontos erforderlich werden, hat die Gesellschaft hierfür aufzukommen. Dabei ist verstanden, dass die Bundesbahnen als betrieblührende Verwaltung solche Ausgaben nicht einseitig beschliessen können, dass hierüber vielmehr jeweilen eine Verständigung mit der Gesellschaft platzzugreifen hat; in letzter Linie müssen allerdings beide Parteien sich dem Entscheide der Aufsichtsbehörde unterziehen.

Auf dieser Grundlage könnten die Bundesbahnen für die Pacht der Bern-Neuenburg-Bahn eine jährliche Pachtsumme von Fr. 253,000 bezahlen, was einer $3\frac{1}{2}$ % Verzinsung des Obligationenkapitals von Fr. 6,000,000 entspricht (Fr. 210,000) plus einer jährlichen Einlage von Fr. 1000 per km. in den Erneuerungsfonds (43 km. à Fr. 1000 = Fr. 43,000). Da die genannte Pachtsumme nur zu einer $3\frac{1}{2}$ % Verzinsung ausreicht, müssen die Obligationäre sich zu einer Zinsreduktion verstehen, die ihnen in Anbetracht der Garantie, welche für sie in dem Pachtverhältnis mit den Bundesbahnen liegt, wohl zugemutet werden darf.

Weitere Verhandlungen fanden erst 1906 statt.

20. In Abschnitt A, Ziffer 5 sind die Mitbenützung- und Anschlussverträge mit andern Bahnverwaltungen aufgeführt, welche definitiv abgeschlossen und vom Verwaltungsrate genehmigt worden sind.

Mit der Direktion der Bahngesellschaft Saignelégier-Glovelier hatten wir einen neuen Vertrag über die Mitbenützung der Station Glovelier abgeschlossen; wir konnten aber dessen Ratifikation nicht einholen, weil die formelle Genehmigung desselben durch den Verwaltungsrat der Gesellschaft nicht erhältlich war, was wohl auf die finanzielle Krisis zurückzuführen ist, in der sich die Bahnunternehmung befindet.

Ausserdem sind Verhandlungen geführt worden mit der Gesellschaft der Wynentalbahn über den Anschluss an den Bahnhof Aarau und die Station Suhr.

21. Die Urteile in unsern Prozessen mit der Thunerseebahn betreffend die Mitbenützung der Station Scherzligen und der Gürbetalbahn betreffend die Mitbenützung der Bahnhöfe Bern und Thun sind noch nicht ergangen.

22. Auf Verlangen der Wald-Rüti-Bahn haben wir den von ihr s. Z. mit der Tösstalbahn abgeschlossenen Vertrag über Mitbenützung der Station Wald am 31. Mai auf Ende 1905 gekündigt.

23. Von der k. k. Staatsbahndirektion zu Innsbruck ist am 14. Februar eine neue Formulierung der Mitbenützungsverträge für Buchs und St. Margrethen angeregt worden. Mit Schreiben vom 31. Oktober haben wir die Anregung der k. k. Staatsbahndirektion dahin beantwortet, dass wir eine Vereinfachung der Vorschriften über Berechnung der Verzinsung des Anlagekapitals vorschlugen.

24. Die Direktion der Burgdorf-Thun-Bahn hat am 12. April Revision des Vertrages über die Mitbenützung des Bahnhofes Thun auf den 1. Januar 1906 verlangt.

25. Ein Gesuch der Bahngesellschaft Wetzikon-Meilen um Abänderung der Verträge betreffend die Mitbenützung der Stationen Wetzikon und Meilen im Sinne einer Reduktion der zu entrichtenden Aversalentschädigungen haben wir am 5. Oktober ablehnend beschieden.

26. Eine Anfrage der Bodensee-Toggenburgbahn haben wir am 3. März dahin beantwortet, dass eine Mitbenützung der einspurigen Bahnlinie Lichtensteig-Wattwil durch diese Unternehmung nicht tunlich erscheine; es müsse die Erstellung einer zweiten Spur verlangt werden.

27. Ein Gesuch der Bern-Schwarzenburg-Bahn um Gestattung der direkten Einführung ihrer Linie in den Bahnhof Bern haben wir am 12. September abgelehnt, dagegen uns bereit erklärt, auf den Zeitpunkt der Vollendung der bevorstehenden Bahnhöferweiterung die Einführung ihrer Züge, vereinigt mit denjenigen der Gürbetalbahn, zu gestatten.

28. Am 19. Januar hat eine Konferenz mit der Delegation des Stadtrates Zürich über die Projekte für den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn stattgefunden; bei derselben hat die Delegation es übernommen, über bestimmte Punkte uns formulierte Vorschläge zuzustellen. Diese ergänzenden Vorlagen sind uns mit einem Vertragsentwurf über die erforderlichen Expropriationen zur Prüfung zugestellt worden.

Nach Abschluss unserer Untersuchungen hat am 22. November eine weitere Konferenz mit den Delegierten des Stadtrates Zürich stattgefunden. Wir haben es übernommen, zwei Projekte für eine Hochbahn und ein Projekt für eine Tiefbahn tunlichst bald in der Weise zu bearbeiten, dass eine abschliessende Vergleichung der Baukosten unter Berücksichtigung einer von der Stadt Zürich zu übernehmenden Garantie für die erforderlichen Expropriationen möglich wird.

29. Dem Verbandschweizerischer Eisenbahnen sind die Rhätische Bahn, die Uerikon-Bauma-Bahn und die Eisenbahn Orbe-Chavornay beigetreten.

Am 3. Mai und am 2. Dezember hat je eine allgemeine Konferenz des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen stattgefunden, in welchen neben laufenden Geschäften folgende wichtigere Fragen behandelt wurden:

a. Die Beziehung aller beteiligten Transportanstalten zur Vorberatung von Änderungen des Transportreglementes und anderer allgemein verbindlicher Reglemente.

b. Die Vertretung des Verbandes bei der Konferenz zur Revision des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr.

c. Die Erledigung der von der Rhätischen Bahn an ihren Eintritt in den Verband gestellten Bedingungen.

d. Die Abänderung der Bestimmungen über das Stimmrecht, wodurch die Bundesbahnen in Zukunft davor geschützt werden, dass gegen ihren Willen verbindliche Beschlüsse gefasst

werden können, und wodurch ihnen ermöglicht wird, ihren Anträgen die Mehrheit zu sichern, falls noch zwei andere Verwaltungen zustimmen.

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

Begutachtung wichtiger Bauvorlagen und von Fahrplansachen durch die Kreiseisenbahnräte; Vermittlung von Ersparniseinlagen von Beamten und Arbeitern; Wiederanstellung strafweise entlassener Beamter; Unzulässigkeit des Kostenersatzes an Beamte in Fällen strafrechtlicher Bestrafung wegen Betriebsgefährdung; Anstellung von minderjährigen Beamten und Gehaltsfestsetzung für dieselben; Gehaltsnachgenuss bei Todesfällen; Vorschläge zu grundsätzlichen Bestimmungen für die regelmässigen Gehaltserhöhungen der Beamten und Angestellten und für die Anstellungsverhältnisse der ständigen Arbeiter, speziell derjenigen im Monatslohn; einheitliche Vorschriften betreffend: die Unterstützung arbeitsunfähig gewordener Barrierenwärterinnen, die Teilnahme des Personals an Beerdigungen von Bahnbeamten, die Bezahlung von Beamten der Bundesbahnen für ständige Verwendung im Postdienst und in andern öffentlichen Diensten, die Form für Dienstzeugnisse, die Preise der Bahnhofbuchhandlungen, den Verkauf von Zigarren und andern Gegenständen in den Bahnhofbuchhandlungen, die Gratisabgabe von Plakatsfahrplänen, das automatische Vorrücken der vertraglich angestellten Arbeiter, die Erhebung der Supplementstaxe auf Beamtenbilletten, die Gehaltsfestsetzung für Wagenkontrolleure und den Urlaub für Ablöserinnen im Stationsdienst.

31. 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 1905 17,301, diejenige der im Taglohn Angestellten 9,850, zusammen 27,151 (gegenüber 16,503 Beamten und 10,027 im Taglohn Angestellten, zusammen 26,530 auf Ende 1904) wovon

	Beamte mit Jahresgehalt	im Taglohn Angestellte
bei der Generaldirektion	611	60
beim Kreis I	3868	1253
beim Kreis II	5726	3344
beim Kreis III	4663	3004
beim Kreis IV	2433	2189

Zu bemerken ist, dass die Zahl der mit Jahresgehalt angestellten Beamten im Verhältnis zu den im Taglohn Beschäftigten immer noch im Zunehmen begriffen ist, da wir fortdauernd bestrebt sind, möglichst viele Arbeiter in die günstigere Stellung festangestellter Beamten vorrücken zu lassen.

Auf Verlangen von Kantonsregierungen haben wir am 20. April verfügt, dass zu Steuerzwecken (Militärpflichtersatz und gewöhnliche Steuern) die Gehaltslisten des Personals auf Wunsch den Kantonsregierungen zur Einsichtnahme zuzustellen seien.

II. Finanzdepartement.

(Bericht über die Jahresrechnung.)

Dem gegenwärtigen Bericht sind folgende Rechnungen und deren Beilagen beigegeben:

Betriebsrechnung;

Spezialrechnungen:

Erneuerungsfonds,

Fonds zur Deckung der alten Pensionen der Jura-Simplon-Bahn,
Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee;

Gewinn- und Verlustrechnung;

Kapitalrechnung;

Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken und auf Nebengeschäfte vom Jahre 1905;

Baurechnung auf 31. Dezember 1905;

Bilanz auf 31. Dezember 1905;

Beilagen:

Vergleichung der Betriebsrechnung mit dem Budget,

Ausweis über die Entschädigungen für die Gemeinschaftsbahnhöfe und die betriebenen Linien,

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

Bauausgaben für den Simplon auf den 31. Dezember 1905,

Bauausgaben für den Ricken auf 31. Dezember 1905,

Vergleichung der Bauausgaben mit dem Budget;

Rechnungen der Hilfsgeschäfte:

Drucksachenverwaltung in Bern,

Oberbaumaterialverwaltung in Bern,

Materialverwaltung in Lausanne,

„ „ Basel,

„ „ Zürich,

„ „ Rorschach,

Werkstätte in Yverdon,

„ „ Freiburg,

„ „ Biel,

„ „ Olten,

„ „ Zürich,

„ „ Rorschach,

„ „ Chur,

„ „ Romanshorn,

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

Betriebsrechnung.

Der Einnahmenüberschuß beträgt . . . Fr. 40,520,423. 90

Rechnung 1904	Budget 1905	Rechnung 1905	Vermehrung gegenüber 1904	Vermehrung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
37,044,732	35,870,500	40,520,424	3,475,692	4,649,924

Diese Vermehrungen erklären sich aus folgenden allgemeinen Tatsachen:

	Verglichen mit	
	Rechnung 1904	Budget 1905
	Fr.	Fr.
Vermehrung der Betriebseinnahmen . . .	6,045,584	3,879,129
Differenzen in den Betriebsausgaben:		
Vermehrung gegenüber 1904	2,569,892	—
Verminderung gegenüber dem Budget 1905	—	770,795
Vermehrung des Betriebsüberschusses . . .	<u>3,475,692</u>	<u>4,649,924</u>

Wir werden diese Unterschiede in den einzelnen Abschnitten der Betriebsrechnung im Detail erläutern; dieselben erleiden übrigens im Schlussergebnis der Gewinn- und Verlustrechnung nicht unerhebliche Abänderungen, und zwar infolge einer Verminderung des Zinsertragnisses der auf Bau verwendeten Kapitalien, geringerer Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds, als budgetiert waren, einer Vermehrung der Zinslast der konsolidierten Anleihen, sowie vermehrter Einlagen in den Erneuerungsfonds und verschiedener Zuwendungen für verschiedene Zwecke (vgl. weiter unten Veränderungen in der Rechnung des Erneuerungsfonds und in der Gewinn- und Verlustrechnung).

Betriebseinnahmen.

Die Betriebseinnahmen belaufen sich auf Fr. 120,677,369. 31

Rechnung 1904	Budget 1905	Rechnung 1905	Vermehrung gegenüber 1904	Vermehrung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
114,631,785	116,798,240	120,677,369	6,045,584	3,879,129

Gegenüber der Rechnung pro 1904 und dem Budget pro 1905 ergibt sich eine Vermehrung auf jedem der drei Kapitel: Personen, Güter und verschiedene Einnahmen.

Die allgemeine Vermehrung beträgt 5,27 % gegenüber 1904 und 3,32 % gegenüber dem Budget.

I. Ertrag des Personentransportes.

Derselbe beläuft sich pro 1905 auf Fr. 48,154,780. 79

Rechnung 1904	Budget 1905	Rechnung 1905	Vermehrung gegenüber 1904	Vermehrung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
45,427,823	47,800,000	48,154,781	2,726,958	354,781

Die Vermehrung beträgt 6 % gegenüber 1904 und 0,74 % gegenüber dem Budget 1905. Die Zahl der Reisenden auf unserem Netz nahm von einem Jahr auf das andere um über 4,600,000, oder um fast 9 % zu; die Zunahme erstreckt sich auf alle Monate mit Ausnahme des Mai; der grössere Verkehr während der Wintermonate ist teilweise eine Folge der Entwicklung der Wintersporte in der Schweiz.

Diese erfreuliche Zunahme des Personenverkehrs ist jedoch mit ein Grund für die bedeutende Steigerung der Betriebsausgaben, veranlasst durch Vermehrung der Zahl der Züge und Verdoppelung derselben während der Sommersaison.

(Für das Nähere vergleiche Kommerzielles Departement III e, Seite 109.)

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

Dieser Ertrag beläuft sich pro 1905 auf Fr. 66,808,384. 18

Rechnung 1904	Budget 1905	Rechnung 1905	Vermehrung gegenüber 1904	Vermehrung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
63,737,545	64,200,000	66,808,384	3,070,839	2,608,384

Die Vermehrung beträgt 4,82 % gegenüber 1904 und 4,06 % gegenüber dem Budget.

In unserm Bericht zum Budget schätzten wir, unter Berücksichtigung einer allgemeinen Verkehrszunahme von 3 %, den infolge Herabsetzung der Gütertarife erwachsenden Ausfall auf Fr. 200,000; die ersten drei Monate des Rechnungsjahres, welche trotz einer beträchtlichen Vermehrung der Tonnenzahl einen Ausfall von über Fr. 500,000 ergaben, schienen unsere Annahme bestätigen zu wollen, allein die folgenden Monate wiesen sukzessive Mehrerträge auf, die während des zweiten Semesters und insbesondere während der drei letzten Monate des Jahres sehr bedeutend waren. Diese aussergewöhnliche Verkehrssteigerung, bezüglich der Transportquantitäten beträgt sie über 9 %, erklärt sich in der Hauptsache daraus, dass die Importeure ihre Waren vor Erhöhung der Zollansätze in die Schweiz einführen wollten; im Verlaufe des Jahres 1906 dürfte ein entsprechender Rückschlag nicht ausbleiben.

(Für das Nähere vergleiche weiter unten Kommerzielles Departement III e, Seite 110.)

III. Verschiedene Einnahmen.

Dieselben belaufen sich pro 1905 auf Fr. 5,714,204. 34

Rechnung 1904	Budget 1905	Rechnung 1905	Vermehrung gegenüber 1904	Vermehrung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
5,466,416	4,798,240	5,714,204	247,788	915,964

Die Vermehrung beträgt 4,53 % gegenüber 1904 und 19,09 % gegenüber dem Budget. Diese Vermehrungen sind in Folgendem begründet:

1. Pacht- und Mietzinse.

Diese haben ergeben Fr. 3,349,706. 22

Rechnung 1904	Budget 1905	Rechnung 1905	Verminderung gegenüber 1904	Vermehrung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
3,384,652	3,274,760	3,349,706	34,946	74,946

Die Verminderung beträgt 1,03 % gegenüber 1904 und die Vermehrung 2,29 % gegenüber dem Budget.

a. Mietzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und Gemeinschaftsstrecken.

Dieselben belaufen sich auf Fr. 754,479. 68

Rechnung 1904	Budget 1905	Rechnung 1905	Verminderung gegenüber 1904	Verminderung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
885,787	780,160	754,480	131,307	25,680

Die Verminderung beträgt 14,82 % gegenüber 1904 und 3,29 % gegenüber dem Budget. Sie ist eine Folge der Erneuerung der Verträge betreffend die Mitbenützung von Anschlussbahnhöfen mit den Nebenbahnen, zu deren Gunsten wir öfters in recht erhebliche Reduktionen der Mitbenützungsschädigungen eingewilligt haben. Ferner war in die Rechnung für das Jahr 1904 eine bedeutende Nachzahlung der Kapitalverzinsung aus der Abrechnung für die erste Bauperiode des Bahnhofes Basel eingestellt worden.

b. Rollmaterialmieten.

Dieselben belaufen sich auf Fr. 1,248,959. 40

Rechnung 1904	Budget 1905	Rechnung 1905	Vermehrung gegenüber 1904	Vermehrung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1,181,457	1,200,000	1,248,959	67,502	48,959

Die Vermehrung gegenüber 1904 beträgt 5,71 % und diejenige gegenüber dem Budget 4,08 %. Für die Beurteilung der Veränderung der Rollmaterialmieten sind gleichzeitig die aktiven und passiven Rollmaterialmieten in Betracht zu ziehen. (Siehe Seite 52, Abschnitt Ausgaben für Mieten des Rollmaterials.)

c. Mietzinse für sonstige Objekte.

Dieselben belaufen sich auf Fr. 1,346,267. 14

Rechnung 1904	Budget 1905	Rechnung 1905	Vermehrung gegenüber 1904	Vermehrung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1,317,408	1,294,600	1,346,267	28,859	51,667

Die Vermehrung beträgt 2,19 % gegenüber 1904 und 3,99 % gegenüber dem Budget.

2. Ertrag der Hilfsgeschäfte.

Derselbe beläuft sich im Jahr 1905, Kapitalzins und Gewinn zusammen, auf Fr. 2,231,349. 82

Rechnung 1904	Budget 1905	Rechnung 1905	Vermehrung gegenüber 1904	Vermehrung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1,950,198	1,412,980	2,231,350	281,152	818,370

Die Zunahme beträgt somit 14,42 % gegenüber 1904 und 57,92 % gegenüber dem Budget. An dieser Stelle haben wir die nämlichen Bemerkungen zu machen wie letztes Jahr. Die bedeutenden Unterschiede rühren nicht etwa her von einer Uebersetzung der von unsern Hilfsgeschäften verrechneten Zuschläge, sei es für die Bahnanlage und die Lieferung von Material, sei es für Unterhaltungs- und Reparaturkosten, wodurch eine künstliche Überlastung der Betriebsrechnung oder selbst der Baurechnung herbeigeführt würde. Vielmehr ist bei Beurteilung des Nettoertrages der Hilfsgeschäfte in erster Linie der Zins des für diese Unternehmungen aufgewendeten Kapitals in Abzug zu bringen, den wir entsprechend dem bundesrätlichen Rechnungsschema dem Ertrag beifügen müssen. Eine Trennung von Zins und Reingewinn zeigt folgendes Ergebnis:

	Kapitalverzinsung	Gewinn
	Fr.	Fr.
Drucksachenverwaltung	19,700	52,285
Oberbaumaterialverwaltung	422,478	287,392
Materialverwaltungen	229,987	226,667
Werkstätten	643,364	302,121
Gasanstalten	12,632	21,894
Privattelegraphendienst	—	12,830
	<u>1,328,161</u>	<u>903,189</u>

Unsere Hilfsgeschäfte werfen somit einen Gewinn von Fr. 903,189 ab; ihr Geschäftsumsatz, d. h. das Total der von denselben verrechneten Lieferungen beläuft sich auf zirka 34,7 Millionen Franken; der Gewinn beträgt also 2,6 % oder noch weniger, wenn man alle Leistungen der allgemeinen Verwaltung, wofür die Hilfsgeschäfte nicht belastet werden, in Abzug bringen wollte.

3. Sonstige Einnahmen.

Dieselben belaufen sich pro 1905 auf . . . Fr. 133,148. 30

Rechnung 1904	Budget 1905	Rechnung 1905	Vermehrung gegenüber 1904	Vermehrung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
131,567	110,500	133,148	1,581	22,648

Die Vermehrung beträgt 1,20 % gegenüber 1904 und 20,49 % gegenüber dem Budget. Die letztere hat ihren Grund lediglich in einem Mehrertrag verschiedener Verkaufsprodukte.

Betriebsausgaben.

Die Betriebsausgaben belaufen sich im Jahre 1905 auf

Fr. 80,156,945. 41

Rechnung 1904	Budget 1905	Rechnung 1905	Vermehrung gegenüber 1904	Verminderung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
77,587,053	80,927,740	80,156,945	2,569,892	770,795

Die Begründung der Ausgabenvermehrung gegenüber 1904 ist schon in unserem Bericht vom 30. September 1904 zur Unterstützung des Budgets für 1905 enthalten. Die Unterschiede zwischen der Rechnung pro 1905 und dem Budget ergeben sich aus der nachstehenden Tabelle, in welcher die Nettobeträge unter Berücksichtigung der nicht rubrizierten Ausgaben und Einnahmen des VI. Abschnittes des Budgets enthalten sind.

Kapitel

	Rechnung 1904		Budget 1905		Rechnung 1905		Gegenüber 1904		Gegenüber dem Budget.	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
I. Allgemeine Verwaltung	2,569,637	2,906,003	2,739,911	170,274	—	166,092	—	166,092	—	
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	14,295,607	15,214,583	15,067,315	771,708	—	147,268	—	147,268	—	
III. Expeditions- und Zugsdienst	24,719,065	25,282,319	25,262,704	543,639	—	19,615	—	19,615	—	
IV. Fahrdienst	29,794,653	31,481,366	30,661,529	866,876	—	819,837	—	819,837	—	
V. Verschiedene Ausgaben	6,208,091	6,043,469	6,425,486	217,395	—	382,017	—	382,017	—	
Total	77,587,053	80,927,740	80,156,945	2,569,892	—	770,795	—	770,795	—	

Die Personalausgaben des Betriebes belaufen sich auf die folgenden Beträge:

Kapitel	Rechnung 1904		Budget 1905		Rechnung 1905		Gegenüber 1904		Gegenüber dem Budget	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
Personal des Bahndienstes	4,049,823	4,298,575	4,333,946	284,123	—	35,371	—	35,371	—	
Personal des Expeditions- und Zugsdienstes	21,717,968	22,700,150	22,506,874	788,906	—	193,276	—	193,276	—	
Personal des Fahrdienstes	9,784,677	10,302,305	10,086,395	301,718	—	215,910	—	215,910	—	
Total	35,552,468	37,301,030	36,927,215	1,374,747	—	373,815	—	373,815	—	

Im Jahr 1903 haben die Personalausgaben betragen Fr. 32,272,008
 Im Jahr 1904 „ 35,552,468
 Im Jahr 1905 „ 36,927,215

Für 1904 beträgt somit die Vermehrung gegenüber 1903 10,16% und für 1905 gegenüber 1904 3,87%.

Vergleichende Zusammenstellung der Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung.

Kapitel	Rechnung 1904		Budget 1905		Rechnung 1905		Gegenüber 1904		Gegenüber dem Budget	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen	9,835,116	10,528,357	10,297,890	462,774	—	230,467				
Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven und Tender	5,068,146	5,836,612	4,916,373	—	151,773	—	920,239			
Unterhalt und Erneuerung der Personenwagen	2,043,245	2,314,110	2,085,290	42,045	—	228,820				
Unterhalt und Erneuerung der Lastwagen	2,273,883	2,300,486	2,375,220	101,337	74,734					
Total	19,220,390	20,979,565	19,674,773	454,383	—	1,304,792				

Im Jahr 1903 haben die Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung betragen Fr. 18,445,234
 Im Jahr 1904 „ 19,220,390
 Im Jahr 1905 „ 19,674,773
 Für 1904 beträgt somit die Vermehrung gegenüber 1903 4,30 %
 Für 1905 „ „ 1904 2,36 %

In unserem Bericht über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1904 (vom 7. April 1905) haben wir die Bureaukosten als ein Kapitel mit immer steigenden Ausgaben besonders hervorgehoben. Für das Jahr 1905 ergibt sich hierfür folgende vergleichende Zusammenstellung:

	Rechnung 1904 Fr.	Budget 1905 Fr.	Rechnung 1905 Fr.	Gegenüber 1904 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Bureaukosten:					
der allgemeinen Verwaltung . . .	269,261	315,121	229,260	— 40,001	— 85,861
für Unterhalt und Aufsicht der Bahn	68,109	61,099	75,914	7,805	14,815
für den Expeditions- und Zugs- dienst	1,321,532	866,421	1,001,910	— 319,622	135,489
für den Fahrdienst	49,417	54,573	46,835	— 2,582	— 7,738
Total	1,708,319	1,297,214	1,353,919	— 354,400	56,705

Gegenüber 1904 ergibt sich eine Verminderung um 20,74 % und gegenüber dem Budget eine Vermehrung um 4,37 %.

Die bedeutende Verminderung der Druckkosten gegenüber 1904 ist zum Teil eine Folge unserer unablässigen Bemühungen für eine Beschränkung dieser Ausgaben, zum Teil rührt sie daher, dass die Vorräte an neuen Billetten im Jahre 1904 angelegt worden sind.

Wenn umgekehrt der Expeditions- und Zugsdienst auf diesem Kapitel eine starke Steigerung gegenüber dem Budget aufweist, liegt der Grund darin, dass die Ansätze, soweit es sich um die Kosten für Erstellung der Fahrpläne und Billette handelt, ungenügend waren.

I. Allgemeine Verwaltung.

Die Ausgaben belaufen sich im Jahr 1905 auf

Fr. 2,739,910. 97

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

Rechnung 1904	Budget 1905	Rechnung 1905	Vermehrung gegenüber 1904	Verminderung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
2,569,637	2,906,003	2,739,911	170,274	166,092

Es ergibt sich also eine Vermehrung von 6,63 % gegenüber 1904 und eine Verminderung von 5,72 % gegenüber dem Budget.

Die nachstehende Tabelle enthält eine nach Kapiteln geordnete Vergleichung dieser Ausgaben:

Kapitel

	Rechnung 1904	Budget 1905	Rechnung 1905	Gegenüber 1904	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A 1. Verwaltungsbehörden . . .	181,864	205,789	212,355	30,491	6,566
A 2. Sekretariat, Kanzlei, Archiv und Registratur	359,796	428,357	405,230	45,434	— 23,127
A 3. Ausgabenkontrolle, Haupt- buchhaltung, Hauptkasse und Rechnungsbureau	255,288	339,276	346,794	91,506	7,518
A 4. Rechtsbureau und Verwal- tung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen	183,697	204,199	206,433	22,736	2,234
A 5. Tarifbureau, kommerzielle Agenturen und Frachtrekla- mationsbureau	267,618	269,102	266,520	— 1,098	— 2,582
A 6. Einnahmenkontrolle	621,008	670,235	610,035	— 10,973	— 60,200
A 7. Statistisches Bureau	61,842	63,237	59,343	— 2,499	— 3,894
A 8. Bureau f. d. Telegraphen- dienst u. d. elektr. Anlagen	158,480	160,891	175,078	16,598	14,187
A 9. Abwartpersonal	74,608	81,733	74,720	112	— 7,013
B 1. Bureaukosten	269,261	315,121	229,260	— 40,001	— 85,861
B 2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale	53,558	75,729	58,588	5,030	— 17,141
B 3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	24,645	22,839	16,570	— 8,075	— 6,269
B 4. Verschiedenes	57,972	69,495	78,985	21,013	9,490
	2,569,637	2,906,003	2,739,911	170,274	— 166,092

Verwaltungsbehörden. Die Vermehrung gegenüber 1904 ist eine bloss scheinbare; sie rührt daher, dass im Jahr 1904 grössere Rückerstattungen für allgemeine Bauleitungskosten verrechnet worden sind.

Sekretariat, Kanzlei, Archiv und Registratur. Bezüglich der Vermehrung gegenüber 1904 gilt die gleiche Bemerkung wie oben. Die Verminderung gegenüber dem Budget hat ihren Grund in einer nur teilweisen Anstellung des vorgesehenen Personals und in verschiedenen Veränderungen bei demselben.

Ausgabenkontrolle, Hauptbuchhaltung, Hauptkasse und Rechnungsbureaux. Die Vermehrung ist eine Folge der erwähnten allgemeinen Ursache.

Rechtsbureaux und Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen. Gilt die gleiche Bemerkung.

Tarifbureaux, kommerzielle Agenturen und Frachtreklamationsbureau. Geringere Personalanstellungen, als im Budget vorgesehen war, dagegen vermehrte Reiseentschädigungen infolge zahlreicher Tarifkonferenzen und Tarifkommissionen im Auslande.

Einnahmenkontrolle. Trotz der Verkehrszunahme und der dadurch bedingten Vermehrung der Arbeitslast bei der Einnahmenkontrolle ist eine merkliche Verminderung der Ausgaben eingetreten; diese erfreuliche Tatsache ist eine Folge der im Interesse der Vereinheitlichung getroffenen Massnahmen.

Statistisches Bureau. Die Ersparnis hat ihren Grund in Personalveränderungen.

Bureaux für den Telegraphendienst und die elektrischen Anlagen. Die Vermehrung gegenüber 1904 ist eine Folge der Übernahme von Personal des Kreises III, dessen Gehalte früher dem Bahndienst belastet worden sind.

Abwartpersonal. Die Verminderung gegenüber dem Budget hat ihren Grund in einer Änderung der Anstellung dieses Personals im Kreise I, sowie in geringeren Ausgaben bei der Zentralverwaltung.

Bureaukosten. Die Verminderung rührt her von Ersparnissen bei der Beschaffung von Drucksachen und Bureaubedürfnissen, sowie in geringern Insertionskosten bei der Zentralverwaltung.

Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale. Zu hohe Budgetansätze.

Ergänzung und Unterhalt des Inventars. Die Anschaffungen gegenüber dem Budget sind geringer.

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

Die Ausgaben belaufen sich im Jahr 1905 auf Fr. 15,067,314. 93

Rechnung 1904	Budget 1905	Rechnung 1905	Vermehrung gegenüber 1904	Verminderung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
14,295,608	15,214,583	15,067,315	771,707	147,268

Die Vermehrung beträgt somit 5,40 % gegenüber 1904 und die Verminderung 0,97 % gegenüber dem Budget.

Nach Abzug derjenigen Erneuerungskosten, die zu lasten des Erneuerungsfonds fallen und die daher der Gewinn- und Verlustrechnung zu vergüten sind, ergibt sich folgende Vergleichung :

	Rechnung 1904	Budget 1905	Rechnung 1905	Verglichen mit 1904	Verglichen mit d. Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Gesamtausgaben	14,295,608	15,214,583	15,067,315	771,707	— 147,268
weniger:					
Ausgaben für Erneuerung . .	4,017,493	4,480,000	4,159,261	141,768	— 320,739
	<u>10,278,115</u>	<u>10,734,583</u>	<u>10,908,054</u>	<u>629,939</u>	<u>173,471</u>

Somit eine Vermehrung um 6,13 % gegenüber 1904 und 1,61 % gegenüber dem Budget.

Die folgende Tabelle enthält eine Vergleichung der Ausgaben für Unterhalt und Aufsicht der Bahn nach den einzelnen Kapiteln geordnet :

Kapitel	Rechnung 1904		Budget 1905		Rechnung 1905		Gegenüber 1904		Gegenüber dem Budget	
	Fr.		Fr.		Fr.		Fr.		Fr.	
A 1. Bureaux der OBERINGENIEURE	341,383		466,424		470,796		129,413		4,372	
A 2. Bahningenieure und deren Hilfs- personal	207,371		272,622		287,474		80,103		14,852	
A 3. Bahnmeister und deren Gehülfen	758,367		820,375		810,870		52,503		—	9,505
A 4. Bahnwärter, Barrierenwärter u. deren Stellvertreter	2,742,702		2,739,154		2,764,806		22,104		25,652	
B 1. Unterbau und Kunstbauten	2,485,289		2,646,686		2,651,098		165,809		4,412	
B 2. Oberbau (einschl. Erneuerung).	5,444,223		5,811,326		5,670,764		226,541		—	140,562
B 3. Hochbau und mechanische Sta- tionseinrichtungen	1,131,813		1,206,558		1,175,043		43,230		—	31,515
B 4. Telegraph, Signale und Ver- schiedenes	712,221		770,456		698,458		—	13,763	—	71,998
B 5. Räumung d. Bahn v. Schnee u. Eis	61,570		93,331		102,528		40,958		—	9,197
C 1. Bureaunkosten	68,109		61,099		75,914		7,805		—	14,815
C 2. Beleuchtung, Heizung und Rei- nigung der Dienstlokale	28,437		37,141		42,843		14,406		—	5,702
C 3. Beleuchtung der Bahn	46,454		44,544		48,078		1,624		—	3,534
C 4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	242,011		221,119		242,951		940		—	21,832
C 5. Entschädigung für vorüberge- hende Benützung von Landstücken und für Kulturschaden	1,703		2,603		895		—	808	—	1,708
C 6. Verschiedenes	23,955		21,145		24,797		842		—	3,652
	14,295,608		15,214,583		15,067,315		771,707		—	147,268

Bureaux der Oberingenieure. Die Mehrausgabe rührt her von geringern Rückvergütungen, als im Budget vorgesehen waren.

Bahningenieure und deren Hilfspersonal. Nämliche Bemerkung.

Bahnmeister und deren Gehülfen. Die Verminderung gegenüber dem Budget ist eine Folge von Personalmutationen.

Bahnwärter, Barrierenwärter und deren Stellvertreter. Die Vermehrung hat ihren Grund in einer Erhöhung der Zahl der Stellvertreter, welche Massnahme infolge der Anwendung des Arbeitsgesetzes und der Ersetzung von Barrierenwärttern für den Nachtdienst durch Bahnwärter nötig geworden ist.

Unterbau und Kunstbauten. Die bedeutenden Mehrausgaben gegenüber 1904 rühren daher, dass verschiedene Arbeiten auf das Jahr 1905 verschoben werden mussten. Die Vermehrung der Ausgaben gegenüber dem Budget ist eine Folge von Entwässerungs- und Konsolidierungsarbeiten am Bahndamm zwischen Chexbres und Palézieux, der Rekonstruktion des Grandvaux- und Hauensteintunnels, sowie von Ergänzungsbauten an verschiedenen Brücken und Strassenüberführungen im Kreis III; umgekehrt hat eine Verminderung der Ausgaben ihren Grund darin, dass verschiedene im Budget vorgesehene Unterhaltungsarbeiten nicht ausgeführt wurden. Infolge einer Reduktion der Bauarbeiten im Vergleich zum Budget sind auch die Ausgaben zu lasten der Betriebsrechnung geringer.

Oberbau. Die Erneuerung des Oberbaues ist eine stärkere als im Jahr 1904; wenn die Ausgaben trotzdem unter den Ansätzen des Budgets geblieben sind, so rührt dies zum Teil von einer verspäteten Lieferung des Oberbaumaterials und einer Verminderung der Bauarbeiten her; Mehrausgaben, veranlasst durch Lohnaufbesserungen, sind entstanden für Regulierung des Bahnkörpers.

Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen. Die Ausgaben übersteigen diejenigen pro 1904, sie sind aber unter dem budgetierten Ansatz geblieben; die Ursache liegt in einer Reduktion der Bauarbeiten, wodurch auch der zu lasten der Betriebsrechnung fallende Anteil vermindert worden ist.

Telegraph, Signale und Verschiedenes.
Der Umstand, dass die Kosten für den Unterhalt geringer sind als im Jahr 1904, ist eine Folge der Erstellung neuer Apparate. Die Minderausgabe gegenüber dem Budget rührt her von der Aufschiebung verschiedener Arbeiten.

Räumung der Bahn von Schnee und Eis.
Die Mehrausgabe ist eine Folge der Witterungsverhältnisse.

Bureaukosten. Die Vermehrung der Ausgaben gegenüber 1904 und gegenüber dem Budget pro 1905 ist grösstenteils der Ausarbeitung zahlreicher Bauprojekte zuzuschreiben.

Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale. Die Mehrausgabe ist in der Hauptsache eine Folge der Erweiterung und Verbesserung der Beleuchtung, zudem war der Budgetansatz ungenügend.

Ergänzung und Unterhalt des Inventars.
Die Mehrausgaben betreffen in erster Linie den Kreis III.

III. Expeditions- und Zugsdienst.

Die Ausgaben belaufen sich im Jahre
1905 auf Fr. 25,262,704. 27

Rechnung 1904	Budget 1905	Rechnung 1905	Vermehrung gegenüber 1904	Verminderung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
24,719,065	25,282,319	25,262,704	543,639	19,615

Die Vermehrung beträgt somit 2,19 % gegenüber 1904 und die Verminderung 0,08 % gegenüber dem Budget.

Die Verkehrsentwicklung, die namentlich ein Anwachsen der Ausgaben beim Kapitel IV, Fahrdienst, zur Folge hat, ergibt sich aus nachstehender Vergleichung der geleisteten Lokomotivkilometer, Rangierdienst inbegriffen:

Rechnung 1904	Budget 1905	Rechnung 1905	Vermehrung gegenüber 1904	Vermehrung gegenüber dem Budget
Lok.-km.	Lok.-km.	Lok.-km.	Lok.-km.	Lok.-km.
30,874,260	31,640,700	32,446,392	1,572,132	805,692

Die Vermehrung der Leistungen beträgt 5,09 % gegenüber 1904 und 2,55 % gegenüber den ins Budget für 1905 eingestellten Leistungen.

Die Ausgaben für den Expeditions- und Zugsdienst verteilen sich folgendermassen:

Kapitel

	Rechnung 1904		Budget 1905		Rechnung 1905		Gegenüber 1904		Gegenüber dem Budget	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A 1. Betriebsinspektion, Kursinspektion	704,725	778,638	706,704	1,979	—	71,934				
A 2. Bahnhof- und Stationsvorstände und das ihnen unterstellte Personal	15,398,458	15,975,629	15,989,954	591,496	14,325					
A 3. Zugsdienstpersonal	5,614,785	5,945,883	5,810,216	195,431	—	135,667				
B 1. Bureaunkosten	1,321,532	866,421	1,001,910	—	319,622	135,489				
B 2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale und Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen	1,216,255	1,273,336	1,280,646	64,391	7,310					
B 3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	269,131	240,247	260,249	—	8,882	20,002				
B 4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen und Telegraphenapparate	22,506	33,004	27,140	4,634	—	5,864				
B 5. Camionnage und Plombage	103,329	106,021	111,040	7,711	5,019					
B 6. Verschiedenes	68,344	63,140	74,845	6,501	11,705					
	24,719,065	25,282,319	25,262,704	543,639	—	19,615				

Betriebsinspektion und Kursinspektion. Die Verminderung gegenüber dem Budget rührt her von einer Personalreduktion bei der Zentralwagenkontrolle, vorübergehenden Vakanz bei verschiedenen Stellen und Mutationen.

Bahnhof- und Stationsvorstände und das ihnen unterstellte Personal. Die bedeutende Vermehrung der Ausgaben gegenüber 1904 ist verursacht durch die Verkehrszunahme und die Anwendung des Arbeitsgesetzes. Dasselbe gilt bezüglich der Vermehrung gegenüber dem Budget in den Kreisen I und III, während in den Kreisen II und IV eine Verminderung der Ausgaben infolge weniger zahlreichen Ernennungen, Anstellung junger Beamten und verschiedener anderer Mutationen zu verzeichnen ist.

Zugdienstpersonal. Für die Vermehrung gegenüber 1904 gilt die nämliche Bemerkung.

Bureaukosten. Wie schon betont, ist die Verminderung der Ausgaben gegenüber 1904 eine Folge der Vereinheitlichung der Formulare, der Reduktion der Kosten für Fahrpläne und der allgemein auf diesem Gebiet gemachten Ersparnisse. Dagegen waren die Budgetansätze für Druckkosten, Fahrpläne und Billette unzureichend.

Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale. Das allgemeine Anwachsen dieser Ausgaben rührt her von der Vermehrung der elektrischen Anlagen.

Ergänzung und Unterhalt des Inventars. Die Mehrausgabe gegenüber dem Budget beruht auf größeren Anschaffungen und Unterhaltungskosten des Mobiliars der Bahnhöfe und Stationen, hauptsächlich im Kreis I.

Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen. Geringe Vermehrung gegenüber 1904 und Minderausgaben gegenüber dem Budget.

Camionnage und Plombage. Allgemeine Vermehrung infolge Verkehrszunahme.

Verschiedenes. Die Zunahme rührt her von einer Vermehrung der Rangierleistungen mit Pferden im Kreis I.

IV. Fahrdienst.

Die Ausgaben belaufen sich im Jahre 1905
auf Fr. 30,661,528. 99

Rechnung 1904	Budget 1905	Rechnung 1905	Vermehrung gegenüber 1904	Verminderung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
29,794,653	31,481,366	30,661,529	866,876	819,837

Die Vermehrung beträgt somit 2,91% gegenüber 1904 und die Verminderung 2,60% gegenüber dem Budget.

In den Ausgaben dieses Kapitels sind inbegriffen die Abschreibungen für Ausrangierung von Rollmaterial, welche zu lasten des Erneuerungsfonds fallen und deshalb in den Einnahmen der Gewinn- und Verlustrechnung figurieren; scheidet man diesen Faktor aus, so erhält man für die Nettoausgaben die folgende Vergleichung.

Kapitel	Rechnung 1904	Budget 1905	Rechnung 1905	Verglichen mit 1904	Verglichen mit d. Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Totalausgaben . . .	29,794,653	31,481,366	30,661,529	866,876	— 819,837
weniger: Abschreibungen für Ausrangierung von Rollmaterial	2,839,876	2,700,100	2,583,929	— 255,947	— 116,171
	<u>26,954,777</u>	<u>28,781,266</u>	<u>28,077,600</u>	<u>1,122,823</u>	<u>— 703,666</u>

Die Nettomehrausgabe gegenüber 1904 beträgt alsdann 4,17% und die Nettominderausgabe gegenüber dem Budget 2,44%.

Die Ausgaben verteilen sich auf die einzelnen Kapitel wie folgt:

Kapitel	Rechnung	Budget	Rechnung	Verglichen mit	Verglichen mit
	1904	1905	1905	1904	dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A 1. Zentralbureaux des Fahrdienstes	391,683	420,769	395,628	3,945	— 25,141
A 2. Maschinenpersonal und Wagen- visiteure	7,682,943	8,073,394	7,907,779	224,836	— 165,615
A 3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials	1,710,051	1,808,142	1,782,989	72,938	— 25,153
B 1. Brennmaterial	9,119,570	9,250,582	9,758,690	639,120	508,108
B 2. Schmiermaterial	462,804	468,568	401,159	— 61,645	— 67,409
B 3. Beleuchtungsmaterial	133,160	214,512	147,891	14,731	— 66,621
B 4. Reinigungs- und Desinfektions- material, Wasser, Streusand und Verschiedenes	403,165	365,873	429,913	26,748	64,040
C 1 ^a . Unterhalt der Lokomotiven und Tender	3,676,782	4,392,512	3,865,940	189,158	— 526,572
Übertrag	23,580,158	24,994,352	24,689,989	1,109,831	— 304,363

Kapitel	Rechnung 1904		Budget 1905		Rechnung 1905		Verglichen mit 1904		Verglichen mit dem Budget	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
Übertrag	23,580,158	24,994,352	24,689,989	1,109,831	—	304,363				
C 1 ^b . Erneuerung der Lokomotiven und Tender	1,391,364	1,444,100	1,050,433	— 340,931	—	393,667				
C 2 ^a . Unterhalt der Personenwagen	1,499,293	1,752,110	1,530,393	31,100	—	221,717				
C 2 ^b . Erneuerung der Personenwagen	543,953	562,000	554,896	10,943	—	7,104				
C 3 ^a . Unterhalt der Lastwagen . .	1,369,323	1,606,486	1,396,621	27,298	—	209,865				
C 3 ^b . Erneuerung der Lastwagen .	904,560	694,000	978,600	74,040	—	284,600				
C 4. Unterhalt der Motorwagen .	3,238	7,000	2,082	— 1,156	—	4,918				
D 1. Bureaukosten	49,417	54,573	46,835	— 2,582	—	7,738				
D 2. Beleuchtung, Heizung und Rei- nigung der Dienstlokale	146,542	145,712	142,303	— 4,239	—	3,409				
D 3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	295,382	206,918	258,344	— 37,038	—	51,426				
D 4. Verschiedenes	11,423	14,115	11,033	— 390	—	3,082				
	29,794,653	31,481,366	30,661,529	866,876	—	819,837				

Zentralbureaux des Fahrdienstes. Die geringfügige Vermehrung gegenüber 1904 ist eine Folge des Personalzuwachses. Die Verminderung gegenüber dem Budget hat ihren Grund in Mutationen und teilweisen Vakanzen.

Maschinenpersonal und Wagenvisiteure. Die Mehrausgaben gegenüber 1904 rühren her von einer Zunahme der kilometrischen Leistungen und der Durchführung des Arbeitsgesetzes. Verglichen mit dem Budget ergibt sich eine Verminderung in den Kreisen I, II und IV infolge Aufschiebung von Ernennungen, einer geringern Anzahl Krankheitsfälle und eines zu hohen Budgetansatzes. Die Vermehrung im Kreise III beruht auf einer Zunahme der Leistungen.

Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials. Die Ursachen der Mehrausgaben gegenüber 1904 und der Minderausgaben gegenüber dem Budget sind die eben erwähnten.

Brennmaterial. Die beträchtlichen Mehrausgaben beruhen auf vermehrten Leistungen (5,09 % gegenüber 1904 und 2,55 % gegenüber dem Budget) und einer gesteigerten Verwendung von Lokomotiven schweren Typus. Bei dem gegenwärtigen Stand der Kohlenpreise haben wir allen Anlass zufrieden zu sein, dass wir durch unsere Verträge gegen ein Steigen der Preise gesichert sind.

Schmiermaterial. Trotz vermehrter Leistungen ergibt sich eine Minderausgabe sowohl gegenüber 1904 als gegenüber dem Budget, eine Folge des neuen, versuchsweise angenommenen Modus der Materialbeschaffung.

Beleuchtungsmaterial. Die Mehrausgaben haben ihren Grund in neuen elektrischen Anlagen. Die Verminderung gegenüber dem Budget dagegen ist eine Folge zu hoher Schätzungen, sie rührt auch daher, dass der Kreis III in dieser Rubrik die Ausgaben für den Unterhalt der Akkumulatoren eingestellt hat, die unter Rubrik IV. D. 3 gehören.

Reinigungs- und Desinfektionsmaterial, Wasser, Streusand und Verschiedenes. Stärkerer Verbrauch infolge vermehrter Leistungen.

Unterhalt der Lokomotiven und Tender. Der Vermehrung der Ausgaben gegenüber 1904 steht eine Ersparnis von Fr. 500,000 auf dem Budget gegenüber. Diese Verminderung erklärt sich einerseits aus der Ausrangierung von Lokomotiven, deren Unterhalt zu kostspielig wäre, andererseits aus verminderten Leistungen der Werkstätten. Die Vermehrung im Kreis IV rührt her von grösseren Reparaturen und Übertragungen aus dem Jahr 1904.

U n t e r h a l t d e r P e r s o n e n w a g e n. Hier gilt die nämliche Bemerkung, immerhin mit dem Unterschiede, dass die Verminderung gegenüber dem Budget die Kreise I und III und die Vermehrung gegenüber demselben die Kreise II und IV betrifft.

U n t e r h a l t d e r L a s t w a g e n. Auch für dieses Kapitel gilt die nämliche Bemerkung. Die Verminderung gegenüber dem Budget betrifft die Kreise I bis III und die Vermehrung den Kreis IV. Die Verminderung ist teilweise eine Folge der Erstreckung der Revisionsfristen auf drei Jahre.

E r n e u e r u n g d e s R o l l m a t e r i a l s. (Vergleiche Ausrangierung zu lasten des Erneuerungsfonds, Seiten 59 und 73.) Die Abschreibungen für Lokomotiven sind unter den Beträgen pro 1904 und unsern Budgetansätzen geblieben, während umgekehrt die Abschreibungen für Personen- und Güterwagen die Ausgaben des letzten Jahres übersteigen. Die Minderausgaben für die Personenwagen (verglichen mit dem Budget) rühren her von dem verhältnismässig geringen Inventarwert, obschon drei Personenwagen mehr ausrangiert worden sind als budgetiert war.

B u r e a u k o s t e n. Hier gilt, was wir zum nämlichen Kapitel des vorhergehenden Abschnittes ausgeführt haben.

B e l e u c h t u n g , H e i z u n g u n d R e i n i g u n g d e r D i e n s t l o k a l e. Während in den Kreisen I bis III Minderausgaben zu verzeichnen sind, weist der Kreis IV Mehrausgaben auf.

E r g ä n z u n g u n d U n t e r h a l t d e s I n v e n t a r s. Die Ausgaben sind zwar niedriger als 1904, überschreiten jedoch den budgetierten Ansatz. Der Grund liegt in vermehrten Anschaffungen und in der Verrechnung der Kosten für den Unterhalt der Akkumulatoren, die teilweise unter IV. B. 3 ins Budget eingestellt waren, in dieser Rubrik.

V. Verschiedene Ausgaben.

Dieselben belaufen sich im Jahr 1905 auf Fr. 6,425,486. 25

Rechnung 1904	Budget 1905	Rechnung 1905	Vermehrung gegenüber 1904	Vermehrung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
6,208,091	6,043,469	6,425,486	217,395	382,017

Die Vermehrung beträgt 3,50 % gegenüber 1904 und 6,32 % gegenüber dem Budget.

Die Ausgaben verteilen sich auf die einzelnen Kapitel wie folgt:

Kapitel	Rechnung 1904		Budget 1905		Rechnung 1905		Verglichen mit 1904		Verglichen mit dem Budget	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A 1. Pachtzinse für Gemeinschafts- bahnhöfe und -strecken	417,070	467,260	487,023	487,023	69,953	19,763				
A 2. Rollmaterialmieten	2,597,760	2,628,050	2,765,160	2,765,160	167,400	137,110				
A 3. Verschiedene Mieten	35,208	38,700	37,814	37,814	2,606	886				
C 1. Gerichts- und Prozeßkosten	32,405	25,215	25,944	25,944	6,461	729				
C 2. Feuerversicherung	134,834	162,278	147,835	147,835	13,001	14,443				
C 3. Unfallversicherungen und Ent- schädigungen	762,094	605,569	730,635	730,635	31,459	125,066				
C 4. Transportversicherungen und Entschädigungen	159,927	118,500	106,216	106,216	53,711	12,284				
C 5. Kosten der Transporte infolge von Bahnunterbrechungen	—	1,200	—	—	—	1,200				
C 6. Steuern und Abgaben	106,448	80,534	67,326	67,326	39,122	13,208				
C 7. Beiträge an die Hilfskassen, Pensionen, Unterstützungen und Gratifikationen	1,804,811	1,783,195	1,864,691	1,864,691	59,880	81,496				
C 8. Verschiedenes	157,534	132,968	192,842	192,842	35,308	59,874				
	6,208,091	6,043,469	6,425,486	6,425,486	217,395	382,017				

Pacht- und Mietzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und -strecken. Die Vermehrung gegenüber 1904 rührt her von dem Anteil der Grh. Badischen Staatsbahnen am Reinertrag der Basler Verbindungsbahn und von der verrechneten Kapitalverzinsung des Bahnhofes La Chaux-de-Fonds, die in der Rechnung pro 1904 noch nicht figurierte. Was die Vermehrung gegenüber dem Budget anbelangt, gilt bezüglich der Basler Verbindungsbahn die nämliche Begründung; die Entschädigung für den Bahnhof La Chaux-de-Fonds ist unter dem budgetierten Ansätze geblieben.

Rollmaterialmieten. Die Verkehrszunahme hat eine Vermehrung bewirkt sowohl gegenüber der Rechnung als auch gegenüber dem Budget. Die nachstehende Tabelle enthält eine Zusammenstellung der zu unsern lasten fallenden Beträge für Rollmaterialmieten.

	Rechnung 1904 Fr.	Budget 1905 Fr.	Rechnung 1905 Fr.	Verglichen mit 1904 Fr.	Verglichen mit Budget Fr.
Ausgaben für Rollmaterialmieten . .	2,597,760	2,628,050	2,765,160	167,400	137,110
Einnahmen an Rollmaterialmieten . .	1,181,457	1,200,000	1,248,959	67,502	48,959
Nettoausgaben	1,416,303	1,428,050	1,516,201	99,898	88,151

Die Nettovermehrung beträgt somit 7,05 % gegenüber 1904 und 6,17 % gegenüber dem Budget.

Verschiedene Mieten. Die Ausgaben entsprechen beinahe dem budgetierten Betrage.

Gerichts- und Prozesskosten. Die Ausgaben sind geringer als 1904.

Feuerversicherung. Die Vermehrung gegenüber 1904 ist eine Folge der Erhöhung der versicherten Werte, die Verminderung gegenüber dem Budget hat ihren Grund in grösseren Rückerstattungen der Hilfsgeschäfte; zu erwähnen ist auch eine Reduktion der Versicherungsprämien im Kanton Zürich.

Unfallversicherungen und Entschädigungen. Minderausgaben gegenüber 1904 und Mehrausgaben gegenüber dem Budget. Einerseits sind beim Kreis I Minderausgaben zu verzeichnen, da gewisse Entschädigungsansprüche noch nicht erledigt sind. Andererseits hat der Kreis II Mehrausgaben infolge Liquidation verschiedener Haftpflichtansprüche.

Transportversicherungen und Entschädigungen. Minderausgaben sowohl gegenüber 1904 als auch gegenüber dem Budget.

Steuern und Abgaben. Die Verminderung gegenüber 1904 rührt her vom Wegfall verschiedener Steuern; infolge verschobener Steuerzahlung im Kanton Zürich ist der Budgetansatz nicht erreicht worden.

Beiträge an die Hilfskassen. Infolge Anwachsens der Gehalte und Löhne des Personals sind auch unsere Beiträge an die Hilfskassen, verglichen mit 1904, gestiegen. Unter dieser Rubrik sind ferner Fr. 109,000 für die übernommenen Pensionen der Jura-Simplon-Bahn in Rechnung gestellt, welcher Betrag der Gewinn- und Verlustrechnung durch den Spezialfonds belastet wird.

Verschiedenes. Die Mehrausgabe gegenüber 1904 rührt her von der Ausdehnung des Publizitätsdienstes, wofür im Jahr 1905 die nachstehenden Beträge ausgegeben worden sind:

Agentur in Paris	Fr. 43,906
Agentur in London	„ 34,454
Material für Propagandazwecke und Verbreitungskosten	„ 71,711
Personal in Bern	„ 8,121
	<hr/>
Total	Fr. 158,192

Der Geschäftsgang der Agenturen in Paris und London ist sehr befriedigend und deren Tätigkeit weist eine erfreuliche Entwicklung auf; die Erfahrung hat auch gezeigt, dass die Einsetzung einer beratenden Kommission, in welcher die verschiedenen Interessengruppen vertreten sind und welche regelmässige Beziehungen zwischen diesen Gruppen und unserm Personal unterhält, einen überaus günstigen Einfluss auf die Methoden und die Mittel zur Propaganda auszuüben in der Lage ist.

Der schweizerische Hotelierverband ist mit uns in Unterhandlungen getreten zum Zwecke einer finanziellen Beteiligung an unsern Ausgaben für den Publizitätsdienst; wir hoffen, zu einer Verständigung zu gelangen, wodurch unter anderm die Errichtung neuer Agenturen im Auslande ermöglicht würde.

Rechnung über den Erneuerungsfonds.

Der Saldo dieser Rechnung betrug auf
31. Dezember 1904 Fr. 56,849,779.95

Die Einlagen von 1905, gemäß den eidgenössischen Vorschriften, setzen sich wie folgt zusammen:

a. für Oberbau . .	Fr. 4,389,978.—	
b. für Rollmaterial .	„ 3,970,344.—	
c. für Mobiliar und Gerätschaften . . .	„ 374,748.30	
		Fr. 8,735,070.30

Die Entnahmen für 1905

betragen:

a. für Oberbau . .	Fr. 4,159,261.23	
b. für Rollmaterial .	„ 2,583,928.91	
c. für Mobiliar und Gerätschaften . . .	„ 228,089.52	
		„ 6,971,279.66

Überschuss der Einlagen von 1905 „ 1,763,790.64

Total auf Ende 1905 Fr. 58,613,570.59

Dieser Betrag wird bis zur Höhe von Fr. 55,455,385 durch die Wertschriften des Portefeuilles des Erneuerungsfonds gedeckt (vgl. die besondere Beilage zu den Rechnungen von 1905, Seite 197). Nach erfolgter Genehmigung der Rechnungen für 1905 wird dieses Portefeuille entsprechend ergänzt werden.

Bis jetzt konnte das in Art. 59 der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufgesetz vorgesehene Reglement für den Erneuerungsfonds noch nicht ausgearbeitet werden, weil wir mit unsern Vorschlägen an den Verwaltungsrat bis nach Erledigung des zwischen der Eidgenossenschaft und der Gotthardbahn schwebenden Prozesses zuwarten wollten. Nachdem gestützt auf das eingegangene Gutachten der Experten eine Einigung erzielt worden ist, werden wir in der Lage sein, die bezüglichen Vorschläge in nächster Zeit einzubringen.

Rechnung über den Deckungsfonds der alten Pensionen der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft.

Dieser Fonds weist seit seinem Bestehen die folgenden Veränderungen auf:

Kapital auf 1. Januar 1903	Fr. 1,000,000. —
+ Zins à 3½ % für 1903	„ 35,000. —
Zusammen	Fr. 1,035,000. —
— Pro 1903 bezahlte Pensionen	„ 116,988. 70
Saldo Ende 1903	Fr. 918,011. 30
+ Zins à 3½ % für 1904	„ 30,050. 40
Zusammen	Fr. 948,061. 70
— Pro 1904 bezahlte Pensionen	„ 119,595. 75
Saldo Ende 1904	Fr. 828,465. 95
+ Zins à 3½ % für 1905	„ 26,967. 30
Zusammen	Fr. 855,433. 25
— Pro 1905 bezahlte Pensionen	„ 109,323. 35
Saldo Ende 1905	Fr. 746,109. 90

Rechnung der Nebengeschäfte.

Dampfboote auf dem Bodensee.

Der Reinertrag des Jahres 1905 beträgt Fr. 142,662. 38.

	Rechnung 1904 Fr.	Budget 1905 Fr.	Rechnung 1905 Fr.	Verglichen mit 1904 Fr.	Verglichen mit Budget Fr.
Einnahmen	663,209	627,000	655,917	—7,292	28,917
Ausgaben	519,216	546,340	513,255	—5,961	—33,085
Reinertrag	143,993	80,660	142,662	—1,331	62,002

Gegenüber 1904 ergibt sich somit ein Minderertrag von 0,92 %, dagegen ein Mehrertrag von 76,87 % gegenüber dem Budget.

Der Gütertransport hat ungefähr Fr. 21,000 weniger eingetragen als 1904, während der Personenverkehr fast Fr. 14,000 mehr ergab, woraus eine Netto-Mindereinnahme von ungefähr Fr. 7000 entstand. Dagegen beträgt die Mehreinnahme gegenüber dem Budget beinahe Fr. 29,000; sie verteilt sich mit Fr. 16,000 auf den Personen- und mit Fr. 13,000 auf den Gepäck- und Güterverkehr.

Die Minderausgabe gegenüber 1904 und dem Budget betrifft hauptsächlich den Unterhalt der Schiffe, indem die wichtigeren Reparaturen (1905 des Schiffes „Säntis“), d. h. diejenigen, die Fr. 10,000 übersteigen, durch den Spezialfonds für die Amortisation des Inventarwertes der Schiffe gedeckt werden.

Gewinn- und Verlustrechnung.

Einnahmen.

1. *Aktivsaldo von 1904.* Dieser Saldo beträgt Fr. 60,734. 99.

Gemäß dem von der Bundesversammlung genehmigten Beschlusse unseres Verwaltungsrates war dieser Saldo auf neue Rechnung vorgetragen worden.

2. *Überschuß der Betriebseinnahmen.*

Er beträgt Fr. 40,520,423. 90

Rechnung 1904 Fr.	Budget 1905 Fr.	Rechnung 1905 Fr.	Vermehrung gegenüber 1904 Fr.	Vermehrung gegenüber Budget Fr.
37,044,732	35,870,500	40,520,424	3,475,692	4,649,924

Die Vermehrung beträgt somit 9,38 % gegenüber 1904 und 12,96 % gegenüber dem Budget.

Die Differenzen sind in diesem Bericht bereits begründet worden; beizufügen ist, daß die Ausgaben für Erneuerung zu lasten des Erneuerungsfonds zu Fr. 7,300,100 veranschlagt waren, während sie der Betriebsrechnung in Wirklichkeit belastet wurden mit „ 6,971,280

Die Differenz von Fr. 328,820

muß für eine genaue Vergleichung mit dem Budget vom Überschuß der Betriebseinnahmen abgezogen werden.

Für 1902 hatte der Betriebskoeffizient (S. B. B. und J. S.) betragen 61,11

Für 1903 erreichte er 65,53

„ 1904 „ „ 67,68

„ 1905 beträgt er 66,42

Von 1904 auf 1905 ergibt sich somit eine Verbesserung um 1,26 %. Indem wir über den Wert der Vergleichung der Betriebskoeffizienten dieselben Vorbehalte machen wie 1904, stellen wir fest, daß das raschere Anwachsen der Betriebseinnahmen 1905 gegenüber den Betriebsausgaben zum Teil außerordentlichen Ursachen zuzuschreiben ist, die wahrscheinlicherweise auf die künftigen Betriebsjahre nicht in dem gleichen Maße einwirken werden.

3. *Ertrag verfügbarer Kapitalien.* Die verfügbaren Kapitalien haben 1905 abgeworfen Fr. 5,205,557. 06

Rechnung 1904 Fr.	Budget 1905 Fr.	Rechnung 1905 Fr.	Verminderung gegenüber 1904 Fr.	Vermehrung gegenüber Budget Fr.
6,351,399	4,920,940	5,205,557	1,145,842	284,617

Es ergibt sich eine Verminderung von 18,04 % gegenüber 1904 und eine Vermehrung von 5,78 % gegenüber dem Budget.

Die Mindererträge gegenüber 1904, die aus Titelverkäufen und Kapitalaufwendungen herrühren, die für die Deckung eines Teils der Bauausgaben und Rollmaterialanschaffungen nötig wurden, sind in der folgenden Zusammenstellung spezifiziert.

	Ertrag 1904	Ertrag 1905	Differenz 1905
Verzinsung der Titel des Wert- schriftenportefeuilles, inbegrif- fen das Portefeuille des Er- neuerungsfonds	3,025,341. 85	2,932.317. 65	— 93,024. 20
Gewinne auf Titelverkäufen und Mehrwert von Titeln . .	206,312. 50	23,695. 25	— 182,617. 25
Kursgewinne auf Wechseln, verschiedene Diskonti und ver- fallene Coupons	75,670. 31	95,887. 91	+ 20,217. 60
Aktivzinse aus Kontokorrenten, inbegriffen Verzinsung der um- getauschten J.-S.-Aktien . .	2,414,358. 83	2,119,971. 24	— 294,387. 59
Ertrag des Wechselportefeuilles	323,126. 30	1,211. 98	— 321,914. 32
Verschiedene Zinse	306,589. 04	32,473. 03	— 274,116. 01
Total	6,351,398. 83	5,205,557. 06	— 1,145,841. 77

4. *Zins für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien.* Diese Zinse erreichten 1905 Fr. 2,417,234. 32

Rechnung 1904 Fr.	Budget 1905 Fr.	Rechnung 1905 Fr.	Vermehrung gegenüber 1904 Fr.	Verminderung gegenüber dem Budget Fr.
2,106,800	3,009,000	2,417,234	310,434	591,766

Gegenüber 1904 beträgt die Vermehrung 14,73 %, gegenüber dem Budget der Minderertrag 19,67 %.

Die Differenzen zwischen Rechnung und Budget setzen sich folgendermassen zusammen.

	Bauzinse des Simplon	Verschiedene Bauzinse	Total
Budgetansatz 1905	Fr. 2,212,000	Fr. 797,000	Fr. 3,009,000
Verrechnet 1905 .	„ 2,150,322	„ 266,912	„ 2,417,234
Minderbetrag der Buchungen . . .	Fr. 61,678	Fr. 530,088	Fr. 591,766

Diese Verminderung erklärt sich aus Verzögerungen, die in der Ausführung unserer grossen Bau- und Umbauprojekte eingetreten sind.

5. *Ertrag von Nebengeschäften.* Unser einziges Nebengeschäft, der Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee, ergab einen Ertrag von Fr. 142,662. 38.

Rechnung 1904	Budget 1905	Rechnung 1905	Verminderung gegenüber 1904	Vermehrung gegenüber Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
143,993	80,660	142,662	1,331	62,002

Es bedeutet dies eine unbedeutende Verminderung gegenüber dem Ergebnis von 1904 (0,92 %) aber einen Mehrertrag von 76,87 % gegenüber dem Budget.

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

a. *Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds.* Sie beliefen sich 1905 auf Fr. 6,971,279. 66

Rechnung 1904	Budget 1905	Rechnung 1905	Verminderung gegenüber 1904	Verminderung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
7,029,516	7,300,100	6,971,280	58,236	328,820

Die Verminderung beträgt 0,83 % gegenüber 1904 und 4,50 % gegenüber dem Budget.

Die Entnahmen verteilen sich wie folgt :

Erneuerung des Oberbaues.

	Rechnung 1904	Budget 1905	Rechnung 1905	Verglichen mit 1904	Verglichen mit Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Kreis I	1,252,992	1,169,000	1,114,674	— 138,318	— 54,326
„ II	818,322	941,000	765,475	— 52,847	— 175,525
„ III	1,144,339	1,513,000	1,439,899	295,560	— 73,101
„ IV	801,841	857,000	839,213	37,372	— 17,787
	4,017,494	4,480,000	4,159,261	141,767	— 320,739

Erneuerung des Rollmaterials.

	Rechnung 1904	Budget 1905	Rechnung 1905	Verglichen mit 1904	Verglichen mit Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Lokomotiven	1,315,792	1,274,000	983,918	— 331,874	— 290,082
Kessel	75,572	170,100	66,515	— 9,057	— 103,585
Personenwagen	543,952	562,000	554,896	10,944	— 7,104
Gepäck- und Güterwagen	904,560	694,000	978,600	74,040	284,600
	2,839,876	2,700,100	2,583,929	— 255,947	— 116,171

Erneuerung des Mobiliars.

	Rechnung 1904	Budget 1905	Rechnung 1905	Verglichen mit 1904	Verglichen mit Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Zentralverwaltung	1,236	1,800	3,453	2,217	1,653
Kreis I	71,202	28,000	52,944	—	24,944
II	43,722	32,800	94,531	50,809	61,731
III	33,535	37,000	41,094	7,559	4,094
IV	22,451	20,400	36,068	13,617	15,668
	172,146	120,000	228,090	55,944	108,090

Total.

	Rechnung 1904	Budget 1905	Rechnung 1905	Verglichen mit 1904	Verglichen mit Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Oberbau	4,017,494	4,480,000	4,159,261	141,767	—
Rollmaterial	2,839,876	2,700,100	2,583,929	—	—
Mobiliar	172,146	120,000	228,090	55,944	108,090
	7,029,516	7,300,100	6,971,280	—	—
				58,236	328,820

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

Sie betragen 1905 Fr. 109,323. 35

Dieser Posten ist im Budget nicht enthalten, weil die Entnahmen früher direkt aus dem Spezialfonds stattfanden. Bereits 1904 erschien es uns jedoch richtiger, sie in die allgemeine Verwaltungsrechnung aufzunehmen, analog den Operationen des Erneuerungsfonds, indem sie der Betriebsrechnung (Titel V, Rubrik C. 7) belastet und der Gewinn- und Verlustrechnung gutgeschrieben werden. Für 1905 sind wir in gleicher Weise verfahren.

7. *Einnahmen aus verschiedenen Quellen.* Sie erreichten 1905 Fr. 118,147

Rechnung 1904	Budget 1905	Rechnung 1905	Verminderung gegenüber 1904	Vermehrung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
334,943	20,000	118,147	216,796	98,147

Diese von Jahr zu Jahr stark wechselnden Einnahmen setzen sich pro 1905 wie folgt zusammen:

Entschädigung der Neuenburger Jura-Bahn für die Mitbenützung des Gemeinschaftsbahnhofes Neuenburg und die Gemeinschaftsstrecke Neuenburg-Vauseyon; der seinerzeit zwischen der Neuenburger Jura-Bahn und der Jura-Simplon-Bahn abgeschlossene Vertrag sah eine Kompensation der Leistungen beider Verwaltungen in Neuenburg und Chaux-de-Fonds vor; dieser Vertrag wurde auf 1. Mai 1903 von der Neuenburger Jura-Bahn infolge des Umbaus des Bahnhofs Chaux-de-Fonds gekündigt und hat erst im Jahre 1905 durch eine neue Übereinkunft ersetzt werden können; die Verrechnung der Aktiv- und Passiventschädigungen unterblieb daher für die Zeit vom 1. Mai 1903 bis 31. Dezember 1904, so daß pro 1905 nachträglich einzustellen sind Fr. 117,657. 50

Die übrigen Einnahmen aus sonstigen Quellen belaufen sich auf 489. 50

Total Fr. 118,147. —

Ausgaben.

1. *Entschädigung an die Eigentümer von gepachteten Linien.*
Bezahlt wurden 1905 Fr. 30,000

Es ist dies der Pachtzins der Linie Vevey-Chexbres im budgetierten Betrag. 1904 hatte er bloß Fr. 20,000 betragen, da die Linie nur während 8 Monaten im Betriebe gestanden hatte.

2. *Kontokorrentzinse, Provisionen etc.*

Sie betragen 1905 Fr. 4,629,809. 95

Rechnung 1904	Budget 1905	Rechnung 1905	Vermehrung gegenüber 1904	Verminderung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
4,151,872	4,785,000	4,629,810	477,938	155,190

Es ergibt sich somit eine Vermehrung der Passivzinse gegenüber 1904 um 11,51 ‰, dagegen eine Verminderung von 3,24 ‰ gegenüber dem Budgetansatz.

Die Ausgabe des Jahres 1905 umfaßt:

Zins zu 3 ¹ / ₂ ‰ an die Liquidationskommission der Jura-Simplon-Bahn	Fr. 3,837,054. 60
Verzinsung der Kassenscheine	„ 526,555. 45
Verschiedene Zinse	„ 29,983. 58
Provisionen für Couponseinlösungen und Titelrückzahlungen	„ 47,079. 79
Agios, Kursverluste, Minderwert von Titeln und Verschiedenes	„ 189,136. 53
	<u>Fr. 4,629,809. 95</u>

3. *Verzinsung der konsolidierten Anleihen.*

1905 betrug sie Fr. 35,760,755. 25.

Rechnung 1904	Budget 1905	Rechnung 1905	Verminderung gegenüber 1904	Vermehrung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
36,322,497	34,700,000	35,760,755	561,742	1,060,755

Die nachstehende Tabelle, welche die Verzinsung für jedes einzelne Anleihen besonders angibt, erklärt auch die Verminderung um 1,55 ‰ gegenüber 1904 und die Vermehrung um 3,06 ‰ gegenüber dem Budget.

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1904 Fr.	Budget 1905 Fr.	Rechnung 1905 Fr.	Bemerkungen
3 ¹ / ₂ % Bundesbahnen 1899/1902	12,250,000	12,250,000	13,317,990	Die Zunahme um Fr. 1,067,990 gegen- über 1904 und dem Budget 1905 rührt von folgenden Emissionen des Jahres 1905 her: Fr. 5,000,000 mit Zinsgenuss ab 31. De- zember 1904 für Umtausch von J.-S.-Aktien; " 10,000,000 mit Zinsgenuss ab 31. De- zember 1904 für Bauaus- gaben; " 25,000,000 mit Zinsgenuss ab 30. Juni 1905 zur Konsolidation der schwebenden Schuld; " 6,028,000 mit Zinsgenuss ab 30. Juni 1905 für Umtausch wei- terer J.-S.-Aktien;
				<u>Fr. 46,028,000</u> Total
Bundeshahnrente 1900	3,000,000	3,000,000	3,000,000	wovon Fr. 15,000,000 für das ganze Jahr, Fr. 31,028,000 für ein halbes Jahr zu ver- zinsen waren.
3 % différé Bundesbahnen 1903	5,250,000	5,250,000	5,250,000	Die Verminderung um Fr. 15,170 ge- genüber 1904 rührt her von Titelmück- zahlungen infolge Auslosung.
4 % Centralbahn 1876	955,361	940,191	940,191	
4 % Centralbahn 1880	740,533	736,400	736,400	Verminderung gegenüber 1904 Fr. 4133. Gleiche Bemerkung.
3 ¹ / ₂ % 1894 (1. Juni)	1,050,000	1,050,000	1,050,000	
Übertrag	23,245,894	23,226,591	24,294,581	

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1904 Fr.	Budget 1905 Fr.	Rechnung 1905 Fr.	Bemerkungen
Übertrag	23,245,894	23,226,591	24,294,581	
3 1/2 % Centralbahn 1894 (26.Okt.)	1,050,000	1,050,000	1,050,000	
4 % Nordostbahn 1880	120,000	120,000	120,000	
3 1/2 % „ 1894	350,000	350,000	350,000	
3 1/2 % „ 1895	245,000	245,000	245,000	
3 1/2 % „ 1896	1,225,000	1,225,000	1,225,000	
3 1/2 % „ 1897	367,937	367,937	367,937	
Nordostbahn, Subventionsdarlehen Rechtsufrige Zürichseebahn	54,813	41,950	41,950	Die Verminderung um Fr.12,863 gegenüber 1904 hat ihren Grund in der Rückzahlung verfallener Titel.
Nordostbahn, Subventionsdarlehen Bülach-Schaffhausen	31,262	7,484	7,484	Verminderung gegenüber 1904 um Fr. 23,778 aus gleicher Ursache.
4 % Vereinigte Schweizerbahnen, I. Hypothek	938,724	894,724	894,724	Die Verminderung um Fr. 44,000 gegenüber 1904 rührt her aus Titelmrückzahlungen infolge Auslosung.
4 % Vereinigte Schweizerbahnen, II. Hypothek	480,468	448,468	448,468	Verminderung gegenüber 1904 Fr. 32,000, aus gleicher Ursache.
3 u. 5 % Vereinigte Schweizerbahnen 1857	22,860	14,820	14,820	Verminderung gegenüber 1904 Fr. 8040. Gleiche Bemerkung.
3 u. 5 % Vereinigte Schweizerbahnen 1859	16,792	12,623	12,623	Verminderung gegenüber 1904 Fr. 4169. Gleiche Bemerkung.
2 8/11 % Franco-Suisse 1868	446,038	442,350	442,350	Verminderung gegenüber 1904 Fr. 3688. Gleiche Bemerkung.
3 % Jougne-Eclépens	220,953	220,093	219,781	Die Verminderung gegenüber 1904 um Fr. 1172 hat ihren Grund in Titelmrückzahlungen infolge Auslosung.
Übertrag	28,815,7410	28,667,04	29,734,718	

Bezeichnung der Anleihen

	Rechnung 1904	Budget 1905	Rechnung 1905	Bemerkungen
	Fr.	Fr.	Fr.	
Übertrag	28,815,741	28,667,040	29,734,718	
3 1/2 % Jura-Bern-Luzern 1889	1,015,000	1,015,000	1,015,000	
3 1/2 % Brünig 1889	175,000	175,000	175,000	
3 1/2 % Jura-Simplon 1894	4,836,037	4,836,037	4,836,037	
	<u>34,841,778</u>			

+ Verzinsung des nichtkonvertierten Restes der 1904 zurückbezahlten 4 % Anleihen und der 1904 fällig gewordenen Obligationen des Subventionsdarlehens Thalwil-Zug 1,480,719

Aufrundungssumme im Budget 1905 6,923

36,322,497 34,700,000 35,760,755

Vergleichung unserer Zinslasten.

	Rechnung 1904	Budget 1905	Rechnung 1905
	Fr.	Fr.	Fr.
Kontokorrentzinse, Provisionen etc.	4,151,872	4,785,000	4,629,810
Verzinsung der konsolidierten Anleihen	36,322,497	34,700,000	35,760,755
	<u>40,474,369</u>	<u>39,485,000</u>	<u>40,390,565</u>
Brutto-Zinslast	40,474,369	39,485,000	40,390,565
Ertrag verfügbarer Kapitalien und Bauzinse	8,458,198	7,929,940	7,622,791
	<u>32,016,171</u>	<u>31,555,060</u>	<u>32,767,774</u>
Netto-Zinslast	32,016,171	31,555,060	32,767,774

57

Gegenüber 1904 hat die Zinslast um Fr. 751,603 zugenommen; es ist dies die Folge unserer Neu- und Umbauten, sowie der Rollmaterialanschaffungen.

Gegenüber dem Budget beträgt die Mehrausgabe Fr. 1,212,714; die zu niedern Ansätze unseres Budgets, welche sich künftig nicht mehr in gleicher Masse wiederholen werden, rühren davon her, dass uns bei der Aufstellung des Budgets die Resultate des vorangehenden Betriebsjahres noch nicht bekannt sind, so dass wir uns nur auf die zwei Jahre zurückliegenden Daten stützen können; das ganze Jahr hindurch sind unsere laufenden Einnahmen aus dem Betrieb fortwährend für Zahlungen für Bauten und Rollmaterial aufgebraucht worden.

4. *Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen.* Diese betragen pro 1905 Fr. 5,210,941. 10.

Rechnung 1904 Fr.	Budget 1905 Fr.	Rechnung 1905 Fr.	Vermehrung gegenüber 1904 Fr.	Verminderung gegenüber dem Budget Fr.
4,645,888	5,240,500	5,210,941	565,053	29,559

Diese Abschreibungen umfassen die gesetzliche Amortisation, die Amortisation der Anleihenskosten und die Abschreibung auf untergegangenen Objekten.

a. Gesetzliche Amortisation. Sie besteht aus:

der dritten Amortisationsquote des Anlagekapitals auf 31. Dezember 1902 mit 0,519977 % von Fr. 889,615,022	Fr. 4,625,793. 50
der zweiten Amortisationsquote der im Jahre 1903 gemachten Ausgaben mit 0,526649 % von Fr. 12,905,691	„ 67,967. 70
der ersten Amortisationsquote der im Jahre 1904 gemachten Ausgaben (Amortisationsplan für 60 Jahre auf Grund eines Zinses von 3 $\frac{1}{2}$ %) mit 0,508840 % von Fr. 23,717,654	„ 120,684. 90
	<u>Fr. 4,814,446. 10</u>

Der Betrag der in 60 Jahren zu amortisierenden Ausgaben pro 1904 ist wie folgt berechnet worden:

Bausgaben des Jahres 1904	Fr. 29,220,917. —
Weniger Ausgaben für Betriebsmaterial (Rollmaterial und Gerätschaften)	„ 7,861,804. —
	Fr. 21,359,113. —
Plus 30 % der Ausgaben für Betriebsmaterial	„ 2,358,541. —
	<u>Fr. 23,717,654. —</u>

b. Amortisation der Anleihekosten. Die zweite Annuität für Amortisation der Kursdifferenzen und Anleihekosten beträgt Fr. 116,495. —

c. Abschreibungen für untergegangene Objekte. In unserem Berichte vom 5. April 1904 schlugen wir vor, die Amortisation der abzuschreibenden Verwendungen auf Bauobjekte, die damals Fr. 1,389,654 betragen, auf 5 Jahre zu verteilen; eine erste Annuität von Fr. 280,000 ist hierzu in die Rechnung pro 1904 eingestellt worden, eine zweite Annuität im gleichen Betrage setzen wir für 1905 ein.

5. Einlagen in die Spezialfonds. Ausser dem Zins des Deckungsfonds für übernommene Pensionen der Jura-Simplon-Bahn im Betrage von Fr. 26,967 enthält dieses Kapitel die Einlagen in den Erneuerungsfonds mit Fr. 8,735,070. 30

Rechnung 1904	Budget 1905	Rechnung 1905	Vermehrung gegenüber 1904	Vermehrung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
8,369,092	8,398,100	8,735,070	365,978	336,970

Die Vermehrung der Einlagen um 4,37 % gegenüber 1904 und von 4,01 % gegenüber dem Budget ist verursacht durch vermehrte Fahrleistungen infolge des gesteigerten Verkehrs.

Die immer noch auf Grund des bundesrätlichen Reglements von 1899 berechneten Einlagen setzen sich folgendermassen zusammen:

1. Für den Oberbau:	Fr.
a. per Meter Geleise, im Jahresdurchschnitt 3,967,344 m., zu 30 Cts.	<u>1,190,203. 20</u>
Übertrag	1,190,203. 20

	Fr.	Fr.
Übertrag	1,190,203. 20	
b. für die von eigenen und fremden Lokomotiven auf unseren Linien gefahrenen Kilometer, inbegriffen Rangierdienst und Leerfahrten, 31,997,748 Lokomotivkilometer à 10 Cts.	3,199,774. 80	
	4,389,978. —	
2. Für das Rollmaterial:		
a. Lokomotiven: für die von unseren Lokomotiven auf eigener und fremder Bahn zurückgelegten Lokomotivkilometer, inbegriffen Rangierdienst und Leerfahrten: 32,446,392 Lokomotivkilometer zu 5,8 Cts.	1,881,890. 75	
b. Personenwagen: für die auf eigener und fremder Bahn gefahrenen Personenwagen-Achskilometer: 248,941,934 km. zu 0,36 Cts.	896,190. 95	
c. Lastwagen: für die auf eigener und fremder Bahn gefahrenen Lastwagen-Achskilometer: 313,753,236 Achskilometer zu 0,38 Cts.	1,192,262. 30	
	3,970,344. —	
3. Für Mobiliar und Gerätschaften:		
3 % von Fr. 12,491,609. 65 mittlerem Bestand des Jahres		374,748. 30
	8,735,070. 30	
6. <i>Verwendungen zu verschiedenen Zwecken.</i>		
1905 wurden ausgegeben		Fr. 500,084. 84

Rechnung 1904	Budget 1905	Rechnung 1905	Vermehrung gegenüber 1904	Vermehrung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
67,526	50,000	500,085	432,559	450,085

Diese Ausgaben umfassen folgende Posten: Betriebsdefizit der Linie Wald-Rüti . . .	Fr. 29,811. 86
Budgetiert waren Fr. 34,000. Mit der Töß- talbahn sind Verhandlungen im Gange über die gänzliche oder teilweise Übertragung des Be- triebes an diese Verwaltung.	
Subvention an die Zürcher Dampfboot- gesellschaft	„ 17,518. 95
Veranschlagt waren Fr. 12,000. Die Sub- vention, deren Höhe vom Betriebsergebnis ab- hängig ist, kann höchstens auf Fr. 18,000 steigen.	
Rektifikation der Rechnungen für Mitbe- nützung des Bahnhofes Neuenburg vom 1. Ok- tober 1901 bis 31. Dezember 1904 zu gunsten der Bern-Neuenburg-Bahn	„ 15,065. 75
Im Budget war hierfür nichts enthalten. Diese einmalige Rektifikation ist die Folge von Zugeständnissen, die wir mit rückwirkender Kraft gemacht haben, indem die Entschädigung für die Rangierlokomotiven herabgesetzt und die Frist für die Zählung der ein- und auslau- fenden Achsen als Transitachsen von 20 auf 30 Minuten erhöht wurde.	
Anteil der Bundesbahnen am Kapitalzins und an den Betriebs- und Unterhaltungskosten des Bahnhofes La Chaux-de-Fonds für die Zeit vom 1. Mai 1903 bis 31. Dezember 1904 . . .	„ 242,367. 60
Die gegenseitige Ausgleichung der Leistungen der Jura-Simplon-Bahn in Neuenburg einerseits und der Neuenburger Jurabahn in La Chaux- de-Fonds andererseits war von dieser letztern Verwaltung auf den 1. Mai 1903 gekündigt worden. Die neue Übereinkunft ist erst 1905 in Kraft getreten mit Rückwirkung auf 1. Mai 1903; sie hat daher in den Betriebsrechnungen für 1903 und 1904 nicht berücksichtigt werden können, weshalb wir uns veranlaßt sehen, den Kapitalzins und die Betriebsentschädigung dieser beiden Jahre in die Gewinn- und Verlustrech- nung 1905 einzustellen.	
Rückvergütung an die Sihltalbahn auf der Entschädigung für die Bewachung des Ver-	
Übertrag	Fr. 304,764. 16

	Übertrag	Fr. 304,764. 16
bindungsgeleises von Zürich-Wiedikon nach Giesshübel	"	2,279. 75
<p>Gemäß früherer Vereinbarung mit der Nordostbahn trug die Sihltalbahn $\frac{1}{6}$ der effektiven Kosten für Bewachung dieser Strecke; da aber der Zugverkehr der S. B. B. auf dieser Strecke bedeutend zugenommen hat, war es billig, den Anteil der Sihltalbahn zu reduzieren; er wird fortan eine feste Summe von Fr. 1000 für das Jahr betragen.</p>		
Betrag der in Verlust geratenen Banknotensendung der Kreiskasse IV an die Hauptkasse in Bern	"	100,000. —
<p>Der hieraus erwachsene Verlust (siehe Seite 187) ist in die Gewinn- und Verlustrechnung aufzunehmen.</p>		
Entschädigung gemäß Schiedsgerichtsurteil vom 25. Juni 1900 im Prozesse zwischen der Jura-Simplon-Bahn und den Buffethaltern des Bahnhofes Lausanne für den durch die Zirkulation der Restaurationswagen verursachten Ausfall pro 1900/1904	"	35,361. 20
<p>Da die Jura-Simplon-Bahn hierfür nichts in Reserve gelegt hat, sind wir genötigt, den Betrag zu unsern Lasten zu nehmen.</p>		
Abschreibung von 13 Aktien der Wald-Rüti-Bahn	"	2,600. —
<p>Gemäß vertraglicher Verpflichtung hat uns die Wald-Rüti-Bahn 13 Aktien im Nominalbetrage von Fr. 200 übergeben als Zahlung des auf Baurechnung fallenden Anteils der Ausgaben für Erneuerung zweier Brücken; da diese Aktien keinen Verkaufswert haben, sind sie von der Bilanz abzuschreiben.</p>		
Subventionen an Eisenbahnschulen . . .	"	32,915. 45
<p>Sie verteilen sich wie folgt:</p>		
Winterthur	Fr.	5,900. —
St. Gallen	"	12,942. —
Biel	"	12,668. 45
Verschiedenes	"	1,405. —
	<u>Fr.</u>	<u>32,915. 45</u>
	Übertrag	Fr. 477,920. 56

Übertrag Fr. 477,920. 56

Abschreibung des Verlustes infolge des Verzichtes auf die von der Jura-Simplon-Bahn beabsichtigten Expropriationen für die Eröffnung einer Kiesgrube in Puidoux „ 6,959. 01

Im Jahre 1901 hatte die Jura-Simplon-Bahn bei Puidoux ein Grundstück erworben zum Zwecke der Anlage einer Kiesgrube und hatte Schritte getan, um weiteres Land zu expropriieren; vorgenommene Sondierungen ergaben aber keine günstigen Resultate, weshalb das erworbene Terrain verkauft und das Expropriationsverfahren eingestellt wurde; die Kosten fallen zu unsern Lasten.

Abschreibung des Verlustes aus dem Verkaufe eines von der ehemaligen Nordostbahn angekauften Grundstückes in Winterthur „ 15,031. 63

Für die Vergrößerung des Bahnhofes Winterthur hatte die Nordostbahn ein Grundstück für Fr. 29,050. 03 erworben, das nicht verwendet wurde und nur zu Fr. 14,018. 40 wieder verkauft werden konnte. Der aus diesem Geschäft entstandene Verlust muß von uns getragen werden.

Abschreibung des Verlustes aus dem Verkauf einer ausgebeuteten Kiesgrube in Schrofen bei Amriswil, die von der früheren Nordostbahn erworben worden war „ 173. 64

Fr. 500,084. 84

Zusammenfassende Vergleichung der Gewinn- und Verlustrechnung mit der Rechnung für 1904 und dem Budget für 1905.

	Differenz 1905 gegen 1904	Differenz 1905 gegen Budget 1905
Überschuß der Betriebseinnahmen	+ 3,475,692. 29	+ 4,649,923. 90
Ertrag der Nebengeschäfte	— 1,330. 48	+ 62,002. 38
Entnahmen aus den Spezialfonds	— 68,508. 69	— 219,496. 99
Betriebssubventionen	— 32,812. 50	—
Aus sonstigen Quellen	— 216,796. 35	+ 98,147. —
<i>Differenz bei den Einnahmen</i>	<u>+ 3,156,244. 27</u>	<u>+ 4,590,576. 29</u>

Netto-Zinslast	+	751,602. 90	+	1,212,713. 82
Entschädigung für gepach- tete Linien	+	10,000. —		—
Verwendungen zu Amor- tisationen	+	565,053. 35	—	29,558. 90
Einlagen in Spezialfonds .	+	362,895. 50	+	363,937. 60
Ausgaben für verschiedene Zwecke	+	432,558. 84	+	364,084. 84
<i>Differenzen bei den Aus- gaben</i>	+	2,122,110. 59	+	1,911,177. 36
Differenz der Einnahmen	+	3,156,244. 27	+	4,590,576. 29
„ „ Ausgaben .	—	2,122,110. 59	—	1,911,177. 36
<i>Differenz der Saldi . . .</i>	+	1,034,133. 68	+	2,679,398. 93

Gegenüber 1904 ist somit eine Verbesserung um Fr. 1,034,133.68, gegenüber dem Budget eine solche von . . . Fr. 2,679,398. 93 eingetreten.

Bilanz auf 31. Dezember 1905.

Die Gesamtsumme der Aktiven und Passiven der Bilanz beträgt auf 31. Dezember 1905 Fr. 1,201,709,284. 03 gegen- über Fr. 1,203,312,198. 69 auf 31. Dezember 1904.

Aktiven.

I. *Baukonto*. Er beläuft sich auf . Fr. 873,466,365. 18 und setzt sich folgendermassen zusammen:

	Bahnanlage und feste Einrichtungen	Rollmaterial	Mobiliar und Gerätschaften	Total
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Auf 31. Dezember 1904 .	715,277,592	129,846,483	12,095,945	857,220,020
Bausgaben von 1905 .	5,247,076	10,207,939	791,330	16,246,345
Auf 31. Dezember 1905 .	<u>720,524,668</u>	<u>140,054,422</u>	<u>12,887,275</u>	<u>873,466,365</u>

Die für 1905 dem Baukonto belasteten Ausgaben umfassen folgende Posten:

a. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

	Fr.
Erweiterung der Station Nyon . . .	74,905
„ „ „ Montreux . .	342,222
Übertrag	<u>417,127</u>

	Fr.	
Übertrag	417,127	
Erstellung der Station Tüscherz . . .	192,505	
Vergrößerung des Aufnahmegebäudes in Yverdon	59,068	
Zentralanlagen auf verschiedenen Sta- tionen	494,992	
Vorsorgliche Landerwerbungen . . .	518,737	
Übertragung der Subvention an die Stadt Basel für das Verbindungsgeleise Bahn- hof Basel-Dreispietz auf das Konto „zu amortisierende Verwendungen“ . . .	— 100,000	
Bahnhof Zürich, Geleise I in der Per- sonenhalle	83,937	
Zweites Geleise Brugg-Stein	1,935,472	
	Fr.	
Neue Aarebrücke bei Brugg 266,880		
Weniger: Abschreibung der alten Brücke	— 409,736	
	— 142,856	
Erweiterung der Station Pfungen-Nef- tenbach	63,673	
Erweiterung der Station St. Fiden . . .	116,169	
Erstellung einer Kesselreparaturwerk- stätte in Rorschach	58,134	
Erweiterung der Station Sargans . . .	50,985	
Post- und Zolldienstgebäude in Buchs	64,236	
Beamtenwohnhäuser in Landquart und Chur	42,047	
Verschiedenes (ganzes Netz)	1,392,850	Fr.
		5,247,076

b. Rollmaterial.

	Fr.	
56 Lokomotiven	4,676,441	
Weniger: Abschreibung von 17 Lokomotiven	1,057,976	
	3,618,465	
194 Personenwagen	5,687,986	
Weniger: Abschreibung von 51 Wagen	578,017	
	5,109,969	
Übertrag	8,728,434	5,247,076

		Fr.	Fr.
	Übertrag	8,728,434	5,247,076
530 Lastwagen	2,382,195		
Weniger: Abschreibung von 244 Wagen	1,019,375		
		1,362,820	
Verschiedenes		116,685	
			10,207,939

c. Mobilien und Gerätschaften.

Zentralverwaltung	Fr.	11,868	
Kreis I	"	172,253	
" II	"	284,972	
" III	"	183,082	
" IV	"	139,155	
			791,330
			<u>16,246,345</u>

Die Subvention von Fr. 100,000 an die Stadt Basel für das Verbindungsgeleise zwischen dem „Dreisitz“ und dem Bahnhof Basel war 1904 auf Baukonto getragen worden, mußte aber auf Einspruch des eidgenössischen Eisenbahndepartementes, gestützt auf Art. 9 des Rechnungsgesetzes von 1896, aus demselben entfernt werden.

Der Betrag von Fr. 1,935,472 für das zweite Geleise Brugg-Stein setzt sich aus folgenden Posten zusammen:

Verwaltungs- und Bauleitungskosten, sowie		
Bauzins	Fr.	128,096. 57
Expropriationen	"	2,794. 25
Unterbau	"	734,460. 79
Oberbau	"	966,896. 01
Hochbauten, Telegraph, Signale und Ver- schiedenes	"	103,224. 12
		Fr. 1,935,471. 74
Ausgaben zu lasten der Betriebsrechnung	"	474,164. 30
		<u>Fr. 2,409,636. 04</u>

II. Unvollendete Bauobjekte. Auf 31. Dezember 1905 erreicht dieser Konto Fr. 101,403,390. 85

Die nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die 1905 eingetretenen Veränderungen.

	Beträge		Unterschiede
	Auf 31. Dez. 1904	Auf 31. Dez. 1905	
Generaldirektion	195,125	294,139	+ 99,014
Kreis I (Verschiedenes)	7,502,094	11,107,383	+ 3,605,289
" II "	995,407	1,451,966	+ 456,559
" III "	2,344,587	2,017,034	— 327,553
" IV "	1,618,229	3,941,040	+ 2,322,811
Simplonlinie	59,032,982	66,355,770	+ 7,322,788
Bahnhof Basel	10,562,393	11,778,331	+ 1,215,938
Bahnhof St. Gallen . . .	3,963,165	3,907,315	— 55,850
Rickenbahn	1,394,741	550,413	— 844,328
	<u>87,608,723</u>	<u>101,403,391</u>	<u>+13,794,668</u>

Die Differenzen zwischen den Beträgen auf 31. Dezember 1905 und denen auf Ende 1904 rühren her vom Fortschreiten der Arbeiten an folgenden Objekten:

Generaldirektion: Bau eines Dampfschiffes für den Bodensee.

Kreis I: Erweiterung der Bahnhöfe Renens, Lausanne, Vevey und Vallorbe, der Station St. Maurice und der Werkstätten in Yverdon; zweite Geleise Aigle - St. Maurice, Daillens - Bofflens, Croy-Vallorbe, Conversion-Chexbres und Palézieux-Vauderens.

Kreis II: Erweiterung der Station Laufen.

Kreis III: Eine Vermehrung tritt ein für: Erweiterung der Stationen Oerlikon, Richterswil und Schönenwerd; Unterführung der Lenzburgerstrasse im Bahnhof Aarau; Rückstellgeleise im Bahnhof Baden; Transitpostbureau im Bahnhof Zürich; neue Werkstätte in Zürich; Erweiterung der Geleiseanlagen im Bahnhof Zug; Aufhebung von Niveauübergängen. Die Verminderung um zirka Fr. 328,000 kommt davon her, dass das II. Geleise Brugg-Stein vollendet und mit einem Kostenbetrag von Franken 1,935,472 auf Baukonto übertragen worden ist.

Kreis IV: Zweites Geleise Oberwinterthur-Romanshorn; Thurbrücken bei Müllheim und Ossingen; Neue Schiffswerfte in Romanshorn.

Simplon: Vollendungsarbeiten.

Bahnhof Basel: Bau des Aufnahmegebäudes.

Bahnhof St. Gallen: Die Verminderung rührt her von der Abschreibung untergegangener Anlagen.

Rickenbahn: Verrechnung der Subvention des Kantons St. Gallen von Fr. 2,750,000.

Bauausgaben 1905.

Der Baukonto hat 1905 zugenommen um	Fr. 16,246,345
Auf dem Kapitel unvollendete Bauobjekte beträgt die Vermehrung	„ 13,794,668
Abschreibung auf Nebengeschäfte (Bodensee)	„ — 19,298
	<hr/>
Pro 1905 erreichen die Bauausgaben netto	Fr. 30,021,715
	<hr/>

Diese Summe umfasst die Nettobauausgaben; vom Gesamtausgabenbetrag sind Fr. 570,872 Abschreibung für untergegangene Objekte und Fr. 2,750,000 Subvention des Kantons St. Gallen für die Rickenbahn in Abzug gebracht worden.

III a. Überschuss des Rückkaufspreises über die Aktiven der ehemaligen Gesellschaften. Dieses Kapitel weist auf

Fr. 80,971,870

Es betrug auf 31. Dezember 1904
und wurde 1905 belastet für die Kosten des Umtausches der J.-S.-Aktien mit

Fr. 80,769,322

„ 202,548

Fr. 80,971,870

III b. Zu amortisierende Verwendungen. Auf 31. Dezember 1904 wies dieser Konto einen Saldo auf von

Fr. 8,641,095

Dieser Saldo wurde 1905 vermindert um den Betrag einer Rückvergütung des Baukontos für zu grosse Abschreibung auf einem Geleise in Montreux

„ 3,418

Fr. 8,631,677

Pro 1905 werden abgeschrieben:

Auf Arbeiten für Bahnhof-
erweiterungen (II. Annuität) Fr. 280,000

Auf Kursverlusten und Emis-
sionskosten (II. Annuität) „ 116,495

„ 396,495

Übertrag Fr. 8,235,182

Übertrag Fr. 8,235,182

Dagegen werden auf diesen
Konto übertragen:

Für Kreis II:	
Subvention der früheren Centralbahn für das Verbindungsgeleise im Dreispitz in Basel . . .	Fr. 100,000
Für Kreis III:	
Baukapital der alten Aarebrücke bei Brugg	„ 388,424
Für Kreis IV:	
Verschiedene untergegangene Anlagen im Bahnhof St. Gallen und Verschiedenes	„ 91,867
Emissionskosten 1905	„ 138,853
Liquidationskosten der früheren Vereinigten Schweizerbahnen	„ 19,778
	„ 738,922
	Fr. 8,974,104

Seit dem letzten Jahre ist somit der Konto der zu amortisierenden Verwendungen um Fr. 333,009 angewachsen. Da die Posten, aus denen dieser Konto besteht, nach richtigen Verwaltungsgrundsätzen in einer verhältnismässig kurzen Zeit amortisiert werden sollten, beantragen wir, aus dem Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung einen Betrag von Fr. 600,000 zu verwenden, um diese Abschreibung zu beschleunigen. Wir erinnern daran, dass seit dem Rückkauf der früheren Gesellschaften von den Bundesbahnen, ausser der gesetzlichen Amortisation, folgende Abschreibungen vorgenommen wurden:

1901: Kursverluste auf der Emission des 3 ¹ / ₂ % Bundesbabanleihens	Fr. 2,180,320
1902/1903: der Rest dieser Kursverluste; die Organisationskosten der Bundesbahnen; Bahnhoferverweiterungen; Inventarwert der Schiffe auf dem Zürichsee; Anteil der Nordostbahn an der Uerikon-Bauma-Bahn	„ 2,873,785
1904: Kosten der Erweiterung von Bahnhöfen und Kursverluste	„ 396,495
1905: ebenso	„ 396,495
	Übertrag Fr. 5,847,095

Übertrag	Fr. 5,847,095
Unser Antrag auf weitere Abschreibungen umfasst	„ 600,000
Total	Fr. 6,447,095

IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte. Das Anlagekapital der Dampfschiffunternehmung auf dem Bodensee beträgt

	Fr. 1,982,481. 60
Der Saldo dieses Kontos betrug auf 31. Dezember 1904	Fr. 2,001,779. 60
Abgeschrieben wurden 5 0/0 des Inventarwertes der Schiffe	Fr. 100,089
Abzüglich Hauptreparatur des Schiffes „Santis“	„ 80,791
	„ 19,298. —
	Fr. 1,982,481. 60

V. Verfügbare Mittel. Auf 31. Dezember 1905 betrug dieses Konto Fr. 134,911,073.

Die Vergleichung mit der Bilanz von 1904 zeigt die nachstehenden Veränderungen:

	Beträge		Unterschiede gegenüber 1904
	auf 31. Dezember 1904	auf 31. Dezember 1905	
	Fr.	Fr.	Fr.
Kassen	531,715	1,036,619	+ 504,904
Wechselportfeuille	209,272	—	— 209,272
Bankguthaben	161,855	14,387,887	+ 14,226,032
Allgemeines Portfeuille	24,817,571	5,348,244	— 19,469,327
Erneuerungsfonds-Portfeuille	55,490,375	55,455,385	— 34,990
Entbehrliche Liegenschaften	4,097,890	4,221,204	+ 123,314
Materialvorräte	19,580,617	21,573,078	+ 1,992,461
Verschiedene Debitoren	53,283,695	23,691,496	— 29,592,199
durch die Kassen in d. Jahren 1905/06 regulierte Einnahmen der Jahre 1904/05	8,898,269	9,197,160	+ 298,891
	167,071,259	134,911,073	— 32,160,186

Diese Vergleichung gibt uns zu den folgenden Bemerkungen Anlass :

Wechselportefeuille. Da wir während des ganzen Geschäftsjahres nur wenig momentan verfügbare Mittel besessen haben, ist das Wechselportefeuille bedeutend reduziert worden, dasselbe war auf 31. Dezember gleich Null.

Bankguthaben. Dieselben sind gegen Ende Dezember um den Betrag der ersten Einzahlung der von den Banken fest übernommenen Fr. 25,000,000 $3\frac{1}{2}\%$ Obligationen der Bundesbahnen gestiegen, welche Summe teilweise zur Rückzahlung der Genussscheine der Jura-Simplon-Bahn und der noch in Umlauf befindlichen Aktien dieser Gesellschaft bestimmt war, nachdem uns die Liquidationskommission der J. S. ersucht hatte, diese Angelegenheit für sie zu besorgen, und wir diesen Auftrag angenommen hatten.

Wertschriftenportefeuille. Die Veränderungen desselben im Laufe des Jahres 1905 sind folgende:

Bestand des Portefeuilles auf 31. Dezember 1904	Fr. 24,817,571
---	----------------

Erworbene Titel:

Übernahme aus dem Portefeuille der Pensions- und Hilfskasse J. S.	„ 9,068,245
Übernahme aus dem Portefeuille der Krankenkasse J. S.	„ 193,000
Übernahme aus dem Portefeuille des Erneuerungsfonds	„ 1,624,000
$3\frac{1}{2}\%$ Oblig. der schweiz. Bundesbahnen, Serie H, welche uns durch das eidg. Finanzdepartement übermacht wurden	„ 10,000,000
Andere erworbene Titel	„ 955,519
	<hr/> Fr. 46,658,335

Abzüglich:

Realisierung von Staatsobligationen, Bankobligationen und verschiedenen Titeln	Fr. 25,619,920
--	----------------

Zuteilung an das Erneuerungsfonds-Portefeuille als Ergänzung oder Ersatz von veräußerten Titeln	„ 3,147,000
---	-------------

Übertrag	Fr. 28,766,920	Fr. 46,658,335
----------	----------------	----------------

	Übertrag Fr. 28,766,920	Fr. 46,658,335
Zuteilungen an die Pensions- und Hilfskassen der ehemaligen Verwaltungen	„ 12,286,167	„ 41,053,087
		Fr. 5,605,248
Abzüglich: Kursdifferenzen	„ 257,003	„ 5,348,245
Bestand des Wertschriftenportefeuilles auf 31. Dezember 1905		<u>Fr. 5,348,245</u>
Erneuerungsfonds-Portefeuille. Im Laufe des Jahres 1905 haben folgende Veränderungen stattgefunden:		
Bestand des Portefeuilles auf 31. Dezem- ber 1904		Fr. 55,490,375
Zuwendung verschiedener Titel aus dem Wertschriftenportefeuille	„ 3,147,000	„ 58,637,375
		Fr. 58,637,375
Abzüglich:		
Realisierung von Titeln . Fr. 3,142,657		
Kursdifferenzen	„ 39,333	„ 3,181,990
		„ 3,181,990
Bestand auf 31. Dezember 1905		<u>Fr. 55,455,385</u>
Entbehrliche Liegenschaften.		
Ihr Inventarwert war auf 31. Dezember 1904	Fr. 4,097,890. 33	
Im Laufe des Jahres 1905 fanden verschie- dene Erwerbungen statt für	„ 463,475. —	
		Fr. 4,561,365. 33
Umgekehrt wurden realisiert für	„ 340,162. —	
		Fr. 4,221,203. 33
Materialvorräte. Ihr Inventarwert		
beträgt auf den 31. Dezember 1905	Fr. 21,573,078. 08	
Auf 31. Dezember 1904 betrug er	„ 19,580,617. 38	
		Fr. 1,992,460. 70
		<u>Fr. 1,992,460. 70</u>

Verschiedene Debitoren. Bestand
auf 31. Dezember 1905 Fr. 23,691,496. —

In diesem Konto ist der noch nicht
verwendete Rest des von einem schweize-
rischen Bankkonsortium fest übernommenen
Betrages von Fr. 25,000,000 in 3¹/₂% Bundes-
bahnobligationen von 1899/1902 inbegriffen;
derselbe beläuft sich auf „ 18,140,000. —

Die eigentlichen Debitoren betragen . Fr. 5,551,496. —

Auf 31. Dezember 1904 belief sich
dieser Posten auf „ 7,256,695. —

Verminderung gegenüber 1904 . . . Fr. 1,705,199. —

Passiven.

I. *Konsolidierte Anleihen.* Auf 31. Dezember 1904 betrug das Nominalkapital der die schweizerischen Bundesbahnen betreffenden Anleihen Fr. 975,658,650

Im Jahre 1905 sind in 3 1/2 % Bundesbahn-Obligationen in Zirkulation gesetzt worden:

Für den Umtausch von Jura-Simplon-Bahn-Aktien Fr. 11,028,000

Für Verwendungen zu Bauzwecken und für die Konsolidierung

der schwebenden Schuld " 35,000,000

" 46,028,000

Fr. 1,021,686,650

Es wurden folgende Rückzahlungen vorgenommen:

a. *Ausgeloste Obligationen:*

4 0/0	Centralbahn von 1876	Fr.	380,500
4 0/0	" " 1880	"	105,000
4 0/0	Vereinigte Schweizerbahnen, I. Hypothek	"	1,200,000
4 0/0	" " II.	"	600,000
3 0/0	" " von 1857	"	48,000
5 0/0	" " 1857	"	133,800
3 0/0	" " 1859	"	38,000
5 0/0	" " 1859	"	61,500
2 8/11 0/0	Franco-Suisse von 1868	"	135,850
3 0/0	Jougne-Eclépens	"	40,500
			<u>Fr. 2,743,150</u>

b. *Verfallene Obligationen:*

3 0/0 Nordostbahn-Subventionsanleihen Bülach-Schaffhausen " 110,000

" 2,853,150

Fr. 1,018,833,500

Auf 31. Dezember 1905 beläuft sich der Betrag der Anleihen auf

Die folgende Tabelle enthält eine Vergleichung über den Bestand unserer konsolidierten Schuld in den Jahren 1904 und 1905:

Anleihen	Beträge		Unterschiede gegenüber 1904	Bemerkungen
	auf 31. Dezember 1904	auf 31. Dezember 1905		
A. 3 1/2 % Bundesbahnanleihen von 1899/1902, Serien A—H	350,000,000	396,028,000	+ 46,028,000	Emission 1905, nämlich: Fr. 11,028,000 für den Um- tausch v. J. J.- S.-Aktien, " 35,000,000 zu Bauzwe- cken u. für Konsolidie- rung der schweben- den Schuld. <hr/> Fr. 46,028,000 zusammen.
B. Bundesbahnrente von 1900	75,000,000	75,000,000	—	
C. 3 % différé-Anleihen der schweiz. Bundes- bahnen von 1903	150,000,000	150,000,000	—	
D. Anleihen der ehemaligen Centralbahn:				
4 % von 1876	23,852,500	23,472,000	— 380,500	durch Auslosung zurück- bezahlt.
4 % von 1880	18,480,000	18,375,000	— 105,000	id.
3 1/2 % vom 1. Juni 1894	30,000,000	30,000,000	—	
3 1/2 % vom 31. Oktober 1894	30,000,000	30,000,000	—	
E. Anleihen der ehemaligen Nordostbahn:				
4 % von 1880	3,000,000	3,000,000	—	
3 1/2 % von 1894	10,000,000	10,000,000	—	
3 1/2 % von 1895	7,000,000	7,000,000	—	
3 1/2 % vom 28. Februar 1897	35,000,000	35,000,000	—	
3 1/2 % vom 20. September 1897	10,512,500	10,512,500	—	
Übertrag	742,845,000	788,387,500	+ 45,542,500	

Anleihen	Beträge		Unterschiede gegenüber 1904	Bemerkungen
	auf 31. Dezember 1904	auf 31. Dezember 1905		
Übertrag	742,845,000	788,387,500	+45,542,500	
Subventionsanleihen für die rechtsufrige Zürichseebahn	1,400,000	1,400,000	—	zur Rückzahlung fällig gewordener Teil des Anleiheens.
Subventionsanleihen f. Bülach-Schaffhausen	350,000	240,000	— 110,000	
F. Anleihen der ehem. Vereinigten Schweizer- bahnen:				
4 % I. Hypothek	22,968,100	21,768,100	— 1,200,000	durch Auslosung zurück- bezahlt.
4 % II. Hypothek	11,511,700	10,911,700	— 600,000	id.
3 % von 1857	112,500	64,500	— 48,000	id.
5 % von 1857	310,200	176,400	— 133,800	id.
3 % von 1859	126,500	88,500	— 38,000	id.
5 % von 1859	218,700	157,200	— 61,500	id.
G. Anleihen der ehem. Jura-Simplon-Bahn:				
3 1/2 % von 1894	138,172,500	138,172,500	—	
2 8/11 % Franco-Suisse von 1868	16,328,950	16,193,100	— 135,850	durch Auslosung zurück- bezahlt.
3 % Jougne-Eclépens	7,314,500	7,274,000	— 40,500	id.
3 1/2 % Jura-Bern-Luzern von 1889	29,000,000	29,000,000	—	
3 1/2 % Brünig von 1889	5,000,000	5,000,000	—	
	975,658,650	1,018,833,500	+43,174,850	

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

Auf den 31. Dezember 1905 hatten diese Hinterlagen folgenden Bestand:

	3 1/2 % S. B. B.-An- leihen von 1899/1902		S. B. B.-Rente von 1900		3 % différé- S. B. B.-Anleihen		Anleihen der S. C. B.		Anleihen der N. O. B.		Anleihen der V. S. B.		Anleihen der J. S.	
	Nominalbetrag	Fr.	Rente	Fr.	Nominalbetrag	Fr.	Nominalbetrag	Fr.	Nominalbetrag	Fr.	Nominalbetrag	Fr.	Nominalbetrag	Fr.
Hauptkasse in Bern . . .	29,081,000		231,960		5,134,000		772,000		753,000		21,000		24,764,550	
Kreiskasse I in Lausanne	35,000		3,600		30,000		—		—		—		129,000	
„ II in Basel . . .	522,000		1,920		—		7,970,500		94,500		—		10,000	
„ III in Zürich . . .	357,000		1,080		560,000		—		14,697,000		—		50,000	
„ IV in St. Gallen	5,000		—		—		—		—		—		—	
Total	30,000,000		238,560		5,724,000		8,742,500		15,544,500		21,000		24,953,550	
Auf den 31. Dezember 1904 beliefen sich diese Hinter- lagen auf	26,039,000		234,690		4,891,500		8,672,000		15,609,500		21,000		24,876,900	
Unterschiede gegenüber 1904	+ 3,961,000		+ 3,870		+ 832,500		+ 70,500		— 65,000		—		+ 76,650	

Umtausch der Centralbahnmaktien.

Auf 31. Dezember 1904 blieben gegen Rententitel von 1900 noch umzutauschen	42 Aktien.
Im Jahre 1905 wurden umgetauscht	15 „
Auf 31. Dezember 1905 bleiben in Umlauf	<u>27 Aktien.</u>

<i>II. Amortisationskonto.</i> Derselbe beläuft sich auf		Fr. 13,651,175. 20
Auf 31. Dezember 1904 betrug er	„ 8,836,729. 10	
Vermehrung entsprechend der gesetzlichen Amortisation	Fr. 4,814,446. 10	

<i>III. Schwebende Schulden.</i> Bestand derselben auf den 31. Dezember 1905	<u>Fr. 109,213,194</u>
--	------------------------

Die folgende Tabelle enthält eine Vergleichung der einzelnen Posten dieses Kontos mit denjenigen von 1904:

	Beträge		Unterschiede
	auf 31. Dez. 1904	auf 31. Dez. 1905	
Verfallene Obligationen und Coupons	2,297,088	2,132,614	— 164,474
Noch nicht verfallene Ratazinse	3,983,305	3,972,260	— 11,045
Pensions- u. Hülfskassen Kautionen von Unternehmern u. Lieferanten	280,158	279,822	— 336
Liquidationskommission der J. S.	534,429	574,081	+ 39,652
Rückzahlung der Aktien und Genußscheine der J. S.	107,744,328	—	— 107,744,328
Subvention des Kantons St. Gallen an den Bau der Rickenbahn	—	43,263,803	+ 43,263,803
Verschiedene Kreditoren Von der Kasse in den Jahren 1905/06 regulierte Ausgaben der Jahre 1904/05	2,750,000	—	— 2,750,000
	19,350,978	25,433,886	+ 6,082,908
	24,137,553	33,556,728	+ 9,419,175
	<u>161,077,839</u>	<u>109,213,194</u>	<u>— 51,864,645</u>

Die Forderung der Liquidationskommission der Jura-Simplon-Bahn (Fr. 107,744,328 auf 31. Dezember 1904) figuriert nicht mehr in unsern Büchern. Dagegen hatten wir auf 31. Dezember 1905 Fr. 43,263,803 an Aktien und Genußscheinen der Jura-Simplon-Bahn zurückzuzahlen, inbegriffen nominal Fr. 38,575,500 Prioritätsaktien im Besitze des Bundes, die durch die Liquidation des Eisenbahnfonds zur Rückzahlung gelangen werden.

Da die Bauausgaben für den Rickentunnel im Laufe des Betriebsjahres die Subvention des Kantons St. Gallen von Fr. 2,750,000 überstiegen, haben wir diesen Posten aus den Passiven unserer Bilanz entfernt, indem wir ihn vom Betrag der bisherigen Ausgaben für diese Linie in Abzug brachten.

In dem Kapitel „Verschiedene Kreditoren“ sind inbegriffen Fr. 23,000,000 von unserer Verwaltung ausgegebene Kassenscheine, die im September 1906 vollständig zurückbezahlt sein werden.

IV. Spezialfonds. Sie umfassen den Erneuerungsfonds und den Fonds zur Deckung der alten Pensionen der J. S. und belaufen sich auf 31. Dezember 1905 auf . . . Fr. 59,359,680

Für das Nähere dieser beiden Fonds vergleiche man Seite — dieses Berichtes.

V. Aktivalsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung. Auf 31. Dezember 1905 beträgt er Fr. 651,733. 92

Von diesem Betrag beantragen wir, eine runde Summe von Fr. 600,000 zu einer weiteren Abschreibung auf dem Konto der zu amortisierenden Verwendungen zu bestimmen.

III. Kommerzielles Departement.

a. Allgemeines.

1. Gegenüber der Uerikon-Bauma-Bahn haben wir uns zur Vermittlung der Saldierung im direkten Verkehr mit ausländischen Bahnen unter gewissen Bedingungen bis auf weiteres bereit erklärt.

2. Infolge Änderung des Camionnagevertrages für Alt- und Neu-Solothurn ist mit Wirkung vom 1. März 1905 an der frühere Camionnagetarif der schweizerischen Centralbahn entsprechend berichtigt worden.

3. Einem von der Kreisdirektion II mit Herrn Arnold Gmür, Camionneur in Luzern, abgeschlossenen Vertrag betreffend die Überfuhr von Eil- und Frachtstückgütern vom Bahnhof Luzern zu den Landungsplätzen am See und umgekehrt wurde die Genehmigung erteilt.

4. Auf 15. Mai wurde ein Verzeichnis sämtlicher in Kraft stehender Reglemente, Instruktionen, Tarife und Verfügungen kommerzieller Natur herausgegeben.

5. Der Stationsname Bendlikon-Kilchberg ist abgeändert worden in Kilchberg bei Zürich.

6. Auch dieses Jahr haben zwei Oberbeamte der Bundesbahnen den Schlussprüfungen der Eisenbahnschulen in Biel und St. Gallen beigewohnt und sich laut dem abgegebenen Bericht mit dem Lehrplan und den Resultaten des Unterrichtes befriedigt erklärt.

7. Die Berechnung über die mutmassliche Rendite der Löttschbergbahn und über deren finanziellen Einfluss auf die Bundesbahnen sind im Berichtsjahr fertiggestellt worden; mit Rücksicht auf die Veränderung verschiedener Voraussetzungen erschien es indessen notwendig, dieselben einer nochmaligen Revision zu unterziehen.

b. Personenverkehr.

1. Zum Tarif für die Beförderung von Personen, Gepäck und Expressgut im internen Verkehr gelangte auf 1. Mai 1905 ein VII. Nachtrag zur Einführung, welcher Taxen enthält für die neu eröffnete Station Hüttlingen-Mettendorf.

2. Neue direkte Personen- und Gepäcktarife mit schweizerischen Verwaltungen wurden eingeführt für den Verkehr mit den Montreux-Berner Oberland-Bahnen, den elektrischen Viviserbahnen und elektrischen Greyerzerbahnen, der Wynentalbahn und Aarau-Schöftland-Bahn, sowie mit der Sernftalbahn (mit letzterer nur für die Beförderung von Gepäck und Expressgut). Ferner wurden zu neun der bestehenden Tarife für den direkten schweizerischen Verkehr Nachträge herausgegeben.

3. Mit den Direktionen der Bern-Neuenburg-Bahn und der Neuenburger Jurabahn haben wir auf 1. Juli 1905 auf die Dauer von vorläufig zwei Jahren die Vereinbarung getroffen, die Personenbillette für den Verkehr zwischen Bern loco und transit einerseits und La Chaux-de-Fonds loco und transit anderseits zur wahlweisen Benutzung über Kerzers-Neuchâtel oder Biel-Sonceboz gültig zu erklären. Hierbei wird jeder der beiden Routen die Hälfte der auf die Strecke Bern-La Chaux-de-Fonds entfallenden Einnahmen zugeschrieben. Gepäck und Expressgut werden, sofern vom Aufgeber nichts anderes vorgeschrieben wird, jeweilen mit dem nächstabgehenden Zuge befördert, unter hälftiger Teilung der Einnahmen.

4. Für die neu eröffnete Nyon-Crassier-Bahn, deren Betrieb wir übernommen haben, wurde der Tarif für den internen Personen- und Gepäckverkehr erstellt; ferner gelangten, soweit nötig, auch Taxen für den direkten Verkehr mit andern schweizerischen Verwaltungen, sowie mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn zur Einführung.

5. Durch einen auf 1. Mai 1905 eingeführten neuen Distanzenzeiger wurde die direkte Abfertigung

von Gepäck und Expressgut zwischen den Stationen von 45 schweizerischen Privatverwaltungen im Transit über Strecken der Bundesbahnen ermöglicht.

6. Von Tarifen für den Verkehr mit dem Ausland sind im Berichtsjahr neu herausgegeben worden:

Personen- und Gepäcktarif Wien und Innsbruck-Lyon und Marseille über Zürich-Genf auf 1. Januar;

Personen- und Gepäcktarif Französische Ost- und Nordbahn-Schweiz auf 1. Februar;

Personen- und Gepäcktarif Schweiz-Ungarn, Rumänien, Serbien, Bulgarien und Türkei auf 1. März;

Personen- und Gepäcktarif Schweiz-Belgien, Niederlande und England via Kleinbettingen und Ulflingen auf 1. Juni;

Personen- und Gepäcktarif Schweiz-Comersee, Chiavenna und Sondrio auf 1. Juni;

Südwestdeutsch-schweizerischer Rundreisetarif auf 1. Juni;

Nordwestdeutsch-rheinisch-schweizerischer Personen- und Gepäcktarif auf 1. Juli;

Niederländisch-deutsch-österreichisch-ungarischer Personen- und Gepäcktarif über Kufstein, Salzburg und Arlberg auf 1. Juli;

Personen- und Gepäcktarif für den Bodensee auf 1. Juli;

Tarif für den deutsch-österreichischen Personen- und Gepäckverkehr über Bregenz, Buchs und Salzburg auf den 9. Juli;

Rundreisetarif für den Bodensee und Rhein auf den 1. August;

Personen- und Gepäcktarif Schweiz-England via Paris-Dieppe und -Le Havre auf 1. November;

Personen- und Gepäcktaxen für den niederländisch-deutsch-südfranzösischen Verkehr via Gotthard wurden neu eingeführt auf 1. Dezember 1905.

Zu drei weitem der bestehenden Tarife für den Verkehr mit dem Auslande wurden Nachträge erstellt.

Ferner gelangten die im letztjährigen Geschäftsbericht (Seite 92, Ziffer 8) erwähnten Verhandlungen mit den französischen Mittelmeerbahnen über die Ausgabe von Billetten ab Genf nach Dijon und weiter über Lausanne-Vallorbe zum Abschluss, und es konnten die von der Genfer Bevölkerung seit vielen Jahren für diesen Verkehr gewünschten Billette auf 15. September eingeführt werden.

7. An den Personen- und Gepäcktarifen für den schweizerisch-französisch-, deutsch-, und englisch-italienischen Verkehr via Simplon ist im Berichtsjahr weitergearbeitet worden. Der Abschluss dieser Tarifarbeiten wurde jedoch infolge der von den italienischen Staatsbahnen auf Frühjahr 1906 geplanten Änderung der Personentaxen verzögert.

8. Die im Jahr 1904 vom Verband schweizerischer Eisenbahnen beschlossene Fahrbegünstigung zum Zwecke der Arbeitsvermittlung wurde auf 1. Mai durch Ausgabe eines bezüglichen Reglements eingeführt.

9. Auf 1. September wurde eine Neuausgabe des Reglements betreffend die Gewährung ausserordentlicher Taxbegünstigungen zum Besuche von schweizerischen Festen und Versammlungen in Kraft gesetzt.

10. Der von uns ausgearbeitete Entwurf eines neuen Tarifs für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen erhielt die Zustimmung der beteiligten Verwaltungen und wurde zu Ende des Berichtsjahres auch vom Eisenbahndepartement genehmigt. Die an die Genehmigung geknüpften Vorbehalte erforderten jedoch weitere Verhandlungen mit dem Departement selbst, sowie mit den Verwaltungen, so dass die Einführung des Tarifs erst im Laufe des nächsten Jahres erfolgen kann.

11. Die Einnahmen aus Generalabonnements haben im Berichtsjahre erheblich zugenommen.

Es betragen :

	die Gesamteinnahme	der Anteil S. B. B.
im Jahre 1904	Fr. 6,065,778	Fr. 4,461,118
im Jahre 1905	„ 6,476,176	„ 4,759,200
gegenüber dem Vorjahre mehr	Fr. 410,398	Fr. 298,082

Der Verband schweizerischer Eisenbahnen beschloss, auf 1. Januar 1906 folgende Verwaltungen auf ihr Gesuch hin in den Verkehr mit Generalabonnements neu einzubeziehen :

Rhätische Bahn,
 Strassenbahn St. Gallen-Speicher-Trogen,
 Appenzeller Strassenbahn,
 Appenzellerbahn,
 Strassenbahn Frauenfeld-Wil,
 Wynentalbahn,
 Elektrische Strassenbahn Aarau-Schöffland,
 Regionalbahn Saignelégier-Glovelier,
 Regionalbahn Saignelégier-La Chaux-de-Fonds.

Infolge dieser erheblichen Erweiterung des Geltungsbereiches wurden die Preise der Generalabonnements auf 1. Januar 1906 wie folgt erhöht :

Abonnements für	I. Klasse		II. Klasse		III. Klasse	
	von Fr.	auf Fr.	von Fr.	auf Fr.	von Fr.	auf Fr.
15 Tage	70	80	50	55	35	40
30 Tage	110	120	75	85	55	60
3 Monate	270	280	190	195	135	140
6 Monate	420	440	295	310	210	220
12 Monate für 1 Person	670	690	470	485	335	345
12 Monate für 2 Personen	900	920	630	645	450	460

Neu eingeführt wurden im fernern Generalabonnements mit 45 tägiger Gültigkeit zum Preise von Fr. 160 in I., Fr. 110 in II. und Fr. 80 in III. Klasse. Sie sollen neben denjenigen für 15 und 30 Tage auch im Ausland zur Ausgabe gelangen.

Zur Durchführung dieser Massnahmen wurde auf 1. Januar 1906 eine Neuausgabe des Tarifs für die Beförderung von Personen mit Generalabonnements veranlasst.

Im weiteren liessen wir zur Verbreitung im Ausland Auszüge dieses Tarifs, die Taxen und Ausgabebedingungen für 15, 30 und 45tägige Generalabonnements enthaltend, in deutscher, französischer, englischer, holländischer und italienischer Sprache erstellen.

Den Inhabern von im Jahre 1905 gelösten, am 31. Dezember noch nicht abgelaufenen Generalabonnements für 3, 6 und 12 Monate wurde ermöglicht, solche in der Zeit vom 1. Januar bis 31. März 1906 unter Nachzahlung gegen Abonnements für das erweiterte Geltungsgebiet umzutauschen.

12. Auch der Verkehr mit schweizerischen kombinierbaren Rundreisebilletten hat im Berichtsjahre eine Zunahme erfahren. Die Einnahmen betragen:

	Im ganzen	Anteil S. B. B.
im Jahre 1904	Fr. 1,288,117	Fr. 837,134
im Jahre 1905	„ 1,381,759	„ 873,169
Gegenüber dem Vorjahre mehr	Fr. 93,642	Fr. 36,035

Neu einbezogen in diesen Verkehr wurde die Jungfraubahn.

13. Bedeutender war die Einnahmenvermehrung im Verkehr mit zusammenstellbaren Fahrscheinheften des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Sie betrug:

	Schweizerische Transportanstalten	Anteil S. B. B.
im Jahre 1904	Fr. 3,993,163	Fr. 2,196,993
im Jahre 1905	„ 4,541,942	„ 2,469,338
Gegenüber dem Vorjahre mehr	Fr. 548,779	Fr. 272,345

Von schweizerischen Verwaltungen wurde in diesen Verkehr nur die Jungfraubahn neu einbezogen.

14. Der Verkauf von Fahrscheinen für Strecken der Bundesbahnen durch das Reisebureau Thos. Cook & Son in London und das

Reisebureau der Hamburg-Amerika Linie (vormals Karl Stangens Reisebureau) hat sich auch im Berichtsjahre wieder gehoben.

Es verkauften :

Thomas Cook & Son in London:	
im Jahre 1904 für	Fr. 675,384
im Jahre 1905 für	„ 702,085
	<hr/>
Gegenüber dem Vorjahre mehr	Fr. 26,701
	<hr/>

Reisebureau der Hamburg-Amerika Linie
in Berlin:

im Jahre 1904 für	Fr. 73,386
im Jahre 1905 für	„ 144,897
	<hr/>
Gegenüber dem Vorjahre mehr	Fr. 71,511
	<hr/>

15. Unsere eigenen Agenturen in London und Paris, die neben ihrer Hauptaufgabe, den Reisenden Auskunft über die schweizerischen Verkehrsverhältnisse zu erteilen, sich auch mit dem Billetverkauf für Reisen nach der Schweiz und für Touren in derselben befassen, hatten im Berichtsjahre eine erhebliche Zunahme ihres Umsatzes zu verzeichnen.

Es verkauften :

Die Agentur in London:	
für die Rechnung englischer Bahnen 1904 für	Fr. 87,982
für die Rechnung englischer Bahnen 1905 für	„ 133,883
	<hr/>
Gegenüber dem Vorjahre mehr	Fr. 45,901
	<hr/>
für die Rechnung der schweizerischen Transport- anstalten 1904 für	Fr. 86,535
für die Rechnung der schweizerischen Transport- anstalten 1905 für	„ 116,962
	<hr/>
Gegenüber dem Vorjahre mehr	Fr. 30,427
	<hr/>

Die Agentur in Paris:

für die Rechnung französischer Bahnen pro 1904 für	Fr. 144,416
für die Rechnung französischer Bahnen pro 1905 für	„ 353,524
Gegenüber dem Vorjahre mehr	<u>Fr. 209,108</u>
für die Rechnung schweizerischer Transportan- stalten pro 1904 für	Fr. 167,555
für die Rechnung schweizerischer Transportan- stalten pro 1905 für	„ 238,091
Gegenüber dem Vorjahre mehr	<u>Fr. 70,536</u>

16. Mit der internationalen Schlafwagen-
gesellschaft haben wir uns über eine einheitliche
Berechnung der Zuschlagstaxen für die Be-
nutzung von Plätzen in den von ihr geführten Luxuszügen,
sowie in den in verschiedenen Schnellzügen eingestellten Schlaf-
wagen verständigt. Die Thunerseebahn und die Bern-Neuen-
burg-Bahn (direkte Linie) sind dieser Vereinbarung beigetreten.
Ein bezüglicher Tarif wurde auf 1. Juli in Kraft gesetzt.

c. Tierverkehr.

1. Sowohl von landwirtschaftlichen Vereinen als von Pri-
vaten wurde im Lauf der letzten Jahre wiederholt darauf hin-
gewiesen, dass sich die Fracht für die Beförderung von
Klein- und Jungvieh, wie Schafe, Ziegen und
junge Schweine, in Kisten verpackt, nach dem schwei-
zerischen Tarif für den Transport lebender Tiere (nach der
Stückzahl) berechnet, in vielen Fällen zu hoch stelle und die
Transporte verunmögliche. An Stelle dieser Frachtberechnung
wurde um die Gewährung der Gepäcktaxe (nach dem Gewichte
der Sendung), soweit sich diese billiger stellt, nachgesucht.
Dieses Begehren erschien begründet, denn es kostet z. B. die
Beförderung eines einzelnen kleinen Tieres auf eine Distanz
von 100 km. nach dem Tiertarif Fr. 2, während, wenn das
Tier mit dem Behälter zusammen 20 kg. wiegt, die Gepäck-
taxe nur Fr. 1 beträgt.

Der Verband schweizerischer Eisenbahnen beschloss, dem Gesuch zu entsprechen, und es wurde diese Taxerleichterung auf den 15. Oktober durchgeführt.

2. Ferner beschloss der Verband, auf eine Eingabe von Interessenten hin, für Aufzuchttiere des Pferde- und Rindviehgeschlechts (Fohlen und Rinder) nicht über 3 Jahre alt, welche auf Alpenweiden gesömmert werden sollen, bei Beförderung in Eilfracht auf die Erhebung des Eiltaxzuschlages zu verzichten.

3. Zur Durchführung der vom schweizerischen Bundesrat erlassenen neuen Polizeivorschriften für den Transport lebender Tiere auf den schweizerischen Eisenbahnen und Dampfschiffen wurde auf 1. Januar 1906 ein Berichtigungsblatt zum schweizerischen Transportreglement herausgegeben.

d. Güterverkehr.

1. Nach der im vorigen Jahr erfolgten Einführung der neuen internen und direkten schweizerischen Gütertarife sind die sehr umfangreichen Arbeiten zur Erstellung der Repartitionen (Anteilsausscheidungen) in Angriff genommen worden.

2. Neue Tarife für den internen Verkehr der Nyon-Crassier-Bahn, sowie für den direkten Verkehr dieser Bahn mit den andern schweizerischen Bahnen wurden erstellt. Mit der Wynentalbahn ist eine Verständigung über die Leitung des Güterverkehrs nach und von ihren Stationen, sowie über die Erstellung direkter Tarife getroffen worden. Ferner haben die Berner Oberlandbahnen, einem Begehren des Eisenbahndepartementes entsprechend, die Einwilligung zur Erstellung direkter Wagenladungstaxen mit allen schweizerischen Normalbahnen via Spiez gegeben.

3. Mit der Rhätischen Bahn wurden Verhandlungen eingeleitet über die gegenseitigen Beziehungen und Konkurrenzverhältnisse im Güterverkehr auf den Parallelstrecken Landquart-Chur.

4. Die Leitung des Güterverkehrs nach Stationen der Strassenbahn Frauenfeld-Wil und der elektrischen

Schmalspurbahn **M o n t r e u x - O b e r l a n d** wurde derart geregelt, dass die Transporte jeweilen auf denjenigen Übergangspunkt abgefertigt werden, über welchen sich die billigste Gesamtfracht ergibt.

5. Die noch rückständigen **A u s n a h m e t a r i f e** Nr. 18 für Holz und Nr. 19 für Steine konnten im Laufe des Jahres eingeführt werden. Auch für **v e r a r b e i t e t e s E i s e n** ab Choindez, Gerlafingen und Klus nach der Westschweiz wurden Ausnahmetaxen erstellt. Damit sind die seinerzeit im Arbeitsprogramm vorgesehenen Ausnahmetarife im wesentlichen vollendet. Das Resultat unserer noch ausstehenden Untersuchung betreffend die Ermässigung der Taxen für Wein wird im nächsten Jahresbericht mitgeteilt.

Erleichternde Bestimmungen wurden eingeführt zum Ausnahmetarif Nr. 41 für flüssige Milch im Abonnement in betreff der Eichung der Gefässe, der Frachtberechnung für Zuladungen auf Zwischenstationen, der Zahlung und der Rückvergütung des Abonnementspreises bei Ausnahmeverhältnissen, zum Ausnahmetarif Nr. 3 für Lebensmittel, in dem die Aufhebung des Frankaturzwanges vorgesehen wurde.

6. Über die Ausarbeitung der direkten Gütertarife mit dem **A u s l a n d e** ist folgendes zu bemerken:

Für den Verkehr mit **S ü d w e s t d e u t s c h l a n d** sind die Ausnahmetarife für Getreide und Düngemittel ausgegeben worden. Mit **W ü r t t e m b e r g** und **S a c h s e n** wurden neue Ausnahmetarife für Obst erstellt. Die Ausnahmetarife für Getreide und Holz im Verkehr mit **B a y e r n** sind auf Wunsch der Kgl. Bayerischen Staatsbahn wegen der bevorstehenden Eröffnung der Linie Donauwörth-Treuchtlingen verschoben worden.

Im **n o r d d e u t s c h - s c h w e i z e r i s c h e n** Verkehr sind die allgemeinen Tarife und die Ausnahmetarife für Eisen und Stahl zwischen Rheinland, Westfalen und der Schweiz in Kraft gesetzt worden.

Für den **ö s t e r r e i c h i s c h - u n g a r i s c h - s c h w e i z e r i s c h e n** Verkehr sind neue reglementarische Bestimmungen (Teil I A), sowie der Ausnahmetarif für Holz (in 3 Heften) ausgegeben worden. Die allgemeinen Tarife für den

Verkehr mit Böhmen, Mähren und Ungarn wurden eingeführt, so dass nur noch das Heft 4 für den Verkehr mit Galizien zu erstellen ist.

7. Auch die österreichisch-ungarisch-französischen Tarife (allgemeine Tarife und Getreidetarif) sind im Laufe des Jahres neu berechnet worden und konnten am 1. Januar, beziehungsweise 1. Februar 1906 in Kraft gesetzt werden.

8. Für den Verkehr mit Frankreich ist der Tarif für den Güterverkehr zwischen Delle Grenze und Alt-Münsterol Grenze einerseits und Basel S. B. B. und Basel St. Johann loco und transit anderseits eingeführt worden. Damit ist die hauptsächlichste Grundlage für die Erstellung der Gütertarife ab den französisch-schweizerischen Grenzpunkten nach der Schweiz geschaffen und mit deren Ausarbeitung begonnen worden. Die Berechnungen der allgemeinen Tarife mit Delle transit sind beendet und auch die Stationen der Gotthardbahn, welche bis dahin in den französisch-schweizerischen Grenzтарифen nicht enthalten waren, in dieselben aufgenommen worden.

Im Einverständnis mit der französischen Ostbahn ist die Umarbeitung des Tarif commun Nr. 414 für den Export von Eisen und Stahl u. s. w. ab Villerupt-Micheville, Mont St. Martin u. s. w. nach einer Anzahl schweizerischer Stationen via Delle und Alt-Münsterol angeordnet worden.

Auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Linie Divonne-les-bains-Crassier sind für den Verkehr mit der neuen Grenzstation Crassier-frontière Distanzen und Frachtsätze eingeführt worden.

9. Infolge von Stauungen im Bahnhof Genf, veranlasst durch die am 1. Januar 1906 in Kraft getretenen Zollerhöhungen, wurde mit der P. L. M. vereinbart, Transporte von Wein und Getreide aus Südfrankreich, beziehungsweise Marseille und Cette in der zweiten Hälfte Dezember vorübergehend via Pontarlier-Vallorbe und Verrières zu instradieren unter Entschädigung der beiden Verwaltungen für die Plus- und Minusdifferenzen ab Pontarlier gegenüber Genf.

10. Die im letztjährigen Geschäftsberichte angedeuteten Anstände wegen der Taxbildung im Verkehr mit Belgien sind infolge Verständigung zwischen der belgischen Staatsbahn und den Elsass-Lothringischen Bahnen im Laufe des Jahres behoben worden. Gleichwohl war die Umrechnung der Tarife noch nicht möglich, weshalb wir zur Vermeidung von Ablenkungen von den transportberechtigten Routen provisorische Tarifmassnahmen getroffen haben in Form eines Nachtrages zum schweizerischen Kohlentarif ab den Grenzstationen und zum direkten Kohlentarif Belgien-Ostschweiz. Im fernern ist ein neuer Ausnahmetarif für metallurgische Produkte aus Belgien nach der Schweiz und vice-versa in Arbeit genommen worden.

11. Die Tarife für den Verkehr Schweiz-Italien via Simplon wurden fertiggestellt, diejenigen für den Verkehr Frankreich-Italien stehen in Ausarbeitung. (Vgl. auch internationale Konferenzen, pag. 102.) Für den Lebensmittelverkehr aus Italien nach der Schweiz, Deutschland, Belgien, den Niederlanden und England sind neue Tarife ausgearbeitet und in Kraft gesetzt worden.

12. Am Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen sind Änderungen und Ergänzungen nicht vorgenommen worden. Dagegen wurden mit Bezug auf die §§ 39 (3), 43 (6), 69 (4) und 74 (7 a) die Stationen dahin verständigt, dass als Zeitpunkt der Übergabe der Aviskarten an die Post Tag und Stunde des Poststempels auf der Aviskarte massgebend sind, soweit der Poststempel ausser dem Datum auch noch die Tageszeit (Stundenzahl) angibt, und dass in Ortschaften mit Poststellen, die nur mit Datumstempeln ohne Stundenangabe ausgerüstet sind, die am Briefkasten, in welchen die Einlage der Aviskarte erfolgt, angeschriebene, der Einlage folgende nächste Leerungszeit oder, bei direkter Aufgabe der Aviskarte in der Poststelle selbst, die Zeit dieser Aufgabe massgebend sind.

13. In der Anlage V zum Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen sind folgende Änderungen eingetreten:

- a. für übermangansaures Kali (Kaliumpermanganat), für Mäh- und Futterschneidemaschinen und für Kupfervitriol und Mischungen von Kupfervitriol mit andern Substanzen sind neue Verpackungsvorschriften aufgestellt worden;
- b. „ungefrierbares Gelatine-Westfalit“, ein neuer Sicherheits-sprengstoff wurde in Position XXXV c nachgetragen und die zur Herstellung dieses Sprengstoffes verwendete Flüssigkeit, „Dinitrochlorhydrin“, in Position VIII a eingereiht;
- c. für pyrotechnische Scherzartikel, bestehend aus einer Mischung, die ausser Gummi und Farbe nicht mehr als 6 % gelben Phosphor, 23 % amorphen Phosphor und 21 % Kaliumchlorat enthalten, sind unter Position XLII b neue Transportbedingungen aufgenommen worden;
- d. die westfälisch-anhaltische Sprengstoff-Aktiengesellschaft in Wittenberg (Halle) mit Filiale in Urdorf (Zürich) ist nach Hinterlage einer Kautio n im Betrage von Fr. 100,000 und Ausstellung eines Generalreverses wieder zum Versand von Dynamitpatronen auf den schweizerischen Bahnen ermächtigt worden.

14. Zur Instruktion betreffend die Anwendung des schweizerischen Transportreglements ist ein neuer I. Nachtrag herausgegeben worden, durch welchen die früher gültigen Nachträge I und II aufgehoben und ersetzt wurden.

15. Dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr sind die im Betrieb der Bundesbahnen stehende normalspurige Linie Nyon-Crassier, ferner die schmalspurige Strassenbahn Aarau-Schöftland und die schmalspurige Wynentalbahn unterstellt worden.

16. Zum Verzeichnis der Gegenstände, auf welche das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr keine Anwendung findet, sind die Nachträge VIII bis X erschienen. Nachtrag X enthält die bundesrätliche Verordnung über die Massnahmen zum Schutze gegen die Cholera und die Pest vom 30. Dezember 1899, teilweise in Kraft gesetzt am 2. Oktober 1905.

17. In den allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweizeri-

schen Eisenbahnen sind folgende Änderungen durchgeführt worden :

- a. Tarifierung von Buden, Zelten und zerlegbaren Hallen samt Einrichtungen für Schaustellungen, Feste und Ausstellungen zum Spezialtarif III ;
- b. Neuordnung der Tarifierung von Lokomotiven, Tendern und Dampfwagen ;
- c. bedeckte Beförderung von Hohlglaswaren aller Art, unter Beseitigung der frühern Einschränkung auf lose, in Stroh und dergleichen verpackte Waren ;
- d. Aufnahme von Chlormagnesiumlauge und von Steinholzmasse in Pulverform, welche beiden Artikel zur Herstellung sogenannter Steinholzböden dienen, in den Spezialtarif III ;
- e. Aufnahme eines neuen schweizerischen Fabrikates „Osmon“-Torf in Stücken und in Brikettform, ferner des amerikanischen Eichen- und Nussbaumholzes (mit Ausnahme des sogenannten schwarzen Wallnussholzes) und des amerikanischen Linden- und Pappelholzes unter die Güter des Spezialtarifs III.

Die I n s t r u k t i o n betreffend die Anwendung der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation ist durch die Aufnahme einer neuen Bestimmung ergänzt worden, nach welcher g e ö l t e , d. h. mit blossem Öl ohne Farbstoffzugabe angestrichene Holzwaren und Bauschreinerarbeiten noch als „rohe“ oder „grobe“ Ware im Sinne des Wortlautes der Positionen 407 und 408 der Güterklassifikation anzusehen und zu taxieren sind.

18. T a x e r m ä s s i g u n g e n haben wir auf Ansuchen nach eingehender Prüfung gewährt :

- für S t e i n e , rohe, unbehauene, in Extrazügen ab St. Triphon und Villeneuve nach Genf im Wettbewerb gegenüber den Steinbrüchen von Meillerie (Savoyen) ;
- für M e h l ab Goldach nach St. Gallen zur Ermöglichung des Bahntransportes gegenüber der Zufuhr per Achse ;
- für e i s e r n e R ö h r e n ab Choindez nach Landquart und Chur für St. Moritz ;
- für die bei der Kehrlichtverbrennung in Zürich gewonnene A s c h e z u l a n d w i r t s c h a f t l i c h e n Z w e c k e n .

Für die an die Hilfskomitees für die Brandbeschädigten in Tamins und Rothenbrunnen (Graubünden) adressierten Liebesgaben (mit Ausnahme der Brenn- und Baumaterialien) haben wir den frachtfreien Transport zugestanden.

19. Die V. kommerzielle Konferenz des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen beschäftigte sich bezüglich des Güterverkehrs mit der Frage der Übernahme auf den schweizerischen Verkehr der in den allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der deutschen Bahnen auf 1. April, 1. Juli und 1. Oktober 1904, sowie auf 1. März und 1. April 1905 eingetretenen Änderungen, welche in einem II. Nachtrag zu den allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation zur Durchführung gelangen werden.

20. Folgende internationale Konferenzen, an welchen wir uns vertreten liessen, haben im Berichtsjahre stattgefunden:

a. Konferenzen des südwestdeutsch-schweizerischen, norddeutsch-schweizerischen und preussisch-sächsisch-schweizerischen Verbandes in Eberbach, Genf und Montreux, in welchen mit den deutschen Bahnen eingehende Verhandlungen über die Neuordnung der Verkehrsleitung gepflogen wurden. Die deutschen Bahnen hatten auf den 1. Juli 1905 neue Leitungsvorschriften für die innerdeutschen Verkehre eingeführt, welche für die deutsch-schweizerischen Grenzstationen andere Leitungen vorsehen, als wie sie in den deutsch-schweizerischen Tarifen enthalten sind.

Die deutschen Bahnen hielten die Übereinstimmung beider Intradierungen im Interesse einer richtigen Verkehrsabwicklung für geboten und wir konnten uns dieser Auffassung nicht entziehen, obwohl für uns daraus kleinere Schädigungen in unsern Anteilen erwachsen. Die Durchführung der neuen Anteilsausscheidung war seitens der deutschen Bahnen schon auf den 1. Juli 1905 geplant, wurde aber auf unser Ansuchen auf den 1. Januar 1906 verschoben.

In Zukunft soll die Leitung in den eingangs genannten Verkehren im ganzen Jahr und in beiden Verkehrsrichtungen

nur über einen Weg, und zwar über den wirtschaftlich zweckmässigsten angeordnet werden. Mit dieser Vorkehr verbinden die deutschen Bahnen u. a. auch den Zweck, Konkurrenzmassnahmen der einzelnen deutschen Bahnen gegeneinander, namentlich in den internationalen Verkehren auszuschliessen und sich nach aussen hin als einheitliches Netz zu betrachten, was bis dahin nicht der Fall war.

Bei der Neuordnung der Verkehrsleitung soll, unter Zugrundelegung der neu berechneten Anteile, keine Verwaltung eine wesentliche Schädigung des bisherigen Besitzstandes erleiden. Die umfassenden, rechnerischen Arbeiten für das Ausmass der neuen Verkehrsteilung sind angeordnet.

b. Österreichisch-ungarisch-schweizerische Konferenz in München und österreichisch-ungarisch-französische Konferenz in Nürnberg, welche sich mit den laufenden Verbandsgeschäften befassten.

c. Konferenz in Paris behufs Aufstellung der Grundlagen für den französisch-italienischen Verkehr via Simplon, an welcher über die gemeinsame Klassifikation, die Taxbildung und die Verkehrsleitung beraten wurde.

Auch über die Erstellung eines direkten Gütertarifes Frankreich-Schweiz wurde verhandelt.

Die P. L. M. erklärte sich grundsätzlich mit der Erstellung eines solchen Tarifes einverstanden unter Einhaltung des Prinzips der kürzesten Route und Übertragung der billigsten Gesamtfracht auf die Instradierungsrouten. Wegen der ausserordentlichen Inanspruchnahme der Tarifbureaux der beiden Verwaltungen für die Berechnung der Tarife zwischen Frankreich-Italien und umgekehrt via Simplon konnten aber die daherigen Arbeiten noch nicht in Angriff genommen werden.

d. Belgisch-südwestdeutsche Verbandskonferenz in Lüttich, in welcher zwischen den belgischen Staatsbahnen und der Reichsbahn eine Verständigung über die Neuordnung der Verhältnisse im Kohlenverkehr aus Belgien in bezug auf die Tarifbildung und Frachtverteilung über Ulflingen (Gouvy) erzielt wurde und sich die Reichsbahn zur Umrechnung der Kohlentarife Belgien-Pfalz, Baden und Basel bereit erklärte. Damit sind die Grundlagen für die Berechnung der direkten Tarife mit der Schweiz gegeben.

e. Generalkonferenzen des deutsch-italienischen und des südösterreichisch-ungarisch-deutschen Verbandes, ferner die Spezialkonferenz für den Lebensmittelverkehr aus Italien in Florenz. In den beiden erstern wurden die laufenden Verbandsgeschäfte behandelt; die letztere hatte hauptsächlich zum Zwecke, eine Neuteilung dieses Verkehrs auf die konkurrierenden Routen, zu denen in Zukunft auch die Simplonroute gehören wird, zu erreichen. Die Verhandlungen blieben vorerst resultatlos.

f. Konferenzen des deutsch-südfranzösischen Verbandes in Baden-Baden und Montreux, an welchen wir, um selbständige Frachtsätze für dasjenige Gebiet zu erhalten, für das wir nach Massgabe der kürzesten Route transportberechtigt sind, die gleichen Grundlagen für die Taxbildung annahmen wie die deutschen Bahnen. Damit ist der Route durch die Schweiz der Anspruch auf Mitbedienung an diesem Verkehr gesichert. Die Ausarbeitung der neuen Tarife ist im Gange.

g. Endlich liessen wir uns auch an zwei Sitzungen der deutschen ständigen Tarifkommission, wovon die eine in Titisee, die andere in Norderney stattgefunden hat, vertreten.

e. Einnahmenkontrolle und Abrechnungswesen.

1. Zur Erprobung eines neuen Systems von *Passerpartout-Billets* wurden solche versuchsweise auf einer Anzahl Bahnhöfe und auf grösseren Stationen aufgelegt. Da der Versuch befriedigend ausfiel, wurde die Einführung des neuen Systems auf 1. Januar 1906 beschlossen.

2. Gegen das Ende des Berichtsjahres gelangten die umfassenden Studien über die Einführung eines einheitlichen Systems für die Ausgabe von *Supplementsbillets* in den Zügen zum Abschlusse. Es wurde ein Doppelsystem gewählt, wonach für Taxerhebungen, über die eine Abrechnung mit Dritten stattzufinden hat, und für solche, welche sich über die vom einkassierenden Zugsbeamten bediente Strecke hinaus erstrecken, zum Pausieren eingerichtete *Zettelbillette*, für alle übrigen dagegen *Taxmarken* in Rollen nach Art der Tramwaybillette in 4 verschiedenen Taxwerten ausgegeben werden.

Die neuen Supplementsbillette gelangten mit einer, das Nähere über den Bezug, die Ausgabe, Kontrollierung und Verrechnung festsetzenden Instruktion auf 1. Januar 1906 zur Einführung.

3. Über den Einzug, die Ablieferung und Verrechnung der Verschiedenen Einnahmen durch die Stationen haben wir eine Instruktion erlassen.

4. Bei den Kassastellen der Stationen, Lagerhäuser und Dampfboote wurden 1838 Kassa- und Bücherrevisionen vorgenommen. Dieselben verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Kreise:

I. Kreis	II. Kreis	III. Kreis	IV. Kreis
564	495	474	305

Die hierbei konstatierten Unregelmässigkeiten sind von den Kreisdirektionen wie folgt gehandelt worden: 7 Kassabeamte wurden entlassen (2 unter strafrechtlicher Verfolgung), 6 solche wurden degradiert, 2 zeitweilig im Dienste eingestellt und 10 mit Ordnungsbusen belegt. In 2 Fällen ist die Untersuchung noch nicht abgeschlossen.

Der Verwaltung ist aus keinem dieser Fälle ein Schaden erwachsen.

Dagegen sind auf 6 Stationen Kassadiebstähle, meistens mit Einbruch, vorgekommen, durch welche der Verwaltung ein Schaden von zirka Fr. 700 entstanden ist.

5. Im Frachtkreditwesen ist auch in diesem Jahre wieder eine beträchtliche Entwicklung zu konstatieren. Der Schriftenwechsel mit den Firmen über die Eröffnung neuer und die Änderung bestehender Kredite wird immer umfangreicher. Insbesondere veranlasste die in unserem letztjährigen Bericht in Aussicht genommene Abänderung der von der früheren Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen bewilligten Kredite, nach Massgabe der neuen einheitlichen Vorschriften, zahlreiche Korrespondenzen mit den betreffenden Firmen. Bis zum Schlusse des Jahres waren sämtliche Kredite von Fr. 5000 und mehr in dieser Weise neu beordnet. Ein gleiches wird nun sukzessive mit den Krediten unter Fr. 5000

geschehen. Nachstehend folgt eine Übersicht der im Berichtsjahre stattgefundenen Mutationen:

	Kreise				Total
	I	II	III	IV	
Neue Kredite wurden eröffnet	45	30	29	19	123
Bestehende Kredite wurden geändert	16	40	101	63	220
Aufgehoben wurden	9	15	11	5	40
im ganzen	70	85	141	87	383

6. Wir haben in unserem letztjährigen Bericht (Abschnitt III d, Ziffer 7) ausgeführt, dass wir in der Frage der Organisation der Drucksachenverwaltung vor neuen, eingreifenden Massnahmen stehen. Nachdem inzwischen aus der Mitte der Kreisdirektionen Vorschläge eingebracht wurden, die dahin zielten, zur Herbeiführung einer raschern Erledigung der Formularbestellungen, die Errichtung von Formulardepots bei den Kreisen ins Auge zu fassen, fand zur Beratung der zu treffenden Massnahmen am 6. Juli eine Konferenz der Generaldirektion mit den Kreisdirektionen unter Beiziehung der Oberbeamten statt. Auf Grund der Verhandlungen dieser Konferenz fassten wir folgenden Beschluss:

- a. Die Anschaffung, Abgabe und Verrechnung aller Papiere und aller für den Bahnbetrieb erforderlichen Drucksachen für die Dienststellen der Generaldirektion und der Kreise ist nach wie vor ausschliesslich Sache der Drucksachenverwaltung.
- b. Die Lieferung der Drucksachen erfolgt von der Drucksachenverwaltung bezüglich der Dienststellen der Generaldirektion direkt an diese, bezüglich der Dienststellen der Kreise an die betreffenden Materialverwaltungen.
- c. Die Materialverwaltungen der Kreise haben alle Drucksachen nach Massgabe des Bedarfs bei der Drucksachenverwaltung zu bestellen und die Verteilung und Rechnungsstellung an die Dienststellen der Kreise zu besorgen.

Dieser Beschluss wurde auf den 1. Januar 1906 in Kraft gesetzt, nachdem inzwischen eine, die nähern Ausführungsvorschriften enthaltende Instruktion zur Ausgabe gelangt war.

Das infolge dieser Vorkehr bei der Drucksachenverwaltung entbehrlich gewordene Personal wurde nach Massgabe des Bedürfnisses den Materialverwaltungen der Kreise zugeteilt.

Einer in der erwähnten Konferenz gemachten Anregung auf eine weitergehende Dezentralisation des Dienstes der Drucksachenverwaltung, im Sinne der Übertragung auch der Anschaffungen an die Kreise, konnte keine Folge gegeben werden, denn formell stünde dies im Widerspruch mit der Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz betreffend die Erwerbung und den Betrieb der Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen vom 15. Oktober 1897. In materieller Hinsicht ist hervorzuheben, dass die Anschaffung durch eine einzige Stelle der Verwaltung erhebliche Vorteile bietet und dass die Zersplitterung der Anschaffungen nachteilig auf die Einheitlichkeit der Formulare wirken müsste.

7. Nachdem, wie aus unserem letztjährigen Bericht (Abschnitt III d, Ziffer 10) hervorgeht, die Verkaufspreise für die verkäuflichen Drucksachen einheitlich normiert waren, haben wir zur Orientierung des Publikums hierüber, sowie über die reglementarischen Ausfertigungsgebühren einen **Plakattarif** erstellen und diesen an den Schaltern der Stationen, bezw. Güter- und Gepäckexpeditionen anschlagen lassen.

8. Von einer uns zur Kenntnis gebrachten Eingabe der schweizerischen Papierfabrikanten, in welcher das Gesuch gestellt wird, es möchte in der Bundesverwaltung nur Papier schweizerischer Provenienz zugelassen werden, haben wir im Sinne tunlichster Berücksichtigung Vormerk genommen.

9. Eine Eingabe des Präsidenten des schweizerischen Buchdruckervereins mit Vorschlägen für ein rationelles und gerechtes Submissionsverfahren, haben wir dahin beantwortet, dass wir zunächst das Resultat der vom Bundesrate angeordneten Untersuchung auf ein bezügliches Postulat der Bundesversammlung abzuwarten wünschen, bevor wir zu der Frage Stellung nehmen.

10. Indem wir nachstehend eine vergleichende Übersicht über die Betriebseinnahmen der Bundesbahnen und des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee der Jahre 1904 und 1905 folgen lassen, verweisen wir auf die der Einnahmentabelle nachfolgende Begründung der Verkehrschwankungen.

Betriebseinnahmen der schweizerischen Bundesbahnen.

1904		1905		Gegenüber 1904	
(2433 bzw. 2441 Kilometer)		(2441 Kilometer)		mehr	weniger
Fr.	%	Fr.	%	Fr.	Fr.
<i>A. Bahnverkehr.</i>					
I. Ertrag des Personentransportes					
45,427,823. 02	41,61	48,154,780. 79	41,89	2,726,957. 77	—
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes:					
4,396,394. 72	4,03	4,686,883. 76	4,08	290,489. 04	—
1,961,397. 81	1,80	2,048,565. 41	1,78	87,167. 60	—
57,379,752. 72	52,66	60,072,935. 01	52,25	2,693,182. 29	—
63,737,545. 25	58,89	66,808,384. 18	58,11	3,070,838. 93	—
109,165,368. 27	100	114,963,164. 97	100	5,797,796. 70	—
<i>B. Dampfbootverkehr auf dem Bodensee.</i>					
I. Personentransport					
167,555. 23	25,27	181,661. 18	27,70	14,105. 95	—
8,380. 51	1,26	9,564. 10	1,46	1,183. 59	—
5,782. 16	0,87	4,220. 33	0,64	—	1,561. 83
481,491. 02	72,60	460,471. 46	70,20	—	21,019. 56
663,208. 92	100	655,917. 07	100	—	7,291. 85

Der **Bahnverkehr (A)** weist hiernach pro 1905 gegenüber 1904 in allen Kategorien eine Zunahme auf, die in einer Mehreinnahme von total Fr. 5,797,796. 70 = 5,31 % (1904: 2,93 %) ihren Ausdruck findet. Eine Vergleichung der Einnahmen der einzelnen Verkehrskategorien mit jenen des Vorjahres erzeugt folgende prozentuale Vermehrung:

Personenverkehr . . .	6,00 %	(1904: 3,46 %)
Gepäckverkehr . . .	6,60 %	(1904: 3,93 %)
Tiertransport . . .	4,44 %	(1904: 3,50 %)
Gütertransport . . .	4,70 %	(1904: 2,68 %)

Zu den Ergebnissen der einzelnen Kategorien ist folgendes zu bemerken:

Personenverkehr. An der Mehreinnahme von Fr. 2,726,958 partizipieren die einzelnen Monate wie folgt:

Januar	Fr. 140,929
Februar	„ 61,447
März	„ 92,328
April	„ 372,581
Mai	„ (— 541)
Juni	„ 552,657
Juli	„ 230,531
August	„ 569,952
September	„ 220,846
Oktober	„ 96,968
November	„ 82,260
Dezember	„ 307,000

Mit Ausnahme des Monats Mai sind somit alle Monate an derselben beteiligt. Die unerhebliche Mindereinnahme pro Mai rührt von der Verschiebung des Pfingstverkehrs her, welcher 1904 in den Monat Mai, 1905 aber in den Monat Juni fiel. Der 6 % betragenden Gesamtmehreinnahme steht eine Vermehrung der Zahl der Reisenden von 54,510,069 auf 59,137,126 = 4,627,057 oder 8,65 % (1904: 11,92 %) gegenüber. Die Einnahmen sind somit nicht im gleichen Verhältnis gestiegen wie die Zahl der Reisenden. Die Folge davon ist ein weiteres Sinken der Durchschnittseinnahme pro Reisenden, welche betrug:

1902	96,1	Cts.
1903	87,8	„
1904	83,5	„
1905	81,4	„

Hieraus geht hervor, dass der Rückgang der Durchschnittseinnahme keineswegs ausschliesslich auf das Konto der mit Ende 1903 als allgemein durchgeführt zu betrachtenden Taxermässigungen gesetzt werden darf, sondern dass die stärkere Benützung besonderer Billetsorten mit ermässigten Taxen, namentlich der Arbeiterabonnemente, wesentlich mitwirkt.

Es ist zu konstatieren, dass das finanzielle Ergebnis des Personenverkehrs unsere Erwartungen erfüllt hat, indem die effektiven Einnahmen den budgetierten Betrag um Fr. 354,781 übersteigen.

Güterverkehr (inkl. Gepäck und Vieh). Das Ergebnis des Güterverkehrs bietet insofern erhöhtes Interesse, weil erstmals für ein ganzes Jahr die Konsequenzen der Herabsetzung der Gütertaxen zum Ausdruck gelangten. Es war vor auszusehen, dass der Verkehr der ersten 6 Monate einen mehr oder weniger erheblichen Rückgang der Einnahmen bringen würde, weil die Ergebnisse der entsprechenden Monate des Vorjahres noch auf den höhern, frühern Tarifen beruhen. Dagegen war anzunehmen, dass sich für das zweite Semester, wo diese Taxverschiedenheit nicht mehr beziehungsweise nur noch zum Teil zur Geltung kam, infolge normaler Verkehrszunahme gegenüber dem Vorjahre eine Mehreinnahme ergeben würde, welche nicht nur den Ausfall der ersten 6 Monate kompensieren, sondern gegenüber dem Ergebnis des ganzen Jahres 1904 noch ein kleines Plus erbringen würde. Inwieweit diese Voraussetzungen eingetroffen sind, mögen die nachfolgenden Ergebnisse der einzelnen Monate dartun. Es ergaben:

Januar	—	Fr.	91,667
Februar	—	"	194,140
März	—	"	315,461
April	+	"	2,815
Mai	+	"	580,132
Juni	+	"	9,911
Juli	+	"	287,930
August	+	"	286,540
September	+	"	160,549
Oktober	+	"	477,459
November	+	"	941,771
Dezember	+	"	925,000
Total	+	Fr.	3,070,839

Der für die erste Jahreshälfte erwartete Rückgang der Einnahmen ist daher nicht eingetreten, d. h. die Ausfälle der ersten 3 Monate sind bereits durch eine aussergewöhnliche, einer allgemeinen Verkehrsbelebung zuzuschreibende Einnahmesteigerung pro Mai nahezu ausgeglichen worden, so dass das I. Semester bloss mit einer Mindereinnahme von rund Fr. 10,000 abschliesst. Die für die zweite Jahreshälfte vorausgesehene und in Wirklichkeit eingetretene Mehreinnahme wurde somit nicht in dem Masse durch die Ausfälle des I. Semesters in Anspruch genommen, wie vorausgesetzt worden war. Die Ergebnisse namentlich der letzten Monate des Jahres sind beeinflusst worden durch den ausserordentlich starken Import infolge der Einführung des neuen Zolltarifs auf 1. Januar 1906. Der auf diese nicht vorherzusehende Ursache zurückzuführende Betrag der Mehreinnahmen kann ziffernmässig nicht nachgewiesen werden. Das ausserordentlich günstige Jahresergebnis, das, statt der budgetierten Mehreinnahme von rund Fr. 500,000 eine solche von über Fr. 3,000,000 aufweist, ist zu einem grossen Teil auf diesen ausserordentlichen Verkehr und sodann auf das günstige Ergebnis des Monats Mai zurückzuführen. Die Mehreinnahme entspricht einer Steigerung von 4,82 %, während die Quantitäten von 9,054,742 auf 9,889,894 Tonnen oder um 9,22 % gestiegen sind. Dabei hat die Steigerung der Einnahmen mit der Verkehrszunahme nicht Schritt gehalten. Der Grund zu dieser Erscheinung ist in erster Linie in der Herabsetzung der Gütertaxen zu suchen, deren Einfluss sich in einem erheblichen Rückgang der durchschnittlichen Einnahmen pro Tonne äussert. Die Durchschnittseinnahme pro Tonne betrug:

1903 . . .	Fr. 7,34
1904 . . .	„ 7,01
1905 . . .	„ 6,75

B o d e n s e e. Das Gesamtergebnis des Bodensee-Dampfbootbetriebes (Abschnitt B der vergleichenden Einnahmentabelle) ist um Fr. 7291. 85 geringer als dasjenige des Vorjahres. Während die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr um Fr. 15,289. 54 gestiegen sind, ergibt der Tier- und Gütertransport einen Rückgang von Fr. 22,581. 39. Die Ursachen dieses Ergebnisses sind in der verminderten Getreideeinfuhr aus Deutschland einerseits und in der infolge des ungünstigen Herbstes geringen Obstausfuhr andererseits zu suchen.

Die dadurch entstandenen Ausfälle vermochten durch den stärkern Verkehr der 3 letzten Monate nicht ausgeglichen zu werden.

f. Frachtreklamationen.

Entsprechend der Zunahme des Personen- und Güterverkehrs haben sich im Berichtsjahr auch die vom Frachtreklamationsbureau zu behandelnden Geschäfte gegenüber dem Vorjahre vermehrt. Die Zahl der im Jahre 1905 zur Behandlung gelangten neuen Geschäfte, sowie die im gleichen Zeitraum zu lasten der S. B. B. ausbezahlten, beziehungsweise andern Verwaltungen zur Verfügung gestellten Beträge sind aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich.

	Anzahl neuer Geschäfte	Zu lasten der S. B. B. ausbezahlte Beträge
	6,134	Fr. 61,080. 41 (Güter)
		" 101. 60 (Gepäck)
		" 355. 15 (Vieh)
	2,051	" 202,389. 92
	2,217	" 182,500. 39
	1,000	" 237,278. 89
	2,387	" 4,458. 26 ¹⁾
	3,755	" 26,817. 02
	328 ²⁾	" 39,958. 85 ³⁾
	99	" 495. — ³⁾

Total 17,971 Fr. 755,435. 49

a. Frachtreklamationen wegen unrichtiger Anwendung der Tarife.
Tarifvorschriften etc.

b. Gesuche um nachträgliche Anwendung von Reexpeditions- und
Exporttarifen
c. Gesuche um Einhaltung der über ausländische Konkurrenzrouten
erreichbaren billigeren Frachten
d. Taxrückerstattungsgesuche (Detaxen) auf Zugeständnissen der
Generaldirektion, bezw. der verstaatlichten Bahnen beruhend .
e. Verschleppungen (Fehlinsradierungen)
¹⁾ Dagegen haben die S. B. B. Fr. 3444. 50 erhalten.

f. Fahrgeldreklamationen
g. Gesuche um Gewährung von Taxrückerstattungen auf nicht
vollständig benützten schweizerischen Generalabonnementen . .

²⁾ 205 Fälle wegen Austritts des Titulars aus der Firma;
96 " " Krankheit oder Todesfall;
17 " " dauernder Landesabwesenheit;
6 " " Umtausch in Firmenabonnemente;
4 " " Verhaftung des Titulars.

h. Prämienzahlung an das Zugpersonal für die Entdeckung miß-
bräuchlicher Benützung von Generalabonnementen
³⁾ Diese Beträge fallen zu lasten der am Generalabonnementstarif
beteiligten Verwaltungen.

IV. Betriebsdepartement.

a. Allgemeines.

1. Durch Beschluss der 72. Wagenverbandskonferenz vom 4. Januar ist die Uerikon-Bauma-Bahn, welche bis 1. Januar 1905 im Betriebe der Tösstalbahn stand und mit diesem Datum zum Selbstbetrieb überging, als Mitglied des schweizerischen Wagenverbandes aufgenommen worden.

2. Am 6. Januar haben wir in bezug auf das Halten von Hunden durch die Nachtwächter der Bahnhöfe und Werkstätten eine grundsätzliche Weisung an die Kreisdirektionen erlassen und die bezüglichen Vorschriften betreffend Rückerstattung, beziehungsweise Vergütung der Anschaffungs- und Unterhaltskosten, sowie der Hundesteuer aufgestellt.

3. Am 31. Januar/17. Februar kam eine neue Vereinbarung mit der Pont-Brassus-Bahn zustande, wonach die Bundesbahnen beim Betriebe dieser Bahn auch über den 30. April 1905 hinaus in bisheriger Weise mitwirken, jedoch unter Reduktion der an die Bundesbahnen zu zahlenden Traktionsentschädigung von 90 Cts. auf 70 Cts. per Lokomotivkilometer und in der Meinung, dass die Vereinbarung auf unbestimmte Zeit gelten soll und auf Ende eines Kalenderjahres nach Kündigung vor dem 1. Juli des vorhergehenden Jahres aufgehoben werden kann.

4. Der schweizerische Bundesrat hat, in Aufhebung seines Beschlusses vom 16. März 1903, unterm 7. Februar die Wiederherstellung des allgemeinen schweizerischen Plakatsfahrplans beschlossen, und zwar mit Aufnahme der Linien sämtlicher schweizerischer Eisenbahnen, unter Ausschluss der Zahnradbahnen mit Sommerbetrieb, sowie aller Seil- und Trambahnen, jedoch mit Inbegriff der Schiffs-kurse auf dem Thuner- und Brienersee, sowie derjenigen des Vierwaldstättersees, welche Luzern mit der Engelbergerbahn verbinden. Der neue Plakatsfahrplan ist erstmals auf 1. Mai 1905 erschienen. Durch den gleichen Bundesratsbeschluss wurden die Grundsätze für die Form, Ausstattung und Erstellung des Plakates festgesetzt. Die Eisenbahnverwaltungen sind ver-

pflichtet, den allgemeinen Plakatsfahrplan in den Bahnhöfen und Stationen anschlagen zu lassen. Dabei bleibt es jeder einzelnen Verwaltung unbenommen, auch den Sonderfahrplan der eigenen Unternehmung, nebst allfälligen Routenfahrplänen und illustrierten Plakaten anderer Transportanstalten auszuhängen. Dagegen tritt das allgemeine Plakat an die Stelle der gewöhnlichen Fahrplanpublikationen aller übrigen Bahnen, deren Züge im erstern angegeben sind. Zur Affichierung in ausländischen Bahnhöfen und Stationen dürfen von den schweizerischen Eisenbahnverwaltungen nur die allgemeinen Plakatsfahrpläne, sowie allfällige Routenfahrpläne und illustrierte Plakate abgegeben werden. Die Verteilung der Kosten auf die beteiligten Verwaltungen ist vom Eisenbahndepartement bestimmt worden.

5. Am 24. März haben wir den Beschluss gefasst, dass auch den Hinterbliebenen derjenigen Arbeiter, welche altershalber nicht mehr zu Angestellten ernannt werden können (Art. 10 des Besoldungsgesetzes) die Vergünstigung des Besoldungsnachgenusses für einen Monat gewährt werden könne.

6. Die Vereinbarung mit der Thunerseebahn über die provisorische Besorgung des Traktionsdienstes für die Bundesbahnzüge auf der Strecke Thun-Scherzligen samt Durchgang des Personals und Rollmaterials haben wir unterm 28. März zu den gleichen Bedingungen um ein weiteres Jahr, d. h. bis zum 30. April 1906 verlängert.

7. Auf 1. Mai ist eine neue Verordnung des Bundesrates betreffend Festsetzung der Maximalgeschwindigkeit der Züge der schweizerischen Hauptbahnen in Kraft getreten (Bundesratsbeschluss vom 25. März 1905).

8. Am 4. April haben wir den Kreisdirektionen hinsichtlich der Einreihung der zur definitiven Anstellung gelangenden Arbeiter der Materialverwaltungen in die Gehaltsordnung grundsätzliche Weisungen erteilt.

9. Das Reglement Nr. 39 betreffend die Dienstverhältnisse der dem Fabrikgesetz

unterstellten Werkstättearbeiter (Fabrikordnung) gab zu längern Untersuchungen und Verhandlungen Anlass, namentlich mit Rücksicht auf die Stellung der Depotwerkstätten zu demselben. Nach Prüfung der von den Arbeitern der Werkstätten eingereichten Begehren und Wünsche, welche uns zufolge der gemäss Art. 8 des Fabrikgesetzes stattgefundenen Auflage in den Werkstätten zugekommen sind, haben wir das Reglement am 11. April mit einigen Änderungen genehmigt, die aus den Beratungen mit dem eidgenössischen Industriedepartement und den Fabrikinspektoren hervorgegangen sind und wozu uns der Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 24. Juli 1903 ermächtigt hatte. Im Verlaufe der genannten Verhandlungen richtete am 7. Januar 1905 die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich an das schweizerische Industriedepartement eine Eingabe, worin sie in Übereinstimmung mit einer ihr zugekommenen Petition des Eisenbahnervereines des Kreises Zürich beantragte, die Depotwerkstätten von der Fabrikliste zu streichen, beziehungsweise einen Entscheid des Bundesrates in diesem Sinne herbeizuführen; dies in der Meinung, dass die betreffenden Betriebe dem Bundesgesetz betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten vom 19. Dezember 1902 unterstellt werden. Bei unserer Vernehmlassung zu dieser Eingabe stellten wir uns ebenfalls auf den Boden der Eingabe der Direktion der Volkswirtschaft des Kantons Zürich. Vom Bundesrat ist hierauf unterm 2. Juni folgendes beschlossen worden:

1. Das Gesuch der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich um Streichung der Depotwerkstätten der Eisenbahnen vom Verzeichnis der dem Fabrikgesetz unterstellten Betriebe wird abgelehnt.
2. Die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen wird beauftragt, dem Industriedepartement diejenigen dem Fabrikgesetz unterstellten Werkstätten zu bezeichnen, für deren Arbeiter in bezug auf die Regelung der Arbeits- und Ruhezeit die Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1902 Anwendung finden sollen.
3. Das Eisenbahndepartement wird beauftragt, die in Ziffer 2 genannte Festsetzung für die dem Fabrikgesetz unterstellten Werkstätten der Eisenbahn- und Dampfschiff-Gesellschaften vorzunehmen.
4. Die Departemente der Eisenbahnen und der Industrie werden angewiesen, nach Massgabe des Bundesratsbe-

schlusses vom 1. März 1901 sich über die Liste der Werkstätten, auf die für die Regelung der Arbeits- und Ruhezeit das Bundesgesetz vom 19. Dezember 1902 Anwendung findet, zu verständigen.

5. Von diesem Beschlusse ist dem Regierungsrat des Kantons Zürich zu Handen seiner Volkswirtschaftsdirektion, der Arbeiterunion der schweizerischen Transportanstalten und der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen unter Zustellung je einer Abschrift des Gutachtens des schweizerischen Justiz- und Polizeidepartements vom 14. April 1905 Mitteilung zu machen.

Nachdem das Reglement Nr. 39 die Genehmigung der zuständigen Kantonsregierungen erhalten hatte, ist es gemäss dessen Art. 24 in Kraft getreten.

10. Vom 4. bis 13. Mai fand in Washington eine Sitzung des internationalen Eisenbahnkongresses statt, an welcher wir ebenfalls vertreten waren.

11. Am 7. Juni haben wir eine neue Instruktion betreffend die Wagenkontrolle auf den Stationen erlassen mit Gültigkeitsbeginn ab 1. Juli 1905, womit eine Vereinfachung des bisherigen Geschäftsganges eingeführt worden ist.

12. Für die an das Stations- und Arbeiterpersonal auszurichtenden Entschädigungen für ausnahmsweise Aushilfe im Zugsdienst haben wir am 9. Juni einheitliche Ansätze aufgestellt.

13. Am 9. Juni haben wir den Kreisdirektionen Weisung erteilt über die Bewilligung von Zulagen an solche Taglohnarbeiter, welche vorübergehend in einem mit höhern Anforderungen verbundenen Dienste Verwendung finden. Diese Verfügung bildet den Vollzug zu Artikel 10 des Reglements Nr. 25 betreffend die Löhnung der im Taglohn angestellten Arbeiter (exklusive Werkstättearbeiter).

14. Am 15./16. Juni ist in Lüttich die europäische Fahrplankonferenz für den Winterdienst 1905/06 abgehalten worden. Diejenige für den Sommerdienst 1906 fand am 6./7. Dezember in Florenz statt. Wir waren an beiden Konferenzen vertreten.

15. Durch Beschluss der 73. Wagenverbandskonferenz vom 14. August ist die Kriens-Luzern-Bahn (Güterdienst) als Mitglied des schweizerischen Wagenverbandes aufgenommen worden.

16. Der Bundesrat hat auf ein Gesuch des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen in Anwendung von Art. 10 des Bundesgesetzes betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten vom 19. Dezember 1902 mit Beschluss vom 4. September ausnahmsweise Anordnungen für den Herbstverkehr, d. h. für die Zeit bis zum 15. November, den eidg. Betttag ausgenommen, bewilligt, wie sie schon in den Vorjahren gewährt worden sind. Der Herbstverkehr hat sich in geordneter Weise abgewickelt.

Infolge des auf 1. Januar 1906 in Kraft getretenen neuen Zolltarifs war gegen Ende Dezember ein ausserordentlich starker Güterverkehr zu bewältigen, wofür das Eisenbahndepartement gestützt auf Art. 10 des Arbeitsgesetzes vom 19. Dezember 1902 ausnahmsweise Anordnungen bewilligte (Ausführung von Güterzügen und Besorgung des Güterdienstes an Sonn- und Feiertagen).

17. Am 11. September fand eine spezielle Sitzung der Generaldirektion mit den Kreisdirektionen in Sachen der Lohnverhältnisse der Werkstättearbeiter statt.

18. In bezug auf verschiedene Eingaben betreffend ungebührliche amtliche Begünstigung der französischen Sprache auf Kosten des Deutschen hat uns der Bundesrat seinen Beschluss vom 15. September über das von ihm erteilte Antwortschreiben zur Kenntnis gebracht.

19. Am 1. November ist die vom Bundesrate am 27. Oktober, an Stelle der bisherigen vom 5. Februar 1895, erlassene neue Verordnung betreffend den Unterhalt des Rollmaterials der schweizerischen Hauptbahnen in Kraft getreten. Als wesentlichste Neuerung ist zu erwähnen, dass mit Rücksicht auf die veränderte Betriebsweise und den Zustand des Rollmaterials die Revisionsfristen desselben im Sinne einer Verlängerung geändert worden sind.

20. Entgegen den Eingaben der betreffenden Gesellschaften hat das schweizerische Post- und Eisenbahndepartement mit Schreiben vom 25. November verfügt, dass das im Eisenbahnbetrieb stehende Personal der internationalen Schlafwagengesellschaft und der schweizerischen Speisewagengesellschaft dem Arbeitsgesetz vom 19. Dezember 1902 unterstellt sei.

21. Der Bundesrat hat am 28. November an Stelle derjenigen vom 12. März 1888 neue Polizeivorschriften für den Transport lebender Tiere auf den schweizerischen Eisenbahnen und Dampfschiffen erlassen, unter Festsetzung des Einführungsdatums auf 1. Januar 1906.

22. Unterm 19. Dezember haben wir das Zugspersonal und das mit der Zugabfertigung betraute Stationspersonal mit erneuerter Weisung versehen, dem von vielen Reisenden praktizierten, mit § 14, Alinea 1, des schweizerischen Transportreglementes im Widerspruch stehenden Verfahren, in den Zügen mehr Sitzplätze zu belegen, als sie für sich und mitreisende Angehörige benötigen, entgegenzutreten und bei Widersetzlichkeiten nach Massgabe der bahnpolizeilichen Vorschriften zu verfahren.

23. Unter Bezugnahme auf die Mitteilungen auf Seite 19 des gegenwärtigen Berichtes betreffend den elektrischen Betrieb des Simplontunnels ist im weiteren folgendes zu sagen:

Der mit der Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie. in Baden abgeschlossene Vertrag vom 19. Dezember 1905 hat folgenden Wortlaut:

Art. 1.

1. Die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen in Bern gestattet der Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie. in Baden gemäß den Bestimmungen dieses Vertrages die Einrichtung eines elektrischen Versuchsbetriebes auf der Bahnstrecke Brig-Iselle nach dem Drehstromsystem.

2. Die Leistungsfähigkeit der Anlage ist so zu bemessen, daß die zuverlässige Ausführung der aufgestellten Fahrpläne (Art. 5)

sichergestellt ist, und daß folgenden Forderungen Genüge geleistet wird:

a. Auf der Strecke Brig-Iselle:

Mit einer Lokomotive Beförderung der personenführenden Züge mit 300 Tonnen Anhängengewicht und 68 km. Geschwindigkeit per Stunde.

Mit einer Lokomotive Beförderung der Güterzüge mit 400 Tonnen Anhängengewicht und 34 km. Geschwindigkeit per Stunde.

b. Auf der Strecke Iselle-Brig:

Mit einer Lokomotive Beförderung der personenführenden Züge mit 300 Tonnen Anhängengewicht und 34 km. Geschwindigkeit per Stunde bis zur Tunnelstation und mit 68 km. Geschwindigkeit per Stunde von der Tunnelstation bis Brig.

Mit einer Lokomotive Beförderung der Güterzüge mit 400 Tonnen Anhängengewicht und 34 km. Geschwindigkeit per Stunde auf der ganzen Strecke.

3. Außerdem muß die Leistungsfähigkeit der Anlage gestatten, daß zwei Züge der vorgenannten Arten in der Tunnelstation kreuzen oder sich in Blockstationsdistanz folgen und daß zwei solche Züge gleichzeitig anfahren können.

Art. 2.

1. Die Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie. in Baden erstellt auf ihre alleinigen Kosten die zur Erzeugung und Fortleitung der elektrischen Energie erforderlichen Installationen, und zwar insbesondere in jedem der auf der Nordseite und Südseite des Tunnels bestehenden Maschinenhäuser je einen Generator nebst Erregermaschine und Schaltanlage, sowie auf der Strecke Brig-Iselle und soweit erforderlich auf diesen Stationen selbst die komplette Fahrleitung.

2. Die neuen Anlagen in den Maschinenhäusern sind so zu disponieren, daß im Bedarfsfalle der frühere Zustand möglichst rasch wiederhergestellt werden kann. Die Leitung im Tunnel ist so anzulegen, daß sie leicht in eine Einphasenleitung umgewandelt werden kann, falls der Übergang zu diesem System beschlossen werden sollte. Es muß ferner bei Anlage der Leitung dafür gesorgt werden, daß dieselbe bei Reparaturen am Tunnelgewölbe streckenweise rasch niedergelegt und wieder montiert werden kann.

3. Die Bundesbahnen stellen der Aktiengesellschaft Brown Boveri & Cie. für die Erzeugung der elektrischen Energie die in Brig und Iselle bestehenden Kraftanlagen unentgeltlich zur Verfügung, soweit sie nicht für andere Betriebszwecke der Bundesbahnen benötigt werden. Die allfällige Ergänzung der Kraftanlagen zur Sicherstellung der geforderten Leistungsfähigkeit des elektrischen Betriebes ist Sache der Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie.

4. Die an den bestehenden Anlagen und Einrichtungen nötigen Änderungen zum Zwecke des elektrischen Betriebes oder infolge desselben fallen zu lasten der Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie.

5. Die Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie. hat auf ihre Kosten für die Beistellung der erforderlichen (mindestens fünf) elektrischen Lokomotiven zu sorgen, welche mit der doppelten Westinghouse-Bremse ausgerüstet sein müssen.

Art. 3.

1. Die Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie. hat der Generaldirektion der Bundesbahnen alle Pläne zur Genehmigung vorzulegen, sowie die geforderten Berichte und Erläuterungen zu liefern, die zur Beurteilung der elektrischen Anlagen und Betriebsmittel nötig befunden werden.

2. Mit dem Bau der erforderlichen Einrichtungen auf Bahngebiet darf nicht begonnen werden, bevor die Einwilligung seitens des eidgenössischen Eisenbahndepartements hierzu erteilt worden ist.

3. Vor der Ausführung irgendwelcher Bauten auf Bahngebiet hat sich die Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie. mit der Simplontunnelunternehmung beziehungsweise mit der Kreisdirektion I in Lausanne über die Vornahme dieser Arbeiten zu verständigen. Bei Ausführung der Arbeiten hat die Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie. allen Weisungen der Kreisdirektion I und ihrer kompetenten Organe gewissenhaft nachzuleben.

Art. 4.

1. Die Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie. verpflichtet sich, die Arbeiten so rechtzeitig fertigzustellen, daß mit dem 1. Juni 1906 der regelmäßige elektrische Betrieb der Strecke

Brig-Iselle eröffnet und ohne Störungen weitergeführt werden kann. Vorher ist die Zuverlässigkeit der Anlagen und Einrichtungen für den elektrischen Betrieb durch eine ausreichende Zahl von Probefahrten im Benehmen mit der Kreisdirektion I festzustellen. Ferner behalten sich die Bundesbahnen vor, jederzeit die für den Dampf-betrieb der Strecke Iselle-Domodossola nötigen Dampflokomotiven samt allen hierfür nötigen Materialien, sowie die von den Bundesbahnen zu stellenden, für Iselle und Domodossola erforderlichen Einrichtungsgegenstände durch den Tunnel zu schaffen.

2. Die Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie. verpflichtet sich, während der Erstellung der elektrischen Betriebseinrichtungen und während der Probefahrten alle Vorkehrungen zu treffen, die zur Sicherung von Personal und Material der Bahn oder Dritter geeignet sind. Auch hat sie für allen Schaden aufzukommen, der während der Bauperiode oder während der Probefahrten ihrem eigenen Personal oder Material, sowie dem Personal, Material oder sonstigem Eigentum der Bundesbahnen oder Dritten entstehen sollte. Die Genehmigung der Pläne und Einrichtungen und die Gestattung der Probefahrten vermindert die Verantwortlichkeit der Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie. in keiner Weise.

Art. 5.

1. Vom 1. Juni 1906 an übernimmt die Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie. für die Dauer eines Jahres und auf Begehren der Bundesbahnen für ein weiteres Jahr auf eigene Kosten den Fahrdienst auf der elektrisch ausgerüsteten Strecke Brig-Iselle und damit die Verpflichtung für die regelmäßige Ausführung der sämtlichen Züge (der regelmäßigen Züge, wie auch der erforderlichen Fakultativ- und Extrazüge) nach den von den Bundesbahnen aufgestellten Fahrplänen.

2. Mit dem elektrischen Betrieb der Strecke Brig-Iselle darf erst begonnen werden, nachdem die Kollaudation seitens der staatlichen Aufsichtsbehörden stattgefunden hat und von letztern die Bewilligung zur Eröffnung des elektrischen Betriebes erteilt worden ist.

Art. 6.

1. Während der in Art. 5 genannten Betriebsperiode ist die Beistellung, Unterhaltung und Besorgung der elektrischen Trak-

tionsmittel für die Strecke Brig-Iselle Sache der Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie., welche auch das Bedienungspersonal der Kraftanlagen und das Personal für die elektrischen Lokomotiven zu stellen hat. Letzteres darf erst im elektrischen Betrieb Verwendung finden, nachdem es sich durch Ablegung einer Prüfung darüber ausgewiesen hat, daß es die für die Ausübung des Fahrdienstes nötigen Kenntnisse, speziell auch in bezug auf den Signaldienst und die Bedienung der Bremsen, besitzt.

2. Der Expeditions-, Zugs- und Bahndienst, letzterer exklusive Unterhalt der elektrischen Leitungsanlagen, welcher der Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie. obliegt, wird durch die Kreisdirektion I der Bundesbahnen besorgt, welcher auch die allgemeine Aufsicht über den Traktionsdienst zukommt.

3. Sofern gleichzeitig Reparaturarbeiten an den elektrischen Betriebseinrichtungen und den bahnseits zu unterhaltenden Anlagen (Oberbau, Schwachstromleitungen, Signal- und Sicherheitseinrichtungen u. s. w.) nötig werden, so erhalten die letztern den Vorrang, andere Verständigung mit der Kreisdirektion I vorbehalten.

Art. 7.

Der eigentliche Rangierdienst in Brig und Iselle wird durch die Bundesbahnen mittelst Dampflokomotiven besorgt; die beiden Stationen sind nur insoweit mit Stromleitungen zu versehen, als für die Einfahrt und Ausfahrt der mit elektrischer Traktion gefahrenen Züge erforderlich ist.

Art. 8.

1. Die Bedienung und der Unterhalt aller durch die elektrische Traktion bedingten festen und beweglichen Anlagen, sowie die Beschaffung des nötigen Betriebsstromes hat ausschließlich durch die Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie. in eigenen Kosten zu geschehen.

2. Die Bundesbahnen leisten an die Kosten der elektrischen Traktion der Strecke Brig-Iselle einen Beitrag von 60 Cts. für jeden mittelst elektrischer Traktion geleisteten Zugskilometer im Nutzdienst, wobei die Strecke Brig-Iselle zu 21,9 Kilometer gerechnet wird.

3. Die infolge von allfälligen Störungen im elektrischen Betrieb von den Bundesbahnen mit Dampflokomotiven ausge-

fürten Hilfsfahrten werden zu 60 Cts. per Lokomotivkilometer periodisch verrechnet und von dem auf Grund von Absatz 2 sich ergebenden Betrag in Abzug gebracht.

Art. 9.

1. Die Haftpflicht für den Eisenbahnbetrieb ist Sache der Bundesbahnen.

2. Immerhin übernimmt während der in Art. 5 genannten Betriebsperiode die Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie. die alleinige Verantwortlichkeit für allen Schaden ohne Ausnahme, der aus der Verwendung des elektrischen Stromes für den Betrieb ihrem eigenen Personal oder Material, sowie dem Personal, Material oder sonstigem Eigentum der Bundesbahnen oder Dritter, sowie den Reisenden und Transportgütern erwachsen sollte.

3. Die Bundesbahnen tragen den Feuerschaden an Rollmaterial (mit Ausnahme der elektrischen Lokomotiven) und an Transportgütern.

Art. 10.

Das von der Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie. in Ausführung dieses Vertrages zur Dienstbesorgung auf den Bundesbahnen gestellte Personal hat sich den dienstlichen Anordnungen der Bahnorgane zu fügen. Die Bundesbahnen sind berechtigt, solche Beamte und Angestellte, welche wiederholt zu begründeten Beschwerden Anlaß geben, von weitem Dienstverrichtungen auf der Bahn auszuschließen.

Art. 11.

1. Die Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie. verpflichtet sich, den von der Generaldirektion und der Kreisdirektion I ermächtigten Organen der Bundesbahnen vollen Einblick in alle Einzelheiten und Ergebnisse des elektrischen Betriebes der Strecke Brig-Iselle zu gestatten und denselben über alle damit zusammenhängenden Fragen, sowohl nach der technischen wie der finanziellen Seite, jede gewünschte mündliche oder schriftliche Auskunft zu erteilen.

2. Die Beamten der Bundesbahnen, welche zur Fahrt auf den elektrischen Lokomotiven berechtigt sind, werden durch die Generaldirektion und die Kreisdirektion I besonders bezeichnet werden.

3. Die notwendigen Verhandlungen mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement werden durch die Generaldirektion geführt; alle hierfür nötigen Vorlagen, Pläne, Berichte u. s. w. sind unentgeltlich von der Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie. zu liefern.

Art. 12.

Zur Sicherung der Erfüllung der mit diesem Vertrage übernommenen Verpflichtungen hat die Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie. eine Kautions von Fr. 200,000 (Zweihunderttausend Franken) zu leisten, deren Genehmigung der Generaldirektion der Bundesbahnen zusteht.

Art. 13.

1. Sofern die Bundesbahnen nicht vor Ablauf der in Art. 5 dieses Vertrages genannten einjährigen Periode erklären denselben für ein weiteres Jahr fortzusetzen oder vor Ablauf der zweijährigen Periode die Parteien denselben nicht erneuern, fällt er auf Ende der betreffenden Periode ohne weiteres dahin.

2. Die Bundesbahnen sind berechtigt, auch während dieser Periode jederzeit vom Vertrage zurückzutreten, falls sich nach deren Ermessen das angewendete elektrische Traktionssystem als unfähig oder ungenügend erweisen sollte, den regelmäßigen Betrieb der Strecke Brig-Iselle zu sichern.

3. Sollte auf 1. Juni 1906 der elektrische Betrieb der Strecke Brig-Iselle infolge Rückstand der bezüglichen Arbeiten, oder weil die Probefahrten kein günstiges Resultat ergeben haben, nicht eröffnet werden können, so sind die Bundesbahnen berechtigt, ohne weiteres den Dampfbetrieb aufzunehmen, den vorliegenden Vertrag aufzuheben und eventuell Schadensersatz zu verlangen.

Art. 14.

Sofort nach definitiver Festlegung aller Einzelheiten für die Ausführung der Anlagen hat die Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie. den Bundesbahnen die Preise mitzuteilen, zu welchen dieselbe die gesamten Anlagen oder einzelne Teile derselben käuflich an die Bundesbahnen auf deren Begehren abtreten würde. Es besteht indessen keine Verpflichtung für die Bundesbahnen, die für den elektrischen Betrieb erstellten Anlagen und Einrichtungen ganz oder teilweise zu übernehmen, und es steht

denselben die freie EntschlieÙung zu, auf ein anderes elektrisches Traktionssystem überzugehen. Die Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie. ist dagegen verpflichtet, auf Verlangen der Bundesbahnen, und zwar auch bei günstigem Verlauf der Betriebsperiode (Art. 5), die elektrischen Anlagen und Einrichtungen nach Erlöschen des Vertrages in eigenen Kosten und ohne Störung des Bahnbetriebes sofort vom Bahngelände zu entfernen und den früheren Zustand wieder herzustellen.

Art. 15.

Die Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie. verpflichtet sich, nach Abschluß dieses Vertrages sofort bei der italienischen Staatsbahn eine Offerte für die elektrische Ausrüstung der Strecke Iselle-Domodossola einzureichen und den Bundesbahnen für die Ausdehnung der elektrischen Traktion bis Domodossola spätestens nach 8 Monaten, vom Abschluß dieses Vertrages an gerechnet, Vorschläge zu machen.

Art. 16.

Der gegenwärtige Vertrag tritt erst in Kraft, nachdem der schweizerische Bundesrat grundsätzlich die Zustimmung zur Einführung des projektierten elektrischen Betriebes auf der Strecke Brig-Iselle gegeben haben wird.

Wir sind zum Abschlusse des vorstehenden Vertrages gelangt mit Rücksicht auf die mit dem elektrischen Betriebe, und zwar gleichviel welchen Systems, für den Simplontunnel, im besondern für dessen Luft- und Temperaturverhältnisse, verbundenen grossen Vorteile für die Reisenden sowohl als für das Betriebspersonal. Es konnte unter den gegebenen Verhältnissen auch nur die offerierte Drehstromanlage in Frage kommen, weil zurzeit das Drehstromsystem bereits im Grösseren ausprobiert ist und weil nur für dieses die erforderliche Zahl von Lokomotiven zur Verfügung stand. Es hatte nämlich die italienische Regierung in zuvorkommender Weise die drei grossen, auf der Veltlinbahn im Betriebe stehenden, elektrischen Lokomotiven zur vorübergehenden Verwendung offeriert, so dass damit und mit den zwei weiteren bei der Aktiengesellschaft

Brown, Boveri & Cie. für die Veltlinbahn im Bau befindlichen Lokomotiven der Betrieb sichergestellt werden konnte. Hinsichtlich der verfügbaren Wasserkräfte ist beizufügen, dass laut dem von der Kreisdirektion I erstatteten Berichte auf der Nordseite des Tunnels 2230 und auf der Südseite 1260 HP vorhanden sind, wovon nach Abzug der für eigene Betriebszwecke für die Ventilation, Abkühlung, Beleuchtung und für das Depot Brig erforderlichen Kräfte von zusammen 635 HP auf der Nordseite und 525 HP auf der Südseite, für den elektrischen Betrieb 2330 HP zur Verfügung stehen. Auf der Südseite ist zurzeit die vorhandene Wasserkraft aus der Diveria nicht voll ausgenützt und es können durch Verbesserung der Druckleitung die erwähnten 1260 auf 1940 HP gebracht werden. Für den elektrischen Betrieb sind nach den Berechnungen von Brown, Boveri & Cie. zur Ausführung des vorgesehenen Fahrplanes mit nur einem Zug im Tunnel 940 HP ab Turbinenwelle erforderlich, abgesehen von dem gesteigerten Kraftbedarf für das Anfahren der Züge. Für den Ausbau des zweiten Tunnels werden neben dem elektrischen Betriebe die heute verfügbaren Kräfte nicht ausreichen; es sind jedoch zur Beschaffung weiterer Wasserkräfte auf der Nord- und Südseite des Tunnels seit längerer Zeit Verhandlungen im Gange, deren baldigen Abschluss wir gewärtigen.

Wir haben den obigen Vertrag mit begleitendem Berichte unserm Verwaltungsrate vorgelegt, und es hat derselbe in seiner Sitzung vom 29. Dezember 1905 in zustimmendem Sinne davon Vormerkung genommen.

Die in Art. 16 des Vertrages vorbehaltene grundsätzliche Zustimmung des Bundesrates zur Einführung des projektierten elektrischen Betriebes auf der Strecke Brig-Iselle hat derselbe mit Beschluss vom 23. Januar 1906 ausgesprochen.

24. Unter Bezugnahme auf die in unserm letztjährigen Geschäftsberichte, Seite 119 und 120, gemachten Mitteilungen betreffend den elektrischen Versuchsbetrieb auf der Strecke Seebach-Wettingen, durch die Maschinenfabrik Örlikon, mit hochgespanntem Einphasenwechselstrom, haben wir anzuführen, dass die Versuchsfahrten auf der Teilstrecke Seebach-Affoltern eifrig und mit Erfolg fortgesetzt wurden; zu einem Abschlusse sind sie noch nicht gekommen.

25. Der schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb haben wir für das Jahr 1906, wie in den zwei Vorjahren, einen Beitrag von Fr. 10,000 bewilligt.

Dieselbe bestand auf Ende des Jahres aus folgenden Mitgliedern :

1. Schweizerisches Post- und Eisenbahndepartement, Eisenbahnabteilung ;
2. Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie., Baden ;
3. Aktiengesellschaft vormals J. J. Rieter, Winterthur ;
4. Compagnie de l'Industrie Electrique et Mécanique, Genève ;
5. Elektrizitätsgesellschaft Alioth, Münchenstein ;
6. Gotthardbahn ;
7. Maschinenfabrik Örlikon ;
8. Schweizerische Bundesbahnen ;
9. Schweizerischer elektrotechnischer Verein ;
10. Verband schweizerischer Elektrizitätswerke ;
11. Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur ;
12. Bank für elektrische Unternehmungen, Zürich ;
13. Gesellschaft für elektrische Industrie, Basel ;
14. Rhätische Bahn, Chur ;
15. Société franco-suisse pour l'Industrie électrique, Genève ;
16. Verband schweizerischer Sekundärbahnen ;
17. Kraftübertragungswerke Rheinfelden ;
18. Aktiengesellschaft Motor in Baden ;
19. Aktiengesellschaft Elektrizitätswerk Wangen a. A.

Über das Arbeitsprogramm der Studienkommission haben wir im Geschäftsbericht pro 1904, Seite 121. und 122, nähere Mitteilungen gemacht. Die Arbeiten sind inzwischen so weit gefördert worden, dass voraussichtlich im Jahre 1906 die Publikation der bisher gewonnenen Resultate wird erfolgen können.

26. Die Zahl der pro 1905 an Beamte, Angestellte und Arbeiter der Bundesbahnen, sowie an deren Familienangehörige von der Generaldirektion und den Kreisdirektionen abgegebenen Freifahrtscheine für einzelne Fahrten beträgt 244,297 gegenüber 225,292 im Jahre 1904.

27. Während des Jahres 1905 sind 3 technische Konferenzen des Verbandes schweizeri-

scher Eisenbahnen abgehalten worden, bei welchen zahlreiche technische Fragen des Bahnbaues und namentlich des Bahnbetriebes zur Behandlung kamen. Folgende wichtigere den Betriebsdienst betreffende Angelegenheiten sind abschliesslich behandelt worden :

- a. Reglement über die Beleuchtung der Eisenbahnwagen, gültig ab 1. März 1905, enthaltend Beschreibung und Bedienung der Einrichtungen für die elektrische Beleuchtung und die Gasbeleuchtung, sowie Vorschriften über die Öl- und Petroleumbeleuchtung.
- b. Einführung eines neuen Tarifs für Personenwagenbeschädigungen.
- c. Aufstellung neuer Vorschriften betreffend Aufzeichnungen über die im Betriebe mit der Westinghousebremse vorgekommenen Unregelmässigkeiten und über jede in der Werkstätte vorgenommene Revision der Westinghousebremse.
- d. Entwurf für eine neue Verordnung betreffend den Unterhalt des Rollmaterials der schweizerischen Hauptbahnen als Ersatz der bundesrätlichen Verordnung vom 5. Februar 1895, zur Vorlage an das Eisenbahndepartement.
- e. Aufstellung neuer und Revision bestehender Normalien für das Rollmaterial.
- f. Massnahmen im Falle des Defektwerdens der Lokomotivpfeife.
- g. Schutzvorrichtungen in den Personenwagen gegen das Einklemmen der Finger.
- h. Mitwirkung des Bahnpersonals beim Überwachungsdienste zur Unterdrückung des Mädchenhandels.

28. Der Fremdenverkehr des Sommers 1905 war wieder ein sehr starker. Auch die Zahl der Touristen und Sportsleute nach den Wintersportsplätzen im Berner Oberland, Davos, Engadin etc. hat gegenüber dem Vorjahre bedeutend zugenommen und es wird dieser Verkehr voraussichtlich sich noch weiter entwickeln. An ausserordentlichen Anlässen, die besondere Massnahmen nötig machten, sind zu nennen: Das eidgenössische Sängerfest in Zürich, das Winzerfest in Vevey und die Herbstmanöver des II. Armeekorps. Der Zugsverkehr hat sich im allgemeinen ohne erhebliche Störungen abgewickelt.

b. Expeditions- und Zugsdienst.

1. Zufolge der Einführung direkt durchfahrender Güterzüge auch im Verkehr Ost-West und umgekehrt haben wir am 10. März eine Ergänzung des Schemas für die Zugnumerierung vorgenommen.

2. Der mit dem 1. Mai in Kraft getretene Sommerfahrplan, gültig bis 30. September 1905, hat neben den im Vergleich zum Winterfahrplan regelmässig eintretenden Änderungen und ausser verschiedenen kleineren Verbesserungen folgende wichtigere Neuerungen gebracht:

1. Die bereits für den Winter 1904/05 eingeführte Umwandlung des gemischten Zuges 1032 in einen Personenzug mit Ausdehnung bis Genf wurde beibehalten.
2. Wie im Winter, gelangt der Tramwayzug 1022 Nyon-Genf auch während der Sommerfahrplanperiode täglich zur Ausführung.
3. Neu eingelegt wurden die Lokalzüge 1020 und 1015 Lausanne-Morges und zurück.
4. Dem Expresszug 76 Zürich-Olten-Biel-Genf wurden Wagen III. Klasse beigegeben.
5. Die Züge 1245 und 1250 wurden auf die Strecke Palézieux-Lausanne ausgedehnt, so dass nunmehr sämtliche Züge der Broyelinie ohne Wagenwechsel in Palézieux bis bzw. ab Lausanne geführt werden.
6. Zug 1056 wurde von Palézieux bis Lausanne getrennt durchgeführt, wie dies schon im letzten Winter der Fall war.
7. Der gemischte Zug 3085 Vallorbe-Cossonay wurde beschleunigt und bis Lausanne ausgedehnt mit täglicher Führung.
8. Der Luxuszug Paris-Lausanne-St. Maurice und zurück wurde bis und ab Brig ausgedehnt mit gleichzeitiger Verschiebung der Fahrordnung derart, dass die Ankunft in Brig bzw. in Zermatt und die Abfahrt für den Gegenzug zu einer gut gelegenen Tagesstunde erfolgen konnte. Eine analoge Verschiebung erfuhr auch der Luxuszug Paris-Bern-Interlaken.
9. Auf der Strecke Biel-Lausanne wurden folgende Züge neu eingelegt:

- a. Schnellzug 1204 Biel-Lausanne mit I., II. und III. Klasse, mit Anschluss in Biel von Zug 1483 von Bern, 3432/1432 von Solothurn und in Lausanne an die Züge 4 nach Genf und 1127 nach dem Wallis ;
 - b. Personenzug 1209 Lausanne-Biel mit Anschluss in Lausanne an sämtliche Züge der 8—9 Uhr Gruppe, in Neuenburg an Zug 159 nach Bern, Zug 156 nach und 159 von La Chaux-de-Fonds, in Biel an Zug 1443 nach Olten ;
 - c. Personenzug 1203 Neuenburg-Biel zum Anschluss in Biel an die Züge 92 und 1486 nach Bern, 3537 und 1489 nach dem Jura.
10. Neu eingelegt wurde ferner der Expresszug 67 Lausanne-Biel-Olten zur Entlastung des über Bern kursierenden Expresszuges 17 ; dieser Zug 67 trifft in Lausanne und in Olten die nämlichen Anschlüsse wie Zug 17.
 11. Die schon für den Winter getroffene Umwandlung des Zuges 3226/1226 Neuenburg-Cossonay in einen reinen Personenzug mit Ausdehnung bis Lausanne wurde ebenfalls beibehalten.
 12. Zur Sicherung der deutschen Anschlüsse im badischen Bahnhofs Basel wurden auf der Verbindungsbahn zwei Züge 1814 und 1828 neu eingelegt.
 13. Neu eingelegt wurde ferner Personenzug 111 Olten-Luzern, als Fortsetzung des Zuges 1655 (neu 111) von Basel.
 14. Die Sonntagszüge 1657 und 1668 Basel-Läufelfingen und zurück wurden auf die Strecke Läufelfingen-Olten ausgedehnt.
 15. Der gemischte Zug 3585 Pruntrut-Delsberg wurde in einen täglich verkehrenden Personenzug 1585 umgewandelt, mit Ausdehnung auf die Strecke Delle-Pruntrut zwecks Aufnahme des Anschlusses von P. L. M. Zug 1297 von Besançon.
 16. Um eine Ankunft in Bern gegen 8 Uhr vormittags zu ermöglichen ist der täglich zur Ausführung gelangende Güterzug mit Personenbeförderung 3404 Olten-Bern neu eingelegt worden.

17. Der gemischte Zug 3401 Bern-Olten wurde in einen täglich kursierenden reinen Personenzug 7 umgewandelt.
18. Neu eingelegt wurde der Personenzug 1411 Bern-Olten mit Anschluss an die sämtlichen Züge der 2—3 Uhr Gruppe in Olten.
19. Die Kursdauer der Saisonschnellzüge 1460 und 1469 Bern-Thun-(Interlaken) und zurück wurde auf die ganze Fahrplanperiode ausgedehnt.
20. Zur Verbesserung der Verbindungen Ost-Westschweiz wurde der gemischte Zug 3438/1438 Olten-Biel in einen Personenzug umgewandelt unter entsprechender Kürzung seiner Fahrzeit mit Anschluss in Olten von Zug 18, in Biel an Zug 1210.
21. Eine neue Nachmittagsverbindung Olten - Neu-Solothurn wurde durch die Einlage des gemischten Zuges 3444 geschaffen.
22. Eine neue Schnellzugsverbindung wurde erstellt durch die Einlage der Züge 1489 Bern-La Chaux-de-Fonds und 1512 La Chaux-de-Fonds-Biel, welche letzterer in Biel an den vorhandenen Schnellzug 1512 nach Bern anschliesst.
23. Für den Transport der Arbeiter an Werktagen ist ein Morgenzug 3485 Lyss-Biel neu eingelegt worden.
24. Auf der Strecke Biel-Basel wurde der Schnellzug 95 neu eingelegt, mit Anschluss in Biel von Zügen 97 von Bern und 79 von Lausanne-Genf.
25. Die Lokalzüge 1544, 1549 und 1552 Basel-Laufen und zurück wurden bis und ab Delsberg ausgedehnt. Zug 1552 schliesst in Delsberg an den Zug 1550 (neu 1552) nach Biel, Bern und Neuenburg an.
26. Zur Entlastung des Schnellzuges 1752 wurde für die Sonntage der Hochsaison der Zug 1750 Langnau-Bern neu eingelegt.
27. Zug 3766/1766 wurde ab Brienz statt erst ab Meiringen geführt.
28. Die Verbindungen von der Westschweiz nach der Ostschweiz sind in folgender Weise verbessert worden, womit neue Zugleistungen verbunden waren:

- a. Schnellzug 13 Genf-Bern-Zürich wurde auf der Strecke Olten-Zürich in zwei Teile (Züge 13 und 59) getrennt, wovon der erste Teil in Zürich die Züge 2140 nach Luzern, 2567 nach Schaffhausen, Romanshorn und St. Gallen-St. Margrethen und 195 nach Glarus und Chur erreicht. Die Abfahrtszeit des letztern Zuges in Zürich musste dabei etwas hinausgeschoben und derselbe deshalb über Meilen geleitet werden. In Sargans hat derselbe Fortsetzung nach Buchs-Feldkirch-Innsbruck und weiter erhalten.
 - b. Expresszug 17 Genf-Bern-Zürich hat durch Einlage eines neuen Schnellzuges 2573 Zürich-Winterthur direkte Fortsetzung über Zürich hinaus erhalten. Zug 2573 schliesst in Winterthur an die Züge 2515 (bisherige Nr. 9) nach Romanshorn und 2573 nach St. Gallen-Rorschach an.
 - c. Expresszug 26 hat durch Einlage eines neuen Schnellzuges Winterthur-Zürich direkten Anschluss von Romanshorn (Zug 2514) und von St. Gallen (Zug 2550) erhalten.
29. Infolge Weiterführung des Zuges 105 Basel-Luzern nach Chiasso-Mailand wurde auf der Strecke Zürich-Zug-Arth-Goldau zum Anschluss an denselben ein neuer Schnellzug 172 geführt, der in Zürich Anschluss von dem früher gelegten Schnellzug 2546 von St. Gallen erhalten hat. Unsere Bemühungen, die Beistellung der zweiten Wagenklasse in den G. B. Zug 105, der nur I. und III. Klasse führt, zu erwirken, sind im Berichtsjahre erfolglos geblieben.
 30. Auf der Strecke Basel-Brugg kursiert am Vormittag ein neuer Personenzug 2023 mit Anschlüssen in Brugg nach allen Richtungen.
 31. Auf der Strecke Brugg-Wohlen-Bremgarten ist ein neues Zugpaar eingelegt und ein bisheriges Personenzugpaar umgewandelt worden.
 32. Der letzte Personenzug 2188 Schaffhausen-Bülach erhielt Fortsetzung bis Zürich.
 33. Auf der Strecke Zürich-Thalwil-Luzern wurde für die Monate Juli, August und September ein neuer Schnellzug

- 188 eingelegt, der in Thalwil einen Anschluss von Chur und dem Engadin aufnimmt.
34. Die Linie Wetzikon-Effrelikon hat einen neuen Nachmittagszug 2402 erhalten.
 35. Auf der Strecke Rapperswil-Uster-Zürich wird ein neuer täglich verkehrender Güterzug mit Personenbeförderung am Nachmittag geführt.
 36. Der Werktagszug 2326 Linthal-Glarus wurde versuchsweise auch auf die Sonntage ausgedehnt.
 37. Die Sonntagszüge 2067 und 2094 Weesen-Sargans-Weesen sind in tägliche Züge umgewandelt worden, wogegen auf dieser Strecke die Personenbeförderung bei den Zügen 4065/4082 eingestellt wurde.
 38. Auf der Strecke St. Gallen-Wil ist ein bisheriger reiner Güterzug 4570 in einen täglich verkehrenden Güterzug mit Personenbeförderung umgewandelt worden.
 39. Die Züge 2563 und 2570 St. Gallen-Oberriet-St. Gallen sind auf die Strecke Oberriet-Sargans ausgedehnt worden, womit die unter Ziffer 28 a erwähnte neue Verbindung von Zug 13 nach dem Tirol erreicht worden ist.
 40. Zug 2549 wurde von Rorschach bis nach St. Margrethen ausgedehnt.
 41. Zug 2615 Sulgen-Gossau, der bisher nur an Sonntagen direkt nach St. Gallen geführt worden ist, wurde als täglicher Zug bis nach St. Gallen aufgenommen.
 42. Der Fahrplan der Linie Etwilen-Winterthur ist vollständig umgearbeitet worden zum Zwecke der Verbesserung der Anschlüsse in Winterthur, wobei in jeder Richtung ein bisheriger Werktagszug für die Sonntage neu eingeführt wurde.
 43. Auch der Fahrplan der Linie Rorschach-Konstanz-Schaffhausen ist teilweise umgearbeitet worden in der Weise, dass in jeder Richtung eine durchgehende Abendschnellzugsverbindung mit günstigen Anschlüssen in Schaffhausen und Rorschach eingeführt worden ist, desgleichen eine durchgehende Abendverbindung Basel-Eglisau-Schaffhausen-Konstanz.

Aus diesen neuen Zugleistungen ergibt sich im Vergleich mit dem Sommerdienst 1904 eine Vermehrung von 340,119 Zugskilometern, berechnet für die fünf Monate vom 1. Mai bis 30. September 1905.

3. Die wichtigsten Neuerungen für den mit dem 1. Oktober in Kraft getretenen Winterfahrplan sind:

1. Für den Simplonverkehr wurden vom Zeitpunkt der Betriebseröffnung an die folgenden neuen Züge vorgesehen:

1032 Lausanne-Genf,

1033 Genf-Lausanne,

1037 Genf-Lausanne,

12 Bern-Lausanne,

35 Lausanne-Bern,

205 (Paris)-Pontarlier-Lausanne,

209 (Paris)-Pontarlier-Lausanne,

204 Lausanne-Pontarlier-(Paris),

205 Lausanne-Domodossola-(Mailand),

209 Lausanne-Domodossola-(Mailand),

204 (Mailand)-Domodossola-Lausanne,

210 (Mailand)-Domodossola-St. Maurice (Lausanne),

214 (Mailand)-Domodossola-Lausanne.

208, 1132, 1138 und 1140 Domodossola-Brig, mit Anschluss in Brig an bestehende Züge.

1121, 1123, 1125, 213 und 1133 Brig-Domodossola, mit Anschluss in Brig an bestehende Züge.

Nachdem die Betriebseröffnung für die Winterfahrplanperiode nicht erfolgen konnte, gelangten auch die vorgenannten Züge nicht zur Ausführung.

2. Der letztjährige Sonntagszug 1022 Nyon-Genf wird wie im Sommer täglich geführt.

3. Die auf den Sommerfahrplan eingeführten Lokalzüge Lausanne-Morges-Lausanne 1015 und 1020 sind beibehalten worden.

4. Neu eingelegt ist der Personenzug 1121 a Sitten-Brig; derselbe ersetzt den bisherigen Güterzug mit Personenwagen 3121, welcher als reiner Güterzug verlegt wurde.

5. Dem Schnellzug 128 Luzern-Basel wurde die 3. Wagenklasse beigegeben.
6. Mit Rücksicht auf den Wintersport sind die Luxuszüge 482 und 483 Delle-Basel-Chur versuchsweise vom 2. Dezember 1905 bis und mit 28. Februar 1906 zweimal wöchentlich aufgenommen worden.
7. Neu ist die Führung des gemischten Zuges 3766 auf der Strecke Lungern-Giswil je Dienstag und Samstag vom 1. November 1905 bis 31. März 1906.
8. Dem Güterzug 4030 wurde auf der Strecke Brugg-Basel Personenbeförderung zugeteilt.
9. Für die Werktage wurde auf der Strecke Aarau-Wildegg Zug 3915 neu eingeführt.
10. Die Sonntagszüge 1961 Aarau-Arth-Goldau und 1972 Arth-Goldau-Wohlen wurden wegen ganz unbefriedigender Frequenz für den Winter weggelassen.
11. Bei Zug 592 wurde die Personenbeförderung von Koblenz bis Stein-Säckingen eingeführt, mit Anschluss auf letzterer Station an den Zug 4030 (Ziffer 8).
12. Zug 2918 wurde für Mittwoch und Freitag von St. Gallen bis Wil neu eingeführt.
13. Zug 2551, der bis dahin im Winter jeweilen nur bis Altstätten verkehrte, wurde bis Buchs zum Anschluss an Zug 142 fortgesetzt.
14. Die Züge 2552 und 2071 wurden mit den Zügen 2076 und 2555 auf der Strecke Chur-Sargans vereinigt.
15. Zug 2570 wird wie im Sommer von Sargans aus anstatt nur von Oberriet aus geführt, und Zug 2561 bis Sargans, wogegen Zug 2563 Rorschach-Sargans weggefallen ist.
16. Folgende auf den 1. Mai 1905 eingeführten neuen Züge verkehren auch im Winter 1905/06:
 - Zug 7 Olten-Zürich als Ersatz für Zug 1911 Aarau-Zürich ;
 - Zug 59 Olten-Zürich ;

Züge 2507 und 2573 Zürich-Winterthur ;
 Zug 2550 Winterthur-Zürich ;
 Personenbeförderung bei Zug 4023 Basel-Stein-Säckingen ;
 Zug 1995/1996 Wohlen-Brugg-Wohlen ;
 Zug 1997/1998 Brugg-Bremgarten-Brugg ;
 Personenbeförderung bei Zug 3976 Arth-Goldau-Aarau ;
 Personenbeförderung bei Zug 4181 Bülach-Schaffhausen ;
 Zug 2188 Bülach-Zürich ;
 Zug 172 Zürich-Zug ;
 Zug 2515 Winterthur-Romanshorn als Ersatz für Zug 9 Frauenfeld-Romanshorn ;
 Züge 2667 und 2668 Etwilen-Winterthur-Etwilen auch an Sonntagen statt nur Werktags.

Aus diesen neuen Zugleistungen ergibt sich (ohne die sub 3¹ genannten Simplonzüge) im Vergleich mit dem Winterdienst 1904/05 eine Vermehrung von 293,080 Zugskilometern, berechnet für die 7 Monate vom 1. Oktober 1905 bis 30. April 1906.

Die Gesamtleistungen im Personenzugsverkehr betragen auf Grund der genehmigten Fahrpläne für das Jahr 1905 gegenüber 1904 total 806,238 Zugskilometer und für die Zeit vom 1. Mai 1905 bis 30. April 1906 gegenüber der gleichen Periode 1904/1905 total 632,762 Zugskilometer.

4. Die Zusammenstellung der internationalen Zugverbindungen für den Sommer 1905 wurde neu bearbeitet und herausgegeben.

5. Bei Anlass der Wiedereinführung des allgemeinen schweizerischen Plakatsfahrplanes wurde vom Bundesrate unserer Erklärung betreffend Erstellung eines offiziellen schweizerischen Eisenbahn- und Postkursbuches zugestimmt. Wir haben uns mit der Oberpostdirektion über die gemeinsame Erstellung und Ausgabe dieses Kursbuches verständigt. Dasselbe soll viermal jährlich, nämlich jeweilen am 1. Mai, 1. Juli, 1. Oktober und 1. Dezember in besonderer Eisenbahn- und Postausgabe erscheinen. Nach Beendigung der weitläufigen Vorarbeiten konnte die erstmalige Ausgabe des Kursbuches am 1. Oktober 1905 erfolgen.

c. Telegraphendienst und elektrische Anlagen.

1. Am 5. September haben wir die Normalienzeichnung für Gittermaste zur Aufhängung von elektrischen Bogenlampen mit 15 m. Lichtpunkthöhe genehmigt.

2. Am 29. September kündigten wir die Übereinkunft vom Jahre 1868 zwischen dem eidgenössischen Postdepartement und den ehemaligen Vereinigten Schweizerbahnen betreffend die Errichtung eines Bureaus für den öffentlichen Privatdepeschendienst auf der Station Rüthi (Rheintal), weil mit Rücksicht auf die Zunahme des Verkehrs die Abtrennung vom Bahntelegraphenbureau notwendig geworden war.

d. Fahr- und Werkstättendienst.

1. Im Berichtsjahre haben folgende Rollmaterialvergebungen stattgefunden:

An die Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur:

- 10 Zweizylinder-Verbundlokomotiven der Serie A²/₄ mit dreiachsigem Tender,
- 19 Vierzylinder-Verbundlokomotiven der Serie A³/₅ mit vierachsigem Tender,
- 22 Dreizylinder-Verbundlokomotiven der Serie B³/₄ mit dreiachsigem Tender,
- 10 Heissdampfzwillingslokomotiven der Serie B³/₄ mit dreiachsigem Tender,
- 5 Zwillingtenderlokomotiven der Serie E^{c3}/₄ und
- 6 Zwillingtenderlokomotiven der Serie E³/₃,
gemäss Vertrag vom 31. März/3. April;
- 29 Vierzylinder-Verbundlokomotiven der Serie C⁴/₅ mit vierachsigem Tender,
gemäss Vertrag vom 21./27. Januar;
- 3 Zahnradlokomotiven (Vierzylinder-Verbund) der Serie HG³/₃
für die Brünigbahn,
gemäss Vertrag vom 19. September.

An die Schweiz. Industriegesellschaft Neuhausen:

- 10 Personenwagen A³ mit geschlossenen Plattformen und Faltenbälgen,

- 50 Personenwagen AB³ mit geschlossenen Plattformen und Faltenbälgen,
- 30 Personenwagen BC³ mit offenen Plattformen,
- 7 Personenwagen AB⁴ mit geschlossenen Plattformen und Faltenbälgen (Auslandswagen),
- 20 Personenwagen AB⁴ mit geschlossenen Plattformen und Faltenbälgen (Inlandswagen) und
- 20 Personenwagen C⁴ mit geschlossenen Plattformen und Faltenbälgen,
gemäss Vertrag vom 26. September;
- 20 Gepäckwagen F³ mit geschlossenen Plattformen und Faltenbälgen,
gemäss Vertrag vom 31. Mai/8. Juni;
- 100 offene Güterwagen M⁶,
gemäss Vertrag vom 7./15. Juni.

An die Schweiz. Wagonsfabrik A. G. Schlieren:

- 20 Personenwagen B³ mit geschlossenen Plattformen und Faltenbälgen und
- 70 Personenwagen C³ mit geschlossenen Plattformen und Faltenbälgen,
gemäss Vertrag vom 26. September;
- 20 Gepäckwagen F³ mit geschlossenen Plattformen und Faltenbälgen,
gemäss Vertrag vom 31. Mai/7. Juni;
- 100 gedeckte Güterwagen K^{2c},
gemäss Vertrag vom 31. Januar/14. März;
- 50 offene Güterwagen M⁶,
gemäss Vertrag vom 7./14. Juni.

An die Werkstätte S. B. B. Yverdon:

- 110 gedeckte Güterwagen K^{2d}.

An die Werkstätte S. B. B. Olten:

- 110 gedeckte Güterwagen K^{2d}.

An die Werkstätte S. B. B. Chur:

- 30 gedeckte Güterwagen K^{2d}.

2. Mit Vertrag vom 29. April/17. Mai wurde der Aktiengesellschaft der Maschinenfabriken Escher, Wyss & Cie. in Zürich der Bau des neuen Halbsalondampfschiffes „Rhein“ für den Bodensee übertragen. In bezug auf die innere Ausstattung dieses Schiffes ist zu berichten, dass wir beschlossen haben, diese Arbeiten nach Plänen des Herrn Berlepsch-Valendas in München, ähnlich derjenigen des Bayrischen Schiffes „Lindau“, ausführen zu lassen.

3. In Ausführung von Art. 7 der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufgesetz ist die Zuteilung des neuen Rollmaterials an die Kreise von uns vorgenommen worden.

4. Die im letztjährigen Bericht (Seite 131) erwähnten Versuche mit Heissdampfzwillingslokomotiven nach System Schmidt haben bisher gute Resultate ergeben, weshalb wir beschlossen haben, von den mit Vertrag vom 31. März/3. April bestellten 32 Lokomotiven der Serie B^{3/4} 10 Stück als Heissdampfzwillingslokomotiven zu bauen.

5. Am 27. Januar haben wir beschlossen, die letzte zur Ausrangierung gelangende Engerth-Schnellzuglokomotive (Typus aus den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts) an das zu gründende schweizerische Eisenbahn- und Maschinenmuseum abzutreten und dieselbe, weil die erforderlichen Räumlichkeiten noch nicht zur Verfügung stehen, einstweilen in einem Wagenschuppen des Bahnhofes Olten unterzubringen.

6. Für die Fortsetzung der Verbesserungen in der Personenwagenbeleuchtung der Kreise III und IV sind die erforderlichen weiteren Anordnungen getroffen worden. Im Berichtsjahre wurden im ganzen 160 ältere Personenwagen mit der elektrischen Beleuchtung ausgerüstet.

7. Im Berichtsjahre hat der Verwaltungsrat in Ausführung von Art. 17, Ziffer 9, des Rückkaufgesetzes weitere Vorlagen betreffend Feststellung der Normalien für das Rollmaterial genehmigt, umfassend folgende Typen:

Lokomotive, Serie	A ^{3/5} ,	Blatt	2a,
„	„	A ^{3/5} ,	„ 2b,
„	„	C ^{4/5} ,	„ 21 a,
„	„	C ^{4/5} ,	„ 21 b,
„	„	E ^{c3/4} ,	„ 51,

Dreiachsiger Personenwagen I. Klasse mit Faltenbälgen, Serie A³,
 Blatt 102,
 Dreiachsiger Personenwagen I./II. Klasse mit Faltenbälgen, Serie AB³,
 Blatt 123,
 Dreiachsiger Personenwagen II. Klasse mit Faltenbälgen, Serie B³,
 Blatt 153,
 Dreiachsiger Personenwagen II./III. Klasse mit Faltenbälgen,
 Serie BC³, Blatt 172,
 Dreiachsiger Personenwagen III. Klasse mit Faltenbälgen, Serie C³,
 Blatt 202,
 Dreiachsiger Personenwagen II./III. Klasse ohne Faltenbälge,
 Serie BC³, Blatt 173,
 Vierachsiger Personenwagen I./II. Klasse mit Faltenbälgen (Auslands-
 wagen), Serie AB⁴, Blatt 124,
 Vierachsiger Personenwagen I./II. Klasse mit Faltenbälgen (In-
 landswagen), Serie AB⁴, Blatt 125,
 Vierachsiger Personenwagen III. Klasse mit Faltenbälgen, Serie C⁴,
 Blatt 203,
 Dreiachsiger Gepäckwagen mit Faltenbälgen, Serie F³, Blatt 272,
 Gedeckter Güterwagen, Serie J^{3d}, Blatt 301,
 Offener Güterwagen, Serie M⁶, Blatt 331,
 Langholzwagen, Serie N², Blatt 341.

8. Am 28. Februar wurden, in Erledigung einer Eingabe der Sektion Zürich des schweizerischen Lokomotivführervereins, den Kreisdirektionen grundsätzliche Weisungen erteilt betreffend Kochapparate auf den Lokomotiven.

9. Im Laufe des Berichtsjahres hat die Vergebung folgender Gegenstände für das Rollmaterial stattgefunden:

870 Zugsbeleuchtungsbatterien an die Akkumulatorenfabrik
 Örlikon,
 37,000 Glühlampen für die Zugsbeleuchtung an die Glühlampen-
 fabriken in Zug, Zürich und Aarau,
 180 Zugsbeleuchtungs-ausrüstungen an die Firma Brown,
 Boveri & Cie. in Baden,
 1,080 Heizkupplungshälften mit Gewindeanschluss und
 400 Heizkupplungshälften mit Konus und Überschlagbügel an
 die Firmen Schäffer & Budenberg in Seebach-Zürich,
 Öderlin & Cie. in Baden und an unsere Werkstätte in
 Biel,

- 117 Hauptluftbehälter für die Westinghousebremse neuer Lokomotiven an die Firmen Riedinger in Augsburg und Pintsch in Berlin,
- 104 Geschwindigkeitsmesser (94 nach Bauart Hasler und 10 nach Bauart Klose) an die Telegraphenwerkstätte Bern und an die Maschinenfabrik Örlikon,
- 23 Rauchverbrennungsapparate für neue Lokomotiven an Herrn Ingenieur Th. Langer in Wien,
- 58 Sicherheitswinden für neue Lokomotiven an die Firma Dickertmann in Bielefeld,
- 505 Lokomotivlaternen an die Firmen Mottaz in Yverdon und Lang-Bachmann in Zürich.

10. Am 9./10. Februar wurde mit der Rheinischen Kohlenhandel- und Rhederei-Gesellschaft m. b. H. in Mülheim/Ruhr ein Vertrag abgeschlossen über Lieferung von jährlich 270,000 t. Ruhrkohlen und Ruhrbrikets zur Lokomotivfeuerung in der Periode vom 1. April 1906 bis 31. März 1910.

11. Mit Verträgen vom 1./3. und 3./6. März haben wir bei den französischen Kohlengruben der Departemente Pas de Calais und Nord, nämlich bei der Compagnie des Mines d'Ostricourt in Oignies (Pas de Calais) und der Compagnie des Mines d'Aniche (Nord) 7500, beziehungsweise 2500 t. Steinkohlenbrikets zur Lokomotivfeuerung bestellt, lieferbar in der Periode vom 1. April bis 31. Dezember 1905. Ferner sind diese Gruben verpflichtet, zu den nämlichen Vertragsbedingungen in den Jahren 1906—1908 jährlich 15,000 t., beziehungsweise 5000 t. Steinkohlenbrikets zu liefern.

12. Unterm 6./11. April 1905 wurde mit der königlichen Bergwerksdirektion Saarbrücken ein Vertrag abgeschlossen betreffend Lieferung von jährlich 110,000 Tonnen Saarkohlen zur Lokomotivfeuerung in der Periode vom 1. April 1906 bis 31. März 1910. Mit der nämlichen Bergwerksdirektion haben wir am 22. Dezember die Mehrlieferung von 9000 t. Lokomotivkohlen, I. Sorte, lieferbar in den Monaten Januar bis März 1906, zu den Bedingungen des Vertrages vom 21./24. Januar 1902, vereinbart.

13. Die Kreisdirektion I haben wir am 28. Dezember ermächtigt, gleich wie im Vorjahre, bei den Gruben von Blanzoy 3000 t. Brikets pro 1906 zu bestellen.

14. Bezüglich der Einrichtung einer eidgenössischen Prüfungsanstalt für Brennstoffe am eidgenössischen Polytechnikum in Zürich, worüber wir Ihnen im Geschäftsbericht pro 1904 (Seite 134) berichtet haben, ist zu erwähnen, dass die Angelegenheit im Berichtsjahre ihre Erledigung noch nicht gefunden hat.

15. Am 26. September haben wir beschlossen, die Qualitätskontrolle des Lokomotivfeuerungsmaterials auf bisheriger Grundlage auch im Jahre 1906, d. h. bis zur Errichtung der projektierten amtlichen Kohlenprüfungsanstalt, fortzusetzen. Diese Kontrolle ergab folgende Durchschnittsergebnisse für die im Jahre 1905 zur Ablieferung gelangten Brennmaterialien:

Brennmaterial	Aschengehalt		Heizwert		Flüchtige Bestandteile	
	Anzahl Proben	Durchschnitt in Prozenten	Anzahl Proben	Durchschnitt in Wärmeinheiten	Anzahl Proben	Durchschnitt in Prozenten der brennb. Substanzen.
Saarkohlen aus Grube:						
Dudweiler	179	5,7	43	7545	43	32,1
Altenwald	184	6,0	45	7452	45	33,6
Sulzbach	76	4,8	8	7643	8	34,4
König	48	3,4	11	7626	11	34,0
Maybach	46	7,4	11	7398	11	33,0
Brefeld	48	7,6	11	7411	11	33,8
Summa u. Durchschnitt	581	5,8	129	7501	129	33,1
Ruhrkohlen	298	8,7	75	7413	75	25,6
Ruhrbrikets H. Stinnes						
Marke H St, ab Rheinau .	522	7,9	142	7600	142	16,7
„ „ ab Straßburg	679	7,4	156	7632	156	19,2
„ M B, ab Essen .	2	10,0	—	—	—	—
„ H, ab Heissen .	5	8,3	—	—	—	—
„ R, ab Heissen .	5	7,9	2	7683	2	16,0
Summa u. Durchschnitt	1213	7,7	300	7617	300	18,0
Brikets Raab, Karcher & Cie.						
Marke Z H	105	7,6	28	7687	28	16,0
„ R	72	7,9	18	7651	18	16,2
Summa u. Durchschnitt	177	7,7	46	7673	46	16,1
Französische Brikets						
Mines d'Ostricourt . . .	62	8,1	24	7605	24	16,3
„ d'Aniche	32	9,3	9	7555	9	17,3
„ de Blanzoy	32	9,3	12	7268	12	26,2
„ de Meurchin	5	7,6	5	7704	5	17,8
Summa u. Durchschnitt	131	8,7	50	7525	50	19,0

Die obigen Durchschnittsergebnisse der Kontrolle, sowie die im Betriebe gemachten Erfahrungen können als gute bezeichnet werden. Immerhin sind wir auch in diesem Jahre wieder in den Fall gekommen, kleinere Quantitäten wegen mangelhafter Beschaffenheit zu beanstanden.

16. In bezug auf die finanzielle Wirkung der Lokomotivbrennmaterialverträge kann gesagt werden, dass für die Ruhrkohlen und Ruhrbrikets der Preisunterschied auf Ende 1905 gegenüber den Vertragsabschlüssen in den Jahren 1901 und 1902 ungefähr Fr. 2 per Tonne beträgt. Auf der betreffenden Jahreslieferung von rund 245,000 t. resultiert somit eine Kostenersparnis von rund Fr. 490,000.

17. Im Jahresbericht pro 1904 (S. 136) haben wir die Absicht ausgesprochen, die Beschaffung des Schmiermaterials für Lokomotiven im Jahre 1905 auf neuer Grundlage vorzunehmen, und zwar zunächst versuchsweise. Nach vorausgegangener bezüglicher Konkurrenzausschreibung haben wir am 31. März der Firma Bareiss, Wieland & Co. in Zürich, als Vertreterin der Société anonyme pour l'importation des huiles de graissage à Anvers, Lyon etc. die Lieferung des Lokomotivschmieröls vom 1. Mai 1905 an für die Dauer eines Jahres, und seither durch Verlängerung bis 31. Dezember 1906, übertragen, und zwar auf Grund eines festen Preises per 1000 Lokomotivkilometer. Der betreffende Lieferungsvertrag ist vom 25./29. April 1905 datiert. Die Beschaffung des Schmiermaterials für die Wagen besorgten auch im Jahre 1905 die Kreisdirektionen.

18. Der Bestand des Rollmaterials auf Ende 1905 im Vergleich zum Bestande auf Ende 1904 ergibt sich aus den dem Geschäftsberichte beigegebenen statistischen Tabellen. Wir führen aus denselben hier folgendes an:

A. Normalspuriges Material.

I. Lokomotiven.

Serie	1905				1904			
	Total Lokomotiven	Triebachsen	Laufachsen der Lokomotiven u. Tender	Total Achsen	Total Lokomotiven	Triebachsen	Laufachsen der Lokomotiven u. Tender	Total Achsen
A . . .	119	267	624	891	109	237	564	801
B . . .	250	718	886	1604	244	696	857	1553
C . . .	116	334	292	626	99	260	194	454
D . . .	111	342	241	583	115	351	249	600
E . . .	265	688	193	881	261	671	207	878
Total	861	2349	2236	4585	828	2215	2071	4286

II. Personenwagen.

Serie	1905						1904							
	Wagen		Achsen		Sitzplätze		Wagen		Achsen		Sitzplätze			
	Anzahl		Anzahl		I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Total	Anzahl		I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Total
A	75	176	1569	—	—	—	1 569	77	180	1608	—	—	—	1 608
AB	475	1281	4338	11 924	—	—	16 262	440	1152	3816	11 168	—	—	14 984
B	242	575	—	8 822	—	—	8 822	216	503	—	7 794	—	—	7 794
BC	242	660	—	3 755	7 712	—	11 467	219	586	—	3 469	6 868	—	10 337
BF	2	8	—	80	—	—	80	2	8	—	80	—	—	80
C	1130	3254	—	—	68 008	—	68 008	1083	3118	—	—	65 695	—	65 695
CF	2	4	—	—	60	—	60	2	4	—	—	60	—	60
D ^k	9	18	18	18	34	—	70	9	18	18	18	—	34	70
Motorwagen	2	4	—	—	102	—	102	2	4	—	—	102	—	102
Total	2179	5980	5925	24 599	75 916	—	106 440	2050	5573	5442	22 529	72 759	—	100 730

III. Gepäck- und Güterwagen.

Serie	1905			1904		
	Wagen	Achsen	Ladegewicht t.	Wagen	Achsen	Ladegewicht t.
F	438	920	3 538,5	444	932	3 550,5
J	511	1 022	5 332,5	544	1 088	5 565,0
K	5 877	11 754	70 258,5	5 697	11 394	67 733,5
L	2 402	4 804	28 538,5	2 378	4 756	27 845,5
M	1 535	3 070	20 658,0	1 437	2 874	19 185,0
N	264	528	2 930,0	254	508	2 780,0
O	62	126	775,5	60	122	750,5
X (Gepäckwagen für Güterzüge)	96	192	1 125,0	86	172	1 065,0
Total eigene Wagen	11 185	22 416	133 156,5	10 900	21 846	128 475,0
P (Privatwagen)	321	644	3 921,6	310	622	3 802,5
Total Lastwagen	11 506	23 060	137 078,1	11 210	22 468	132 277,5
	Offene Wagen	Gedeckte Wagen	Total	Offene Wagen	Gedeckte Wagen	Total
Wovon 2achsige	4316	7144	11 460	4185	6984	11 169
" 3	2	42	44	2	32	34
" 4	1	1	2	1	6	7
Total	4319	7187	11 506	4188	7022	11 210

IV. Dienstwagen.

	Bezeichnung	1905	1904
Serie S.	Schotterwagen	606	549
„ X.	Gastransportwagen	7	7
„ „	Akkumulatorentransportwagen	10	10
„ „	Werkzeugwagen (Hilfswagen)	14	14
„ „	Rüstwagen für Bahnunterhalt	6	2
„ „	Kranenwagen	10	9
„ „	Wagen für diverse andere Dienstzwecke	33	15
„ —	Schneepflüge	43	44
	Total	729	650

B. Schmalspuriges Material.

I. Lokomotiven.

Serie	1905				1904			
	Total Loko- motiven	Trieb- achsen	Lauf- achsen	Total Achsen	Total Loko- motiven	Trieb- achsen	Lauf- achsen	Total Achsen
G ³ / ₃	10	30	—	30	10	30	—	30
G ³ / ₄	2	6	2	8	—	—	—	—
HG ² / ₂	13	26	13	39	13	26	13	39
HG ³ / ₃	2	6	—	6	—	—	—	—
Total	27	68	15	83	23	56	13	69

II. Personenwagen.

Serie	1905					1904										
	Wagen	Achsen	Sitzplätze			Wagen	Achsen	Sitzplätze								
			I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.			Total	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Total				
A ³	Anzahl	20	60	472	—	—	—	472	Anzahl	18	54	432	—	—	—	432
AB ³		6	18	54	144	—	—	198		6	18	54	144	—	—	198
B ³		23	69	—	920	—	—	920		23	69	—	920	—	—	920
BC ³		6	18	—	48	168	—	216		4	12	—	24	128	—	152
C ³		31	93	—	—	1200	—	1200		21	63	—	—	840	—	840
Total		86	258	526	1112	1368	—	3006		72	216	486	1088	968	—	2542

III. Gepäck- und Güterwagen.

Serie	1905			1904		
	Wagen	Achsen	Lade- gewicht	Wagen	Achsen	Lade- gewicht
	Anzahl	Anzahl	t.	Anzahl	Anzahl	t.
F ³	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	22	44	220,0	18	36	180,0
M ⁴	4	12	60,0	2	6	30,0
Total	86	186	860,0	80	172	790,0

19. Die Leistungen der eigenen und fremden Lokomotiven (inklusive Motorwagen) auf den einzelnen Kreisen betragen laut den statistischen Tabellen:

Auf Kreis	I (exklusive Vevey-Chexbres)	6,903,345 km.
„	„ II	9,880,403 „
„	„ III	10,456,041 „
„	„ IV	4,780,103 „
Total Lokomotivkilometer auf den S. B. B. pro 1905		32,019,892 km.
Total Lokomotivkilometer auf den S. B. B. pro 1904		30,481,871 „
Mehrleistung pro 1905 (5,05 %)		1,538,021 km.

Die Leistungen der Lokomotiven (inklusive Motorwagen) der einzelnen Kreise auf den eigenen und fremden Linien betragen:

Lokomotiven des Kreises	I	7,295,927 km.
„	„ II	9,810,004 „
„	„ III	10,532,841 „
„	„ IV	4,829,764 „
Total Lokomotivkilometer sämtlicher S. B. B. Lokomotiven pro 1905		32,468,536 km.
Total Lokomotivkilometer sämtlicher S. B. B. Lokomotiven pro 1904		30,899,587 „
Mehrleistung pro 1905 (5,08 %)		1,568,949 km.

20. Der Bestand des Betriebsmaterials der S. B. B. auf dem Bodensee war zu Ende des Jahres 1905 folgender:

7 Raddampfer, 3 eiserne Schleppschiffe, 2 eiserne Trajekt-kähne, 1 Trajekt dampffähre und 1 eiserner Schleppkahn gemeinschaftlich mit Bayern.

Die Fahrleistungen der Dampfschiffe und Trajekt-kähne (letztere zur Hälfte) haben betragen:

1905: 137,435 km.

1904: 138,368 „

diejenigen der Schleppboote:

1905: 116,552 km.

1904: 119,289 „

Werkstätten.

21. Neben dem laufenden Unterhalt des eigenen Rollmaterials, sowie der Bahnpostwagen und der Schlaf- und Speisewagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft und der Schweizerischen Speisewagengesellschaft besorgten die Werkstätten mehrfache Arbeiten für den Bahnunterhaltungsdienst der Bundesbahnen, sowie Reparaturarbeiten für Nebenbahnen. Überdies wurde den Werkstätten zur Sicherung gleichmässiger Beschäftigung wie im Vorjahre ein Teil des Neubaus von Rollmaterial (Güterwagen) übertragen, wovon im Berichtsjahre zur Ablieferung gelangte:

durch die Werkstätte	Yverdon:	100 L ⁴	Nr. 52601—52700
„ „ „	Olten:	170 K ^{2a}	„ 41001—41170
„ „ „	„	10 N ² _{A & B}	„ 70031—70035
„ „ „	Chur	30 K ^{2c}	„ 37331—37360

22. Auf Ende des Berichtsjahres blieben vom Rollmaterial der S. B. B. nur noch 53 Güterwagen umzuzeichnen.

23. Den Kreisdirektionen haben wir am 30. Juni beziehungsweise 29. September grundsätzliche Weisungen erteilt über die periodische Revision der Vorräte der S. B. B.-Werkstätten, und über die von den Werkstätten zu machenden Zuschläge auf Arbeiten und Lieferungen für Dritte.

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

Werkstätte	Yverdon . . .	424	Mann
"	Freiburg . . .	147	"
"	Biel	457	"
"	Olten	843	"
"	Zürich	783	"
"	Romanshorn . .	87	"
"	Rorschach . . .	308	"
"	Chur	256	"

Total	3305	Mann
gegenüber	3172	Mann im Jahre 1904.

V. Baudepartement.

A. Allgemeines.

1. Von den Geschäften, die das Personal dieses Departementes betreffen, seien folgende erwähnt:

a. Ein wiederholtes Gesuch der Bahningenieure um Verbesserung ihrer Stellung in bezug auf die Einreihung in die Gehaltsordnung, auf die Entschädigung für dienstliche Verrichtungen ausserhalb des Domizils und auf die Zuteilung von Jahresfreikarten wurde neuerdings ablehnend beschieden, da die vorgebrachten Gründe nicht ausreichend sind, die verlangten Änderungen an den betreffenden Reglementen herbeizuführen.

b. In zwei Eingaben brachte die Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten eine Reihe von Anregungen und Wünschen bei uns vor. Bei zwei derselben, die Änderung der Bestimmungen über Nachtarbeitsentschädigung und Dienstkleiderabgabe betreffend, wurde darauf aufmerksam gemacht, dass diese Bestimmungen zurzeit einer allgemeinen Revision unterzogen werden. Auf die Begehren um Verkürzung der Arbeitszeit an Samstagen und Vorabenden von hohen Feiertagen, sowie um Änderung des Berechnungsmodus für die Ruhetagsentschädigung konnte nicht eingetreten werden, weil sie nicht gerechtfertigt erschienen. Bezüglich der weiteren Begehren um möglichst ständige Beschäftigung der Linienarbeiter und um Aufnahme einer grössern Zahl solcher ins Beamtenverhältnis konnte darauf hingewiesen werden, dass diesbezüglich, was möglich und zulässig, getan worden sei und auch künftig getan werde.

c. Die Kreisdirektionen wurden ermächtigt, die Gratifikationen für 25- und 40jährige Dienstzeit auch den sogenannten Saisonarbeitern des Bahndienstes zu verabfolgen, wenn sie während 25 beziehungsweise 40 Jahren ununterbrochen im Dienste der Verwaltung gestanden und die Arbeit nur ausgesetzt haben, wenn sie die Bahn nicht beschäftigen konnte.

d. Eine durch Vermittlung des Eisenbahndepartementes hierher gelangte Eingabe des Vereins für Sonntagsheiligung um Anordnung von Massnahmen zur Sicherung der Sonntagsruhe für Tunnelbauarbeiter wurde dahin beantwortet, dass für Sonntagsarbeit eine Bewilligung der

Kantonsregierung nötig sei und dass eine solche nur für diejenigen Arbeiten erteilt werde, bei denen Sonntagsarbeit nicht umgangen werden könne.

2. An Vorkehren organisatorischer Natur führen wir an den Erlass einer Instruktion für die Aufnahme der Inventarbestände der Oberbaumaterialverwaltung, die Aufstellung von Bedingnisheften für die Lieferung von Stahldrähten und Stahlseilen zu Zentralanlagen und für die Lieferung von Schienenbefestigungsmitteln und Halbfabrikaten zu Weichen, Revision der Bedingnishefte für die Lieferung von Weichen, Stellböcken, Signalvorrichtungen, Kreuzungen und Zwangswinkeln und die Einführung des auf den Linien der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn in Verwendung stehenden Tagebuches für das Bahnbewachungspersonal zur Aufzeichnung von besondern Anordnungen im Zugverkehr auf dem ganzen Netze.

3. Einheitliche Typen wurden aufgestellt für die Vorseignale, die Abschluss-, Ausfahrts-, Block- und Rangiersignale, sowie für die Aufschriftentafeln mit den Stationsnamen.

4. Auf Einladung des Eisenbahndepartementes und im Einverständnis mit den Verbandsverwaltungen wurden zu den Beratungen der Kommission für elektrische Anlagen über die Entwürfe zu Vorschriften betreffend die Erstellung und Instandhaltung elektrischer Leitungen und Einrichtungen zwei Beamte der Generaldirektion delegiert.

5. Mit dem Organisationskomitee für die im Jahre 1906 stattfindende Ausstellung in Mailand haben wir eine Vereinbarung getroffen, gemäss welcher unsere Verwaltung an die Kosten der speziell den Simplontunnelbau zur Darstellung bringenden Baute einen Beitrag leistet und eine Anzahl der zum Tunnelbau verwendeten Maschinen zur Schaustellung überlässt.

Ausserdem werden wir in der Abteilung für Transportwesen ausstellen :

Lokomotive A^{3/5} und Wagen AB⁴, AB³, C³ und F³ (Schnellzugsmaterial) ;

das Modell für eine vollständige Strecken- und Stationssicherungsanlage ;

ein Stück Geleise und eine Weiche nach den Normalien der S. B. B. ;

Pläne und Photographien von Bauten des Bundesbahnnetzes.

6. Der Schotterwagenpark wurde um 77 Stück vermehrt, welche aus ausrangierten Güterwagen hergestellt wurden.

7. Grössere Beschädigungen der Bahnanlagen sind folgende vorgekommen :

Am 19. Juni 1905 ist infolge eines Wolkenbruches der Steinlaubach bei Lungern ausgetreten und hat grosse Schuttmassen zu Tal geführt. Die eiserne Bahnbrücke über diesen Bach wurde vom Murgang verschoben und so beschädigt, dass sie nicht mehr verwendet werden kann. Ausserdem wurde die Bahn an vier Stellen mit Schutt und Schlamm überdeckt. Der durchgehende Verkehr war infolgedessen unterbrochen. Er konnte aber schon andern Tages wieder aufgenommen werden, da es möglich war, das Geleise bis zur Herstellung einer Notbrücke auf den hergeschwemmten Schutt zu legen, der das Bachbett vollständig ausfüllte.

In der Nacht vom 17. auf den 18. Juli ist infolge heftiger Gewitterregen die Linie zwischen Cully und Vevey an verschiedenen Stellen auf eine Gesamtlänge von 1400 m. mit Erde überschüttet und beschädigt worden. Diese Beschädigungen hatten einen mehrstündigen Verkehrsunterbruch zur Folge und verursachten kostspielige Instandstellungsarbeiten.

Infolge der Ausbeutung einer Lehmgrube neben der Bahnlinie zwischen den Stationen Sirnach und Eschlikon sind im April 1905 starke Senkungen des Bahndammes eingetreten, indem der lehmige Grund unter dem Bahndamm seinen Halt verlor und seitlich hinausgequetscht wurde. Die totale Senkung hat zirka 4 m. betragen.

b. Bahnbau.

1. In Sachen der Bahnhöferweiterung Thun hatten wir uns dem Eisenbahndepartement gegenüber zu den von einer ergänzten Variante III zum Projekt Auer begleiteten Vernehmlassungen des Regierungsrates des Kantons Bern und des Gemeinderates von Thun bezüglich der Erstellung eines Zentralbahnhofes in Thun zu äussern. Wir haben uns nicht veranlasst gesehen, unsere früher eingenommene Stellung in dieser Sache zu ändern. Einem Gesuche des Regierungsrates des

Kantons Bern, jetzt schon, vor Erledigung der technischen Seite der Erweiterungsfrage, durch Experten die Grundlage zur Bestimmung der Beitragsleistung der Interessenten an die Mehrkosten eines Zentralbahnhofes nach Projekt Auer feststellen zu lassen, wurde vom Eisenbahndepartement nicht stattgegeben.

2. Auf sein Verlangen haben wir dem Eisenbahndepartement auch eine Projektskizze nebst Voranschlag für den Umbau des Bahnhofes Biel mit Hebung des Personenbahnhofes zugestellt und mitgeteilt, dass der Umbau des Bahnhofes Biel nach diesem Projekte die Erstellung eines provisorischen Personenbahnhofes notwendig machen würde, was eine erhebliche Erhöhung der Kosten für provisorische Anlagen nach sich zöge. Das Eisenbahndepartement hat uns sodann ersucht, zwei neue Projektskizzen für den Umbau des Bahnhofes Biel auf jetzigem und erhöhtem Niveau nebst Kostenberechnungen vorzulegen.

3. In Sachen der Bahnerweiterung St. Gallen sind uns vom Eisenbahndepartement die Vernehmlassungen der Behörden des Kantons und der Stadt St. Gallen, sowie der beteiligten Verkehrsanstalten (Sekundärbahnen und Post) zur Rückäusserung zugestellt worden. Die Prüfung der in diesen Vernehmlassungen enthaltenen Begehren und Anregungen konnte im Berichtjahr nicht mehr abgeschlossen werden.

4. Wir hatten uns dem Eisenbahndepartement gegenüber zu den Projekten der Bodensee-Toggenburg-Bahn über den Anschluss ihrer Linie von Herisau her an den Bahnhof St. Gallen und über die Errichtung einer Gemeinschaftsstation in Lichtensteig auszusprechen. Dem Anschlussprojekte für St. Gallen konnten wir zustimmen, da dasselbe die von uns bei der vorangegangenen Behandlung mit der Bodensee-Toggenburg-Bahn geäusserten Begehren berücksichtigte. Das Projekt für die Einmündung in Lichtensteig sah die Mitbenutzung unserer Strecke Lichtensteig-Wattwil vor, während wir verlangen müssen, dass die Züge der Bodensee-Toggenburg-Bahn auf eigenem Geleise bis nach Wattwil geführt werden. Unsere Vernehmlassung zu dem Projekte für Lichtensteig ging dahin, dass wir dem Teilstück dieses Projektes nordwärts der genannten Station nur unter Vorbehalt der Tragung der Kosten für die zufolge des gewählten Tracés in

Lichtensteig erforderlichen Bauten durch die anschliessende Unternehmung zustimmen können.

5. Bei der Begutachtung unserer Tracépläne für die Rickenbahn hatte die Regierung des Kantons St. Gallen beim Eisenbahndepartement die Linienführung südlich des Krankenhauses in Uznach angeregt. Unsere Studien zeigten, dass ganz erhebliche Mehrkosten entstünden, wenn dem Begehren entsprochen werden müsste. Wir haben daher Ablehnung desselben beantragt, und die Kantonsbehörde hat hierauf im Einverständnis mit der Lokalbehörde auf die weitere Verfolgung ihres Begehrens verzichtet.

6. Schon vor längerer Zeit ist der Jura-Simplon-Bahn auf-erlegt worden, zur Sicherung der Bahn zwischen Salgesch und Leuk gegen Steinschläge von den Felsen von Varen die Linie auf eine gewisse Strecke in einen Tunnel zu verlegen. Wir fanden, dass eine Galerie und einige Schutzbauten im Freien genügen würden, und haben eine bezügliche Vorlage an den Verwaltungsrat vorbereitet. Die ständige Kommission hat uns bei der Vorberatung derselben eingeladen, von unserem Projekte vorerst dem Eisenbahndepartement Mitteilung zu machen, um dessen Stellungnahme in dieser Sache kennen zu lernen. Dieses hat sich nach einlässlicher Prüfung an Ort und Stelle mit der Belassung der Linie in ihrer jetzigen Lage einverstanden erklärt, unter der Bedingung, dass mit den Abräumungsarbeiten an den Felsen von Varen fortgefahren werde und dass die Frage, ob eine weitere Sicherung der Bahn durch Erstellung eines Tunnels oder einer Galerie zu schaffen sei, einstweilen noch offen bleiben solle.

7. Zu unserem Projekte betreffend die Überführung einer Strasse über den Bahnhof Renens hat der Staatsrat des Kantons Waadt unter Hinweis auf eine Eingabe aus den Gemeinden Crissier, Bussigny und Ecublens verlangt, dass die Brücke breiter ausgeführt werde und dass ein oder zwei Trottoirs an derselben angebracht werden. Wir haben uns dem Eisenbahndepartement gegenüber bereit erklärt, die Brücke statt 5,5 m. 6 m. breit zu erstellen und sie mit Trottoiren zu versehen, letzteres sofern die Interessenten die erwachsenden Mehrkosten übernehmen.

8. Einem Projekte der Montreux-Oberland-Bahn über die Erstellung einer neuen Wagenremise und weiterer Geleiseanlagen auf der Station Montreux mussten wir unsere Zustimmung versagen, da die neuen Geleiseanlagen die Zufahrt zum Freiverladeplatz und diesen selbst stark beeinträchtigt hätten.

9. In bezug auf ein Konzessionsbegehren für eine Zahnradbahn von Montreux nach Glion haben wir das Eisenbahndepartement auf die beschränkten Platzverhältnisse im Güterbahnhof Montreux aufmerksam gemacht, denn ein Anschluss der projektierten Linie wäre sehr schwierig und äusserst kostspielig. Das Eisenbahndepartement hatte indes schon von sich aus auf die aus den Verhältnissen im Bahnhof Montreux sich ergebenden Schwierigkeiten hingewiesen.

10. Zum allgemeinen Projekte der Wynentalbahn über die Weiterführung ihrer Linie von der Gaiss bis zum Aufnahmsgebäude des Bahnhofes Aarau hatten wir Bemerkungen zu machen in bezug auf die vorgesehene Lichthöhe für die Lenzburgerstrassenunterführung und betreffend den Radius bei der Einmündung in die Bahnhofstrasse.

11. Auf ein nachträgliches Begehren der Gemeinde Langnau um Verbreiterung der projektierten Sägestrassenunterführung haben wir zustimmend geantwortet, mit dem Vorbehalte, dass die Gemeinde Langnau die Hälfte der daherigen Mehrkosten übernehme.

12. Mit der von uns projektierten Erstellung eines Personendurchganges und einer Strassenüberführung zwecks Aufhebung zweier Niveauübergänge in der Gemeinde Dornach waren die interessierten Gemeinden Dornach und Arlesheim nicht zufrieden. Sie stellten weitergehende Begehren. Das Eisenbahndepartement hat einen Augenschein an Ort und Stelle veranlasst und sodann verfügt, dass die Bauten gemäss unserem Vorschlage zur Ausführung kommen sollen.

13. Bei Anlass ihrer Vernehmlassung zu unserem Projekte betreffend die Verstärkung der Eisenbrücke

über der Strassenunterführung östlich der Station Seebach hat die Kantonsregierung verlangt, dass diese Unterführung auf 13 m. verbreitert werde. In unserem Antwortschreiben an das Eisenbahndepartement haben wir uns bereit erklärt, dem Begehren zu entsprechen, sofern Kanton und Gemeinde die Mehrkosten gegenüber einer blossen Verstärkung dieser Brücke übernehmen würden.

14. Eine Eingabe der Gemeinden Kaisten und Ittenthal mit dem Gesuch um Bewilligung einer direkten Zufahrt zur Station Laufenburg von Westen her haben wir in zustimmendem Sinne beantwortet, unter dem Vorbehalt, dass uns die Interessenten das zur Erstellung der Zufahrt erforderliche Terrain kostenlos zur Verfügung stellen.

15. Von seiten der Gemeinde Zofingen wird die Erstellung einer Strassenunterführung beim Aufnahmgebäude der dortigen Station angestrebt. Wir haben dem Regierungsrat des Kantons Aargau, der das Begehren der Gemeinde bei uns vertrat, die Bedingungen mitgeteilt, unter denen wir die Erstellung dieser Unterführung zugestehen würden.

16. Der Kanton Aargau erstellt eine neue Rheinbrücke bei Zurzach. Die Zufahrtsstrasse zu derselben macht Änderungen an den bestehenden Niveauübergängen über unsere Linie notwendig. Die diesbezüglichen Verhandlungen mit dem Regierungsrat des Kantons Aargau haben zu einer Vereinbarung geführt, derzufolge wir die neue Strasse unter der Bahn durchführen und in einiger Entfernung davon einen Fussgängerdurchlass erstellen, wogegen die Regierung sich mit der Unterdrückung dreier Niveauübergänge einverstanden erklärt und an die Kosten der Strassenunterführung einen Barbeitrag leistet.

17. Im Anschluss an die Verhandlungen bezüglich der Genehmigung des Projektes für die Erweiterung der Station Oberwinterthur haben wir die Verpflichtung übernommen, behufs Erleichterung des Zuganges zur Station von Hegi her in Verbindung mit der Gemeinde eine Personenunterführung zu erstellen und verschiedene Änderungen an den Niveauübergängen im Bereiche der Station durchzuführen.

18. Mit der Gemeinde Neuenburg ist ein Abkommen getroffen worden, wonach wir den Niveauübergang „de la Boine“ beseitigen und durch eine Unterführung ersetzen, wogegen sie uns einen angemessenen Beitrag an die daherigen Kosten leistet.

19. Ein Gesuch der Stadtgemeinde Brig, es möchte ihr der Spital der Simplontunnelunternehmung, sowie deren Absonderungshaus käuflich abgetreten werden, haben wir zurzeit abgelehnt, da wir auch für den Ausbau des zweiten Tunnels über diese Gebäude verfügen müssen. Wir haben uns dagegen bereit erklärt, ihr diese Gebäude bis auf weiteres zu vermieten, sobald sie in unseren Besitz übergegangen seien.

20. Der Staatsrat des Kantons Genf hatte gewünscht, dass die Bundesbahnen das früher vorhanden gewesene Geleise von der Station Villeneuve nach der Lände am See wieder herstellen, um den Steinbrüchen von Arvel bei Villeneuve zu ermöglichen, für ihre Transporte nach Genf den Wasserweg zu benutzen. Diese Geleiseverbindung hätte eine schwere Belastung der Stationsanlagen von Villeneuve nach sich gezogen und grosse Erstellungskosten erfordert. Da dieselbe aber zu Zwecken bestimmt war, die dem Transportgeschäft der Bahn ferne standen, so konnten wir weder die Inanspruchnahme der Station Villeneuve durch diese Transporte zugeben noch die Erstellungskosten auf uns nehmen. Auch stand ausser Zweifel, dass der Wagenverband die Benutzung seines Materials nicht bewilligen werde. Das Gesuch musste daher abgelehnt werden. Um den Bezug von Steinen aus den genannten Brüchen nach Genf zu erleichtern, wurden für Transporte in geschlossenen Zügen sehr ermässigte Taxen eingeführt.

21. Auf eine Anregung des Herrn Nationalrat Walder in Bülach, es möchte anlässlich der Erweiterung der Station Örlikon und der Erstellung des Verbindungsgeleises Örlikon-Seebach die ehemalige Nationalbahnlinie bei Glattbrugg in die Bülacherlinie eingeführt und das bestehende selbständige Geleise beseitigt werden, haben wir geantwortet, dass diese Frage schon früher geprüft, aber fallen gelassen worden sei, und dass erst dann wieder auf dieselbe zurückgekommen werden könne, wenn einmal die Not-

wendigkeit zur Erstellung der II. Spur auf der Linie Örlikon-Bülach eintreten werde.

22. Aus Interessentenkreisen im Kanton Glarus und aus der Mitte des Kreiseisenbahnrates III ist die Anregung gemacht worden, die Linienführung zwischen den Stationen Ziegelbrücke, Weesen und Näfels-Mollis zu vereinfachen. Diese Anregung, die von Interessentengruppen aus dem Kanton St. Gallen bekämpft wird, ist in Prüfung genommen worden.

23. Der Stadtrat von Luzern hat das Ansuchen gestellt, wir möchten zur Erweiterung der Gepäckräume, zur Beschaffung einer gedeckten Omnibushalle und zur Erstellung eines Auswandererwartesaales im Personenbahnhof Luzern eine Erweiterung desselben, die in der Hauptsache auf einen symmetrischen Ausbau des Aufnahmsgebäudes hinauslief, vornehmen. Er anerbote sich, das hierzu nötige Terrain mit uns abzutauschen. Es muss zugegeben werden, dass die Gepäckdienstanlagen für den Verkehr der Hochsaison etwas beschränkt sind. Diesem Übelstande kann ohne symmetrischen Ausbau des Gebäudes abgeholfen werden. Immerhin schien es uns angezeigt, auf die Landtauschofferte des Stadtrates von Luzern zwecks Sicherung des Bodens für einen späteren kleineren Anbau an das Gebäude einzutreten. Eine Antwort haben wir diesbezüglich noch nicht erhalten. Was die gedeckte Omnibushalle und den Wartesaal für Auswanderer anbelangt, so haben wir, weil kein Bedürfnis nach solchen Bauten vorliegt, es abgelehnt, der Anregung des Stadtrates weitere Folge zu geben.

24. Die Gesuche um Errichtung von Stationen bei Conthey zwischen Ardon und Sitten, bei Worblausen zwischen Bern und Zollikofen, bei Brittnau zwischen Zofingen und Reiden und bei Bollingen zwischen Rapperswil und Schmerikon, ferner um Errichtung von Haltestellen bei Evouettes zwischen Le Bouveret und Vouvry, „aux Gonelles“ zwischen Vevey und St. Saphorin, beim Wegübergang nach Varambé am Nordende des Bahnhofes Genf, bei Pontenet zwischen Malleray und Reconvilier, bei Ittingen zwischen Lausen und Sissach, „in der Thüelen“ bei Mägenwil und bei Ober-Illnau, sowie die Gesuche um Ausbau der Haltestelle

Genthod-Bellevue zur Vollstation und um Errichtung einer Güterstation zur Bedienung der Metallwerke Dornach zwischen Dornach und Äsch haben wir abschlägig beschieden, weil ein genügender Verkehr nicht zu erwarten gewesen wäre.

Dagegen sind wir auf ein Gesuch der Gemeinde Dom pierre an der Broyetalbahn um Ausbau der dortigen Haltestelle zur Vollstation eingetreten, nachdem der von uns geforderte Beitrag an die Erstellungskosten zugesichert worden war. Auch für die Station Zwingen haben wir den Ausbau zur Vollstation zugesagt, falls die Gemeinden des Lüsseltales, welche diese Ergänzung anstreben, die von ihnen verlangte Kostenbeteiligung übernehmen.

Gegen den Entscheid des Eisenbahndepartements, dass bei Attikon, zwischen den Stationen Wiesendangen und Islikon, eine neue Station zu erstellen sei, haben wir, jedoch erfolglos, an den Bundesrat rekurriert.

25. Dem eidgenössischen Oberbauinspektorat gegenüber haben wir grundsätzlich unsere Bereitwilligkeit erklärt, uns an den Kosten der Ausbaggerung des Rhonebettes zwischen Riddes und Martigny und der Erhöhung des linksufrigen Dammes, sowie an den Kosten der Verbauung der Fara bei Riddes zu beteiligen.

26. Ein durch die schweizerische Oberpostdirektion vermitteltes Begehren um Zuweisung eines weiteren Raumes im neuen Aufnahmgebäude Basel an den deutschen Zoll, zum Zwecke der Vorabfertigung von Postkollis mit der Bestimmung nach Deutschland, musste abgelehnt werden, da der Stand der Bauten die Beschaffung dieses Raumes nicht mehr zulässt.

Dagegen haben wir mit der schweizerischen Postverwaltung Vereinbarungen über die Erstellung eines Postgebäudes und eines Posttunnels im Bahnhof Lausanne, sowie betreffend die Überlassung von Räumlichkeiten in unserem neuen Dienstgebäude im Personenbahnhof Bern getroffen.

27. Die Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen hat uns ihre Entwürfe für die Einrichtung der Perronsperre auf den Gemeinschaftsstationen Konstanz, Sin-

gen, Schaffhausen (Perron III) und Waldshut vorgelegt. Wir konnten denselben beistimmen, da die Reisenden von und nach unsern Linien von der Sperre nicht betroffen werden.

Einem weitem Vorschlag dieser Verwaltung, wonach ein Teil des uns gehörenden Terrains im Geleisedreieck zwischen Konstanz, Kreuzlingen und Emmishofen zu Geleiseerweiterungen für den Bahnhof Konstanz verwendet werden solle, sowie ihrem Projekte betreffend die Erweiterung des Bahnhofes Singen zwecks Einführung der II. Spur von Immendingen her, haben wir ebenfalls zugestimmt.

Die badische Bahn ist bei uns auch wegen der Erweiterung der Freiverladeanlagen im Bahnhof Schaffhausen und der Einführung der Doppelspur von Singen her in denselben vorstellig geworden. Da noch andere auf die Erweiterung des Bahnhofes Schaffhausen Bezug habende Fragen in der Schwebe sind, haben wir der badischen Bahn geantwortet, dass ihre Begehren nur auf Grund eines Projektes erledigt werden könnten, welches die sämtlichen Fragen betreffend die Erweiterung dieses Bahnhofes berücksichtige. Das Projekt ist von der Kreisdirektion III in Arbeit genommen worden.

28. Der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen haben wir auf ihr Begehren hin zugesagt, dass wir in den Wartsälen der E. L. B. im neuen Aufnahmsgebäude des Bahnhofes Basel kleine Buffets erstellen werden, um den Reisenden nach dem Elsass auch nach Passieren des deutschen Zolles noch eine Gelegenheit zur Einnahme von Erfrischungen zu bieten.

Diese Verwaltung hat uns ihre Bemerkungen zu den Detailplänen über die Gestaltung der Anlagen im Bahnhof Basel für ihren Personen-, Gepäck- und Eilgutdienst mitgeteilt; wir haben denselben Rechnung getragen.

29. Bauausführung.

a. Bauten unter der Leitung der Generaldirektion.

Rickentunnel.

Über den Stand der Tunnelarbeiten auf Ende 1905 gibt die folgende Tabelle Aufschluss:

Gesamtlänge des Tunnels 8604 m.	Südseite m.	Nordseite m.	Total m.
Länge des Stollens pro Ende 1904	1012	1683	2695
Fortschritt im Jahre 1905 . . .	1272	1331	2603
Länge des Stollens pro Ende 1905	2284	3014	5298
Vollausbruch pro Ende 1905 auf	1901	1060	2961
Widerlager pro Ende 1905 auf .	1865	1034	2899
Gewölbe pro Ende 1905 auf .	1841	1014	2855
Total der Arbeitsschichten seit Beginn der Arbeiten bis Ende 1905	Tage 266,394	Tage 210,305	Tage 476,699

Das durchfahrene Gebirge wies im Jahre 1905 keine wesentlich anderen Gesteinsverhältnisse auf als bisanhin: auf der Südseite vorherrschend Mergel, von einzelnen 5—10 m. dicken Kalksandsteinschichten durchsetzt, auf der Nordseite 60—100 m. starke Sandstein- und Mergelbänke in ziemlich regelmässigem Wechsel. Die Temperatur des Felsens betrug Ende 1905 zirka 17,5° C., die der Luft an beiden Stollenorten 18,5° C. im Mittel.

Auf der Südseite haben sich die Wasserzuflüsse etwas vermehrt; es flossen am Jahresschluss 24 Sekundenliter aus dem Tunnel. Der Stollenort der Nordseite war fast immer trocken; die ausgepumpte Wassermenge betrug Ende 1905 1,8 Sekundenliter.

Der Stollenvortrieb erfolgte auf beiden Tunnelseiten ausschliesslich von Hand. Gegen Ende Januar wurden auf der Südseite die im Dezember 1904 wegen des Auftretens von Grubengas eingestellten Stollenarbeiten wieder aufgenommen. Das auf der Südseite eingeführte Abbausystem, nach welchem die Stollensohle 90 cm. über Schwellenhöhe liegt, ist zu Ende des Berichtjahres aufgegeben und die Stollensohle auf die Tunnelsohle gesenkt worden. Im Vollausbruch wird die Tunneldecke beiderseits eingebaut.

Im Juni ist auf der Südseite mit dem Abteufen auf Tunnelsohle und dem Untermauern der Widerlager vom Portale an begonnen worden. Die Länge des fertig ausgebrochenen Tunnels betrug pro Ende 1905 513 m.; die Widerlager waren auf 421 m. Länge unterfangen.

Die auf der Nordseite nach belgischem System betriebene Strecke vom Portal bis 305 m. ist im Oktober vollendet worden.

Bezüglich der Installationen ist zu erwähnen, dass zum Transport der Arbeiter, sowie des Ausbruchs- und des Maue-

runngsmaterials in den fertiggewölbten Tunnelpartien, Lokomotivbetrieb eingeführt worden ist. Die bisherigen Ventilations-einrichtungen sind durch 50 P. S. Ventilatoren ersetzt worden. Auf der Südseite sind deren zwei im Maschinenhause, auf der Nordseite zwei beim Eingange in den schrägen Stollen in der Rickenschlucht im Betrieb, je mit elektrischem Antriebe. Es können mit denselben beidseits je 4 m³ Luft in der Sekunde in den Tunnel getrieben werden. Zur Fortleitung der Luft dienen 80 cm. weite Eisenblechrohre, welche am Tunnelgewölbe aufgehängt sind. Auf der Südseite waren pro Ende 1905 1610 m. dieser Leitung (vom Portal an gemessen) im Betrieb. Auf der Nordseite wurden diese Rohre durch den schrägen Stollen hinunter bis in den Tunnel gelegt. Für die Wasserförderung sind auf dieser Seite 4 elektrisch angetriebene Pumpen im Tunnel installiert, welche nach Bedarf funktionieren und das Wasser in den Voreinschnitt hinaufbefördern.

Unfälle sind im Berichtjahre 486 (268 auf der Süd-, 218 auf der Nordseite) vorgekommen, wovon 4 (1 auf der Süd-, 3 auf der Nordseite) mit tödlichem Ausgange.

b. Baden unter Leitung der Kreisdirektionen.

Kreis I.

Simplontunnel. Die Arbeitsleistungen im Jahre 1905 sind in folgender Tabelle zusammengestellt:

Diagramm	Nordseite — Brig		Südseite — Iselle		Total		
	Stand 31. Dez. 1904	Leistung pro 1905	Stand 31. Dez. 1904	Leistung pro 1905	Stand 31. Dez. 1905	Leistung pro 1905	
Sohlstellen	m. 10 376	m. —	m. 9 162	m. 191	m. 9 353	m. 19 729	durchgeschlagen 24. Februar 1905.
Parallelstellen	10 154	11	9 172	458	9 630	19 795	durchgeschlagen 6. Juli 1905.
Firststellen	10 100	388	8 522	759	9 281	19 769	vollendet 11. September 1905.
Vollausbruch.	10 070	418	8 380	901	9 281	19 769	vollendet 28. September 1905.
Mauerung des Tunnels I.	9 906	602	8 271	990	9 261	19 769	vollendet 18. Oktober 1905.

Ausbrucharbeiten. Der Sohlstollen wurde am 24. Februar 1905, morgens 7 Uhr 20 Minuten, durchgeschlagen, wobei sich beim Zusammentreffen von Nord und Süd keine nennenswerten Abweichungen ergaben. Am 6. Juli fand der Durchschlag des Parallelstollens statt. Bis zum 24. Juli wurde ein Teil des Wassers im Gegengefälle nach der Nordseite gepumpt, von diesem Zeitpunkte an lief es nach der Südseite.

Es sind im Jahre 1905 191 m. Sohlstollen, 469 m. Parallelstollen aufgefahren und 1147 m. Firststollen und 1319 m. Vollausbau erstellt worden. Die transportierte Ausbruchsmasse beträgt 61,005 m³.

Mauerungsarbeiten. Im Parallelstollen wurden ausgeführt 958 m. Kanal, 1328 m. Verkleidung und 790 m. Sohlenbetonierung. Hiervon fällt der grösste Teil auf die Südseite. Im Tunnel I wurden 1592 m. Verkleidung erstellt. Die ausgeführte Mauerung betrug 26,179 m³.

Auf der Nordseite besteht das Gewölbe auf 6242 m. aus künstlichen Betonsteinen. Eine Rekonstruktion der Verkleidung musste im Tunnel I, namentlich in der Ausweiche in der Tunnelmitte ausgeführt werden und auf der Südseite in verschiedenen Gewölberingen zwischen km. 6 und 8. Wegen ungenügendem Lichtraumprofil wurden 10 Ringe teilweise ausgewechselt. Ausserdem musste zwischen km. 4,5—7,3 auf der Südseite wegen zu hoher Sohlenverkleidung das Geleise höher gelegt werden. Das Maximum dieser Höherlegung erreichte 15 cm.

Tunnelventilation und Abkühlung. Auf der Nordseite war bis Ende Dezember nur ein Ventilator im Gang; später wurden zwei Ventilatoren auf Menge gekuppelt. Es sind innerhalb 24 Stunden zwischen 3 und 5 Millionen m³ Luft in den Tunnel gefördert worden. Die Luft hatte am Einlauf eine Temperatur von 1—17° C. Vom 1. Januar bis 15. März wurde die Luft durch den Parallelstollen eingeblasen, vom 16. März bis 22. April durch den Parallelstollen angesogen, vom 23. April an und bis Ende Dezember wurde sodann durch Tunnel I eingeblasen, und es strömt die Luft durch diesen nach der Südseite aus. Dabei ist für ein richtiges Funktionieren der Ventilation notwendig, dass die Türen in den alle 200 m. vorhandenen Verbindungstraversen zwischen Tunnel I und Stollen II geschlossen bleiben.

Infolge des steten Einblasens der kalten Luft von der Nordseite her in den Tunnel I nahm die Lufttemperatur in demsel-

ben auf der Nordseite beständig ab. Dieselbe betrug Ende Dezember bei km. 9 26° C.; dagegen wurde die Lufttemperatur auf der Südseite gesteigert und erreichte zwischen km. 12 und 15 das Maximum von $29,2^{\circ}$ C.

Abkühlungsapparate waren auf der Nordseite anfänglich 8, später 6 und Ende Dezember noch 4 in Tätigkeit. Das hierfür von den Zentrifugalpumpen gelieferte Abkühlungswasser ging dementsprechend von 67 auf 13 Sekundenliter zurück.

Die Hochdruckpumpen lieferten auch einen Teil (4—22 Sekundenliter) des Wassers; im November wurde deren Betrieb eingestellt. Die Anfangstemperatur des Abkühlungswassers betrug von $1,75^{\circ}$ bis 10° und stieg bis zur Verwendungsstelle auf $17,2^{\circ}$ C.

Auf der Südseite wurde die Luft stets durch den Parallelstollen eingeblasen, sie strich durch denselben bis zur Tunnelmitte, ging in der Kreuzungsstation in Tunnel I hinüber und nahm ihren Weg mit der von Norden zuströmenden Luft durch Tunnel I dem Südportal zu. Innerhalb 24 Stunden sind regelmässig ungefähr 3 Millionen m^3 eingeblasen worden. Die Luftabkühlung wurde zu Beginn des Jahres mit 10 Zerstäubungs- und Spritzapparaten ausgeführt, welche Zahl nach und nach auf 1 reduziert worden ist. Das Abkühlungswasser wurde den auf der Südseite bei km. $4,4$ angeschlagenen kalten Quellen entnommen und durch eine Turbine mit Zentrifugaldruckpumpe an die Verwendungsstelle gefördert. Die Anfangstemperatur von 12° C. dieses Wassers stieg bis zur Verwendungsstelle auf $15,5$ bis 20° C. Die Menge des Abkühlungswassers betrug 10 bis 64 Sekundenliter. Ende Dezember wurde die Abkühlung auf der Südseite ganz eingestellt.

Zur Abkühlung der Luft nach Eröffnung des Betriebes soll die Kühlwasserleitung von der Nordseite her bis km. $10,2$ beibehalten und 4 Zerstäubungs- und 3 Spritzapparate zwischen km. $8,2$ und $10,2$ aufgestellt werden. Beim elektrischen Betrieb wird wahrscheinlich jegliche Abkühlung entbehrt werden können.

Beschotterung und Geleiselage. Auf der Nordseite wurden $17,722 m^3$ Schotter in den Tunnel geführt und die Schotterlage vom Portal bis km. $10,14$ vollendet. Das Geleiselegen begann am 16. November 1905 und war Ende Dezember bis km. $10,14$ fertig.

Auf der Südseite konnte der Schottertransport am 8. August beginnen, Ende des Jahres war unter Aufwendung von

11,400 m³ Schotter die erste Lage vom Portal bis km. 9 eingebracht. Das Oberbaumaterial wurde auf dem Dienstgeleise transportiert und längs den Widerlagern verteilt. Mitte Februar 1906 wurde die Geleiselage auch auf der Südseite vollendet.

Wassermenge. Das auf die Nordseite abfließende Tunnelwasser betrug 50—80 Sekundenliter. Auf der Südseite schwankte das Tunnelwasser je nach der Jahreszeit zwischen 823—1280 Sekundenliter; die warmen Quellen zwischen km. 9₁—10₂ sind darin mit 150—320 Sekundenlitern enthalten.

Installationen. Bei den Installationen traten nur geringe Änderungen ein. Auf der Nordseite ist der hölzerne Verbindungskanal zwischen dem Ventilatorenhaus und dem Parallelstollen abgebrochen worden, so dass jetzt die Ventilatoren nur noch mit dem Tunnel I verbunden sind. Da der Lokomobilraum für die elektrischen Zentralen des Betriebes verwendet werden muss, wurden zum Unterbringen der Lokomobile beidseitig Holzschuppen erstellt.

Arbeiterstand. Im ganzen sind im Jahre 1905 auf der Nordseite: 124,890 Tagschichten im Tunnel und 59,040 ausserhalb desselben geleistet worden; auf der Südseite 376,580 Tagschichten im Tunnel und 147,370 ausserhalb desselben. Durchschnitt pro Arbeitstag auf der Nordseite im Tunnel 390 und ausserhalb 175, auf der Südseite im Tunnel 1070 und ausserhalb 385 Schichten.

Unfälle. Auf der Nordseite kamen im Tunnel 185 und ausserhalb desselben 17 Unfälle vor. Hiervon hatten 2 im Tunnel einen tödlichen Verlauf. Auf der Südseite kamen im Tunnel 806 und ausserhalb desselben 84 Unfälle vor, wovon keiner mit schweren Folgen.

Bahnhof Brig. Alle Gebäude und die Geleise bis zum Transitgüterschuppen sind vollendet.

Die Stellwerksanlage ist bis auf 2 Signale und die elektrische Verbindung zwischen den einzelnen Stellwerken und dem Zentralapparat fertig montiert. Die elektrische Beleuchtung der Bahnhofanlage geht der Vollendung entgegen. Zwischen dem Aufnahmegebäude und der Zentrale sind die Kabel gelegt; die Zentrale selbst und die Transformatorstationen sind vollendet.

Auf der Südseite wird die Zentrale montiert werden, sobald das Material durch den Tunnel geführt werden kann.

Für die Zentralen Brig und Iselle sind je 2 Turbinen à 250 HP. in Ausführung begriffen.

Am 1. Juli 1905 ist der neue Bahnhof Brig provisorisch in Betrieb genommen worden.

Von den weiteren im Kreis I ausgeführten Bauten sind folgende zur Vollendung gelangt:

Leuk. Verlängerung des Perrons und Erstellung eines neuen Reservoirs für die Speisung der Lokomotiven.

St. Léonard. Verlängerung des Stumpengeleises und Erweiterung des Verladeplatzes.

Vufflens-la-ville. Erstellung eines Parallelweges zur Beseitigung eines Bahnüberganges.

Yverdon. Vergrößerung und Umbau des Aufnahmsgebäudes und des Restaurationsgebäudes, Erstellung einer neuen Lokomotivdrehzscheibe von 18 m. Durchmesser und einer Putzgrube.

Neuchâtel. Fertigstellung des neuen Dienstgebäudes für den Fahrdienst.

Tüscherz. Ausbau zur Vollstation.

Chexbres. Vollendung der Geleiseanlagen für den Anschluss der Vevey-Chexbres-Bahn, Ergänzung der Wasserversorgung zum Speisen der Lokomotiven und Erstellung eines Doppelwärterhauses.

Überholungsgeleise in Leuk, Siders, Riddes, Vernayaz und Verlängerung der Ausweichgeleise in Ardon, Evionnaz und Vouvry.

Wartehallen für die Haltestellen St. Saphorin, Epesses und Vilette.

Neue Zentralanlagen in Turtmann, Granges, St. Léonard, Ardon, Evionnaz, Tüscherz und Bümpliz und Ergänzung der Zentralanlagen in Palézieux und Kerzers.

Einrichtung der elektrischen Beleuchtung in Gorgier-St. Aubin, St. Blaise und Murten.

Ausrüstung der Haltestelle Vufflens-la-ville mit Signalen, dem elektrischen Block und dem Telegraphen, sowie der Stationen Allaman und Versoix mit Vorsignalen.

Versorgung zweier Wärterhäuser bei Palézieux und Sivi-
riez mit Wasser.

Ersatz einer hölzernen Überfahrtsbrücke bei Riddes durch
eine eiserne.

Zweites Geleise Grandvaux - Chexbres.
Dasselbe konnte nach Vollendung der Rekonstruktion des Mauer-
werkes im Grandvauxtunnel am 30. September in Betrieb ge-
nommen werden.

Bauten in Ausführung.

Renens. Die Erdarbeiten für die Bahnhöferweiterung
sind in der Hauptsache durchgeführt. Es verbleibt noch die
Erstellung der Perronanlagen des neuen Aufnahmsgebäudes,
der Überführung der Strasse nach Crissier, sowie der zentralen
Signal- und Weichenstellung.

Lausanne. Die neuen Geleiseanschlüsse sind erstellt
und die Eilgutanlagen in der Hauptsache beendet. Die Strassen-
überführung bei Montbrillant ist in Ausführung. Es ver-
bleibt noch die Erstellung des Aufnahms- und Postgebäudes,
der Personentunnel, der Perrons und Perronhallen, des Dienst-
gebäudes, sowie der zentralen Weichen- und Signalstellung und
die Erweiterung des Depots.

Vevey. Die Arbeiten zur Erweiterung dieses Bahn-
hofes sind zu Ende geführt, mit Ausnahme des Umbaues des
Aufnahmsgebäudes, der Unterführung des Moulins und der Zen-
tralanlage.

Yverdon. Erweiterung der Lokomotivwerkstätte. Die
eiserne Dachkonstruktion befand sich auf Jahresschluss in Mon-
tierung.

St. Maurice. Die Erd- und Entwässerungsarbeiten für
die Stationserweiterung sind vollendet, ebenso die Unterführung
de l'Abbaye und des Chables, sowie die Überführung auf der
Südseite der Station.

Zweite Spur Aigle - St. Maurice. Die Unter-
bauarbeiten sind im Gange. Die zweite Brücke über die Rhone
bei Massongex ist erstellt. Die Betriebsübergabe kann auf
1. Mai 1906 in Aussicht genommen werden.

Zweite Spur Oron - Vauderens. Die Arbeiten
gehen der Vollendung entgegen. Das II. Geleise wird im Früh-
jahr 1906 dem Betriebe übergeben werden können.

Zweite Spur Dailens - Vallorbe. Das II. Ge-
leise ist zwischen der Station Arnex und km. 27,8 bei Bofflens auf

der ersten Schotterlage gelegt. Der Umbau des Mauerwerkes im Tunnel von La Sarraz ist vollendet und desjenigen im Tunnel du Moulin Bornu nahezu. Zwischen Bofflens und Croy ist das Geleise verlegt, ebenso zwischen Croy und Vallorbe mit Ausnahme einer Strecke von 1700 m. Die Erweiterungsbauten auf der Station Croy, sowie die Stützmauern bei Les Grands Bois, Le Day und La Montagne sind nahezu vollendet. Die umfassenden Entwässerungsarbeiten sind vorgerückt. Der Niveauübergang bei Le Day wurde am 30. Dezember aufgehoben. Auf dem Teilstück Croy-Les Grands Bois ist die II. Spur am 1. Mai 1905 in Betrieb genommen worden.

Bahnhof Vallorbe. Die Erdarbeiten und Kunstbauten für die Einführung der II. Spur sind vollendet, ebenso die neue Drehscheibe von 18 m. Durchmesser mit den Zufahrtsgeleisen und die neue Holzverladerampe mit Stumpengeleise. Die übrigen Arbeiten werden energisch betrieben. Von 155,000 m³ Aushub waren am Ende des Berichtsjahres 103,000 m³ abgetragen.

Kreis II.

Vollendete Bauten.

Rangierbahnhof Basel. Änderung und Erweiterung der Geleisegruppe K.

Werkstätte Olten. Provisorische Reparaturwerkstätte für vierachsige Wagen, Holzschuppen und Speisehalle für die Werkstättenarbeiter, Magazineinbau.

Hindelbank. Strassenunterführung.

Thun. Erweiterung der Abstellgeleise.

Luzern. Vergrößerung der Bureaux der Güterexpedition und Erstellung von Arbeiterlokalen, Dienstwohnung in der Sentimatte.

Glovelier. Erweiterung der Geleiseanlagen, Umbau des Aufnahmsgebäudes und Erstellung eines Perrondaches infolge Einführung der Lokalbahn Saignelégier-Glovelier.

Stationserweiterungen Tägerschi, Wichtlach, Cortébert.

Neue Zentralanlagen in Courrendlin, Choindéz und Lys.

Bauten in Ausführung.

Umbau des Personenbahnhofes Basel. Neues Aufnahmsgebäude. Die Zimmerarbeiten und die Ziegel-eindeckung sind nahezu vollendet; für die Eisenkonstruktion über dem Vestibül ist die Gerüstung in Arbeit.

Die Foundation des Eilgutgebäudes E. L. B., die Rampen-mauern und die Rampengeleise sind erstellt. Das Dienstge-bäude östlich vom neuen Aufnahmsgebäude ist in Angriff ge-nommen und für das Transitpostgebäude ist mit dem Aushub begonnen worden. Die Eisenkonstruktion für die nördlichen Perronhallen wird montiert.

Tieferlegung der Linie gegen Muttenz und den Badischen Bahnhof. Die Futtermauern sind nahezu vollendet; an der St. Jakobstrassenbrücke ist das nördliche Widerlager vollendet. Die provisorische Zufahrt von der St. Jakobstrasse her zur provisorischen St. Jakobstrassen-brücke wurde am 17. November dem Verkehr übergeben.

Laufen. Die Unterbauarbeiten für die Stationserweite-rung gehen der Vollendung entgegen.

Unterführung der Worblaufenstrasse zwischen Zollikofen und Bern. Die Widerlager und Flügel sind erstellt und die Montierung der Brücke hat begonnen.

Neue Station Bettlach. Die Unterbauarbeiten sind vollendet.

Die Wärterhäuser in Courfaivre und Choindez sind unter Dach gebracht.

Kreis III.

Vollendete Bauten.

Zürich. Durchführung des I. Hallengeleises über die Sihl, Einrichtung von Räumen für den Transitpostdienst im ehe-maligen Lagerhaus, Anbau an die Lokomotivremise zur Auf-nahme einer Lokomotivwägevorrichtung, Bureaugebäude für die Abfertigungsbeamten im Vorbahnhof.

Baden. Rückstellgeleise auf der Seite gegen Turgi.

Brugg. Neue Lokomotivdrehscheibe von 18 m. Durch-messer.

Uster. Schiebebühne zur Verbindung von 2 Stumpen-geleisen.

Laufenburg. Vergrößerung des Aufnahmegebäudes und des Abortgebäudes. Erstellung eines Perrondaches.

Schutzgalerie zwischen Weesen und Mühlehorn.

Erweiterung der Stationsanlagen in Schönenwerd, Wildegg, Mellingen, Benzenschwil, Erlenschbach, Murg, Niederhasli, Schwanden, Rüti, Felsenau und Glattbrugg.

Vergrößerung der Güterschuppen in Schlieren, Richterswil, Murg und Rafz.

Wagenwascheinrichtungen in Mühlau, Rüti und Schwanden.

Perrondächer in Wettingen und Wallenstadt.

Neue Brückenwagen in Regensdorf-Watt und Stein-Säckingen.

Vorsignale in Zollikon, Urdorf, Birmensdorf, Knonau, Felsenau, Augst, Benzenschwil und Zug.

Einrichtung der elektrischen Beleuchtung in Wildegg, Turgi, Wettingen, Baar und Kusnacht.

Wasserversorgung der Station Weesen und je eines Wärterhauses zwischen Hornussen und Frick, Hedingen und Affoltern a. A., Lachen und Siebnen, sowie Reichenburg und Bilten.

Glockensignale auf der Strecke Bassersdorf-Effretikon-Illnau.

Streckenblockeinrichtung zwischen Mumpf und Möhlin.

Neue Telegraphenleitungen Zürich-Bülach-Schaffhausen, Otten-Aarau und Suhr-Aarau.

Elektrische Zugsmeldevorrichtung vom Albistunnel nach der Station Sihlbrugg.

Lenzburgerstrassenunterführung in Aarau, Wegunterführungen zwischen Rapperswil und Wildegg und bei Pfungen-Neftenbach, Wegüberführungen zwischen Rapperswil und Wildegg, Turgi und Baden, Effingen und Hornussen, Hornussen und Frick, sowie zwischen Mumpf und Möhlin.

Erstellung von 16 Wärterhäusern, wovon 11 mit Wasserversorgung.

Zweite Spur Brugg-Stein-Säckingen. Am 1. September 1905 wurde der zweispurige Betrieb auf der ganzen Strecke aufgenommen.

Bauten in Ausführung.

Neue Werkstätten Zürich. Zwischen dem Rangierbahnhof Zürich und der Station Altstetten wurde mit der Anschüttung des neuen Bahnkörpers für die, behufs Erstellung der neuen Werkstätten, zu verlegenden Aarauergeleise begonnen.

Örlikon. Bis Ende des Jahres war von dem Aushub für die Stationserweiterung etwa ein Drittel geleistet. Einzelne Kunstbauten sind in Angriff genommen.

Schaffhausen. Das neue Zollgebäude und die damit im Zusammenhang stehende Verlängerung der badischen Güterhalle nebst Rampe sind im Rohbau vollendet.

Richterswil. Die Arbeiten für die Erweiterung der Geleiseanlagen und für die Vergrößerung des Güterschuppens wurden weitergeführt.

Uetikon. Unter- und Oberbau für die Stationserweiterung sind vom Westende der Station bis zum Aufnahmegebäude durchgeführt und mit der Verbreiterung des Planums südlich der bestehenden Anlagen ist angefangen worden.

Rapperswil. Mit der Erweiterung des Anbaues an die Lokomotivremise und der Erstellung einer neuen Brückensäge ist begonnen worden.

Wallisellen und Killwangen. Die Erweiterungsbauten sind der Vollendung nahe.

Kreis IV.

Vollendete Bauten.

Romanshorn. Erweiterung der Akkumulatorenladestation.

Rorschach. Aufenthaltslokal für die Depotarbeiter, Vergrößerung des Kohlenlagerplatzes und Magazin für die Drucksachenverwaltung.

Chur. Anbau an das Hauptgebäude der Werkstätte mit Speiseanstalt für die Arbeiter.

Hüttlingen-Mettendorf. Neue Haltestelle.

Rebstein-Marbach. Neues Abortgebäude.

Bütschwil. Aufbau eines Stockwerkes zur Verbesserung der Vorstandswohnung.

Verlängerung der Kreuzungsgeleise in Andelfingen, Seuzach und Ossingen und Erstellung eines solchen in Sittertal.

Erweiterung der Stationsanlagen in Etwilen, Emmishofen, St. Fiden, Rüthi (Rheintal) und Sevelen.

Vergrößerung der Güterschuppen auf den Stationen Märstetten, Adorf, Winkeln, Goldach und Heerbrugg.

Perronerhöhungen mit Entwässerungsarbeiten auf den Stationen Andelfingen, Kreuzlingen, Eschlikon und Uzwil.

Brückenwagen in Winterthur und Frauenfeld.

Zentralanlagen in Felben, Hüttlingen-Mettendorf, Tägerwilen und Sevelen.

Verbesserung der Beleuchtung. Einrichtung der elektrischen Beleuchtung in Landquart und Lichtensteig und der Gasbeleuchtung in Goldach, sowie Erweiterung der Gasbeleuchtung in Rorschach.

Ergänzung der Wasserversorgung in Buchs und Versorgung zweier Wärterhäuser mit laufendem Wasser.

Erstellung von Vorsignalen auf den Stationen Feuerthalen, Schlatt, Diessenhofen, Schlattingen, Arbon, Bürglen und Müllheim.

Anlage zweiter Telegraphenleitungen auf den Strecken Stein a. Rh.-Emmishofen-Romanshorn und Sargans-Chur.

Erstellung von Glockensignalen auf den Strecken Stein a. Rh.-Kreuzlingen und Sulgen-Kradolf.

Erstellung von 5 neuen Wärterhäusern zwischen Oberwinterthur und Etwilen und Konstanz und Romanshorn, sowie Vergrößerung eines Wärterhauses in Klein-Andelfingen.

Erstellung von 14 neuen Schlagbaumbarrieren.

Bauten in Ausführung.

Arbon. Die Vergrößerung des Aufnahmegebäudes ist im Rohbau vollendet. Die übrigen Erweiterungsarbeiten sind noch nicht begonnen.

Für Erstellung der Kreuzungsstation bei Trimmis zwischen Zizers und Chur ist mit den Arbeiten im November angefangen worden.

Die Schiffswerfte und der neue Reparaturhafen in Romanshorn sind fertig erstellt bis an die Ausbaggerung der Zufahrt zum Hafen und die Montierung des elektrisch betriebenen Drehkrans.

Der erste Pfeiler der Thurbrücke in Ossingen, Seite gegen Thalheim, wurde abgebrochen und der neue eiserne Pfeiler aufgebaut.

Zur Montierung der neuen Eisenkonstruktion für die Thurbrücke in Andelfingen wurden die Gerüste aufgestellt.

Zweite Spur Oberwinterthur-Romanshorn. Der Umbau der Geleiseanlagen der Stationen Oberwinterthur, Islikon, Frauenfeld, Felben und Müllheim wurde vollendet. Das neue Stellwerk der Station Islikon ist in Montierung. Am 1. Oktober 1905 konnte auf der Strecke Frauenfeld-Müllheim der doppelspurige Betrieb eröffnet werden. Zwischen Müllheim und Romanshorn sind die Erdarbeiten und Kunstbauten auf allen Baulosen in Angriff genommen worden.

Wir bemerken noch, dass für eine Anzahl vollendeter Bauten die Abrechnungen noch nicht abgeschlossen und daher deren Kosten noch unter dem Kapitel „Unvollendete Bauobjekte“ unserer Bilanz inbegriffen sind.

c. Bahnunterhalt.

An wichtigeren Unterhaltungsarbeiten sind zu erwähnen:

Kreis I.

Entwässerungsarbeiten bei Gotta d'or zwischen La Conversion und Grandvaux und bei Bois de Granges zwischen Chexbres und Palézieux. Die Bewegung an beiden Orten ist zum Stillstand gebracht.

Konsolidation der Dammschüttung bei Lonay, zwischen Renens und Morges.

Erneuerung des Uferschutzes bei der Eisenbahnbrücke über die Sense.

Abräumarbeiten an der Felswand unter Varen, zwischen Salgesch und Leuk.

Vollendung der Rekonstruktion des Mauerwerkes im Grandvaux-Tunnel.

Auswechslung von Gewölberingen in den Tunnels von Bois de Ban, Molliats, Rochefort und Brot, zwischen Auvernier und Noiraigue, und im Tunnel bei Haut de la Tour zwischen Boveresse und Verrières, sowie im Vauderens-Tunnel.

Rekonstruktion der Widerlager im Villangeau-Tunnel.

Erneuerung von Stützmauern zwischen Palézieux und Châtillens, Chexbres und Palézieux, bei Corbéron, ferner zwischen Ecublens und Bressonaz.

Revision und Reparatur der Brücke bei Chauffaud zwischen Verrières und Pontarlier, und Revisionsarbeiten an der Eisenkonstruktion des Grandfey-Viaduktes.

Umbau der Räume im alten Aufnahmegebäude in Montreux und in der ehemaligen Postremise in Chexbres.

Kreis II.

Rekonstruktion des Mauerwerkes im Hauensteintunnel auf einer Länge von 154 m. Arbeiten nahezu vollendet.

Erstellung von neuen Nischen und Ersatz von defektem Mauerwerk im Burgdorfertunnel.

Umbau der Widerlager an der Grafenscheurenbrücke zwischen Wynigen und Burgdorf.

Ersatz der Bekrönungsquader des Pfeilers V am Viadukt bei St. Ursanne durch Eisenbeton und Untermauerung gefährdender Felsen.

Erhöhung der Einsteigeplätze auf verschiedenen Stationen.

Erneuerung eines Streichwuhrs am rechten Ufer der Ilfis zwischen Langnau und Trubschachen.

Kreis III.

Rekonstruktion des ersten Widerlagers der Mönchhofbrücke bei der Station Kilchberg bei Zürich und des einen Widerlagers der Strassenüberfahrtsbrücke bei Glattbrugg.

Erstellung eines Gerüsts für Kiesgewinnung aus dem Walensee zwischen Weesen und Mühlehorn.

Umbau der Telegraphen- und Signalleitungen zwischen Brugg und Aarau, und Verlegung des Kabels im Bötztbergtunnel auf die Tunnelsohle mit Abspitzung der vorspringenden Widerlagerfüsse.

Kreis IV.

Ersatz der verwitterten Steine am rechtsseitigen Widerlager der Sitterbrücke bei Bruggen durch Betoneinlagen.

Umbau der Widerlager bei zwei Blechbalkenbrücken der Linien Wil-Ebnat und Wil-Winterthur.

Umbau der Wegbrücken im Steinachtobel zwischen St. Gallen und Rorschach.

Beendigung der Uferschutzbauten an der Thur bei Sitterthal.

Einbau von Flechtwerk am linken Ufer des Buchser Giessen.

Sicherung der Bahnanlage zwischen Sirnach und Eschlikon durch Auffüllung des Terrains zwischen der ausgebeuteten Lehmgrube und dem Bahndamm.

Geleiseerneuerungen haben im Betriebsjahre stattgefunden:

	Lfm. Geleise.
Mit Material nach dem neuen Normal S. B. B. auf	138,398
„ „ „ „ alten „ S. E. II. „	25,418
Schienenenerneuerung allein nach dem alten Normal	2,400
Schwellerenerneuerung allein nach dem alten Normal	4,252
Geleiseverstärkung durch Vermehrung der Schwellen auf	29,917
Ersatz von Weichen durch solche nach den neuen Normalien	Stek. 215
Ersatz von Weichen durch solche nach den alten Normalien	71
Die Gesamtlänge der zu unterhaltenden Geleise beträgt auf Ende 1905 inklusive Vevey-Chexbres (7850 m.)	Lfm. 4,043,865
wovon 35,429 m. auf französischem Gebiet der P. L. M. gehören, so dass für das eigene Netz ohne die an die E. L. B. verpachteten 8790 m. Geleise zwischen Basel und der Landesgrenze bleiben	4,000,586
Stahlschienen exklusive Weichen und Kreuzungen liegen in der Bahn	3,388,641
Eisenschienen exklusive Weichen und Kreuzungen liegen in der Bahn	480,493
(Länge der Weichen und Kreuzungen)	131,452

Stahlschienen nach neuen S. B. B. Profilen liegen	Lfm. Geleise.
in der Bahn	412,834
Geleise mit eisernen Schwellen	2,368,978
Geleise mit hölzernen Schwellen	1,631,608

d. Oberbaumaterialverwaltung.

1. Langjährige Erfahrungen ausländischer Bahnverwaltungen haben zur Erkenntnis geführt, dass die dauerhafteste hölzerne Bahnschwelle die mit karbolsäurehaltigem Teeröl imprägnierte Buchenschwelle ist. Wir haben deshalb ebenfalls alljährlich eine Anzahl derart imprägnierter Buchenschwellen beschafft, waren für deren Bezug aber ausschliesslich auf das Ausland angewiesen, da eine für Teerölimprägnierung eingerichtete Anstalt in der Schweiz bisher nicht bestand. Um nun auch dem inländischen Holzgeschäft die Beteiligung an der Lieferung von Buchenschwellen zu ermöglichen, haben wir nach einlässlichen Studien die Errichtung einer eigenen Imprägnieranstalt für Teerölimprägnierung ins Auge gefasst. Die Vorlage an den Verwaltungsrat war bereit, als sich eine Anzahl schweizerischer Interessenten, die sich durch unsere Absicht in ihren geschäftlichen Beziehungen bedroht sahen, zu einer Aktiengesellschaft konstituierten, mit dem Zwecke, in unserem Lande die Teerölimprägnierung nach dem Rüping'schen Sparverfahren zu betreiben, wozu sie die Lizenz erworben haben. Wir haben daher die Weiterverfolgung unseres Projektes sistiert und werden abwarten, welche Erfahrungen sich aus der Überlassung der Teerölimprägnierung an die Privatindustrie ergeben.

2. Nachstehend geben wir eine Übersicht über das im Berichtsjahr beschaffte Material:

Stahlschienen.	
Typ S. B. B. I (45,9 kg. per laufenden Meter)	20.526,5 t.
„ „ II (48,9 „ „ „ „ „)	1,207,7 „
Zusammen	<u>21,734,2 t.</u>
Eisenschwellen.	
Eiserne Bahnschwellen	13,748,1 t.
„ Weichenschwellen	3,162,2 „
Zusammen	<u>16,910,3 t.</u>

Schienebefestigungsmittel 4,831,5 t.

Weichen und Kreuzungen.

Einfache Weichen 795 Stück
 Weichen zu englischen Weichenanlagen 516 „

Zusammen 1311 Stück

Kreuzungen, einfache 927 Stück
 „ doppelte 366 „
 „ abnormale 142 „

Zusammen 1435 Stück

Zwangswinkel, normale 2424 Stück
 „ abnormale 42 „

Zusammen 2466 Stück

Stellböcke mit Signalständern 465 Stück
 „ ohne Signalständer 165 „

Zusammen 630 Stück

Weichensignalständer 279 Stück
 Stellvorrichtungen zu englischen und $\frac{1}{2}$ englischen
 Weichen 159 „

Vollschienen zu Weichenanlagen 849,3 t.

Holzschwellen.

a. Querschwellen:

eichene 77,500 Stück
 wovon inländische 41,769
 aus Frankreich 18,630
 „ Deutschland 9,123
 „ Österreich 7,978
 buchene 13,790 „
 wovon aus Deutschland 7,790
 „ „ Frankreich 6,000
 „ lärchene, alles inländische 4,476 „
 „ föhrene, alles inländische 10,689 „

Total 106,455 Stück

b. Weichen- und Brückenschwellen . . . 2038,5 m³
 wovon inländische 958,1 m³
 aus Frankreich 1080,4 "

Imprägniert wurden:

a. Querschwellen.

1. Mit Chlorzink nach dem Burnett'schen Verfahren:

Eichenschwellen . . . 67,761 Stück
 Föhenschwellen . . . 2,341 "
 Lärchenschwellen . . . 6,030 "

76,132 Stück

2. Mit Chlorzink nach dem Strachun'schen Verfahren:

Eichenschwellen . . . 6,793 Stück
 Lärchenschwellen . . . 1,407 "

8,200 "

3. Mit Quecksilbersublimat nach dem Kyanschen Verfahren:

Föhenschwellen . . . 10,927 Stück
 Lärchenschwellen . . . 1,267 "

12,194 "

4. Mit Teerölvolltränkung:

Eichenschwellen . . . 9,123 Stück
 Buchenschwellen . . . 13,790 "

22.913 "

Total 119,439 Stück

b. Weichen- und Brückenschwellen.

Mit Chlorzink nach dem Burnett'schen Verfahren 2023,8 m³
 " " " " Strachun'schen " 96,7 "

Total 2120,5 m³

An trenaillierten Weichholzschnellen
 wurden an den Bahndienst abgegeben:

Schnellen à 2,70 m. 1081 Stück
 " à 2,40 m. 1859 "

Zusammen 2940 Stück

VI. Rechtsdepartement.

a. Allgemeines.

1. Die Liquidationskommission der Jura-Simplon-Bahn hat sich bei dem Entscheide des Bundesrates vom 14. Mai 1904 nicht beruhigt, welcher deren Forderung abwies, die vom Verwaltungsrat der Jura-Simplon-Bahn bewilligten Abgangsentschädigungen an die austretenden Mitglieder der Direktion und den Generalsekretär im Betrage von Fr. 194,000 zu Lasten der Bundesbahnen zu verrechnen; sie hat vielmehr ihren Anspruch beim Bundesgerichte eingeklagt. Mit Ermächtigung des Bundesrates vom 1. März haben wir die Klage bestritten und verlangt, daß diese Abgangsentschädigungen als Liquidationskosten zu buchen seien.

Mit Urteil vom 29. September hat das Bundesgericht die Klage einstimmig abgewiesen und damit entschieden, daß die den Direktoren und dem Generalsekretär der Jura-Simplon-Bahn verabreichten Gratifikationen im Gesamtbetrage von Fr. 194,000 von der Liquidation der Jura-Simplon-Bahn und nicht von den Bundesbahnen zu tragen sind.

2. Um die Beendigung der Liquidation der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft und deren Löschung im Handelsregister zu ermöglichen, hat sich der Bundesrat mit Beschluß vom 22. Dezember bereit erklärt, die Vertretung der Liquidationskommission der Jura-Simplon-Bahn bezüglich aller Ansprüche, die gegen dieselbe noch erhoben werden könnten, zu übernehmen und er hat mit dieser Aufgabe die Generaldirektion beauftragt. Wir werden daher als Beklagte den von einer Gruppe von Inhabern von Genußscheinen angekündigten Prozeß zu führen haben, in welchem die Kläger gerichtlich feststellen lassen wollen, daß diejenigen Teile des Gesellschaftskapitals, die von den Berechtigten nicht erhoben werden, den Genußscheinen zu gute kommen sollen und nicht, wie die Generalversammlung der Aktionäre der Jura-Simplon-Bahn beschlossen hat, der Krankenkasse und der Sterbekasse der Angestellten.

Trotz dieser Garantieerklärung hat die Liquidationskommission sich vor Ende 1905 doch nicht aufgelöst, da noch eine Reihe allerdings grundloser formeller Anstände und Bedenken, namentlich mit Rücksicht auf die Vorkehren einzelner Genußscheinhaber, erhoben worden waren.

3. Eine uns vom eidgenössischen Eisenbahndepartement zur Begutachtung überwiesene Eingabe von Inhabern von Genussscheinen, welche den Vertrag über den freihändigen Rückkauf der Jura-Simplon-Bahn kritisierte, um eine Nachzahlung auf die Genussscheine zu erhalten, haben wir am 19. Dezember beantwortet, indem wir nachwiesen, wie unbegründet die erhobenen Einwendungen seien.

4. Eine im Jahr 1903 entstandene Streitfrage zwischen der Liquidationskommission der Vereinigten Schweizerbahnen und den Bundesbahnen über einen Betrag von Fr. 53,105, herrührend aus dem Inkasso von Aktiencoupons der Vereinigten Schweizerbahnen, die im Gewahrsam der Gesellschaft verblieben waren, ist gemäss Vereinbarung zwischen den Parteien der Entscheidung eines Schiedsgerichtes unterstellt worden. Durch Urteil vom 3. Juli 1905 hat das Schiedsgericht, bestehend aus den Herren alt Bundesrichter Dr. Leo Weber und Dr. Bachmann, und aus Herrn Ständerat Dr. Usteri, die Streitfrage einstimmig zu gunsten der schweizerischen Bundesbahnen entschieden.

5. In seiner Sitzung vom 19. September hat der Bundesrat, ohne sich zu Bemerkungen veranlasst zu sehen, von den Jahresrechnungen und Bilanzen der Pensions- und Hilfskassen der schweizerischen Bundesbahnen (d. h. denjenigen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn Centralbahn, Nordostbahn und Vereinigten Schweizerbahnen), sowie dem Bestand und der Anlage der Kauttionen des Personals auf Ende 1904 Kenntnis genommen.

6. Am 7. Juli hat der Bundesrat, im Hinblick auf die Bestimmung des Art. 10, Alinea 4, des Rückkaufgesetzes beschlossen, für die Zukunft auf die Erhebung der in der Konzession vom 9. Juni 1843 vorgesehenen Konzessionsgebühr für die Linie Basel-St. Ludwig zu verzichten und den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen den für die Zeit vom 1. Januar 1901 bis 31. März 1904 erhobenen Betrag von Fr. 13,608. 09 zurückzuerstatten.

7. Eine Anfrage des eidgenössischen Eisenbahndepartementes haben wir dahin beantwortet, dass von den Bundesbahnen ausgestellte Eisenbahnbillets als Bundesurkunden zu betrachten und daher Fälschungen solcher als Fälschung öffentlicher Urkunden zu bestrafen seien. Die Bundesanwaltschaft hat sich

dieser Auffassung angeschlossen, und es sind seither auch mehrere gerichtliche Urteile in diesem Sinne ergangen.

8. In einem in einer Strafsache gefällten Urteil, in welcher die schweizerischen Bundesbahnen gegenüber zwei Arbeitern der Werkstätte Biel, die sich des Diebstahls schuldig gemacht hatten, als Zivilpartei aufgetreten waren, hat die Kriminalkammer des Kantons Bern den Bundesbahnen die Berechtigung abgesprochen, in eigenem Namen vor Gericht aufzutreten. Die von unserer Kreisdirektion II gegen dieses Urteil beim Bundesgericht eingelegte Berufung ist von demselben gutgeheissen und das von den Bundesbahnen erhobene Entschädigungsbegehren als berechtigt anerkannt worden.

9. Wir haben an den Regierungsrat des Kantons St. Gallen das Gesuch gestellt, er möchte die Anwendung seines Beschlusses betreffend die Eintragung des Personals der schweizerischen Bundesbahnen in die Stimmregister der gewerblichen Schiedsgerichte auf die Arbeiter beschränken. Die zwischen der Verwaltung und ihren Beamten und Angestellten auf Grund ihrer Anstellung entstehenden Streitigkeiten können unseres Erachtens den gewerblichen Schiedsgerichten nicht zur Entscheidung unterbreitet werden, weil die betreffenden Ansprüche öffentlichrechtlicher Natur sind, die gewerblichen Schiedsgerichte aber nur über Streitigkeiten aus privatrechtlichen Verträgen zu erkennen haben. Diese Angelegenheit ist noch nicht erledigt.

10. Mit Beschluss vom 3. Februar hat der Bundesrat die Rekurse der Regierung von Zürich, der Gemeinden Örlikon und Seebach und der Gesellschaft der elektrischen Strassenbahn Zürich-Örlikon-Seebach gegen den Entscheid des eidgenössischen Eisenbahndepartementes vom 24. Mai 1904, betreffend die Erweiterung der Station Örlikon und die Erstellung einer direkten Verbindung zwischen Örlikon-Seebach, teilweise abgewiesen, teilweise zufolge getroffener Verständigung als gegenstandslos erklärt.

11. Trotz vielfacher Verhandlungen ist es der Kreisdirektion II noch nicht gelungen, die Frage der Aufhebung der Reistrechte an der Brünigbahn im Kanton Bern zum Abschluss zu bringen. Dagegen hat uns der Regierungsrat des Kantons Bern zugesichert, dass dieselben im Winter 1905/1906 nicht werden ausgeübt werden, weshalb wir den Winterbetrieb der Brünigbahn aufrecht erhalten haben.

12. Wir haben die Kreisdirektion IV ermächtigt, den Entscheid der Schätzungskommission betreffend die Kostenverteilung für die Ausführung des Rheintaler Binnenkanals anzunehmen, wonach die Bundesbahnen einen Extrabeitrag von 4,5 % des Gesamtbeitrages, d. h. Fr. 81,990 zu leisten haben werden.

13. Mit Beschluß vom 14. Dezember hat das Bundesgericht den zwischen der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft und den schweizerischen Bundesbahnen anhängigen Prozeß betreffend Nachtzüge als gegenstandslos abgeschrieben, nachdem die den Gegenstand des Prozesses bildende Forderung durch Konfusio erloschen war.

14. Der vom Kanton Freiburg vor Bundesgericht angehobene Prozeß betreffend Zinszahlung auf der für Ablösung der Heimfallsrechte bezahlten Kapitalsumme von Fr. 984,000 für die Zeit vom 1. Mai bis 31. Dezember 1903 ist noch nicht erledigt.

15. Eine am 27. November von der Kreiskasse IV abgeschickte und für unsere Hauptkasse bestimmte Geldsendung im Betrage von Fr. 100,000 ist abhanden gekommen. Trotz sofort angestellter, energischer Untersuchungen ist es bis jetzt noch nicht gelungen, den Urheber des Diebstahls ausfindig zu machen.

16. In den Jahren 1875—1885 hat die Centralbahngesellschaft die Bahnunterhaltungsarbeiten auf gewissen Strecken ihres Netzes im Akkord ausführen lassen. Es ist nun die Frage entstanden, ob bei der Berechnung der maßgebenden Dienstzeit für die Ausrichtung von Gratifikationen nach 25 und 40 Dienstjahren bei den Arbeitern des Bahnunterhaltungsdienstes auch diejenige Zeit in Anrechnung zu bringen sei, während welcher dieselben für Rechnung des Unternehmers an der Bahn gearbeitet haben. Wir haben die Frage in bejahendem Sinne entschieden.

17. Im Laufe des Monats Juli hat in Bern die zweite internationale Konferenz zur Revision des Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr stattgefunden. Als einer der Vertreter der Schweiz war vom Bundesrat der Vorsteher des Rechtsdepartements der Generaldirektion bezeichnet worden.

18. Es haben zwei Sitzungen des internationalen Eisenbahntransportkomitees und eine Sitzung eines Ausschusses desselben stattgefunden. Aus den Verhandlungen sind hervorzuheben: die Fortsetzung der Verhandlungen über den Entwurf eines einheitlichen Übereinkommens betreffend die Güterübergabe und -übernahme, sowie die Verteilung von Entschädigungen im internationalen Eisenbahnfrachtverkehr, sowie die Beratungen über den Entwurf eines Übereinkommens betreffend die Verschleppung von Gütern im internationalen Eisenbahnfrachtverkehr.

19. Wir sahen uns genötigt, gegen die Gesellschaft der Regionalbahn Saignelégier-Glovelier für unsere Forderungen aus der Mitbenützung der Station Glovelier und den monatlichen Verkehrsabrechnungen Betreuung anzuheben. Nachdem die Betreuung resultatlos verlaufen war, mussten wir zur Wahrung des uns zustehenden gesetzlichen Pfandrechtes beim Bundesgericht das Begehren um Liquidation der Gesellschaft stellen. Nachdem einem am 27. Juni eingelangten Stundungsbegehren entsprochen worden war, haben wir mit Eingabe vom 28. Dezember unser Liquidationsbegehren beim Bundesgericht erneuert. Obwohl der Regierungsrat des Kantons Bern beim Bundesgericht neuerdings um Verschiebung des Entscheides über die Liquidation nachgesucht hat, war dieselbe unvermeidlich.

Auf 31. Dezember 1905 schuldete uns die Gesellschaft noch die Entschädigung für die Mitbenützung der Station Glovelier während des ganzen Jahres 1905, sowie die Beträge aus den Verkehrsabrechnungen seit dem Monat Juni 1905.

b. Versicherungswesen.

1. Entsprechend dem Beschluss des Verwaltungsrates vom 17. März haben wir das Übereinkommen vom 5. September 1885 betreffend gemeinsame Tragung der Entschädigungen für Eisenbahnunfälle auf den 30. September 1905 gekündigt (Abschnitt A, Ziffer 8, Nr. 1 dieses Berichtes).

2. Die alljährlich vorzunehmende Revision der Werte der in unserem Feuerversicherungsvertrage inbegriffenen Gegenstände wies auf den 30. Juni 1905 folgendes Resultat auf:

a. Vorräte	Fr. 12,600,000
b. Rollmaterial	„ 131,100,000
c. Mobilien und Gerätschaften	„ 16,100,000
d. Waren und Gepäck	„ 40,000,000
e. Gebäude	„ 3,600,000
	<hr/>
	Fr. 203,400,000

Mit bezug auf die letztjährigen Beträge bedeutet dies eine Erhöhung der Versicherungssumme um Fr. 8,300,000 und eine Erhöhung der Versicherungsprämie um rund Fr. 4000.

3. Während des Berichtsjahres sind Entschädigungen für Brandschaden vergütet worden:

a. Von den kantonalen obligatorischen Versicherungsgesellschaften für 6 Brandfälle .	Fr. 482. 45
b. Vom Versicherungskonsortium für 30 Brandfälle	„ 4950. 75
	<hr/>
Für im ganzen 36 Brandfälle total	Fr. 5433. 20

c. Kautionswesen.

1. Während des IV. Quartals hat eine allgemeine Revision der Kautionen stattgefunden.

2. Der Stand der Kautionen war auf 31. Dezember 1905 folgender:

Barkautionen:

Generaldirektion:	216 Kautionen im Betrage von Fr. 286,070. —
Kreisdirektion I:	116 „ „ „ „ „ 127,773. 25
„ II:	181 „ „ „ „ „ 87,128. —
„ III:	70 „ „ „ „ „ 31,670. —
„ IV:	81 „ „ „ „ „ 19,239. 70

Wertschriftenkautionen:

Generaldirektion:	431 Kautionen im Betrage von Fr. 4,940,829. 41
Kreisdirektion I:	39 „ „ „ „ „ 231,452. 28
„ II:	49 „ „ „ „ „ 653,380. —
„ III:	69 „ „ „ „ „ 178,893. 53
„ IV:	107 „ „ „ „ „ 257,792. 67

Kautionen durch Bürgschaft:

Generaldirektion:	431	Kautionen	im	Betrage	von	Fr.	2,926,930.	—
Kreisdirektion I:	32	"	"	"	"	"	94,575.	—
"	II:	40	"	"	"	"	179,150.	—
"	III:	45	"	"	"	"	116,340.	—
"	IV:	39	"	"	"	"	81,650.	—
Total 1946	Kautionen im Betrags von Fr. 10,212,873. 84.							

In dieser Summe sind 9 Generalkautionen im Betrags von Fr. 829,250 inbegriffen.

d. Steuerwesen.

1. Veranlasst durch die Anfrage einer Kreisdirektion haben wir die Frage untersucht, ob in den Kantonen, welche für die Besteuerung von Liegenschaften Schuldenabzug gestatten, die Bundesbahnen bei der Besteuerung der grundsätzlich steuerpflichtigen Immobilien ebenfalls den Anspruch auf verhältnismässigen Abzug ihrer Obligationenschuld erheben können. Da wir uns zu diesem Abzug für berechtigt erachten, haben wir den Kreisdirektionen bezügliche Weisungen erteilt.

Nachdem die Steuerbehörden des Kantons St. Gallen es abgelehnt haben, unserem Gesuche um Gewährung eines Abzuges von unserm steuerpflichtigen Vermögen im Verhältnis unserer Anleihenschulden zu entsprechen, haben wir die Kreisdirektion IV ermächtigt, die Angelegenheit dem Bundesgericht zur Entscheidung vorzulegen.

2. Gegen einen Entscheid des Regierungsrates des Kantons Bern, welcher die Besteuerung der Wertschriften der Hilfs- und Pensionskasse der Jura-Simplon-Bahn beansprucht, haben wir den Rekurs an das Bundesgericht ergriffen.

3. Durch Urteil vom 13. Dezember hat das Bundesgericht den von der Kreisdirektion II erhobenen Rekurs gegen die Besteuerung der Bahnhofrestauration Bern als begründet erklärt.

e. Unfälle.

1. Bezüglich der Anzahl der Unfälle und der im Jahr 1905 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 26, von der Kreisdirektion II 29, von der Kreisdirektion III 23 und von der Kreisdirektion IV 9 Haftpflichtfälle erledigt. Von diesen Fällen mußten uns drei zur Ratifikation der abgeschlossenen Vereinbarungen vorgelegt werden, weil die zu bezahlende Entschädigungssumme Fr. 20,000 überstieg.

f. Grunderwerbungen und Landverkäufe.

Über Grunderwerbungen und Landverkäufe geben die statistischen Tabellen nähere Auskunft. Wir entnehmen denselben die nachstehenden Angaben:

Grunderwerbungen:

	Parzellen.	Grösse. m ²	Kaufpreis. Fr.
Kreis I . .	382	232,788	636,137,82
„ II . .	131	199,926,5	515,489,55
„ III . .	119	102,179,66	552,306,47
„ IV . .	217	190,901	585,184,20
Total	849	725,795,16	2,289,118,04

Landverkäufe:

	Parzellen.	Grösse. m ²	Verkaufspreis. Fr.
Kreis I . .	14	5,004	2,281,45
„ II . .	16	10,454	165,023,55
„ III . .	13	37,513,3	67,924,90
„ IV . .	35	43,005,3	21,854,05
Total	78	95,976,6	257,083,95

Unter den Landankäufen befinden sich:

1. 2 Parzellen mit 143,746 m² zum Preise von Fr. 192,056 zur Vergrößerung der Werkstättenanlagen in Olten.

2. 19 Parzellen mit 34,656,86 m² zum Preise von Fr. 150,839. 12 als vorsorgliche Landerwerbung für die Bahnhofserweiterung Aarau.

3. 147 Parzellen mit 59,023,1 m² zum Preise von Fr. 108,880. 30 für die zweite Spur Oberwinterthur-Romanshorn

Bis Ende 1905 wurden erworben:

- a. Für die zweite Spur Oberwinterthur-Romanshorn 267,751,3 m² zum Preise von Fr. 356,735. 40;
- b. Für die Rickenbahn 86,990 m² zum Preise von Fr. 135,274. 50.

Gemäß Rückkaufsgesetz mußte für 57 Verträge betreffend Grunderwerbungen, für 35 Verträge betreffend Landverkäufe und für 10 Verträge betreffend Abtausch von Grundeigentum die Genehmigung der Generaldirektion eingeholt werden.

g. Reklamationswesen.

1. Auf den 1. April ist das definitive Übereinkommen über die Haftpflicht aus dem direkten schweizerischen Verkehr und das Verfahren zur Regelung der Entschädigungsforderungen mit den zwei Anhängen: 1. Reglement betreffend die Meldung von Unregelmäßigkeiten beim Transport von Gütern, Gepäck, Fahrzeugen und lebenden Tieren, sowie die Behandlung der Reklamationen und das Verfahren bei Ablieferungshindernissen, — und 2. Reglement betreffend die Verschleppung von Gütern, Reisegepäck, Fahrzeugen und lebenden Tieren in Kraft gesetzt worden.

2. Unregelmäßigkeiten und Reklamationen.

A. Im internationalen Verkehr.

Unregelmäßigkeiten: Die Anzahl der im Jahre 1905 eingegangenen Unregelmäßigkeitsrapporte beläuft sich auf 9711, wovon 3574 wegen Verlustes,

5109	„	Beschädigung und Minderung,
1028	„	Ablieferungshindernissen.

Reklamationen: Zahl der Reklamationen, welche am 1. Januar 1905 übernommen wurden:

a. Reklamationen bis 31. Dezember 1903	. . . . .	24
b. „ ab 1. Januar 1904	. . . . .	1566
		1590
Im Laufe des Jahres 1905 sind eingegangen		6541
		Total: 8131

Zahl der Reklamationen, über welche am 31. Dezember 1905 noch nicht entschieden war 1888

Es war im Jahre 1905 über 4818 neu eingegangene Reklamationen im Forderungsbetrage von Fr. 344,602. 35, zuzüglich über 937 seit 1. Januar 1904 eingegangene und unentschieden

gebliebene, zusammen über 5755 Reklamationen wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung zu entscheiden; sodann über 1723 im Jahre 1905 eingegangene Reklamationen im Forderungsbetrage von Fr. 92,686.09, zuzüglich über 629 seit 1. Januar 1904 eingegangene und unentschieden gebliebene, zusammen über 2352 Reklamationen wegen Verspätung.

Hiervon wurden gutgeheißen 2979 Reklamationen wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung, wofür Fr. 171,854.68 ausbezahlt worden sind. Der Anteil der schweizerischen Bundesbahnen an 2692 im Laufe des Jahres 1905 durchgeführten Verteilungen beträgt Fr. 35,574.34; 591 gezahlte Entschädigungen müssen noch verteilt werden. Von den Reklamationen wegen Verspätung wurden 1179 gutgeheißen, wofür Fr. 32,044.18 Entschädigungen bezahlt worden sind. Der Anteil der schweizerischen Bundesbahnen an 1302 im Jahre 1905 durchgeführten Verteilungen beträgt Fr. 5815.61; 84 gezahlte Entschädigungen müssen noch verteilt werden.

Abgewiesen wurden:

- a. 1476 Reklamationen wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung;
- b. 585 Reklamationen wegen Verspätung.

Am 31. Dezember 1905 waren noch zu verteilen:

- a. 591 Entschädigungen betreffend Reklamationen wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung;
- b. 84 Entschädigungen betreffend Reklamationen wegen Verspätung.

Am 31. Dezember 1905 war noch zu entscheiden über:

- a. 1300 Reklamationen wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung;
 - b. 588 Reklamationen wegen Verspätung;
- total 2563 unerledigte Reklamationen.

B. Im internen Verkehr.

(Durch die Kreisdirektionen behandelt.)

Unregelmäßigkeiten:

Die Anzahl der im Jahre 1905 eingegangenen Unregelmäßigkeitsrapporte beläuft sich auf 23,679, welche sich verteilen, wie folgt

Kreis	I	. . . . .	10,947
"	II	. . . . .	4,416
"	III	. . . . .	4,812
"	IV	. . . . .	3,504

Reklamationen:

Am 1. Januar 1905 blieben noch zu erledigen:

	Rekla- mationen wegen Verlustes etc.:		Rekla- mationen wegen Verspätung:	
	Anzahl	Summen	Anzahl	Summen
Kreis I	128	9,675. 63	23	4,823. 20
„ II	125	1,040. 60	8	70. 30
„ III	51	1,915. 95	3	218. —
„ IV	65	4,364. 12	9	1,666. 50
Total	<u>369</u>	<u>16,996. 30</u>	<u>43</u>	<u>6,778. —</u>

Im Berichtsjahre sind eingegangen:

	Rekla- mationen wegen Verlustes etc.:		Rekla- mationen wegen Verspätung:	
	Anzahl	Summen	Anzahl	Summen
Kreis I	1,443	43,786. 58	208	9,021. 55
„ II	1,698	33,152. 14	195	11,833. 87
„ III	2,006	42,792. 45	330	9,793. 70
„ IV	889	27,756. 82	132	4,960. 60
Total	<u>6,036</u>	<u>147,487. 99</u>	<u>865</u>	<u>35,609. 72</u>

Davon werden:

a. gutgeheißen:

	Rekla- mationen wegen Verlustes etc.:		Rekla- mationen wegen Verspätung:	
	Anzahl	Summen (Entschädigungs- anteil der S. B. B.)	Anzahl	Summen (Entschädigungs- anteil der S. B. B.)
Kreis I	996	17,660. 77	101	1,791. 85
„ II	994	20,618. 93	88	1,522. 55
„ III	1,553	19,436. 84	165	3,308. 07
„ IV	590	10,399. 33	90	1,298. 72
Total	<u>4,133</u>	<u>68,115. 87</u>	<u>444</u>	<u>7,921. 19</u>

b. abgewiesen:

	Rekla- mationen wegen Verlustes etc.: Anzahl	Rekla- mationen wegen Verspätung: Anzahl
Kreis I	427	99
„ II	720	91
„ III	422	154
„ IV	262	42
Total	<u>1,831</u>	<u>386</u>

c. Auf Ende des Jahres blieben unerledigt:

	Rekla- mationen wegen Verlustes etc.:		Rekla- mationen wegen Verspätung:	
	Anzahl	Summen	Anzahl	Summen
Kreis I	148	16,548. 87	31	1,689. 75
„ II	109	824. 15	24	131. 70
„ III	82	3,782. 06	14	1,054. 45
„ IV	102	7,779. 17	9	1,517. 42
Total	<u>441</u>	<u>28,934. 25</u>	<u>78</u>	<u>4,393. 32</u>

h. Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen.

1. Auf Grund der von der Hilfskassenverwaltung und der von uns ernannten Expertenkommission ausgeführten versicherungstechnischen Untersuchungen haben wir einen Vorentwurf der Statuten der Pensions- und Hilfskasse der schweizerischen Bundesbahnen und einen Vorentwurf des Verwaltungsverreglementes dieser Kasse festgestellt und dieselben den Personalverbänden zur Mitteilung von Bemerkungen zugestellt.

Mit Zuschrift vom 31. März 1905 ersuchte uns der Verband des Personals schweizerischer Transportanstalten, mit der Vorlage oben angeführter Vorentwürfe an den Verwaltungsrat zuzuwarten, bis der Verband seinerseits eine von ihm veranlasste Expertise vorzulegen in der Lage sei. Mit Schreiben vom 4. April haben wir diesem Gesuche entsprochen und eine Frist zur Einreichung des Gutachtens bis Ende Juni zugesagt.

Wir haben die genannten Entwürfe, sowie folgende Druckschriften dem Verwaltungsrate zur vorläufigen Kenntnisnahme zugestellt:

1. Versicherungstechnische Orientierung für die von den schweizerischen Bundesbahnen übernommenen Pensions- und Hilfskassen der Beamten und ständigen Angestellten der verstaatlichten Bahnen und für eine Kombination der Leistungen dieser Kassen. 1903;

2. Bericht über die finanzielle Tragweite einer Kombination der Leistungen der von den Bundesbahnen übernommenen Pensions- und Hilfskassen. November 1903;

3. Nachtrag und Ergänzung zum Bericht über die finanzielle Tragweite einer Kombination der Leistungen der von den Bundesbahnen übernommenen Pensions- und Hilfskassen, auf Grund der Rechnungsergebnisse im Jahre 1903. September 1904;

4. Befinden (der Herren Professor Dr. Rebstein und Direktor Dr. Schärtlin) über die Pensions- und Hilfskasse der schweizerischen Bundesbahnen vom 30. November 1904.

Am 7. September wurde uns vom Zentralvorstand des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten das Resultat der vom Personal veranlassten Gegenexpertise vorgelegt. Diese Ausführungen: „Gutachten und Bericht über die zukünftige Pensions- und Hilfskasse, erstattet im Auftrage des Personals von den bezeichneten Experten Prof. Dr. J. H. Graf in Bern und Prof. Dr. Vilfredo Pareto, Ingenieur in Lausanne. Ende August 1905“ haben wir einer eingehenden Prüfung durch die von uns ernannten Experten, die Herren Dr. J. Rebstein, Professor am eidgenössischen Polytechnikum, und Dr. G. Schärtlin, Direktor der schweizerischen Lebensversicherungs- und Rentenanstalt in Zürich unterziehen lassen. Diese Prüfung hat im Berichtsjahre noch nicht beendet werden können. Einem Gesuch des Zentralvorstandes V. P. S. T. um Mitwirkung bei dieser Expertise konnten wir nicht entsprechen.

Auf Wunsch der genannten Experten hat unsere Hilfskassenverwaltung in Verbindung mit den Kreisen eingehende Erhebungen über die vor dem Rückkauf der ehemaligen Privatbahnen stattgefundenen Invalidisierungen des Personals vorgenommen. Die Resultate dieser Erhebungen sind den Experten zugestellt worden.

2. In Fortsetzung der bisherigen Studien hat der Vorstand der Hilfskassenverwaltung folgende weitere Arbeit verfasst: Zweiter Nachtrag zum „Bericht über die finanzielle Tragweite

einer Kombination der Leistungen der von den Bundesbahnen übernommenen Pensions- und Hilfskassen“ vom November 1903, auf Grund der Rechnungsergebnisse im Jahre 1904.

3. Die Gewinn- und Verlustrechnungen der Hilfskassen für das Jahr 1904 und die Bilanzen auf den 31. Dezember 1904 sind auf Grund des von uns vorgeschriebenen einheitlichen Rechnungswesens für die in die Bundesbahnverwaltung übergegangenen Pensions- und Hilfskassen der ehemaligen Privatbahnen erstellt worden. Diese Rechnungsergebnisse bestätigen die Richtigkeit der von der Hilfskassenverwaltung und der Expertenkommission ausgeführten versicherungstechnischen Untersuchungen neuerdings.

4. Mit Schreiben vom 7. Dezember hat uns das Sekretariat des Verbandes schweizerischer Lokomotivführer und des Verbandes schweizerischer Lokomotivheizer ein Begehren um günstigere Stellung des Maschinenpersonals bei der künftigen Gestaltung der Pensions- und Hilfskasse gestellt. Diese Eingabe wird einlässlich geprüft.

5. Um für die Vorstudien zu einer einheitlichen Krankenkasse der ständigen Arbeiter eine sichere Grundlage zu erhalten, haben wir eine Zählung der in Betracht fallenden ständigen Arbeiter und deren Zivilstandsverhältnisse auf den 1. Januar 1905 angeordnet. Nach Eingang der Ergebnisse der Zählung ist mit der versicherungstechnischen Verarbeitung derselben begonnen worden. Diese Studien können erst zum Abschluss gebracht werden, wenn die Neuordnung der Hilfs- und Pensionskassen durchgeführt sein wird.

6. Bei dem internationalen Arbeiterversicherungskongress in Wien, der vom 17. bis 24. September dauerte, haben wir uns vom Vorstand der Hilfskassenverwaltung vertreten lassen.

* * *

D. Kreisdirektionen.

Die Kreisdirektionen haben über die von ihnen laut dem Rückkaufgesetz und der Vollziehungsverordnung zu demselben behandelten Geschäfte ihren Kreiseisenbahnräten vierteljährlich eingehend Bericht erstattet. Die wichtigeren dieser Geschäfte sind oben bereits erwähnt, da dieselben zur definitiven Erledigung der Generaldirektion überwiesen werden mussten. Die Tätigkeit der Kreisdirektionen nahm ihren geordneten Gang, indem sich die korrekte Durchführung der bestehenden Vorschriften stets mehr einlebt.

Die Kreisdirektion I hat in 103 Sitzungen 1621, die Kreisdirektion II in 92 Sitzungen 2266, die Kreisdirektion III in 82 Sitzungen 1574 und die Kreisdirektion IV in 106 Sitzungen 1564 Geschäfte behandelt. Über die Geschäftsführung im einzelnen geben die erwähnten Berichterstattungen an die Kreiseisenbahnräte nähern Aufschluss.

* * *

Am Schlusse unserer Berichterstattung beehren wir uns, beizufügen, dass wir unserm Verwaltungsrate vorgeschlagen haben, Sie zu ersuchen, der Bundesversammlung folgende Beschlüsse zu

beantragen:

1. Die Rechnungen für 1905 und die Bilanz auf 31. Dezember 1905 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Dem Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung im Betrage von Fr. 651,733.92 wird eine Summe von Fr. 600,000 als außerordentlicher Beitrag an die Tilgung der zu amortisierenden Verwendungen (*b.* Baukosten für Bahnhof- und Stationsumbauten) entnommen und der Rest von Fr. 51,733.92 auf neue Rechnung vorgetragen.

3. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1905 wird genehmigt.

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

Bern, den 4. April 1906.

Für die Generaldirektion
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

Weissenbach.

Beilagen.

1. Rechnungen für das Jahr 1905.
 2. Statistische Tabellen.
-

