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

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1906)

Artikel: Bericht der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1906 an den schweizerischen Bundesrat zu Handen der Bundesversammlung

Autor: Weissenbach

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676005

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. Siehe Rechtliche Hinweise.

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. Voir Informations légales.

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. See Legal notice.

Download PDF: 12.05.2025

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

D

Generaldirektion S.B.B. BIBLIOTHEK

Bericht

der

Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1906 an den schweizerischen Bundesrat zu Handen der Bundesversammlung.

(Vom 12. April 1907.)

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 1906 zu berichten und die Rechnungen dieses Jahres zur Genehmigung vorzulegen.

Das Resultat des Jahres ist ein sehr günstiges, indem die Betriebseinnahmen eine ganz ausserordentliche Steigerung aufweisen. Sowohl der Personenverkehr wie der Güterverkehr haben in einem Umfange zugenommen, welcher den erfahrungsgemässen Durchschnitt bedeutend übersteigt; es wäre daher unrichtig, anzunehmen, dass diese Zunahme eine bleibende sein werde. Da die Betriebsausgaben ebenfalls in erheblichem Masse grösser geworden und ihrer Natur nach in der Hauptsache bleibende sind, ist auch künftig eine vorsichtige Geschäftsführung durchaus notwendig, wenn das finanzielle Gleichgewicht der Bundesbahnen erhalten bleiben soll. Indem wir im übrigen auf die eingehenden Mitteilungen der folgenden Abschnitte verweisen, heben wir hier nur hervor, dass der Betriebsüberschuss Fr. 45,429,666. 95 beträgt gegenüber Fr. 40,520,423. 90 im Jahre 1905 und dass der Be-

triebskoeffizient von 66,42 % auf 65,80 gesunken ist. Auch die Gewinn- und Verlustrechnung erzeugt gegenüber 1905 eine Verbesserung von Fr. 4,176,789. 87, indem einem Aktivsaldo von Fr. 651,733. 92 des Jahres 1905 ein solcher von Fr. 4,828,523. 79 gegenübersteht. Dabei ist zu bemerken, dass zum ersten Mal die niedrigeren Einlagen in den Erneuerungsfonds ihre Wirkung ausüben; die geringere Belastung der Betriebsrechnung beträgt zirka Fr. 1,850,000. Über die Verwendung des Aktivsaldos berichten wir an anderer Stelle.

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

	Baulänge km.	Betriebslänge km.
Kreis I	644,052	657,222
„ II	615,011	620,975
„ III	736,375	757,894
„ IV	415,303	418,574
Total	2,410,741	2,454,665

Die Betriebslänge der bisher von den Bundesbahnen betriebenen, fremden Bahnen angehörenden Anschlussstrecken Mitte Rhein—Waldshut, Vallorbe-Grenze—Pontarlier, Les Verrières-Grenze—Pontarlier und Delle-Grenze—Delle umfasst km. 36,236. Dazu kommt seit dem 1. Juni 1906 die den italienischen Staatsbahnen angehörende Strecke Iselle-Domodossola (19,068 km.), auf welcher wir den Zugs- und Fahrdienst besorgen.

Ausserdem betreibt die Bundesbahnverwaltung zufolge Eintrittes in die von der Jura-Simplon-Bahn abgeschlossenen Betriebsverträge die Nebenbahnen Bière—Apples—Morges, Bulle—Romont, Cossonay-Bahnhof—Stadt, die Traverstalbahn, Visp—Zermatt und Pruntrut—Bonfol, zusammen km. 108,589 Betriebslänge, sowie die Linie Nyon-Crassier der Bahngesellschaft Nyon-Crassier (5,941 km.) und die anschliessende Linie Crassier-Divonne-les-Bains der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn (3,202 km.) gemäss besondern Betriebsverträgen. Sodann ist seit dem 20. August der Betrieb der im Eigentum der Bahngesellschaft Martigny-Châtelard stehenden Linie (20,740 km.) übernommen worden. Ferner 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. Für den Be-

trieb der Bahn Wald-Rüti mit einer Betriebslänge von km. 6,570 ist dagegen die Besorgung des Zugs- und Fahrdienstes vom 1. Oktober 1906 an auf die Dauer von drei Jahren der Tösstalbahn übertragen worden.

A. Verwaltungsrat.

Der Verwaltungsrat hat im Berichtsjahre 10 und die ständige Kommission 11 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 1905.

b. Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1907, umfassend:

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

2. Reglemente. Im Jahre 1906 sind folgende Reglemente erlassen worden:

Nr. 14. Reglement über die Verwaltung der Pensions- und Hülfskasse (vom 19. Oktober 1906).

Nr. 29. Statuten der Pensions- nnd Hülfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen (vom 19. Oktober 1906).

Nr. 34. Reglement für den Erneuerungsfonds der schweizerischen Bundesbahnen (vom 28. September 1906).

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

an Stelle des zurückgetretenen Herrn Leopold Dubois

Herr Emil Colomb, Vizepräsident der Kreisdirektion I in Lausanne;

ferner an Stelle des zum Mitglied der Generaldirektion ernannten Herrn Emil Colomb und des zurückgetretenen Herrn Paul Manuel zu Mitgliedern der Kreisdirektion I:

Herr Viktor Duboux, Staatsrat des Kantons Waadt (Vizepräsident, Baudepartement), und

Herr Emil Gorjat, Betriebschef des Kreises I (Betriebsdepartement).

4. Wahlen. Am 13. Februar hat der Bundesrat die Wiederwahl der Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen II und III vorgenommen und zwar für eine Amtsdauer bis zum 31. Dezember 1911; ebenso erfolgte die Bestätigung ihrer Präsidien und derjenigen der Kreisdirektionen I und IV für eine Amtsdauer bis zum 31. Dezember 1908.

Am 3. April hat der Bundesrat die Wahlen der Mitglieder des Verwaltungsrates für eine neue Amtsperiode bis 31. März 1909 vorgenommen. Ebenso haben die Kantone ihre Vertretung im Verwaltungsrat neu bestellt.

Zu Mitgliedern des Verwaltungsrates sind neu gewählt worden:

a. vom Bundesrat an Stelle des zurückgetretenen Herrn Stünzi-Sprüngli Herr alt Nationalrat Eckenstein-Schröter, Kaufmann in Basel;

b. vom Staatsrat des Kantons Tessin an Stelle des zurückgetretenen Herrn Battaglini Herr G. Donini, Staatsrat in Bellinzona;

c. vom Staatsrat des Kantons Waadt an Stelle des zum Mitglied der Kreisdirektion I gewählten Herrn Staatsrat Duboux Herr Staatsrat Camille Décoppet, Präsident des Kreiseisenbahnrates I in Lausanne;

d. vom Staatsrat des Kantons Genf an Stelle des verstorbenen Herrn Dr. Vincent Herr Viktor Charbonnet, Staatsrat in Genf.

In seiner Sitzung vom 27. April hat der Verwaltungsrat sein Bureau auf die Dauer der Amtsperiode bis 31. Dezember 1908 neu bestellt, wobei die bisherigen Inhaber bestätigt wurden.

Zum Mitglied der ständigen Kommission an Stelle des zurückgetretenen Herrn Duboux wurde am 29. September 1906 Herr Staatsrat Camille Décoppet in Lausanne gewählt.

5. Wahlgenehmigungen. Den von der Generaldirektion vorgenommenen Bestätigungswahlen der Dienstabteilungsvorstände bei der Generaldirektion und bei den Kreisdirektionen für eine neue, mit 1. April 1906 beginnende Amtsdauer von drei Jahren hat der Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 5. März die vorbehaltene Genehmigung erteilt.

Ebenso genehmigte er am 29. September 1906 die von der Generaldirektion getroffene Wahl des Herrn Alfred Amman zum Betriebschef des Kreises I.

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

1. Übereinkommen mit der Verwaltung der italienischen Staatsbahnen betreffend den Betrieb des internationalen Bahnhofes Domodossola und den Austausch des Rollmaterials (vom 19. Februar 1906).

2. Übereinkommen mit der Verwaltung der italienischen Staatsbahnen betreffend den Betrieb der Bahnstrecke vom internationalen Bahnhof Domodossola bis zur nördlichen Einfahrtsweiche der Station Iselle (vom 19. Februar 1906).

3. Vertrag mit der Direktion der Aktiengesellschaft Wynentalbahn in Aarau betreffend den Anschluss der Wynentalbahn an den Bahnhof Aarau (vom 23. Februar 1906).

4. Vertrag mit der Gesellschaft der Regionalbahn Saignelégier-Glovelier in Liquidation betreffend die Mitbenützung der Station Glovelier (vom 13. März 1906).

5. Vertrag mit der Drahtseilbahngesellschaft Rheineck-Walzenhausen betreffend den Anschluss eines normalspurigen Verbindungsgeleises der Drahtseilbahn an die Station Rheineck (vom 20. November 1906).

7. Folgende Verträge betreffend die Regulierung von Konkurrenzverhältnissen mit andern Transportunternehmungen wurden vom Verwaltungsrat genehmigt:

1. Vertrag mit der Direktion der Rhätischen Bahn über die gegenseitigen Beziehungen und Konkurrenzverhältnisse

im Güterverkehr auf der Strecke Landquart - Chur (vom 30. Juni/20. Juli 1906).

2. Vertrag mit der Direktion der Dampfschiffgesellschaft auf dem Genfersee über die gegenseitigen Beziehungen und Konkurrenzverhältnisse im Güterverkehr (vom 29. September/1. Oktober 1906).

8. Bauvorlagen. Es wurden genehmigt:

a. Projekt für die Erstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Äsch-Ruchfeld der Linie Delsberg-Basel, sowie für die Erweiterung der Stationen Äsch, Dornach-Arlesheim und Münchenstein, mit Bewilligung eines Kredites für die Ausführung der Arbeiten von Fr. 1,740,000.

b. Projekte für die Erweiterung der Stationen Uznach und Wattwil, mit Bewilligung eines Kredites von Fr. 800,000 für die Erweiterung der Station Uznach und Fr. 865,000 für die Erweiterung der Station Wattwil.

c. Projekt für die Erweiterung der Station Wädenswil und Erteilung eines Kredites von Fr. 1,630,000 für die Ausführung desselben.

d. Projekt für die Erweiterung der Station Münster behufs Einführung der Solothurn-Münster-Bahn, mit Bewilligung eines Kredites von Fr. 1,360,000 für die Ausführung der Arbeiten.

e. Projekt für die Erweiterung der Station Baden und Erteilung eines Kredites von Fr. 575,000 für die Ausführung desselben.

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

a. Vertrag mit der schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur über die Lieferung von 41 Lokomotiven (vom 30. März/2. April 1906).

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

10 dreiachsigen Personenwagen I. Klasse, Serie $A^{3\,ü}$,
40 „ „ I. und II. Klasse, Serie $AB^{3\,ü}$,
10 „ „ II. und III. Klasse, Serie $BC^{3\,ü}$,
40 „ Gepäckwagen, Serie $F^{3\,ü}$,

80 zweiachsigen gedeckten Güterwagen, Serie $J^{3\,d}$,
(vom 28. August 1906).

c. Vertrag mit der schweizerischen Wagonsfabrik A.-G. in Schlieren über die Lieferung von
20 dreiachsigen Personenwagen II. Klasse, Serie $B^{3\,ü}$,
70 „ „ III. Klasse, Serie $C^{3\,ü}$,
60 zweiachsigen gedeckten Güterwagen, Serie $K^{2\,d}$,
(vom 28. August 1906).

d. Vertrag mit der Gesellschaft der L. von Roll'schen Eisenwerke in Gerlafingen über die Lieferung von Schienenbefestigungsmitteln. (vom 7. November 1906).

e. Vertrag mit der Firma Bareiss, Wieland & Cie. in Zürich als Lieferantin, in Vertretung der Maschinenöl-Import-Aktiengesellschaft Antwerpen, Lyon etc. über die Lieferung der für die Lokomotiven der schweizerischen Bundesbahnen benötigten Schmieröle vom 1. Januar 1907 an bis 31. Dezember 1911 (vom 29. November/1. Dezember 1906).

10. Kommerzielle Vorlagen:

a. Am 5. März 1906 hat der Verwaltungsrat beschlossen, auf die Begehren um allgemeine Ermässigung der Taxen für Wein in Wagenladungen zurzeit nicht einzutreten.

b. Durch Beschluss vom 11. Juli 1906 wurden dagegen die Grundlagen für einen ermässigten Ausnahmetarif für Wein, Weinmost und Sauser in Fässern, in Ladungen von 6000 kg. an, genehmigt.

c. Durch Beschluss vom 29. September 1906 hat der Verwaltungsrat dem Antrag der Generaldirektion zugestimmt, wonach lebende Pflanzen zu den Bedingungen und Taxen des Ausnahmetarifs Nr. 3 befördert werden.

d. Am 28. Dezember 1906 hat der Verwaltungsrat folgenden Beschluss betreffend Bewilligung von Taxbegünstigungen an kantonale Beamte gefasst:

„1. Den Kantonsregierungen wird für die Fahrten derjenigen Beamten der Zentralverwaltung, die regelmässig Dienstreisen auszuführen haben, eine Ermässigung in der Weise gewährt, dass nach Ablauf jedes Jahres auf den vollen, normalen Taxbetreffnissen der im Kantonsgebiet und dessen Nachbarschaft gelegenen Bundesbahnstrecken die Hälfte rückvergütet wird.

2. Die Generaldirektion wird beauftragt, die nähern Ausführungsvorschriften zu erlassen."

e. Durch Schlussnahme vom 28. Dezember wurde die Generaldirektion ermächtigt, der vom schweizerischen Justiz- und Polizeidepartement angeregten Neubeordnung des Polizeitransportwesens auf den schweizerischen Eisenbahnen, welche insbesondere die Gewährung der halben Taxe III. Klasse, analog den Armentransporten, für Polizeitransporte vorsieht, zuzustimmen und das erforderliche Ausführungsregulativ zu erlassen.

11. Verschiedenes:

1. Am 5. März 1906 hat der Verwaltungsrat sich mit dem Vorschlag des eidgenössischen Eisenbahndepartementes einverstanden erklärt, dass für den Kreiseisenbahnrat III ein Sitz dem Kanton Luzern zugewiesen werde; gleichzeitig wurde beantragt, für den Kreiseisenbahnrat II auch dem Kanton Neuenburg einen Sitz zuzuteilen.

2. In Ergänzung seines Beschlusses vom 22. März 1902, betreffend die Erteilung des Rechtes der Unterschrift an Oberbeamte, hat der Verwaltungsrat am 11. Juli 1906 folgenden Beschluss gefasst:

„Das Recht der Unterschrift für den Postcheckverkehr der Kreisdirektionen wird, mit Kollektivunterschrift zu zweien, dem Vorstand des Rechnungsbureaus und dem Kassier bei den Kreisdirektionen erteilt."

3. Am 11. Juli 1906 hat der Verwaltungsrat einen aus seiner Mitte gestellten Antrag, die Erstellung einer eigenen Imprägnieranstalt für Buchenschwellen an die Hand zu nehmen und hierfür einen Kredit in das Budget für 1907 einzustellen, auf Antrag der Generaldirektion, abgelehnt.

4. Mit Beschluss vom 5. März 1906 wurde ein von der VI. Konferenz der kantonalen Polizeikommandanten in Bellinzona an das eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement gerichtetes Gesuch, das genannte Departement möchte dahin wirken, dass die Bundesbahnverwaltung künftighin im Interesse eines allseitigen und zweckentsprechenden Polizeidienstes, speziell auf den Bahnhöfen und in den Bahnzügen, zu Handen der kantonalen

Polizeikorps einige Jahresfreikarten verabfolge, in ablehnendem Sinne begutachtet in der Meinung, dass dagegen während der Reisesaison den mit dem speziellen Aufsichtsdienste auf grösseren Bahnhöfen betrauten Detektivs temporäre Freifahrtscheine für einzelne Bahnstrecken mit bedeutendem Reiseverkehr zu gewähren seien.

5. Mit Eingabe vom 12. Dezember 1905 hatte der Verein schweizerischer Eisenbahn- und Dampfschiffangestellter darauf hingewiesen, dass einzelne Beamte, die unter den Privatbahnen Freifahrtscheine II. Klasse erhalten hatten, infolge der von der Generaldirektion erlassenen Vorschriften nur noch zur freien Fahrt in der III. Wagenklasse berechtigt seien, und hatte daher den Verwaltungsrat ersucht, die Generaldirektion anzuhalten, den betreffenden Beamten die Freifahrtscheine II. Klasse zu belassen. Mit Beschluss vom 28. April 1906 hat uns der Verwaltungsrat beauftragt, die Eingabe im Sinne unseres Berichtes abschlägig zu bescheiden.

6. Am 5. März 1906 hat der Verwaltungsrat der Generaldirektion eine neue Eingabe des Handels- und Industriedepartementes des Kantons Genf, vom 23. Februar 1906, betreffend Mangel an leeren Güterwagen im Bahnhof Genf für die staatlichen Lagerhäuser, zur Berichterstattung überwiesen. In unserem Bericht haben wir unsere früheren Mitteilungen (vgl. Geschäftsbericht 1905, S. 9, Ziffer 7) bestätigt und beigefügt, die Direktion der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn als Bahnhofeigentümerin habe auf gestelltes Ansuchen die tatkräftige Mitwirkung ihrer Organe zugesagt zu einer möglichst günstigen Ausnützung des Wagenmaterials und zur Zufriedenstellung der beschwerdeführenden Lagerhausverwaltung. Ausserdem würden dem Bahnhof Genf bereits jetzt dadurch mehr schweizerische Wagen zur Verfügung gestellt, dass für die Stückgüterkurse aus der Ost- und Zentralschweiz nach Genf in der Regel nicht mehr zurückgehende P. L. M.-Wagen, sondern schweizerisches Material verwendet werde. Wir wiesen im übrigen auf die grossen Anstrengungen hin, die wir gemacht haben, um dem allgemeinen Wagenmangel beim Herbstverkehr abzuhelfen. Mit Beschluss vom 19. Oktober 1906 hat uns der Verwaltungsrat ermächtigt, die Eingabe in diesem Sinne zu beantworten.

7. In seiner Sitzung vom 29. Dezember 1905 hat uns der Verwaltungsrat eine Eingabe der Fédération des sociétés d'agriculture de la Suisse romande

betreffend Verlängerung der Entladefrist für Wagen mit Kunstdüngersendungen an landwirtschaftliche Genossenschaften zum Bericht überwiesen. Wir beantragten, das Gesuch der Konsequenzen wegen und mit Rücksicht auf die bindenden Vorschriften des vom Bundesrate genehmigten Transportreglementes und die entgegenstehenden Bestimmungen der Vereinbarungen mit den schweizerischen und ausländischen Bahnen über die gegenseitige Benützung der Güterwagen abzuweisen. In seiner Sitzung vom 28. April 1906 hat der Verwaltungsrat unserem Antrage beigestimmt. Wir haben uns übrigens bereit erklärt, den Genossenschaften, soweit möglich, auf den Stationen zu günstigen Bedingungen Terrain zur Verfügung zu stellen zur Errichtung kleiner Lagerschuppen, wie solche z. B. von bernischen landwirtschaftlichen Genossenschaften auf einzelnen Stationen erstellt worden seien.

8. In Erledigung eines Gesuches der Arbeiterunions schweizerischer Transportanstalten an den Verwaltungsrat vom 15. Juli 1905, um Gewährung bezahlter Ferien an die Werkstättearbeiter, und einer Eingabe des schweizerischen Werkstättearbeiterverbandes an die Generaldirektion vom 15. Mai 1906, worin das Begehren um Gewährung von Ferien wiederholt und eventuell feste Anstellung der Arbeiter verlangt und weiter Einführung des Neunstundentages unter Erhöhung des Stundenlohnes um 15 % gewünscht wurde, hat der Verwaltungsrat am 20. Oktober 1906 folgenden Beschluss gefasst:

„1) Den Werkstättearbeitern, welche mehr als 10 Jahre ununterbrochen im Dienste der schweizerischen Bundesbahnen gestanden sind, wird ab 1. Januar 1907 jährlich ein Erholungsurlaub von 6 Tagen ohne Lohnabzug bewilligt, in der Meinung, dass der Verwaltung die Festsetzung der Urlaubstage für jeden einzelnen Arbeiter vorbehalten bleibt.

„2) Die Arbeitszeit in den Werkstätten, ausschliesslich der dem Arbeitszeitgesetz vom 19. Dezember 1902 unterstellten Depotwerkstätten, wird ab 1. Januar 1907 auf 54 Stunden per Woche, oder im Durchschnitt auf 9 Stunden per Tag festgesetzt, wobei keinerlei Pausen in die Arbeitszeit eingerechnet werden sollen. Wegen der Reduktion der Arbeitszeit dürfen die bisherigen Lohnbezüge der Arbeiter nicht gekürzt werden.

„3) Durchführung der Beschlüsse ad Ziffer 1 und 2 durch:

a. Aufnahme eines Art. 10bis in das Reglement Nr. 25 *a* mit folgendem Wortlaut:

Art. 10bis. Den Arbeitern, welche mehr als 10 Jahre ununterbrochen im Dienste der Bundesbahnen gestanden sind, wird jährlich ein zusammenhängender Erholungsurlaub von 6 Tagen ohne Lohnabzug bewilligt.

b. Ersetzung der Lohntabelle in Art. 3 des Reglementes Nr. 25 *a* durch folgende Tabelle:

Für die Arbeiter der	Lohnsätze für eine Arbeitsstunde des neunstündigen Arbeitstages		
	Minimum	Ordentliches Maximum	Ausserordentliches Maximum
	Cts.	Cts.	Cts.
I. Klasse	47—53	63—69	83
II. „	39—46	48—55	63
III. „	37—43	43—49	54

„4) Die Generaldirektion wird beauftragt, die mit bezug auf Ziffer 2 hiervor allenfalls notwendige Änderung des Reglementes Nr. 39 (Fabrikordnung) zu veranlassen und durchzuführen.

„5) Die weitergehenden Begehren der Werkstättearbeiter werden abgelehnt."

9. Am 28. September 1906 hat uns der Verwaltungsrat eine Eingabe des Werkstättearbeiterverbandes vom 10. August 1906 zur Begutachtung überwiesen, welche verlangte, dass den Mitgliedern der Krankenkasse der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn die subsidiäre Unterstützung im Invaliditätsfalle, die durch Verwaltungsratsbeschluss vom 1. Mai 1903 zur Ergänzung der Leistungen der Krankenkasse bis zum Betrage von Fr. 1. 50 garantiert wurde, ohne Rücksicht auf die Leistung ihrer Kasse ausgerichtet werde. Unsere Anträge gingen dahin, es sei, in Erwartung der Vorlage für die Reorganisation der Krankenkassen der früheren Privatbahnen, auf das Begehren nicht ein-

zutreten, da die ausserordentliche Unterstützung von Fr. 1. 50 per Tag ausdrücklich nur für solche invalide Arbeiter beschlossen worden sei, welche keine andere Unterstützung aus Krankenkassen erhalten. Anderseits sei gegen das Verlangen der Gesuchsteller, es möchte den Arbeiterverbänden Gelegenheit geboten werden, sich seinerzeit zu dem neuen Statutenentwurf aussprechen zu können, nichts einzuwenden. Wenn aber weiter verlangt werde, dass diese neuen Statuten in keiner Beziehung ungünstigere Bedingungen enthalten sollen, als die bestehenden der Jura-Simplon-Bahn, so müsse es vor Abschluss der angeordneten Untersuchungen abgelehnt werden, eine verbindliche Erklärung abzugeben. In der Sitzung vom 28. Dezember 1906 ist der Verwaltungsrat dieser Auffassung beigetreten.

10. Mit Eingaben vom 14. April und 23. August 1906 haben die Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten und der Verband des Personals schweizerischer Transportanstalten um die Bewilligung von Teuerungszulagen nachgesucht. Das ausführliche Memorial des letztgenannten Verbandes mit der nähern Begründung des Gesuches wurde der Generaldirektion erst am 29. November 1906 zugestellt, so dass eine einlässliche Prüfung der Begründung und der statistischen Angaben bis zur letzten Sitzung des Verwaltungsrates im Berichtsjahre nicht möglich war. Am 25. November 1906 hatte sodann ein Eisenbahnarbeitertag in Zürich eine Resolution gefasst, die der Generaldirektion am 10. Dezember 1906 von einer Delegation übergeben wurde und die verlangte, dass Teuerungszulagen mit Rückwirkung auf 1. Januar 1906 ausgerichtet und dass ferner das Besoldungsgesetz vom 29. Juni 1900, die Gehaltsordnung vom 7. Januar 1902 und die Lohnreglemente vom 23. April 1903 zu revidieren seien.

In unserem Bericht an den Verwaltungsrat haben wir anerkannt, dass eine Verteuerung der Lebensverhältnisse nach gewissen Richtungen eingetreten sei, dass wir es aber für selbstverständlich erachteten, dass eine eventuelle Erhöhung der Bezüge nicht bloss einer Kategorie des Personals zu gute kommen könnte, sondern in gleicher Weise den Beamten und Arbeitern zuzuwenden wäre. Eine sofortige Ausrichtung von Teuerungszulagen an alle Beamten sei aber nicht möglich, da das Besoldungsgesetz und die Gehaltsordnung Maxima vorschrieben, die nicht überschritten werden dürften, anderseits würde die

Gewährung von Zulagen nur bis zur Grenze des Maximums unbillige Ungleichheiten schaffen. Eine Änderung der Lohnreglemente der Arbeiter vorzunehmen vor Änderung der Gehalte der Angestellten gehe wegen des innern Zusammenhangs mit diesen Gehaltssätzen nicht an. Eine allseitig befriedigende Änderung der Gehalts- und Lohnverhältnisse könne daher nur durch Anregung einer Revision des Besoldungsgesetzes beim Bundesrate bewerkstelligt werden. Es frage sich allerdings, ob es angezeigt erscheine, so kurze Zeit nach Erlass dieses Gesetzes eine Revision anzustreben, besonders da bei der Verstaatlichung der Gotthardbahn eine Durchsicht sowieso vorgenommen werden müsse. Wir seien aber der Ansicht, dass es sich rechtfertige, die bevorstehende Revision des Besoldungsgesetzes und der Gehaltsordnung jetzt schon in Angriff zu nehmen.

In der Sitzung vom 29. Dezember 1906 hat der Verwaltungsrat auf Antrag seiner ständigen Kommission folgenden Beschluss gefasst:

„1. Die Generaldirektion wird beauftragt, dem Verwaltungsrat Vorschläge zu machen:

a. über Anregung der Abänderung des Bundesgesetzes betreffend die Besoldungen der Beamten und Angestellten der Bundesbahnen vom 29. Juni 1900 beim Bundesrate zu Handen der Bundesversammlung;

b. über gleichzeitige Abänderung des Reglements Nr. 25, betreffend die Löhnung der im Taglohn angestellten Arbeiter vom 23. April 1903 und des Reglements Nr. 25 *a*, betreffend die Löhnung der dem Fabrikgesetz unterstellten Werkstättearbeiter vom 23. April 1903.

„2. Die Generaldirektion wird ferner eingeladen, sowohl die Gehaltsordnung als die Reglemente Nr. 25 und 25 *a* einer Durchsicht zu unterziehen und darüber Bericht zu erstatten, wie weit für Angestellte und Arbeiter innerhalb der gegenwärtigen gesetzlichen Bestimmungen ab 1. Januar 1907 eine ausserordentliche Erhöhung zuerkannt werden könnte."

Die Vollziehung dieser Beschlüsse fällt in das Jahr 1907.

11. Die Berichte der Generaldirektion über ihre Geschäftsführung im IV. Quartal 1905, sowie im I., II. und III. Quartal 1906 wurden genehmigt.

B. Kreiseisenbahnräte.

Die Mitglieder der Kreiseisenbahnräte sind für eine Amtsdauer vom 1. April 1906 bis 31. Dezember 1908 vom Bundesrate und den Kantonen neu ernannt worden, und es hat deren Neukonstituierung stattgefunden.

Die Tätigkeit der Kreiseisenbahnräte war auch im Berichtsjahre eine lebhafte, indem dieselben die in ihren Geschäftskreis fallenden Gegenstände einlässlich beraten und mehrfache auf den Betrieb der Bundesbahnen bezügliche Anregungen beschlossen haben.

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

C. Generaldirektion.

Zu unserem grossen Bedauern hat Herr Generaldirektor Dubois den Bundesrat um Entlassung auf den 1. Oktober 1906 ersucht, welchem Gesuche unter Verdankung seiner ausgezeichneten Dienste entsprochen worden ist.

Auf den 1. Oktober 1906 ist Herr Emil Colomb, Vizepräsident der Kreisdirektion I in Lausanne, an seine Stelle getreten.

Die Generaldirektion hat in erster Linie alle für den Verwaltungsrat bestimmten Vorlagen vorbereitet. Dieselbe behandelte in 101 Sitzungen 3602 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 Eisenbahngesellschaft Martigny-Châtelard und der Generaldirektion der Bundesbahnen abgeschlossenen Betriebsvertrages, vom 30. März 1906, lautend:

1. Der unterm 24. Oktober 1905 zwischen der Eisenbahngesellschaft Martigny-Châtelard 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 Artikels 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, welcher am 15. April 1906 in Kraft tritt, beauftragt.

b. Bundesbeschluss betreffend die Übernahme des Betriebes der Strecke Crassier-Divonne durch die schweizerischen Bundesbahnen, vom 30. März 1906, lautend:

1. Dem zwischen der Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen am 26. Oktober/30. Dezember 1905 abgeschlossenen Vertrage betreffend den Betrieb der Linie von Divonne-les-Bains bis zur Grenze, die Erstellung der zugehörigen erforderlichen Anlagen im Bahnhof Divonne-les-Bains und die Mitbenützung dieses Bahnhofes wird, soweit es sich um den Betrieb der Strecke Divonne-Crassier (Grenze) handelt, die Genehmigung im Sinne des Artikels 13, lit. A, 2, des Bundesgesetzes betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen, vom 15. Oktober 1897, erteilt.

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

c. Bundesbeschluss betreffend Genehmigung der zwischen der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen und der Generaldirektion der italienischen Staatsbahnen abgeschlossenen Übereinkommen über den internationalen Bahnhof Domodossola und den Betrieb der Bahnstrecke Domodossola-Iselle, vom 29. März 1906, lautend:

1. Die zwischen der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen und der Generaldirektion der italienischen Staatsbahnen am 19. Februar 1906 abgeschlossenen Übereinkommen über den internationalen Bahnhof Domodossola und den Betrieb der Strecke Domodossola-Iselle werden genehmigt.

2. Der Bundesrat ist mit dem Vollzug und mit der Inkraftsetzung dieses Beschlusses beauftragt.

d. Bundesbeschluss betreffend Genehmigung des Geschäftsberichtes und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1905, vom 26. Juni 1906, lautend:

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 Jahr 1905 wird genehmigt.

e. Bundesbeschluss betreffend die Liquidation des Eisenbahnfonds und des Simplonsubventionskontos, vom 14. Juni 1906, lautend:

Art. 1. Der Eisenbahnfonds geht mit seinen Aktiven und Passiven an die Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen über. Die Übertragung findet rückwirkend auf 31. Dezember 1904 statt in dem Sinne, dass alle Einnahmen und Ausgaben von diesem Tage an auf Rechnung der schweizerischen Bundesbahnen erfolgen.

Art. 2. Das Kapital des 3 % Eisenbahnrentenanleihens von 1890 ist infolgedessen unter die Passiven der schweizerischen Bundesbahnen einzustellen, welch letztere dessen Verzinsung und allfällige Amortisation übernehmen, gemäss den Bestimmungen der Bundesbeschlüsse vom 27. Juni 1890 (A. S. n. F. XI, S. 711) und 19. Dezember 1890 (A. S. n. F. XI, S. 724).

Art. 3. Zur Deckung des Defizits des Eisenbahnfonds leistet die Eidgenossenschaft aus ihren allgemeinen Mitteln einen Beitrag von vier Millionen Franken, zahlbar bei Übergabe des Fonds in Wertschriften oder in bar.

Art. 4. Die Übergabe des Eisenbahnfonds an die schweizerischen Bundesbahnen hat innerhalb Monatsfrist nach Inkrafttreten dieses Bundesbeschlusses stattzufinden.

Art. 5. Der bisher in der eidgenössischen Staatsrechnung aufgeführte Simplonsubventionskonto im Betrage von Fr. 2,664,000

wird hiermit aufgehoben und ist in der eidgenössischen Staatsrechnung pro 1905 aus den Passiven des Bundes zu entfernen.

Art. 6. Dieser Bundesbeschluss tritt als nicht allgemein verbindlich sofort in Kraft.

Art. 7. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung beauftragt.

f. Bundesbeschluss betreffend die Anwendung des Rechnungsgesetzes auf die Bundesbahnen, vom 13. November 1906, lautend:

„Es wird vom Berichte des Bundesrates Vormerk genommen und die Art und Weise, wie diese Behörde das Rechnungsgesetz auf die Bundesbahnen anzuwenden gedenkt, gebilligt."

Der bezügliche Antrag des Bundesrates lautete:

„1. Gemäss Art. 11 des Rückkaufsgesetzes vom 15. Oktober 1897, wonach die jeweilige Bundesgesetzgebung in Eisenbahnsachen auf die Bundesbahnen Anwendung finden soll, soweit die Voraussetzungen hierfür bei denselben vorhanden sind, werden folgende Bestimmungen des Eisenbahnrechnungsgesetzes vom 27. März 1896 für die Verwaltung der Bundesbahnen als verbindlich erklärt:

Art. 2, betreffend die Aufstellung der Rechnungen und Bilanzen nach einheitlichen Formularen (Rechnungsschema);

Art. 4—9, betreffend die Belastungen auf Baurechnung und die Vorlage von Projekten für Ergänzungs- und Neuanlagen;

Art. 10, betreffend die Aufstellung der Betriebsrechnung und der Gewinn- und Verlustrechnung;

Art. 11 und 12, betreffend den Erneuerungsfonds, unter Ausschluss des Rekursrechtes an das Bundesgericht;

Art. 13 und 14, betreffend die Tilgung der zu amortisierenden Verwendungen, mit der Ausnahme, dass der Überschuss des Rückkaufspreises über die Aktiven der früheren Gesellschaften auf Separatkonto gesetzt und in das auf das Rückkaufsgesetz sich stützende Amortisationsverfahren einbezogen wird;

Art. 15 und 16, betreffend die Prüfung der Rechnungen und Bilanzen durch den Bundesrat, in der Meinung, dass unerledigt gebliebene Anstände der Bundesversammlung zur Entscheidung zu unterbreiten seien.

„2. Eine Änderung oder Ergänzung des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen ist durch die Verhältnisse der Bundesbahnen nicht bedingt, weil dasselbe auf die letztern nur voraussetzungsweise Anwendung zu finden hat.“

g. Bundesbeschluss betreffend den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1907, vom 21. Dezember 1906, lautend:

Die nachfolgenden Budgets der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1907 werden genehmigt:

1. das Betriebsbudget, abschliessend mit Fr. 132,559,585 Einnahmen und mit Fr. 89,639,540 Ausgaben;

2. das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend mit Fr. 53,134,775 Einnahmen und mit Fr. 53,383,300 Ausgaben;

3. das Baubudget im Betrage von Fr. 42,637,325;

4. das Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung im Betrage von Fr. 55,167,875.

Postulat:

„Der Bundesrat wird eingeladen, bei der Verwaltung der Bundesbahnen darauf zu dringen, dass die zurzeit vorgesehenen Doppelspuranlagen mit tunlichster Beförderung an die Hand genommen, beziehungsweise ausgeführt werden.“

2. Mit Beschluss vom 19. März hat der Bundesrat die Zusammensetzung der Kreiseisenbahnräte dahin abgeändert, dass im Kreis II ein Sitz vom Kanton Luzern auf den Kanton Neuenburg und im Kreis III ein Sitz vom Kanton Glarus auf den Kanton Luzern übertragen worden ist.

3. Der Bundesrat hat mit Beschluss vom 23. Januar die grundsätzliche Zustimmung zum elektrischen Betrieb des Simplontunnels erteilt und demgemäss einer bezüglichen Einsprache des Kreiseisenbahnrates I vom 18. Dezember 1905 keine Folge gegeben.

4. Am 9. März hat der Bundesrat eine Kommission zur Vorbereitung der Feierlichkeiten zur Eröffnung des Simplonbetriebes ernannt; die Generaldirektion wurde mit der Oberleitung betraut, während die Ausführung

zum grossen Teil den Lokalkomitees der Kantone Waadt und Genf, dem Baudepartemente des Kantons Wallis, sowie der Kreisdirektion I übertragen wurde.

5. Am 1. Juni ist der Simplontunnel dem Betriebe übergeben worden, nachdem zu dessen Einweihung eine Reihe glänzender Feste vorausgegangen war. Am 19. Mai fand der Besuch des Königs von Italien in Brig und der Gegenbesuch des schweizerischen Bundesrates in Domodossola statt. Am 28. wurden die Festlichkeiten auf Schweizergebiet durch einen Festzug und ein vom Bundesrate angebotenes Bankett in Lausanne eröffnet. Es folgten die Begrüssung und Bewirtung durch den Staatsrat des Kantons Genf am 29. in Genf, durch den Staatsrat des Kantons Waadt am 29. abends in Montreux und Territet mit vorheriger Begrüssung in Vevey, und durch den Staatsrat des Kantons Wallis am 30. in Sitten. In Italien hatten unter Teilnahme der italienischen Regierung zur Feier eingeladen für den 31. Mai und 1. Juni die Stadt Mailand, das Ausstellungskomitee und die Schweizerkolonie in Mailand, für den 2. Juni die Stadt Genua und die Schweizerkolonie in Genua. In Italien und in der Schweiz war das vorzügliche Gelingen der Feste der tätigen Mitwirkung der Behörden und der Bevölkerung zu verdanken, welcher auch hier zu gedenken uns eine angenehme Pflicht ist.

6. Nachdem das italienische Ministerium der öffentlichen Bauten mit Dekret vom 16. Mai 1906 die Eröffnung des Betriebes von Iselle bis zur schweizerisch-italienischen Grenze im Simplontunnel gestattet und dabei die Kontrolle über den Betrieb der genannten Strecke für sich beansprucht und deren Ausübung der Generaldirektion der italienischen Staatsbahnen übertragen hatte, hat der Bundesrat durch Beschluss vom 30. Juli festgestellt, in Übereinstimmung mit unserer bezüglichen Vernehmlassung vom 13. Juni, dass laut den Bestimmungen des Staatsvertrages vom 25. November 1895 die Kontrolle über Bau und Betrieb des ganzen Simplontunnels Sache des Bundesrates sei, welchem dieses Mandat für das italienische Gebiet durch den genannten Vertrag delegiert wurde. Daneben bestehe das Recht Italiens, Bau und Betrieb fortwährend durch seine Beamten inspizieren zu lassen, insoweit die Bahn auf italienischem Gebiet liege. Die grundsätzliche Übertragung der Kontrolle an den Bundesrat habe aber die Folge,

dass die italienische Inspektion nicht direkt intervenieren, sondern nur ihre Bemerkungen durch Vermittlung der italienischen Regierung dem Bundesrat mitteilen könne, worauf der letztere allein einzugreifen berechtigt sei. Die Vorschriften des italienischen Baugesetzes könnten somit von der italienischen Regierung nicht direkt gegenüber den Bundesbahnen geltend gemacht werden.

Eine Ausnahme bestehe bezüglich der Kollaudation für die Betriebseröffnung insoweit, als die natürliche Konsequenz des Rechtes der Plangenehmigung die Berechtigung der italienischen Regierung sei, zu prüfen, ob die Bauten (mit Inbegriff der Anlagen für den elektrischen Betrieb) plangemäss ausgeführt seien. Daher seien die italienischen Vertreter zur Kollaudation eingeladen worden, um ihre Bemerkungen anzubringen, und es wäre eine Verfügung des italienischen Ministeriums nicht anfechtbar, welche sich darauf beschränkt hätte, zu erklären, die Konstruktionen des Simplontunnels seien derart plangemäss ausgeführt befunden worden, dass der Betriebseröffnung nichts entgegenstehe. Dagegen gehe das Ministerium der öffentlichen Bauten zu weit, wenn es sich das Recht vindiziere, die Betriebseröffnung seinerseits zu gestatten, und zwar unter unbedingtem Vorbehalt der italienischen Gesetzgebung. Letztere finde auf den Tunnel nur Anwendung, soweit sie nicht durch die dem Bundesrate durch den Staatsvertrag vom 25. November 1895 eingeräumten Rechte beschränkt sei.

Der Bundesrat hat die Gesandtschaft in Rom beauftragt, diesen Standpunkt beim italienischen Ministerium zu vertreten.

7. Am 20. Februar hat der Bundesrat die bisherigen schweizerischen Mitglieder der Simplon-Delegation für eine weitere Amtsdauer bis zum 31. März 1909 bestätigt.

An Stelle des zurückgetretenen Herrn Generaldirektor Dubois hat der Bundesrat Herrn Generaldirektor Dinkelmann zum Mitglied der Delegation ernannt.

Am 3./4. April und am 9./10. Oktober haben Sitzungen der Simplon-Delegation stattgefunden, bei welchen über den Stand der Bauarbeiten, über die Simplontarife und den Fahrplan Bericht erstattet wurde.

8. Nachdem am 9. Mai mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement eine Vorbesprechung über den Erlass eines Reglementes für den Erneuerungsfonds der

Bundesbahnen stattgefunden hatte, hat der Bundesrat das ihm vom Verwaltungsrat vorgelegte Reglement mit Beschluss vom 17. Dezember genehmigt.

9. Mit Schreiben vom 22. Juni berichteten wir dem eidgenössischen Eisenbahndepartement über eine Eingabe der Gotthardbahn vom 5. April 1906 betreffend Wiedererwägung des Bundesratsbeschlusses vom 2. Februar 1906 über die Legung des zweiten Geleises auf der Monte Cenere-Linie. Wir beantworteten die Einwendungen der Gotthardbahn und kamen zum Resultat, die Erstellung des geforderten zweiten Geleises sei ein aktuelles Bedürfnis für Aufrechterhaltung eines geordneten Betriebes, welchem mit der Erstellung der von der Gotthardbahn anerbotenen Ausweichstellen nicht genügt wäre; die öffentlich-rechtlichen Befugnisse des Bundesrates könnten durch die Rücksicht auf die beim bevorstehenden Rückkauf der Gotthardbahn mitspielenden zivilrechtlichen Fragen nicht beeinträchtigt werden.

Mit Beschluss vom 10. August hat der Bundesrat das Wiedererwägungsgesuch der Gotthardbahn abgelehnt; letztere hat den Rekurs an die Bundesversammlung ergriffen.

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

a. Normalspurbahn von Mendrisio bis zur italienischen Grenze bei Stabio und für eine solche von Lugano nach Porto-Ceresio.

In unserer Vernehmlassung vom 23. Februar haben wir uns dahin geäussert, dass die Interessen der Bundesbahnen durch den Vorbehalt ihres eventuellen Eintrittes in die Ausführung genügend gewahrt erscheinen.

b. Randen-Bahn (Schaffhausen-Donaueschingen).

Wir erklärten, dass für die Bundesbahnen kein Grund vorliege, gegen die Erteilung der Konzession Einsprache zu erheben, da die finanzielle Tragweite des Projektes für die Bundesbahnen keine solche sei, die es rechtfertigen würde, den Bestrebungen Schaffhausens entgegenzutreten. Auch von einer Ausführung des Projektes durch die Bundesbahnen sollte unseres Erachtens Umgang genommen werden. Dasselbe sei auf die Unterstützung durch die Badischen Staatsbahnen angewiesen; diese werden sich aber auf die Sache jedenfalls nur unter der

Voraussetzung einlassen, dass ihnen der Betrieb der ganzen Linie bis Schaffhausen übertragen werde. Der Bau der neuen Linie durch die Bundesbahnen ohne gleichzeitige Übernahme des Betriebes hätte nur geringen Wert. Da die neue Linie den bestehenden Strecken der Badischen Staatsbahnen Verkehr entziehen werde, dürfte eine Erschwerung der hierseitigen Konzessionsbedingungen leicht zur Folge haben, die Realisierung eines Unternehmens zu hindern, welches im allgemeinen für die Schweiz Vorteil biete. Es dürfte daher genügen, wenn den Bundesbahnen das Recht gewahrt werde, Eintritt in die Konzession zu geeigneter Zeit zu verlangen.

c. Konzessionsbegehren des Staatsrates des Kantons Genf namens des Kantons für eine Eisenbahn, welche den Bahnhof Meyrin mit der französischen Grenze in der Richtung von Lons-le-Saunier verbinden soll (sogenannte Faucille-Bahn).

Nachdem am 14. Juli eine Konferenz mit dem Eisenbahndepartement stattgefunden hatte und uns das bezügliche Aktenmaterial zur Verfügung gestellt worden war, haben wir uns mit Bericht vom 27. September einlässlich zur Sache ausgesprochen. Die Angelegenheit wird vom Bundesrate weiter behandelt.

d. Schmalspurbahn von Visp nach Brig.

Wir sprachen uns dahin aus, dass durch die projektierte Anlage einer solchen Bahn zum Zwecke der Herstellung einer direkten Verbindung der projektierten elektrischen Schmalspurbahnen Brig-Gletsch und Gletsch-Meiringen mit der Linie Visp-Zermatt nur eine überflüssige Konkurrenzlinie zu der Bundesbahnstrecke Visp-Brig geschaffen würde, welch letztere den Verkehrsbedürfnissen vollständig zu genügen vermöge. Da die neue, unmittelbar neben den Bundesbahnen projektierte Linie lediglich eine direkte Verbindung der genannten Schmalspurbahnen bezwecke, durch welche nicht einmal lokale Interessen gefördert würden, so sei dieselbe nur geeignet, den Bundesbahnen auf der Strecke Visp-Brig Verkehr zu entziehen, ohne irgend einen volkswirtschaftlichen Nutzen zu bringen. Die vorgeschlagenen Taxen seien auch viel höher als diejenigen der Bundesbahnen. Wir müssten uns daher gegen die Konzessionserteilung für eine Linie Visp-Brig aussprechen.

e. Splügenbahn und Greinabahn.

Wir haben die erforderlichen umfangreichen Untersuchungen auf Einladung des eidgenössischen Eisenbahndepartementes vom 20. Dezember 1906 an die Hand genommen.

Auf den Wunsch des Initiativkomitees für eine Greinabahn hatten wir am 12. Dezember eine zahlreiche Abordnung desselben empfangen, welcher wir eine objektive Prüfung der Frage der Ostalpenbahn zusicherten.

Wir waren vom eidgenössischen Eisenbahndepartement schon am 21. Mai zur Vernehmlassung über ein Memorial der Regierungen der an einer Ostalpenbahn interessierten Kantone eingeladen worden und hatten uns am 12. Juni dahin ausgesprochen, dass die Verpflichtung des Bundes zur Gewährung einer Subvention von 4½ Millionen an eine Ostalpenbahn ausser allem Zweifel stehe und daher nur darüber Diskussion walten könne, welches der verschiedenen Projekte für die allgemeinen volkswirtschaftlichen Interessen der Schweiz das vorteilhafteste sei und in welchem Zeitpunkt zu dessen Ausführung geschritten werden könne; bezüglich der Tracewahl sei noch bessere Abklärung durch weitere Studien der Interessenten abzuwarten; die sofortige Ausführung einer Ostalpenbahn erscheine uns verfrüht, da zurzeit genügende Verkehrselemente zur Alimentierung noch nicht vorhanden seien, wohl sei aber begründete Aussicht vorhanden, dass der schweizerische Bahnverkehr sich noch bedeutend steigern werde, und dass daher in absehbarer Zeit der Zeitpunkt kommen werde, in welchem die Bundesbahnen, welchen richtigerweise die Lösung dieser Aufgabe zufallen müsse, an ein neues grosses Unternehmen herantreten können; die Frage der Konzessionserteilung sei durch die bisherige Stellung der Bundesbehörden in einer Weise beantwortet, welche die Interessen der beteiligten Landesgegend genügend wahre; eine vorsorgliche Bereitstellung von Geldmitteln des Bundes für die künftige Erstellung einer Ostalpenbahn erscheine nicht nötig.

11. Auf eine Anfrage des eidgenössischen Eisenbahndepartementes über eine für die Tarifbestimmungen der Lötschbergbahn nachgesuchte Konzessionsänderung haben wir uns am 13. März dahin geäussert, dass uns die Übernahme der für die Bundesbahnen geltenden Bestimmungen am zweckmässigsten erscheine. Auf Antrag des Bundesrates hat die Bundesversammlung am 30. März in diesem Sinne beschlossen.

12. Vom eidgenössischen Eisenbahndepartement sind wir am 6. Juli eingeladen worden, bei den technischen Unter-

suchungen über den Zustand der im Erneuerungsfonds nicht berücksichtigten Anlagen der Gotthardbahn behufs Ermittlung des Minderwertes derselben, welcher beim Rückkaufe der Gotthardbahn in Abzug zu bringen ist, mitzuwirken.

13. Eine uns vom eidgenössischen Eisenbahndepartement zur Berichterstattung überwiesene neue Eingabe des Delegierten-Komitees der Gemeinden des engern Oberlandes an die Bundesbehörden betreffend die Erstellung der linksufrigen Brienzersee-Bahn haben wir am 27. Februar unter Festhaltung des bisher eingenommenen Standpunktes beantwortet.

In einer weitern Vernehmlassung vom 23. November betonten wir neuerdings, dass nur eine schmalspurige Fortsetzung der Brünigbahn von Brienz nach Interlaken sich rechtfertige; die vom Regierungsrat des Kantons Bern mit Eingabe an den Bundesrat vom 10. November anerbotene Erhöhung der Subvention durch den Kanton Bern und interessierte Gemeinden auf Fr. 1,253,000 sei nicht geeignet, zu andern Entschliessungen zu führen.

14. Bezüglich der Erweiterung des Bahnhofes Thun hat am 15. März unter dem Vorsitz des eidgenössischen Eisenbahndepartements eine Konferenz mit sämtlichen Interessenten stattgefunden. Bei derselben wurden die letztern eingeladen, bestimmte Vorschläge über die Übernahme von Subventionen für den Fall der Erstellung eines Zentralbahnhofes zu machen; wir wurden beauftragt, einen ergänzenden Bericht über Tarif- und Fahrplanfragen einzureichen.

In unserer Vernehmlassung vom 11. Mai kamen wir zum Schluss, dass einerseits den Bundesbahnen jedenfalls das Recht der Tariferstellung für ihre jetzige Strecke Thun-Scherzligen gewahrt bleiben müsse und dass anderseits der Zeitgewinn durch Vereinigung der Station Scherzligen mit dem Bahnhof Thun nur ein geringer sein würde.

15. Mit Zuschrift vom 9. August teilte uns das eidgenössische Eisenbahndepartement eine Eingabe des Regierungsrates des Kantons Wallis betreffend den Güterverkehr mit den italienischen Stationen Iselle, Varzo und Preglia, sowie mit den schweizerischen Ortschaften auf der Südseite des Simplons zur Vernehmlassung mit.

Diese Eingabe beschwerte sich über den Art. 14 der Konvention vom 19. Februar 1906 zwischen den italienischen Staatsbahnen und den Bundesbahnen betreffend den Betrieb der Bahnstrecke Domodossola-Iselle, welcher bestimmt, dass für die Mehrtransporte, welche daraus entstehen, dass für die Gütersendungen aus dem Auslande nach den Stationen Iselle, Varzo und Preglia oder von diesen Stationen nach dem Auslande die Transit- und Zollbehandlung im Bahnhof Domodossola stattfindet, die italienischen Staatsbahnen bezüglich der Tarife und Transportbedingungen Vorschriften aufstellen werden.

In unserer Antwort vom 25. September machten wir darauf aufmerksam, dass diese Vorschrift lediglich die Konsequenz der Konvention zwischen der Schweiz und Italien vom 2. Dezember 1899 sei, welche in Art. 2 festsetzt, dass die Verzollung in Brig einerseits, und Domodossola anderseits, stattfinde und dass in den Zwischenstationen Iselle, Varzo und Preglia nur Zollbureaux unterster Klasse für den Lokalverkehr eingerichtet werden. Sämtliche nach Italien bestimmten Transitgüter müssten daher vorerst auf die Zollstelle Domodossola verbracht, dort verzollt und dann nach den Zwischenstationen Iselle, Varzo und Preglia zurückgeführt werden. Es erscheine nun ohne weiteres als gerechtfertigt, dass für diese Mehrleistungen von den italienischen Bahnen Gebühren erhoben werden, da die betreffenden Transporte durch die Zollvorschriften bedingt seien. Es wäre unseres Erachtens aussichtslos, die italienischen Bahnen um Verzicht auf diese Gebühren anzugehen, indem ihnen die unentgeltliche Ausführung dieser Transporte billigerweise nicht zugemutet werden könne. Auch hätten wir kein Recht, uns über die Höhe dieser Gebühren auszusprechen, die ausschliesslich auf italienischem Gebiete erhoben werden. Diese Auflagen seien eben die notwendige Konsequenz der Einrichtung von zwei internationalen Zollbahnhöfen. Wenn sich hieraus gewisse Übelstände für den Grenzverkehr ergeben, so seien das die Folgen der Zollgrenze, welche sich auch bei andern Übergangspunkten in der einen oder andern Weise erzeigen.

Zufolge von Verhandlungen zwischen den beidseitigen Zoll- und Bahnverwaltungen sind sodann nach Ablauf des Berichtsjahres Erleichterungen für den Lokalverkehr aus und nach der Schweiz für die schweizerischen Ortschaften Gondo und Simpeln bewilligt worden.

16. Mit Schreiben vom 6. Juli stellte uns das eidgenössische Eisenbahndepartement eine Petition des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten und der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten an die Bundesversammlung, vom 11. Juni 1906, betreffend die Gehalte des Wärterpersonals der grossen Bahnhöfe zur Vernehmlassung zu.

Diese Petition wendet sich gegen den Entscheid des Bundesrates auf die Eingabe der genannten Verbände in dieser Angelegenheit vom 15. November 1904, welche mit Schreiben der schweizerischen Bundeskanzlei vom 19. Juli 1905 im Auftrage des Bundesrates ablehnend beschieden worden ist; auf ein Wiedererwägungsgesuch ohne Datum ist der Bundesrat laut Zuschrift der Bundeskanzlei vom 2. März 1906 nicht eingetreten, weshalb die Bundesversammlung um Intervention ersucht wird.

Wir machten in erster Linie darauf aufmerksam, dass die Eingabe die Festsetzung der Gehalte der Wärter grosser Bahnhöfe in der Gehaltsordnung vom 7. Januar 1902 kritisiere und deren Abänderung verlange. Diese Gehaltsordnung sei vom Bundesrate gemäss der ihm in Art. 2 des Besoldungsgesetzes vom 29. Juni 1900 ausdrücklich erteilten Kompetenz erlassen worden; ein Eingreifen der Bundesversammlung in diese Materie erscheine daher unzulässig.

In materieller Beziehung wiesen wir in einlässlicher Begründung nach, dass nicht genügende Gründe vorlägen, zurzeit eine Änderung der Gehaltsordnung vorzunehmen. Die Dauer der Wirksamkeit derselben, welche in der Hauptsache erst seit dem 1. Mai 1903 Anwendung finde, sei zu kurz, um mit ausreichender Erfahrung an eine Gesamtrevision heranzutreten; die Änderung einzelner Ansätze hätte aber zur Folge, dass Unsicherheit und Unzufriedenheit eintrete, indem sich sofort andere Kategorien melden würden, welche eine Besserstellung ebensogut oder noch besser zu verdienen glauben. Es werde nicht verkannt, dass in den letzten Jahren eine gewisse Verteuerung des Lebensunterhaltes eingetreten sei, ein Umstand, der in absehbarer Zeit zur Revision der Gehaltsordnung führen dürfte. Ein solcher Zeitpunkt sei die bevorstehende Verstaatlichung der Gotthardbahn auf den 1. Mai 1909. Wir würden es aber für unzweckmässig erachten, heute partielle Änderungen eintreten zu lassen, um in zwei Jahren eventuell nochmals ändern zu müssen. Eine solche Verschiebung erscheine uns um so eher zulässig, als im ganzen eine Schlechterstellung auch die

in der Petition erwähnten Angestellten nicht betroffen habe. Es sei auch durchaus unrichtig, dass die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Bundesbahnen von der Privatindustrie sehr stark überholt worden seien. Das möge für einzelne Ausnahmen zutreffen, wobei aber nicht zu übersehen sei, dass die Bundesbahnen den Lohn für 7 Tage in der Woche bezahlen, die Privatindustrie dagegen nur für 6. Im allgemeinen sei es Tatsache, dass sich die Beamten und Angestellten der Bundesbahnen erheblich besser stellen, als diejenigen der Kantone, der Gemeinden, der Privatindustrie und der Landwirtschaft. Die Petition hätte vielleicht im Interesse des Personals der Bundesbahnen besser getan, keine Vergleiche zu provozieren. Es könne daher auch in materieller Hinsicht ein Eintreten auf die Petition nicht empfohlen werden.

17. Unter dem Vorsitz des eidgenössischen Eisenbahndepartementes hat am 12. Dezember eine Konferenz stattgefunden, bei welcher Vertreter der Zürcher Handelskammer und der Zürcher Getreidebörse die Übelstände zur Sprache brachten, welche sich für den Getreidetransport ab Genua infolge des Wagenmangels bei den italienischen Bahnen erzeigten. Die zur Erleichterung dieses Verkehres erforderlichen Massnahmen wurden erörtert.

18. Mit Schreiben vom 6. Juli hat uns das eidgenössische Departement des Innern auf eine Anfrage vom 15. März betreffend Sicherung der Wasserkräfte der „Compagnie Vaudoise des forces motrices des Lacs de Joux et de l'Orbe“ geantwortet, dass es diese Angelegenheit nur dann weiter verfolgen könnte, wenn ausreichende Garantien dafür gegeben werden, dass die vom Bunde zu erwerbenden Kräfte in absehbarer Zeit für den elektrischen Bahnbetrieb Verwendung finden. Es wünsche daher von uns eine verbindliche Zusicherung, dass wir bereit seien, die Linie Lausanne-Vallorbe einer geeigneten Elektrizitätsfirma für Versuchszwecke zur Verfügung zu stellen. Unter dieser Voraussetzung sei das Departement geneigt, mit der erwähnten Gesellschaft in Unterhandlung zu treten, um die in der Usine de Montcherand noch disponibeln Kräfte für die spätere definitive elektrische Traktion zu sichern.

Mit Schreiben vom 24. Juli haben wir dem Departement des Innern die verlangte Erklärung dahin abgegeben, dass wir

jederzeit bereit seien, den elektrischen Versuchsbetrieb auf der Linie Lausanne-Vallorbe einer zuverlässigen Elektrizitätsfirma, z. B. der Société électrique in Genf, auf der gleichen Grundlage und unter analogen Bedingungen zu gestatten, wie sie gemäss einer vom Verwaltungsrat erteilten Ermächtigung der Maschinenfabrik Örlikon für die Linie Seebach-Wettingen und der Firma Brown, Boveri & Comp. für den Simplontunnel zugestanden worden seien.

Für die definitive Durchführung des elektrischen Betriebes auf eigene Rechnung besässen wir dagegen zurzeit noch keine Ermächtigung unseres Verwaltungsrates, und es lägen auch noch nicht genügende Erfahrungen vor, um bezügliche Anträge stellen zu können. Doch liessen die bisherigen Resultate voraussehen, dass in absehbarer Zeit die Voraussetzungen für definitive Schlussnahmen vorhanden sein werden.

19. Auf den 22. August hat uns das eidgenössische Departement des Innern zu einer Konferenz mit Vertretern der Regierungen der Kantone Schwyz und Zürich und der Maschinenfabrik Örlikon eingeladen, bei welcher der heutige Stand der Bemühungen für die Verwirklichung des Etzelwerkes erörtert wurde. Die bei dieser Verhandlung neuerdings zu Tage tretenden Differenzen der Anschauungen der beiden Kantonsregierungen zeigten, dass die Sachlage keineswegs als abgeklärt bezeichnet werden kann. Es wurde uns zugesagt, durch Zustellung des bezüglichen Aktenmaterials uns eine nähere Orientierung in dieser komplizierten Angelegenheit zu ermöglichen.

20. Das eidgenössische Departement des Innern ersuchte uns um Vernehmlassung über die vorläufige Verwendung der für den elektrischen Betrieb der Gotthardbahn erworbenen Wasserkräfte der obern Leventina. Wir antworteten, dass wir unsern Bericht erst nach Einrichtung des Bureaus für Studien und Vorarbeiten betreffend den elektrischen Bahnbetrieb und Wasserkraftanlagen werden erstatten können.

21. Wie wir Ihnen im Bericht für das Jahr 1904 mitteilten, haben wir auf eine Anfrage des leitenden Ausschusses des Initiativkomitees für die Lötschbergbahn, vom 27. April 1904, ob wir uns an den weitern Vorstudien für einen bernischen Alpendurchstich beteiligen würden, geantwortet, dass wir vorerst über die allgemein schweizerische Bedeutung desselben noch näher orientiert sein müssten sowohl vom technischen Standpunkte aus, als von demjenigen des zu erwar-

tenden Verkehrs und der voraussichtlichen Rendite; dann erst würden wir beurteilen können, ob die neue Linie wirklich einem allgemeinen volkswirtschaftlichen Bedürfnis entspreche und ob es angezeigt sei, in näherer Zeit an deren Ausführung heranzutreten. Um diese Untersuchung vornehmen zu können, welche gründlich gemacht werden müsse und daher eine gewisse Zeit beanspruchen werde, bedürften wir des in Handen des Initiativkomitees befindlichen Aktenmateriales, um dessen Überlassung wir ersuchten.

Mit Schreiben vom 25. Juli hat uns das Komitee das Gutachten der Herren Experten Colombo, Garnier und Pontzen vom Januar 1904 über einen bernischen Alpendurchstich konfidentiell mitgeteilt und uns die Zustellung der noch verlangten Ergänzungen zu demselben in Aussicht gestellt.

Das gewünschte Material ist uns sukzessive zugekommen, und wir haben sofort die erforderlichen Untersuchungen angeordnet. Abgesehen von dem Zeitaufwande, welchen namentlich annähernd zuverlässige Schätzungen des zu erwartenden Verkehres an sich beanspruchen, sind unsere Erhebungen besonders noch dadurch bedeutend verzögert worden, dass die ursprünglich der Untersuchung zu Grunde liegenden Projekte nach und nach mehrfach abgeändert worden sind. Diese Änderungen betrafen aber gerade die für die Rentabilitätsberechnung massgebenden Punkte, d. h. die kilometrische Länge und die Steigungsverhältnisse. Wir mussten daher die bereits erstellten Berechnungen wiederholt umarbeiten, und diese Notwendigkeit erzeigte sich neuerdings nach dem Erscheinen des Gutachtens des Herrn Oberingenieur Zollinger und des Schreibens des leitenden Ausschusses vom 9. Mai 1906.

Zu unserem Bedauern waren wir daher nicht in der Lage, unsern abschliessenden Bericht bis zu der auf den 4. Juni 1906 einberufenen Sitzung des grossen Initiativkomitees einreichen zu können, sondern konnten ihn dem leitenden Ausschuss erst am 8. Juni zustellen. Letzterer teilte uns durch Schreiben vom 14. Juni mit, das Initiativkomitee für die Lötschbergbahn habe seine Aufgabe erfüllt, nachdem es seine endgültigen Anträge an die Regierung des Kantons Bern zu Handen des Grossen Rates weitergeleitet habe; unser Schreiben sei daher ohne Verzug der kantonalen Baudirektion zu Handen des Regierungsrates vorgelegt worden, da dieselbe gegenwärtig damit beschäftigt sei, die Vorlage an die Regierung und den Grossen Rat vorzubereiten. Wir hatten übrigens der kantonalen Baudirektion schon von uns aus eine

Abschrift unseres Berichtes zugehen lassen. Derselbe war zum Schlusse gelangt, dass der voraussichtliche Ertrag einer Lötschbergbahn im Jahre 1914 nur Fr. 1,610,000 ausmachen und daher nur die Verzinsung eines Anlagekapitals von 46 Millionen zu 3½ % ermöglichen werde, während die Baukosten zu 84 Millionen angenommen seien; es werden somit die erforderlichen Verkehrselemente 1914 noch nicht vorhanden sein, um die Lötschbergbahn zu alimentieren; die derzeitige Anhandnahme der Ausführung sei daher entschieden verfrüht und liege so wenig im finanziellen Interesse des Kantons Bern als in demjenigen der Schweiz.

Bekanntlich hat der Grosse Rat des Kantons Bern sich mit Beschluss vom 27. Juni 1906 für sofortige Inangriffnahme des Baues durch eine Aktiengesellschaft, bei welcher er namhaft beteiligt ist, entschieden.

Wir legen Wert darauf, zu konstatieren, dass die Bundesbahnverwaltung nicht angefragt worden ist, ob sie geneigt sei, einen bernischen Alpendurchstich selbst auszuführen. Es ist uns nur folgendes Schreiben des Regierungsrates des Kantons Bern vom 9. April 1906 an den schweizerischen Bundesrat vom eidgenössischen Eisenbahndepartement zur Kenntnis gebracht worden:

„Das Initiativkomitee für die Lötschbergbahn nahm seinerzeit Veranlassung, bei Veranstaltung der internationalen Expertise über die Frage des Berner Alpendurchstiches der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen von diesem Schritte Kenntnis zu geben, und es hat dann auch den Bericht der Experten, der Herren Colombo, Garnier und Pontzen, der genannten Behörde überreicht.

„Dieselbe veranstaltete hierauf auch ihrerseits eine eingehende Prüfung der kommerziellen Verhältnisse, die nun wohl ihrem Abschlusse entgegengeht.

„Die Vorarbeiten unseres Initiativkomitees sind nun, sowohl in technischer als in finanzieller Beziehung, so weit vorgerückt, dass in nächster Zeit die Unterzeichnung der Verträge stattfinden kann und dass uns dieselben zur Genehmigung vorgelegt werden.

„Da die Lötschbergbahn doch wohl in späterer Zeit in den Besitz des Bundes übergehen wird, hielten wir uns für verpflichtet, Sie vom Stande der Vorarbeiten in Kenntnis zu setzen und Ihnen Gelegenheit zu geben, allfällige Wünsche mit bezug auf die Ausführung noch auszusprechen.

„Wir sind gerne bereit, Ihnen mit weiterer Auskunft zu dienen, und wir benutzen gerne den Anlass, Sie unserer vorzüglichen Hochachtung zu versichern."

Wir haben diesem Schreiben entnommen, dass eine Mitwirkung der Bundesbahnen zurzeit nicht gewünscht wurde; was man von uns verlangte, war die Begutachtung der Rentabilität. Unter diesen Umständen konnten wir uns nicht veranlasst sehen, von uns aus bei den Behörden des Kantons Bern zu intervenieren. Wir konnten das um so weniger tun, als wir aus den in unserem Berichte vom 8. Juni ausführlich entwickelten Gründen zum Schluss gekommen waren, dass eine derzeitige Inangriffnahme der Lötschbergbahn verfrüht sei.

22. Einer Eingabe der Eisenbahngesellschaft Nyon-Crassier, welche nach drei Richtungen unsere Unterstützung beanspruchte, konnten wir nicht entsprechen. Die Gewährung eines Anleihens von Fr. 200,000 zur Konsolidierung der Gesellschaft fällt nicht in unsern Geschäftskreis, da wir laut Rückkaufsgesetz die Nebenbahnen durch Bewilligung günstiger Anschluss- und Betriebsbedingungen unterstützen können, nicht aber durch Gelddarleihen. Die Zumutung, wir sollen auf Verkehr, welcher den Bundesbahnen auf ihrer kürzern Route Genf-transit-Nyon und weiter gehört, zu gunsten der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und der Strecke Crassier-Nyon verzichten, musste abgelehnt werden. Eine Herabsetzung der für den Betrieb der Linie Nyon-Crassier und die Mitbenützung der Station Nyon zu leistenden Entschädigungen erwies sich bei nochmaliger genauer Untersuchung als unmöglich, da unsere bezüglichen Forderungen sehr mässige sind. Wir konnten auch eine Stundung für unsere Guthaben auf unbestimmte Zeit nicht zugestehen, sondern mussten endliche Bestellung der durch den Betriebsvertrag geforderten Sicherheit für unsere Ansprüche verlangen.

23. Namens einer Vereinigung von 39 Verbänden, Handelskammern, Verkehrsvereinen und andern Gesellschaften, hat uns die Gesellschaft für Industrie und Handel von Neuenburg am 20. Dezember ein Gesuch um Wiederinbetriebsetzung der Bahnstrecke Bussigny-Morges und Führung direkter Schnellzüge über dieselbe von Biel nach Genf eingereicht und um Einladung einer Konferenz nachgesucht. Wir haben vorerst die erforderlichen Untersuchungen angeordnet.

24. Eine Anfrage der Wynentalbahn-Gesellschaft, ob die Bundesbahnen nicht geneigt seien, bei einer Konsolidierung ihrer Finanzlage mitzuwirken, welche durch eine Überschreitung des Voranschlages der ersten Bauausführung um rund Fr. 400,000 und ein Betriebsdefizit erschüttert war, haben wir dahin beantwortet, dass wir nur im Rahmen der durch den Gründungsvertrag vom Jahre 1872 den Bundesbahnen als Rechtsnachfolgern der Centralbahn und Nordostbahn überbundenen Verpflichtungen eintreten könnten, dagegen weitergehende Begehren ablehnen müssten. Gemäss diesem Vertrage hatten wir an die zur Vollendung der erstmaligen Bahnanlage noch erforderlichen Mittel einen Drittel, und zwar in gleichen Rechten und Pflichten wie die andern Beteiligten, zu übernehmen. Das macht rund Fr. 135,000.

Nachdem die Rekonstruktion des Unternehmens auf dieser Grundlage zu stande gekommen und die Beteiligung der Bundesbahnen an derselben durch Genehmigung des Budgets für 1907 durch die Bundesversammlung perfekt geworden war, haben wir die Einzahlung unserer Rate an die Prioritätsaktien mit Fr. 45,000 und an die Obligationen mit Fr. 90,000 angeordnet.

25. Auf eine Anfrage des Staatsrates von Neuenburg haben wir mit Schreiben vom 11. Mai den Regierungen der Kantone Bern und Neuenburg eröffnet, dass wir auf eine Erhöhung der Pachtsumme für die Bern-Neuenburg-Bahn (direkte Linie) zu den im Geschäftsbericht für 1905, Seite 20/22, mitgeteilten Bedingungen nur unter der Voraussetzung eintreten könnten, dass die Dauer der Pacht von zehn auf dreizehn Jahre verlängert werde. In diesem Falle wäre eine Pachtsumme von jährlich Fr. 280,000 gleichwertig mit der von uns bei der ersten Kombination angebotenen von Fr. 253,000. Eine Rückäusserung auf diese neue Offerte ist während des Berichtsjahres nicht erfolgt.

26. Eine Anfrage der Bodensee-Toggenburgbahn, ob wir den Betrieb ihrer Linie pachtweise übernehmen würden, haben wir am 27. Februar ablehnend beantwortet, dagegen uns bereit erklärt, den Betrieb zu den Selbstkosten zu führen.

27. Nachdem an einer Konferenz vom 7. März die Verhandlungen mit der Tösstalbahn betreffend den Betrieb der Linie Wald-Rüti und die Mitbenützung des Bahnhofes

Winterthur und der Stationen Wald und Rüti wieder aufgenommen worden waren, ist am 5. September vorläufig versuchsweise für die Dauer von drei Jahren, vom 1. Oktober 1906 an, eine Verständigung dahin getroffen worden, dass der Tösstalbahn die Besorgung des Zugs- und Fahrdienstes auf der Bahnlinie Wald-Rüti übertragen wurde; die Besorgung des gesamten anderen Betriebsdienstes bleibt Sache der schweizerischen Bundesbahnen.

Während der Dauer dieser provisorischen Betriebsübertragung bleiben die gekündigten Verträge über die Mitbenützung der gemeinschaftlich benützten Bahnhöfe und Stationen Winterthur, Wald und Grüze in Kraft, mit der Abänderung, dass Kompensation für die beidseitig zu leistenden Vergütungen in dem Sinne eintritt, dass ohne Präjudiz für die beidseitige Rechtsstellung die Tösstalbahn an die Bundesbahnen für die Mitbenützung des Bahnhofes Winterthur wie bisher Fr. 30,000 vergütet, während die Bundesbahnen an die Tösstalbahn für die Station Grüze Fr. 650 per Jahr und an Stelle der Wald-Rüti-Bahn für die Mitbenützung der Station Wald jährlich Fr. 29,350 entrichten werden. Da dieses Übereinkommen nur als Provisorium für drei Jahre abgeschlossen wurde, ist dasselbe lediglich auf dem Korrespondenzwege festgelegt und die Vereinbarung eines bezüglichen Vertrages bis zur definitiven Ordnung der Angelegenheit verschoben worden.

Durch diese Vereinbarung werden die Betriebskosten der Wald-Rüti-Bahn jährlich um rund Fr. 10,000 ermässigt werden.

28. Die Verhandlungen mit der Bodensee-Toggenburgbahn über die Mitbenützung der neu zu erstellenden Doppelspur St. Gallen-St. Fiden und der Station St. Fiden haben zum Abschluss eines Vertrages vom 22. Juni geführt.

Über den Anschluss der Bodensee-Toggenburgbahn (Hauptbahn Romanshorn-St. Gallen und Nebenbahn St. Gallen-Herisau) an den Bahnhof St. Gallen und die Mitbenützung desselben sowie über den Anschluss der Bodensee-Toggenburgbahn an den Bahnhof Romanshorn und die Mitbenützung desselben hat am 10. Mai eine Konferenz stattgefunden, wobei namentlich auch die Frage der Kapitalbeteiligung einlässlich erörtert wurde. Am 10. Dezember hat die Direktionskommission der Bodensee-Toggenburgbahn den Vertrag über die Mitbenützung des Bahnhofes St. Gallen unterzeichnet.

Mit der Vorlage beider Verträge an ihren Verwaltungsrat hat sie bis zum Abschluss der finanziellen Rekonstruktion der Unternehmung zugewartet.

Eine Anfrage des Finanzdepartementes des Kantons St. Gallen, ob wir nicht geneigt wären, die in Aussicht genommene Beteiligung der Bodensee-Toggenburgbahn an den Anlagekosten für die Erweiterung der Bahnhöfe St. Gallen, Romanshorn und der Station St. Fiden selbst zu übernehmen und uns mit der Verzinsung durch die Bodensee-Toggenburgbahn zu begnügen, mussten wir unter Hinweis auf die Konsequenzen am 21. Dezember ablehnend beantworten.

29. Der Betriebsvertrag mit der Bahngesellschaft Martigny-Châtelard vom 24. Oktober 1905 bestimmt in Art. 2, dass ein Spezialübereinkommen über den Betrieb der auf französischem Gebiet liegenden Bahnstrecke Châtelard-Grenze bis Valorcine und die Mitbenützung der Station Valorcine zwischen der genannten Gesellschaft und der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn direkt zu vereinbaren sei. Der Abschluss des bezüglichen Vertrages hat am 16. Mai 1906 stattgefunden; die Ratifikation durch den Verwaltungsrat der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn erfolgte am 18. Mai.

30. Mit den Badischen Staatseisenbahnen ist ein Zusatz zur Übereinkunft vom 23. November 1869 betreffend den Bau und Betrieb einer Verbindungsbahn in Basel vereinbart worden, welcher für Beschädigungen an Wagen die Vorschrift des im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen gültigen Wagenübereinkommens vom 1. April 1897 anwendbar erklärt, wonach Schadensbeträge unter 40 Mark gegenseitig nicht in Anrechnung gebracht werden.

31. Auf Ansuchen der Bern-Neuenburg-Bahn (direkte Linie) haben wir die Reduktion des Zuschlages, den wir laut Mitbenützungsvertrag für die Station Kerzers auf den gemeinschaftlichen Betriebskosten erheben dürfen, von 10 % auf 5 % vom 1. Juli 1906 an zugestanden.

32. Mit Zuschrift vom 4. Juli hat sich die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn bereit erklärt, die Entschädigung für die Besorgung ihres Bureaudienstes auf Station Bouveret durch unser Personal von Fr. 1800 auf Fr. 2500 jährlich zu erhöhen.

33. Auf erneutes Gesuch des Verwaltungsrates der Bahnunternehmung Wetzikon-Meilen haben wir nach Einholung eines Berichtes der Kreisdirektion III die Beteiligungsquote dieser Unternehmung für Mitbenützung der Station Wetzikon bis auf weiteres von Fr. 2800 auf Fr. 1800 und der Station Meilen von Fr. 2000 auf Fr. 1000 herabgesetzt, und zwar mit Rückwirkung vom 1. Januar 1906 an.

34. Mit Schreiben vom 22. Juni haben wir der Bern-Schwarzenburg-Bahn die Bedingungen mitgeteilt, unter welchen wir die Einführung ihrer Züge, verbunden mit denen der Gürbetalbahn, in den Bahnhof Bern schon vor Vollendung des Bahnhofumbaues gestatten können.

35. Bezüglich der Verlegung der linksufrigen Zürichsee-Bahn hat am 17. März eine weitere Konferenz stattgefunden, worauf die abschliessenden Erhebungen über die Frage der Expropriationen und eine bezügliche Garantie der Stadtgemeinde Zürich vorgenommen werden konnten. Am 19. Juli haben wir dem Stadtrat sodann vier auf Grundlage der bisherigen Besprechungen umgearbeitete Projekte mit Kostenvoranschlägen zugestellt.

Am 29. August ist eine Besprechung mit einer Abordnung der Gemeinden des linken Seeufers abgehalten worden, welcher wir über den derzeitigen Stand dieser Sache Mitteilung machten und ihre Wünsche entgegennahmen.

Eine Konferenz vom 3. Dezember mit der Vertretung der Stadt Zürich hat noch nicht zum Abschluss geführt, indem sich die Vertreter Zürichs noch schriftlich zu unsern Planvorlagen zu äussern wünschten.

36. Im Jahre 1910 wird der internationale Eisenbahnkongress in Bern zusammentreten, nachdem der Bundesrat auf eine konfidentielle Anfrage hin seine Zustimmung ausgesprochen hatte. Nachdem die belgische Gesandtschaft sich in dieser Angelegenheit an den Bundesrat gewendet hatte, sind wir von letzterem am 18. Juni beauftragt worden, die erforderlichen Schritte zur Konstituierung eines Lokalkomitees zu tun, welches in Verbindung mit dem internationalen Zentralkomitee die nötigen Vorbereitungen zu treffen hat. In diesem Lokalkomitee werden ausser der Generaldirektion das eidgenössische Eisenbahndepartement durch seine Oberbeamten und die Direktion der Gotthardbahn vertreten sein.

37. Im Bestand des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen sind im Laufe des Berichtsjahres keine Änderungen eingetreten.

Am 10. September hat eine allgemeine Verbandskonferenz stattgefunden, in welcher neben laufenden Geschäften folgende wichtigere Fragen behandelt wurden:

a. Übereinkommen betreffend die Güterübergabe und -übernahme, sowie die Verteilung von Entschädigungen im internationalen Eisenbahnfrachtverkehr.

b. Verschleppungsübereinkommen für den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr.

c. Beitritt des Verbandes der Dampfschiffverwaltungen zum Haftpflichtübereinkommen für den direkten schweizerischen Verkehr.

38. 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 Rückkaufsgesetzes zusammengetreten zur Behandlung wichtigerer Verwaltungsfragen. Wir erwähnen namentlich die folgenden:

Instruktion für das Submissionswesen; Verfahren beim Erlass von Dienstvorschriften; Festsetzung von Gebühren für Durchführung elektrischer Leitungen über Bahngebiet; Behandlung von Unfällen beim Bahnunterhaltungsdienst; einheitlicher Fahrplan für das ganze Jahr; Vertretung des Kassiers bei den Kreisen bei Verhinderung desselben; Bezeichnung der Beamten der Kreisdirektionen, welche berechtigt sein sollen, Postchecks zu unterzeichnen; Versicherung der Wertsendungen gegen Diebstahl und Einbruch; Subventionen für Festlichkeiten; Mitwirkung des Personals bei der Unterdrückung des Mädchenhandels; Verpachtung von Bahnhofrestaurationen; Klassifizierung des Personals nach Stationen und Bahnstrecken; Prämien für Entdeckung missbräuchlicher Benützung von Fahrtausweisen; Spareinlagen des Personals; Abgabe von Jahresfreikarten ausländischer Verwaltungen an Oberbeamte; Nichtbeachtung der reglementarischen Anfangslöhne für Taglohnarbeiter; Entschädigung bei vorübergehender Versetzung an Orte mit teuren Lebensverhältnissen; Gehaltserhöhungen für Barrierenwärterinnen; Gehaltszahlung an Beamte, die wegen absoluter Dienstuntauglichkeit entlassen werden; Beginn der Auszahlung der Pension an Familienangehörige von Beamten, welchen ein Besoldungsnachgenuss bewilligt wird; Lohnauszahlung an Arbei-

ter im Monatslohn bei Erkrankung und Unterstützung derselben durch die Krankenkassen; Überschreitung des Betriebsbudgets durch die Kreisdirektionen und Überschreitung von bewilligten Baukrediten; Unterstützung der Bestrebungen gegen den Alkoholismus und Kreisschreiben des Eisenbahndepartementes betreffend Einschränkung des Alkoholgenusses; Aufnahme von Wahlen der Kreise in das Eisenbahn-Amtsblatt; Reiseentschädigungen für Aufseher elektrischer Anlagen.

39. 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 1906 18,389, diejenige der im Taglohn Angestellten 10,253, zusammen 28,642 (gegenüber 17,305 Beamten und 9870 im Taglohn Angestellten, zusammen 27,175 auf Ende 1905), wovon

	Beamte mit Jahresgehalt	im Taglohn Angestellte
bei der Generaldirektion	639	43
beim Kreis I	4169	1625
beim Kreis II	5922	3596
beim Kreis III	5038	2745
beim Kreis IV	2621	2244

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.

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

a. Auf den 1. April 1906 war die periodische Wiederwahl der Beamten und Angestellten der Bundesbahnen für eine neue Amtsdauer von 3 Jahren vorzunehmen. Auf den gleichen Zeitpunkt war die periodische Gehaltserhöhung für das gesamte Personal durchzuführen. Nachdem der Gegenstand schon in der gemeinsamen Direktoren-Konferenz vom 26. April 1905 mit Rücksicht auf die Budgeterstellung für 1906 eingehend erörtert worden war, sind die Grundsätze für ein einheitliches Vorgehen in allen Kreisen gemäss den Bestimmungen des Besoldungsgesetzes und der vom Bundesrate erlassenen Gehaltsordnung festgestellt worden. Einer

Eingabe des Zentralvorstandes des Vereins schweizerischer Eisenbahn- und Dampfschiffangestellter vom 20. Februar 1906, welche weitergehende Begünstigungen verlangte, konnte, unter Hinweis auf die genannten Vorschriften, nicht entsprochen werden. Es wurde in unserer Antwort vom 27. April hervorgehoben, dass bei Festsetzung der Gehaltsaufbesserungen nicht von einer Neueinreihung des Personals die Rede sein könne, sondern nur von der Bewilligung der gesetzlichen Erhöhungen einerseits, und von allfälligen Beförderungen anderseits. Die Gehaltsmaxima seien nicht durch die Gehaltsklassen des Besoldungsgesetzes festgesetzt, sondern durch die Gehaltsstufen der Gehaltsordnung. Um dem Personal entgegenzukommen, habe die Generaldirektion im Einvernehmen mit den Kreisdirektionen gleichwohl verfügt, dass in den untern Stellen ohne weiteres Beförderung von der tiefern in die höhere Gehaltsstufe stattfinden soll, um die Aufbesserung um die vollen Fr. 300 auch nach Erreichung des Maximums einer Stufe zu ermöglichen, falls nicht besondere Gründe entgegenstehen. Diese Verfügung sei eine Begünstigung der weniger hoch besoldeten Angestellten gewesen; gerade zu deren Gunsten sei das Besoldungsgesetz weitgehend interpretiert worden. Unzulässig und dem Sinne des Besoldungsgesetzes widersprechend, wäre es aber gewesen, ein solches Vorrücken ohne weiteres auch für die mittlern und höhern Stufen und Klassen zuzugestehen. Die von uns aufgestellten grundsätzlichen Bestimmungen für die Gehaltserhöhungen seien somit gesetzlich nicht anfechtbar; dieselben seien auch unseres Wissens in allen Kreisen korrekt durchgeführt worden.

b. Auf ein Gesuch des Vereins schweizerischer Eisenbahn- und Dampfschiffangestellter, es sei die an verschiedene Beamte der Zentralverwaltung bei ihrem Umzuge nach Bern mit Rücksicht auf die teurern Lebensverhältnisse gewährte Gehaltszulage zu erhöhen, konnte der Konsequenzen wegen nicht eingetreten werden.

c. Über die Eingaben des Personals, welche um Bewilligung von Teuerungszulagen nachsuchten, haben wir dem Verwaltungsrat besondere Vorlage gemacht (vgl. Abschnitt A, Verschiedenes, Ziffer 10, Seite 12 f. hiervor).

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 1906;

Baurechnung auf 31. Dezember 1906;

Bilanz auf 31. Dezember 1906;

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 ausgeschieden,
Bauausgaben für den Simplon auf den 31. Dezember 1906,
Bauausgaben für den Ricken auf 31. Dezember 1906,
Vergleichung der Bauausgaben mit dem Budget;

Rechnungen der Hülfsgeschäfte:

Drucksachenverwaltung in Bern,
Oberbaumaterialverwaltung in Bern,
Materialverwaltung in Lausanne,
" " Basel,
" " Zürich,
" " Rorschach,
Werkstätte in Yverdon,
" " Freiburg,
" " Biel,
" " Olten,
" " Zürich,
" " Romanshorn,
" " Rorschach,
" " Chur,

Gasanstalt in Olten,
" " Rorschach;

Rechnungen der Hülfskassen:

Pensions- und Hülfskasse der Angestellten der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn,
Krankenkasse der Arbeiter der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn,
Pensions- und Hülfskasse der Angestellten der ehemaligen Centralbahn,
Krankenkasse der ständigen Arbeiter der ehemaligen Centralbahn,
Krankenkasse der Werkstätte in Olten,
Fonds für ausserordentliche Unterstützungen der ehemaligen Centralbahn,
Pensions- und Hülfskasse der Angestellten der ehemaligen Nordostbahn,
Krankenkasse der ständigen Arbeiter der ehemaligen Nordostbahn,
Krankenkasse der Regiearbeiter der ehemaligen Nordostbahn,
Pensions- und Hülfskasse der Angestellten der ehemaligen Vereinigten Schweizerbahnen,
Krankenkasse der ständigen Arbeiter der ehemaligen Vereinigten Schweizerbahnen;

Inventar der eigenen Wertschriften;
Inventar der Wertschriften des Erneuerungsfonds.

Betriebsrechnung.

Der Einnahmenüberschuss beträgt . . Fr. 45,429,666. 95

Rechnung 1905	Budget 1906	Rechnung 1906	Gegenüber 1905	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
40,520,424	38,522,350	**45,429,667**	+ 4,909,243	+ 6,907,317

Diese Vermehrungen erklären sich aus folgenden allgemeinen Tatsachen:

	Vergleichung mit	
	Rechnung 1905	Budget 1906
	Fr.	Fr.
Vermehrung der Betriebseinnahmen .	12,160,204	8,598,208
Vermehrung der Betriebsausgaben .	7,250,961	1,690,891
Vermehrung des Betriebsüberschusses	4,909,243	6,907,317

Wir werden diese Vermehrungen in den einzelnen Abschnitten der Betriebsrechnung begründen; dieselben sind in der Hauptsache dem bedeutenden Verkehrsaufschwung zuzuschreiben, den das Jahr 1906 erfahren hat und wodurch namentlich die Betriebseinnahmen in unvorhergesehenem Masse gestiegen sind.

Der Betriebskoeffizient ist von $66,_{42}$ im Jahre 1905 auf $65,_{80}$ im Jahre 1906 gesunken.

Betriebseinnahmen.

Die Betriebseinnahmen belaufen sich auf Fr. 132,837,572. 73

Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Rechnung 1906 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
120,677,369	124,239,365	**132,837,573**	+ 12,160,204	+ 8,598,208

Die Vermehrung gegenüber 1905 beträgt $10,_{08}$ %, und gegenüber dem Budget $6,_{92}$ %; an derselben sind alle drei Kapitel der Betriebseinnahmen beteiligt, nämlich der Personentransport, der Gütertransport und die verschiedenen Einnahmen.

I. Ertrag des Personentransportes.

Derselbe beläuft sich pro 1906 auf . Fr. 53,516,095. 70

Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Rechnung 1906 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
48,154,781	51,000,000	**53,516,096**	+ 5,361,315	+ 2,516,096

Die Vermehrung beträgt $11,_{13}$ % gegenüber 1905 und $4,_{93}$ % gegenüber dem Budget 1906. Die Zahl der Reisenden auf dem Bundesbahnnetz hat gegenüber dem Vorjahr um rund 5,768,050, d. h. um $9,_{7}$ % zugenommen; die Zunahme erstreckt sich auf alle Monate des Jahres. Dieses erfreuliche Resultat ist einerseits dem bereits erwähnten allgemeinen Verkehrsaufschwung, anderseits der Entwicklung des Wintersports in der Schweiz und, in der zweiten Hälfte des Jahres, der Eröffnung der Simplonlinie zu verdanken.

Für das Nähere verweisen wir auf die Abteilung III, kommerzielles Departement, auf Seite 123 ff. dieses Berichtes.

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

Dieser Ertrag beläuft sich pro 1906 auf Fr. 73,405,398. 39

Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Rechnung 1906 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
66,808,384	68,300,000	**73,405,398**	+ 6,597,014	+ 5,105,398

Die Vermehrung beträgt 9,87 % gegenüber dem Vorjahr und 7,49 % gegenüber dem Budget.

In unserm Bericht zu den Rechnungen des Jahres 1905 haben wir bezüglich des Güterverkehrs, welcher gegen Ende 1905 infolge der Revision der Zollansätze eine aussergewöhnliche Steigerung erfahren hatte, die Befürchtung ausgesprochen, das Jahr 1906 könne einen entsprechenden Rückschlag bringen. Diese Voraussetzung ist nicht eingetroffen; die bedeutende Entwicklung der Industrie und die zum Teil reichen Erträgnisse der Landwirtschaft haben den befürchteten Rückschlag im Güterverkehr in eine ganz erhebliche Zunahme umgewandelt. An dieser Zunahme hat die Eröffnung der Simplonlinie nur einen geringen Anteil.

Für das Nähere verweisen wir ebenfalls auf die Abteilung III, kommerzielles Departement, auf Seite 123 ff. dieses Berichtes.

III. Verschiedene Einnahmen.

Dieselben betragen für das Jahr 1906 . Fr. 5,916,078. 64

Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Rechnung 1906 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
5,714,204	4,939,365	**5,916,079**	+ 201,875	+ 976,714

Die Vermehrung beträgt 3,53 % gegenüber 1905 und 19,78 % gegenüber dem Budget; sie ist im nachstehenden begründet:

Rubriken	Rechnung 1905	Budget 1906	Rechnung 1906	Gegenüber 1905	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1. Pacht- und Mietzinse:					
a. Für Gemeinschaftsbahnhöfe und Strecken	754,480	774,220	**738,594**	— 15,886	— 35,626
b. Für Rollmaterial	1,248,959	1,040,000	**1,283,991**	+ 35,032	+ 243,991
c. Für sonstige Objekte . . .	1,346,267	1,366,000	**1,411,108**	+ 64,841	+ 45,108
	3,349,706	3,180,220	**3,433,693**	+ 83,987	+ 253,473
2. Ertrag von Hülfsgeschäften . .	2,231,350	1,643,645	**2,347,071**	+ 115,721	+ 703,426
3. Sonstige Einnahmen	133,148	115,500	**135,315**	+ 2,167	+ 19,815
	5,714,204	4,939,365	**5,916,079**	+ 201,875	+ 976,714

1. *Pacht- und Mietzinse.*

1 *a.* Pachtzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und -Strecken. Die Verminderung dieser Einnahmen ist zum Teil eine Folge der Revision der Gemeinschaftsverträge mit verschiedenen Verwaltungen, andernteils konnten für das Budget 1906 die gemeinschaftlich zu verzinsenden Anlagekapitalien der im Umbau begriffenen Objekte, wie z. B. des Bahnhofes Basel, noch nicht genau festgestellt werden.

1 *b.* Mieten für Rollmaterial. Die Vermehrung gegenüber 1905 beträgt $2,_{80}$ % und gegenüber dem Budget $23,_{46}$ %. Die Begründung dieser Vermehrung geben wir zur nämlichen Rubrik in den Ausgaben, wo die Veränderung der Einnahmen und Ausgaben an Wagenmieten gleichzeitig dargestellt wird. (Siehe Seite 67 dieses Berichtes.)

1 *c.* Pachtzinse für sonstige Objekte. Die Mehreinnahmen resultieren aus der Revision von Mietverträgen und betragen $4,_{82}$ % gegenüber 1905 und $3,_{30}$ % gegenüber dem Budget.

2. *Ertrag von Hülfsgeschäften.*

Die Vermehrung dieser Erträgnisse erreicht gegenüber dem Vorjahr $5,_{19}$ % und gegenüber dem Budget $42,_{8}$ %. In denselben ist die Verzinsung der Bau- und Betriebskapitalien inbegriffen. Eine Trennung von Zins und Reinertrag erzeigt folgendes Ergebnis:

	Kapitalverzinsung Fr.	Gewinn Fr.
Drucksachenverwaltung	18,759	93,427
Oberbaumaterialverwaltung . . .	448,206	186,944
Materialverwaltungen	202,581	411,965
Werkstätten	693,649	240,867
Gasanstalten	12,546	23,840
Privattelegraphendienst	—	14,287
	1,375,741	971,330

Der eigentliche Gewinn der Hülfsgeschäfte beträgt somit Fr. 971,330, d. h. nur zirka $2,_{4}$ % der gesamten Jahreslieferungen und Leistungen der Hülfsgeschäfte im Betrage von rund $39,_{5}$ Millionen Franken. Der Umsatz hat sich um zirka 5 Millionen gegenüber dem Vorjahr vermehrt.

3. *Sonstige Einnahmen.*

Die Mehreinnahmen von 1,63 % gegenüber 1905 und von 17,16 % gegenüber dem Budget resultieren aus einem Mehrertrag verschiedener Verkäufe.

Betriebsausgaben.

Die Betriebsausgaben des Jahres 1906 belaufen sich auf . . . . . Fr. 87,407,905. 78

Rechnung 1905	Budget 1906	Rechnung 1906	Gegenüber 1905	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
80,156,945	85,717,015	**87,407,906**	+7,250,961	+1,690,891

Die Vermehrung der gesamten Betriebsausgaben gegenüber dem Vorjahr beträgt 9,05 % und gegenüber dem Budget 1,98 %.

In unserm Bericht zum Budget des Jahres 1906 haben wir bereits auf die Hauptursachen hingewiesen, welche in erster Linie eine Zunahme der Betriebsausgaben gegenüber den frühern Jahren bedingen; es sind dies die gesetzlichen dreijährigen Gehaltserhöhungen, die auf 1. April 1906 zum ersten Mal eingetreten sind, sowie die am 1. Juni 1906 stattgefundene Betriebseröffnung der Simplonlinie. Einen weitern Faktor zur Erhöhung der Betriebsausgaben bildet sodann der in unvorhergesehenem Masse angewachsene Verkehr, der namentlich die Ausgaben für Lokomotivbrennmaterial, Unterhalt der Anlagen und des Rollmaterials, den allgemeinen Materialkonsum und die Wagenmieten ausserordentlich steigerte.

Der Verkehrssteigerung ist es hauptsächlich zuzuschreiben, dass auch gegenüber dem Budget eine Mehrausgabe von 1,98 % zu verzeichnen ist, indem die grössten Mehrausgaben vornehmlich die letzterwähnten Kapitel betreffen, während die Ausgaben auf den Personalrubriken im allgemeinen unter den budgetierten Beträgen geblieben sind. Effektiv wäre der Ausgabenüberschuss gegenüber dem Budget um zirka Fr. 500,000 höher, weil die Betriebsausgaben für den Simplon nur für 7 Monate in der Rechnung enthalten sind, während das Budget 1906 den Betrieb dieser Linie für das ganze Jahr berücksichtigte. Immerhin ist zu bemerken, dass die Personalvermehrung für den

Simplon im Kreis I zum grössten Teil schon vor dessen Betriebseröffnung stattgefunden hat.

In den nachfolgenden Zusammenstellungen geben wir vorerst eine Übersicht der hauptsächlichsten Ausgabenveränderungen nach Kapiteln und sodann auch die Differenzen der einzelnen Rubriken nach dem Schema der Betriebsrechnung. In den Vergleichungen mit dem Vorjahr und mit dem Budget sind überall die Nettobeträge eingestellt, wozu die nicht rubrizierten Ausgaben und Einnahmen des Budgets (Kapitel VI) pro rata der wirklichen Betriebsausgaben verteilt wurden.

Kapitel	Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Rechnung 1906 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
I. Allgemeine Verwaltung	2,739,911	3,026,951	**2,916,557**	+ 176,646	— 110,394
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	15,067,315	15,169,911	**15,968,418**	+ 901,103	+ 798,507
III. Expeditions- und Zugsdienst . .	25,262,704	28,155,333	**27,879,651**	+2,616,947	— 275,682
IV. Fahrdienst	30,661,529	32,215,760	**32,901,246**	+2,239,717	+ 685,486
V. Verschiedene Ausgaben	6,425,486	7,149,060	**7,742,034**	+1,316,548	+ 592,974
	80,156,945	85,717,015	**87,407,906**	+7,250,961	+1,690,891

Die Personalausgaben des Betriebes belaufen sich auf folgende Beträge:

Kapitel	Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Rechnung 1906 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Personal des Bahndienstes	4,333,946	4,801,195	**4,704,206**	+ 370,260	— 96,989
Personal des Expeditions- und Zugsdienstes	22,506,874	25,340,503	**24,968,646**	+2,461,772	— 371,857
Personal des Fahrdienstes	10,086,395	11,240,465	**10,996,618**	+ 910,223	— 243,847
	36,927,215	41,382,163	**40,669,470**	+3,742,255	— 712,693

Im Jahr 1904 haben die Personalausgaben betragen . . . . Fr. 35,552,468
Im Jahr 1905 . . . . . „ 36,927,215
Im Jahr 1906 . . . . . „ 40,669,470

Für 1905 beträgt die Vermehrung gegenüber 1904 3,87 % und für 1906 gegenüber 1905 10,13 %.

Die effektiven Mehrausgaben pro 1906 gegenüber 1905 für das Personal, ohne Abzug der Rückerstattungen aus dem Kapitel VI „Nicht rubrizierte Ausgaben und Einnahmen", verteilen sich wie folgt auf die gesetzlichen Gehaltserhöhungen einerseits und auf Mehrausgaben infolge Personalvermehrung (inklusive Simplon), Mutationen, Lohnerhöhungen etc. anderseits:

Zentralverwaltung und Kreise I—IV.	Gesetzliche Gehaltserhöhungen, 9 Monate Fr.	Mehrausgaben infolge Personalvermehrung, Mutationen etc. Fr.
I A Personal der allgemeinen Verwaltung	136,600	25,500
II A Personal des Bahndienstes . .	237,000	107,000
III A Personal des Expeditions- und Zugsdienstes	1,694,000	805,300
IV A Personal des Fahrdienstes . .	495,600	464,000
Total Betrieb	2,563,200	1,401,800
Drucksachenverwaltung	4,500	26,300
Oberbaumaterialverwaltung . . .	3,700	— 1,200
Materialverwaltungen	12,500	5,200
Werkstätten und Gasanstalten . .	45,000	204,200
Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee	9,300	4,900
Gesamttotal	2,638,200	1,641,200

Die gesamten effektiven Mehrausgaben für das Personal gegenüber 1905 erreichen somit den Betrag von rund Fr. 4,280,000 *).

*) Dazu kommen Fr. 2,500,000 für Teuerungszulagen gemäss Bundesbeschluss vom 11./12. April 1907.

Die Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung weisen folgende Beträge auf:

	Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Rechnung 1906 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen	10,297,890	9,972,439	**10,840,847**	+ 542,957	+ 868,408
Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven und Tender . . .	4,916,373	5,473,321	**5,249,126**	+ 332,753	— 224,195
Unterhalt und Erneuerung der Personenwagen	2,085,290	1,990,886	**2,273,386**	+ 188,096	+ 282,500
Unterhalt und Erneuerung der Lastwagen	2,375,220	1,908,900	**1,918,223**	— 456,997	+ 9,323
	19,674,773	19,345,546	**20,281,582**	+ 606,809	+ 936,036

Im Jahr 1904 haben die Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung betragen . . . . Fr. 19,220,390
Im Jahr 1905 . . . . . „ 19,674,773
Im Jahr 1906 . . . . . „ 20,281,582

Für 1905 beträgt somit die Vermehrung gegenüber 1904 2,36 % und
für 1906 „ „ „ 1905 3,08 %.

Wir geben ferner eine vergleichende Zusammenstellung der Ausgaben für die hauptsächlichsten Konsummaterialien des Betriebs:

	Rechnung 1905	Budget 1906	Rechnung 1906	Gegenüber 1905	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Verschiedene Ausgaben des Expeditions- und Zugsdienstes . .	2,755,830	2,814,830	**2,911,005**	+ 155,175	+ 96,175
Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen	10,737,654	11,101,967	**11,914,099**	+ 1,176,445	+ 812,132
	13,493,484	13,916,797	**14,825,104**	+ 1,331,620	+ 908,307

Gegenüber der Rechnung 1905 beträgt die Erhöhung 9,87 % und gegenüber dem Budget 6,53 %.

In den folgenden Aufstellungen erläutern wir die Differenzen in den einzelnen Rubriken der Kapitel I—V der Betriebsausgaben; in den letzteren sind jeweilen die Ausgaben der Zentralverwaltung und der vier Kreise enthalten.

I. Allgemeine Verwaltung.

Die Ausgaben belaufen sich im Jahre 1906 auf . . . . . Fr. 2,916,556. 51

Rubriken	Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Rechnung 1906 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
A 1. Verwaltungsbehörden . .	212,355	226,770	**228,671**	+ 16,316	+ 1,901
2. Sekretariate, Kanzleien, Archive und Registraturen .	405,230	451,931	**435,467**	+ 30,237	— 16,464
3. Ausgabenkontrolle, Hauptbuchhaltung, Hauptkasse und Rechnungsbureaux . . .	346,794	371,159	**386,887**	+ 40,093	+ 15,728
4. Rechtsbureaux und Verwaltung der Pensions-, Hülfs- und Krankenkassen . . .	206,433	218,913	**224,037**	+ 17,604	+ 5,124
5. Tarifbureaux, kommerzielle Agenturen und Frachtreklamationsbureau	266,520	277,003	**285,688**	+ 19,168	+ 8,685
6. Einnahmenkontrolle . . .	610,035	690,706	**646,614**	+ 36,579	— 44,092
7. Statistisches Bureau . . .	59,343	65,042	**61,768**	+ 2,425	— 3,274
8. Bureaux f. d. Telegraphendienst u. d. elektr. Anlagen	175,078	215,117	**196,328**	+ 21,250	— 18,789
9. Abwartpersonal	74,720	84,671	**79,576**	+ 4,856	— 5,095
B 1. Bureaukosten	229,260	261,332	**241,907**	+ 12,647	— 19,425
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale	58,588	59,470	**58,799**	+ 211	— 671
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	16,570	16,991	**15,584**	— 986	— 1,407
4. Verschiedenes	78,985	87,846	**55,231**	— 23,754	— 32,615
	2,739,911	3,026,951	**2,916,557**	+ 176,646	— 110,394

Im Total der Ausgaben für allgemeine Verwaltung ergibt sich also eine Vermehrung gegenüber 1905 von 6,45 % und eine Verminderung gegenüber dem Budget um 3,65 %.

Die Mehrausgaben in den Personalrubriken gegenüber 1905 betreffen die gesetzlichen Gehaltserhöhungen ab 1. April 1906 und Mutationen; wir verweisen hier auf die detaillierten Angaben in der Beilage zur Betriebsrechnung, Seiten 34 und 35 der Jahresrechnungen 1906.

A 1. Verwaltungsbehörden. Vermehrung gegenüber dem Vorjahr und dem Budget infolge Mindervergütung des Baukontos für Verwaltungs- und Bauleitungskosten.

A 2. Sekretariate, Kanzleien, Archive und Registraturen. Die Minderausgaben gegenüber dem Budget rühren her von Vakanzen und Personalwechsel.

A 3. Ausgabenkontrolle, Hauptbuchhaltung, Hauptkasse und Rechnungsbureaux. Die Mehrausgabe gegenüber dem Budget ist eine scheinbare und entspringt der Mindervergütung des Baukontos für Bauleitungs- und Verwaltungskosten, sowie der Minderentschädigung für Betriebsbesorgung anderer Bahnen; effektiv ist eine Minderausgabe von Fr. 6033 infolge Vakanzen und Mutationen vorhanden.

A 4. Rechtsbureaux und Verwaltung der Pensions-, Hülfs- und Krankenkassen. Mehrausgaben infolge Personalvermehrung und Mutationen.

A 5. Tarifbureaux, kommerzielle Agenturen und Frachtreklamationsbureau. Vermehrte Reiseentschädigungen infolge zahlreicher Tarifkonferenzen und Kommissionen im Auslande.

A 6. Einnahmenkontrolle. Minderausgaben infolge Personalwechsels und weniger Reiseauslagen.

A 7. Statistisches Bureau. Minderausgaben infolge Personalmutationen.

A 8. Bureaux für den Telegraphendienst und die elektrischen Anlagen. Minderausgaben infolge Vakanzen und Mehrvergütungen für Leistungen auf Bau.

A 9. Abwartpersonal. Minderausgaben infolge Mutationen und Vergütungen der Hülfsgeschäfte.

B 1. Bureaukosten. Weniger Ausgaben für Drucksachen bei der Zentralverwaltung und den Kreisen I, III und IV; dagegen vermehrte Kosten für Bauausschreibungen im Kreis II.

B 3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars. Der Kreis I verzeigt eine Mehrausgabe für Neueinrichtung von Direktionsbureaux; die Kreise II—IV notieren Minderausgaben infolge weniger Anschaffungen und geringerem Unterhalt.

B 4. Verschiedenes. Die Ausgaben für Abrechnungskosten und für Unvorhergesehenes sind gegenüber dem Vorjahr und dem Budget 1906 zurückgegangen.

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

Im Jahre 1906 betragen die Ausgaben Fr. 15,968,417. 94

Rubriken	Rechnung 1905	Budget 1906	Rechnung 1906	Gegenüber 1905	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A 1. Bureaux der Oberingenieure .	470,796	502,196	**513,983**	+ 43,187	+ 11,787
2. Bahningenieure und deren Hülfspersonal	287,474	308,430	**320,244**	+ 32,770	+ 11,814
3. Bahnmeister und deren Gehülfen	810,870	917,674	**872,852**	+ 61,982	— 44,822
4. Bahnwärter, Barrierenwärter u. deren Stellvertreter	2,764,806	3,072,895	**2,997,127**	+ 232,321	— 75,768
B 1. Unterbau und Kunstbauten . .	2,651,098	2,121,361	**2,209,455**	— 441,643	+ 88,094
2. Oberbau (einschl. Erneuerung) .	5,670,764	5,973,973	**6,302,966**	+ 632,202	+ 328,993
3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen	1,175,043	1,155,119	**1,336,008**	+ 160,965	+ 180,889
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes	698,458	635,846	**754,017**	+ 55,559	+ 118,171
5. Räumung d. Bahn v. Schnee u. Eis	102,528	86,140	**238,401**	+ 135,873	+ 152,261
C 1. Bureaukosten	75,914	73,267	**67,457**	— 8,457	— 5,810
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale . . .	42,843	40,147	**36,774**	— 6,069	— 3,373
3. Beleuchtung der Bahn . . .	48,078	48,542	**48,515**	+ 437	— 27
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	242,951	208,800	**239,947**	— 3,004	+ 31,147
5. Entschädigung für vorübergehende Benützung von Landstücken und für Kulturschaden . . .	895	2,597	**925**	+ 30	— 1,672
6. Verschiedenes	24,797	22,924	**29,747**	+ 4,950	+ 6,823
	15,067,315	15,169,911	**15,968,418**	+ 901,103	+ 798,507

Die Vermehrung der Totalausgaben des Bahndienstes gegenüber 1905 beträgt 5,98 %, diejenige gegenüber dem Budget 5,26 %.

Nach Abzug der zu lasten des Erneuerungsfonds fallenden Kosten für die Oberbauerneuerung ergibt sich folgende Vergleichung der reinen Betriebskosten des Bahndienstes:

	Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Rechnung 1906 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Gesamtausgaben .	15,067,315	15,169,911	**15,968,418**	+ 901,103	+ 798,507
ab: Ausgaben für die Oberbauerneuerung	4,159,261	4,320,000	**4,241,202**	+ 81,941	— 78,798
	10,908,054	10,849,911	**11,727,216**	+ 819,162	+ 877,305

Wir haben somit auf den Nettokosten eine Vermehrung von 7,51 % gegenüber 1905 und eine solche von 8,09 % gegenüber dem Budget.

Die Mehrausgaben der Personalrubriken gegenüber 1905 sind auch hier hauptsächlich die Folge der gesetzlichen Gehaltserhöhungen auf 1. April 1906; das Detail ist in der Beilage zur Betriebsrechnung auf Seiten 34 und 35 der Jahresrechnungen ersichtlich.

A 1. Bureaux der Oberingenieure. Das Budget wird überschritten infolge Mindervergütungen des Baukontos für Verwaltungs- und Bauleitungskosten. Effektiv ist eine Minderausgabe zu verzeichnen infolge von Personalmutationen.

A 2. Bahningenieure und deren Hülfspersonal. Gleiche Bemerkung wie zu A 1.

A 3. Bahnmeister und deren Gehülfen. Die Minderausgaben sind die Folge von Mutationen und von weniger Ausgaben für Reiseentschädigungen und Dienstkleider; spätere Eröffnung der Simplonlinie.

A 4. Bahnwärter, Barrierenwärter und deren Stellvertreter. Die Minderausgaben sind durch die gleichen Faktoren begründet wie ad A 3; im Kreis III hat auch eine veränderte Einteilung der Wärterstrecken Minderausgaben auf dieser Rubrik verursacht.

B 1. Unterbau und Kunstbauten. Die Minderausgaben gegenüber 1905 rühren daher, dass verschiedene im Jahr 1904 nicht ausgeführte Arbeiten auf 1905 verschoben wurden;

dieses letztere Jahr war deshalb ausserordentlich belastet. Ferner sind die Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung im Jahre 1906 um zirka Fr. 100,000 geringer als pro 1905. Die Ueberschreitung des Budgets ist hauptsächlich dem letzteren Umstande zuzuschreiben; ferner sind Mehrausgaben zu verzeichnen für höhere Schotterpreise, Sicherungsarbeiten bei Felspartien, Uferbauten etc. Anderseits haben wir Minderausgaben infolge Verschiebung des Anstriches von Brücken, teilweise Verschiebung von Beschotterung und Beschaffung von billigerem Schottermaterial in den Kreisen II—IV, sowie infolge späterer Eröffnung des Simplon.

B 2. Oberbau. Die bedeutenden Mehrausgaben gegenüber dem Vorjahr und dem Budget entspringen hauptsächlich den vermehrten Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung, und zwar für Geleiseumbauten auf der Strecke und in Stationen infolge Legen von Doppelspuren. Ferner sind zu notieren grössere Unterhaltungsarbeiten in den Kreisen II und III und Ausführung von nicht budgetierten Geleiseerneuerungen im Kreis IV, sowie grössere Kosten für Geleiseregulierung und Auswechslung.

B 3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen. Auch hier sind die Mehrausgaben gegenüber 1905 und dem Budget teilweise den erhöhten Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung zuzuschreiben; dazu kommen die Ausführung diverser nicht vorgesehener aber dringender Unterhaltungsarbeiten, teure Reparaturen an den Hallendächern in grossen Bahnhöfen und zahlreiche Verbesserungsarbeiten. Eine vermehrte Ausgabe erfordern ferner noch die vielen Anschlüsse von Stationen und Wärterhäusern an Wasserversorgungen von Ortschaften.

B 4. Telegraph, Signale und Verschiedenes. Die erhöhten Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung haben auch auf dieser Rubrik eine Ausgabenvermehrung verursacht: ferner sind verschiedene im Jahre 1905 verschobene Arbeiten nunmehr ausgeführt worden, und schliesslich waren die Budgetansätze etwas zu knapp.

B 5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis. Die Witterungsverhältnisse waren sehr ungünstige, namentlich im Dezember 1906.

C 1. Bureaukosten. Ausgabenverminderung infolge geringerer Druckkosten bei der Zentralverwaltung und im Kreis IV.

C 2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale. Minderausgaben wegen Sistirung von Barvergütungen für Heizmaterial, bezw. Ersatz durch Naturallieferungen.

C 4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars. Die Mehrausgabe gegenüber dem Budget wurde für vermehrten Unterhalt von Schotterwagen, Schneepflügen, Rollwagen und Werkgeschirr aufgewendet.

C 6. Verschiedenes. Mehrausgaben für Dekorationskosten anlässlich der Simploneröffnungsfeier.

III. Expeditions- und Zugsdienst.

Die Ausgaben pro 1906 dieses Kapitels betragen . . . . . Fr. 27,879,650. 83

Sie verteilen sich wie folgt:

Rubriken	Rechnung 1905	Budget 1906	Rechnung 1906	Gegenüber 1905	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A 1. Betriebsinspektionen, Kursinspektionen	706,704	790,654	**761,707**	+ 55,003	— 28,947
2. Bahnhof- und Stationsvorstände und das ihnen unterstellte Personal	15,989,954	18,121,463	**17,872,863**	+1,882,909	— 248,600
3. Zugsdienstpersonal	5,810,216	6,428,386	**6,334,076**	+ 523,860	— 94,310
B 1. Bureaukosten	1,001,910	1,085,628	**1,037,334**	+ 35,424	— 48,294
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale und Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen . . .	1,280,646	1,308,118	**1,364,878**	+ 84,232	+ 56,760
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	260,249	230,987	**287,497**	+ 27,248	+ 56,510
4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen und Telegraphenapparate	27,140	25,968	**28,818**	+ 1,678	+ 2,850
5. Camionnage und Plombage .	111,040	101,135	**115,942**	+ 4,902	+ 14,807
6. Verschiedenes	74,845	62,994	**76,536**	+ 1,691	+ 13,542
	25,262,704	28,155,333	**27,879,651**	+2,616,947	— 275,682

Die Vermehrung gegenüber 1905 beträgt somit 10,36 % und die Verminderung gegenüber dem Budget 0,98 %.

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

Rechnung 1905	Budget 1906	Rechnung 1906	Gegenüber 1905	Gegenüber dem Budget
Lok.-km.	Lok.-km.	Lok.-km.	Lok.-km.	Lok.-km.
32,446,392	33,980,000	**34,772,709**	+ 2,326,317	+ 792,709

Die Vermehrung der Leistungen beträgt 7,17 % gegenüber 1905 und 2,33 % gegenüber den ins Budget 1906 eingestellten Leistungen.

Die Mehrausgaben auf den Personalrubriken gegenüber 1905 sind den gesetzlichen Gehaltserhöhungen per 1. April 1906, sowie der Personalvermehrung zuzuschreiben; die ziffermässigen Details sind in der Beilage zur Betriebsrechnung, Seiten 38 und 39 der Jahresrechnungen, enthalten.

A 1. Betriebs- und Kursinspektionen. Die Minderausgaben gegenüber dem Budget betreffen vorübergehende Vakanzen und Mutationen.

A 2. Bahnhof- und Stationsvorstände und das ihnen unterstellte Personal. Auf dieser Rubrik machen sich die gesetzlichen Gehaltserhöhungen und die Personalvermehrung infolge der Verkehrszunahme in bezug auf die Mehrausgaben gegenüber dem Vorjahr namentlich geltend. Die Minderausgaben gegenüber dem Budget haben ihren Grund in der spätern Eröffnung der Simplonlinie, sowie in Personalmutationen. Ferner sind die Rückerstattungen der mitbenützenden Verwaltungen an die Betriebskosten von Gemeinschaftsbahnhöfen infolge der bedeutenden Ausgabenvermehrung für das Personal grösser geworden, als sie budgetiert waren.

A 3. Zugsdienstpersonal. Gleiche Bemerkungen wie zu A 2.

B 1. Bureaukosten. Mehrausgaben gegenüber 1905 infolge des vermehrten Verkehrs; dagegen sind die Ausgaben bei der Zentralverwaltung und den Kreisen I, II und IV hinter den Budgetansätzen geblieben.

B 2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale und Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen. Die vermehrten und verbesserten Beleuchtungseinrichtungen und die längere Dienstzeit infolge des starken Verkehrs haben eine Vermehrung der Ausgaben für Beleuchtung verursacht.

B 3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars. Die Mehrausgaben wurden bedingt durch vermehrte Anschaffungen und Unterhaltungskosten; die Voranschläge für 1906 waren etwas zu niedrig.

B 4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen und für Telegraphenapparate. Grössere Ausgaben für vermehrte Einrichtungen.

B 5. Camionnage und Plombage; B 6. Verschiedenes. Die Mehrausgaben auf diesen beiden Rubriken sind hauptsächlich eine Folge des vermehrten Verkehrs, welcher sich durch vermehrte Bedürfnisse auf allen Materialrubriken geltend machte; unter Verschiedenem sind auch die Ausgaben für Pferdemanöver enthalten.

IV. Fahrdienst.

Die Ausgaben belaufen sich im Jahre 1906
auf . . . . . Fr. 32,901,246. 11

Dieselben verteilen sich wie folgt:

Rubriken	Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Rechnung 1906 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
A 1. Zentralbureaux des Fahrdienstes	395,628	444,366	**408,778**	+ 13,150	— 35,588
2. Maschinenpersonal und Wagenvisiteure	7,907,779	8,802,309	**8,620,530**	+ 712,751	— 181,779
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials .	1,782,989	1,993,790	**1,967,311**	+ 184,322	— 26,479
B 1. Brennmaterial	9,758,690	10,095,386	**10,861,695**	+1,103,005	+ 766,309
2. Schmiermaterial	401,159	423,001	**423,471**	+ 22,312	+ 470
3. Beleuchtungsmaterial . . .	147,891	164,102	**157,262**	+ 9,371	— 6,840
4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial, Wasser, Streusand und Verschiedenes	429,913	419,478	**471,670**	+ 41,757	+ 52,192
C 1a. Unterhalt der Lokomotiven und Tender	3,865,940	4,254,321	**4,053,328**	+ 187,388	— 200,993
Übertrag	24,689,989	26,596,753	**26,964,045**	+2,274,056	+ 367,292

Rubriken	Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Rechnung 1906 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Übertrag	24,689,989	26,596,753	**26,964,045**	+2,274,056	+ 367,292
1b. Erneuerung der Lokomotiven und Tender	1,050,433	1,219,000	**1,195,798**	+ 145,365	— 23,202
2a. Unterhalt der Personenwagen	1,530,393	1,455,886	**1,755,820**	+ 225,427	+ 299,934
2b. Erneuerung der Personenwagen	554,896	535,000	**517,565**	— 37,331	— 17,435
3a. Unterhalt der Lastwagen . .	1,396,621	1,248,900	**1,435,010**	+ 38,389	+ 186,110
3b. Erneuerung der Lastwagen .	978,600	660,000	**483,213**	— 495,387	— 176,787
4a. Unterhalt der Motorwagen .	2,082	7,842	**2,152**	+ 70	— 5,690
4b. Erneuerung der Motorwagen	—	—	**36,230**	+ 36,230	+ 36,230
D 1. Bureaukosten	46,835	49,007	**40,394**	— 6,441	— 8,613
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale . .	142,303	156,418	**153,702**	+ 11,399	— 2,716
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	258,344	273,427	**302,067**	+ 43,723	+ 28,640
4. Verschiedenes	11,033	13,527	**15,250**	+ 4,217	+ 1,723
	30,661,529	32,215,760	**32,901,246**	+2,239,717	+ 685,486

Gegenüber 1905 beträgt die Vermehrung 7,30 % und gegenüber dem Budget 2,13 %.

In diesem Kapitel sind die Abschreibungen für Ausrangierung von Rollmaterial inbegriffen, welche aus dem Erneuerungsfonds gedeckt werden und deshalb in den Einnahmen der Gewinn- und Verlustrechnung figurieren; nach Abzug dieser Abschreibungen erhält man folgende Vergleichung der Nettoausgaben des Fahrdienstes:

	Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Rechnung 1906 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Totalausgaben .	30,661,529	32,215,760	**32,901,246**	+ 2,239,717	+ 685,486
Ab: Abschreibungen für ausrangiertes Rollmaterial . .	2,583,929	2,414,000	**2,232,807**	— 351,122	— 181,193
Nettoausgaben	28,077,600	29,801,760	**30,668,439**	+ 2,590,839	+ 866,679

Die Vermehrung der Nettoausgaben gegenüber 1905 beträgt alsdann 9,23 % und diejenige gegenüber dem Budget 2,91 %.

Die in den Personalrubriken nachgewiesenen Mehrausgaben gegenüber 1905 haben auch hier ihren Grund in den gesetzlichen Gehaltserhöhungen auf 1. April 1906, sowie in der Personalvermehrung; die Details figurieren in der Beilage zur Betriebsrechnung, Seiten 40 und 41 der Jahresrechnungen.

A 1. Zentralbureaux des Fahrdienstes. Die Minderausgaben gegenüber dem Budget resultieren aus vorübergehenden Vakanzen, Mutationen und Verschiebung von Neuanstellungen.

A 2. Maschinenpersonal und Wagenvisiteure. Ein Teil der Minderausgaben gegenüber dem Budget ist der spätern Eröffnung der Simplonlinie zuzuschreiben; ausserdem haben Personalmutationen und im Kreis II eine etwas zu hohe Budgetierung der Nebenbezüge die Minderausgaben mitverursacht.

A 3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials. Minderausgaben wegen späterer Eröffnung der Simplonlinie, Personalmutationen und grösseren Rückerstattungen der Postverwaltung.

B 1. Brennmaterial. Die bedeutenden Mehrausgaben gegenüber dem Vorjahr und dem Budget beruhen auf der ausser-

ordentlichen Verkehrszunahme und der Verwendung von Lokomotiven schwererer Bauart. Trotz der spätern Eröffnung des Simplon betragen die kilometrischen Mehrleistungen gegenüber dem Budget noch 2,33 %.

B 2. Schmiermaterial. Die vermehrten Leistungen erforderten auch auf dieser Rubrik einen erhöhten Konsum.

B 3. Beleuchtungsmaterial. Mehr gegenüber 1905 infolge Neuanschaffungen von Akkumulatorenbatterien und daherigen vermehrten Kosten für das Laden; weniger gegenüber dem Budget infolge verminderter Ladungskosten im Kreis I.

B 4. Reinigungsmaterial, Wasser, Sand etc. Die vermehrten Leistungen hatten auch hier einen erhöhten Konsum zur Folge.

C 1*a*. Unterhalt der Lokomotiven und Tender. Mehrausgaben gegenüber 1905 wegen grösserem Reparaturbestand und Verteuerung der Materialpreise; Minderausgaben gegenüber dem Voranschlag, weil infolge des starken Verkehrs bei einer Anzahl Lokomotiven die Revisionen verschoben werden mussten.

C 2*a*. Unterhalt der Personenwagen. Die Mehrausgaben gegenüber Vorjahr und Budget sind die Folge der teuren Materialpreise und eines grösseren Reparaturbestandes.

C 3*a*. Unterhalt der Lastwagen. Nämliche Bemerkung.

Erneuerung des Rollmaterials (vergleiche Ausrangierung zu lasten des Erneuerungsfonds, Seiten 74 und 86). Einzig für die Abschreibung von Lokomotiven haben wir eine Vermehrung gegenüber dem Jahre 1905, weil 2 Lokomotiven mehr abgeschrieben worden sind. Für Personenwagen und Lastwagen ist dagegen eine Verminderung zu konstatieren. Gegenüber dem Voranschlag wurde die budgetierte Abschreibung für Lokomotiven und Lastwagen ebenfalls nicht erreicht, wogegen die vorgesehene Anzahl von 52 Personenwagen zur Ausrangierung kam.

D 1. Bureaukosten. Die Druck- und Lithographiekosten haben sich reduziert; die Erstellung von Normalienblättern hat weniger Ausgaben erfordert.

D 2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale. Mehrausgaben gegenüber 1905 für vermehrte und verbesserte Unterkunftslokale; kleine Ersparnis gegenüber dem Budget.

D 3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars. Die Mehrausgaben betreffen den Unterhalt der stark vermehrten Akkumulatorenbatterien infolge der verbesserten Zugsbeleuchtung; ausserdem haben der Unterhalt und die Neuanschaffungen von verschiedenem Fahrdienstinventar Mehrkosten verursacht.

V. Verschiedene Ausgaben.

Dieselben betragen im Jahre 1906 . . Fr. 7,742,034. 39

Rubriken	Rechnung 1905	Budget 1906	Rechnung 1906	Gegenüber 1905	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A 1. Pachtzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und -strecken . .	487,023	484,050	**567,656**	+ 80,633	+ 83,606
2. Rollmaterialmieten	2,765,160	2,635,705	**2,877,333**	+ 112,173	+ 241,628
3. Verschiedene Mieten . . .	37,814	38,249	**36,559**	— 1,255	— 1,690
C 1. Gerichts- und Prozeßkosten .	25,944	28,055	**25,842**	— 102	— 2,213
2. Feuerversicherung	147,835	155,140	**151,589**	+ 3,754	— 3,551
3. Unfallversicherungen und Entschädigungen	730,635	718,906	**897,763**	+ 167,128	+ 178,857
4. Transportversicherungen und Entschädigungen	106,216	128,963	**166,820**	+ 60,604	+ 37,857
5. Kosten der Transporte infolge von Bahnunterbrechungen . .	—	1,200	—	—	— 1,200
6. Steuern und Abgaben . . .	67,326	79,814	**84,535**	+ 17,209	+ 4,721
7. Beiträge an die Hülfskassen, Pensionen, Unterstützungen und Gratifikationen	1,864,691	2,583,731	**2,578,314**	+ 713,623	— 5,417
8. Verschiedenes	192,842	295,247	**355,623**	+ 162,781	+ 60,376
	6,425,486	7,149,060	**7,742,034**	+ 1,316,548	+ 592,974

Die Ausgabenvermehrung auf diesem Kapitel beträgt 20,49 % gegenüber 1905 und 8,29 % gegenüber dem Budget. Die bedeutende Vermehrung in Vergleichung mit dem Vorjahr betrifft hauptsächlich die Rubriken Rollmaterialmiete, Unfallentschädigungen, Hülfskassabeiträge und Publizitätsdienst. Nachstehend geben wir die einzelnen Begründungen:

A 1. Pachtzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und -strecken. Die Mehrausgaben des Jahres 1906 betreffen den Bahnhof Domodossola, für welchen aus Versehen nichts ins Budget eingestellt war, sowie die Basler Verbindungsbahn, deren Ertrag infolge des gesteigerten Verkehrs ein höherer war; der Anteil der Badischen Bahn am Reinertrag aus dem gemeinsamen Betrieb ist gemäss Rechnungsschema als Pachtzins zu verrechnen.

A 2. Rollmaterialmieten. Die Verkehrszunahme hat eine Vermehrung bewirkt sowohl gegenüber dem Vorjahr als auch gegenüber dem Budget. Nachstehend eine Vergleichung unserer bezüglichen Ausgaben, der Einnahmen (vide Abschnitt der „Verschiedenen Einnahmen") und der Nettoausgaben,

Rollmaterialmieten	Rechnung 1905	Budget 1906	Rechnung 1906	Gegenüber 1905	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Ausgaben	2,765,160	2,635,705	**2,877,334**	+112,174	+241,629
Einnahmen	1,248,959	1,040,000	**1,283,991**	+ 35,032	+243,991
Mehrausgaben	1,516,201	1,595,705	**1,593,343**	+ 77,142	— 2,362

Gegenüber 1905 haben wir eine Nettovermehrung von 5,09 % und gegenüber dem Budget eine Verminderung von 0,14 %.

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

C 1. Gerichts- und Prozesskosten. Gleiche Bemerkung.

C 2. Feuerversicherungen. Die Mehrausgabe gegenüber 1905 entspricht der Zunahme der Versicherungswerte; der für 1906 budgetierte Betrag wurde dagegen nicht erreicht.

C 3. Unfallentschädigungen. Diese Rubrik weist gegenüber dem Vorjahr eine Mehrausgabe auf; da der für 1906 budgetierte Betrag auf der Ausgabe pro 1905 beruhte, haben wir auch gegenüber dem Budget ungefähr die nämliche Mehrausgabe zu verzeichnen.

C 4. Transportentschädigungen. Der vermehrte Verkehr des Jahres 1906 hatte auch eine Zunahme der Entschädigungsfälle zur Folge.

C 5. Transportkosten infolge von Bahnunterbrechungen. Mit Befriedigung notieren wir, dass auch im Jahre 1906 keine solchen Kosten erwachsen sind.

C 6. Steuern und Abgaben. Die Bezahlung einiger rückständigen Steuern im Kreis III und die Vermehrung der Steuerobjekte im Kreis IV hat pro 1906 eine Mehrausgabe erfordert.

C 7. Beiträge an Hülfskassen, Pensionen und Unterstützungen. Die bedeutenden Mehrausgaben gegenüber der Rechnung 1905 sind im Zusammenhang mit den gesetzlichen Gehaltserhöhungen auf 1. April 1906 und mit der Personalvermehrung, wodurch die Verwaltungsbeiträge an die Hülfs- und Krankenkassen um rund Fr. 718,000 zugenommen haben. Eine kleine Zunahme haben auch die Dienstaltersgratifikationen erfahren, wogegen sich die zu lasten der Betriebsrechnung fallenden Pensionen der ehemaligen Privatbahnen vermindert haben.

C 8. Verschiedenes. Den hauptsächlichsten Anteil an der Ausgabenvermehrung sowohl gegenüber 1905 als auch dem Budget hat der Publizitätsdienst mit seinen Agenturen in Paris und London verursacht durch eine ausgedehntere Propaganda und durch Installation und Miete neuer Lokale in London. Diese Rubrik enthält ferner auch die Kosten für die Expertisen zu den neuen Hülfskassastatuten, sowie diejenigen der Simploneröffnungsfeier (Fr. 46,150) und der Beteiligung an der Simplonausstellung (zirka Fr. 50,000).

Rechnung über den Erneuerungsfonds.

Der Saldo dieser Rechnung betrug auf 31. Dezember 1905			Fr. 58,613,570. 59
Die Einlagen für das Jahr 1906 sind auf Grund des vom Bundesrat genehmigten Reglements betreffend den Erneuerungsfonds der Bundesbahnen, vom 28. September 1906, berechnet worden; sie betragen:			
a. für Oberbau . .	Fr. 3,286,980.35		
b. für Rollmaterial	„ 3,464,595.40		
c. für Mobiliar und Gerätschaften . .	„ 333,133.40		
		Fr. 7,084,709.15	
Die Entnahmen für 1906 betragen:			
a. für Oberbau . .	Fr. 4,536,167.15		
b. für Rollmaterial	„ 2,232,806.70		
c. für Mobiliar und Gerätschaften . .	„ 153,321.83		
		„ 6,922,295.68	
Überschuss der Einlagen			„ 162,413. 47
Total auf Ende 1906			Fr. 58,775,984. 06

Dieser Betrag ist bis zur Höhe von Fr. 58,535,480 durch die Wertschriften des Portefeuilles des Erneuerungsfonds gedeckt (vgl. Jahresrechnungen 1906, Seite 201).

Die Entnahmen für den Oberbau übersteigen die Einlagen um Fr. 1,249,187; die Mehrentnahmen werden so lange andauern, als die Erneuerung des Oberbaues mit dem schweren Material der Bundesbahnen gemäss dem bisherigen Programm durchgeführt wird.

Der Überschuss der gesamten Einlagen über die Entnahmen beträgt Fr. 162,413, gegenüber Fr. 1,763,790 im Jahre 1905.

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
+ Zins à 3½ % für 1906	„	24,322. 50
Zusammen	Fr.	770,432. 40
— Pro 1906 bezahlte Pensionen	„	97,033. —
Saldo Ende 1906	Fr.	673,399. 40

Rechnung der Nebengeschäfte.

Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee.

Der Reinertrag des Jahres 1906 beträgt Fr. 165,313. 69

	Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Rechnung 1906 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Einnahmen . .	655,917	634,500	**735,089**	+79,172	+100,589
Ausgaben . . .	513,255	554,500	**569,775**	+56,520	+ 15,275
Reinertrag . .	142,662	80,000	**165,314**	+22,652	+ 85,314

Der Mehrertrag gegenüber 1905 erreicht 15,82 % und gegenüber dem Budget 106,64 %. Er ist der allgemeinen Verkehrszunahme des Jahres 1906 zu verdanken; der Ertrag des Personenverkehrs hat um zirka Fr. 6000, derjenige des Güterverkehrs um zirka Fr. 73,000 gegenüber dem Vorjahr zugenommen.

Gewinn- und Verlustrechnung.

Einnahmen.

1. *Aktivsaldo vom Vorjahr.* Derselbe beträgt Fr. 51,733. 92

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

2. *Überschuss der Betriebseinnahmen.*
Dieser Überschuss beträgt . . . . . Fr. 45,429,666. 95

Rechnung 1905	Budget 1906	Rechnung 1906	Gegenüber 1905	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
40,520,424	38,522,350	**45,429,667**	+4,909,243	+6,907,317

Die Vermehrung beträgt somit 12,11 % gegenüber 1905 und 17,93 % gegenüber dem Budget.

Diese Differenzen sind im gegenwärtigen Bericht bereits begründet worden; wir fügen noch bei, dass die Ausgaben für Erneuerungen zu Lasten des Erneuerungsfonds veranschlagt waren auf . . . . . Fr. 6,884,000
während sie in Wirklichkeit der Betriebsrechnung mit . . . . . „ 6,922,296
belastet wurden.

Die Differenz von . . . . . Fr. 38,296
muss für eine genaue Vergleichung mit dem Budget dem Überschuss der Betriebseinnahmen zugezählt werden.

Der Betriebskoeffizient hat betragen:

Für 1902 (S. B. B. und J. S.)	61,11
„ 1903	65,53
„ 1904	67,68
„ 1905	66,42
„ 1906 beträgt er	65,80

Von 1905 auf 1906 ergibt sich somit eine Verminderung um $0,_{62}$. Diese kleine Verbesserung ist allein nur der ausserordentlichen Steigerung des Verkehrs im Jahre 1906 zu verdanken, indem sonst infolge der gesetzlichen Gehaltserhöhungen und der Vermehrung des Personals, welch letztere auch ohne die Verkehrszunahme teilweise nötig war, der Betriebskoeffizient eine Erhöhung erfahren hätte. Ein Stillstand in der Verkehrsentwicklung würde eine solche Erhöhung in Anbetracht der sich stets mehrenden Personalausgaben und der grössern Einlagen in die Pensions- und Hülfskasse bringen.

3. *Ertrag verfügbarer Kapitalien.* Die verfügbaren Kapitalien haben 1906 abgeworfen . . . . . Fr. 4,150,614. 64

Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Rechnung 1906 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
5,205,557	2,486,000	**4,150,614**	—1,054,943	+1,664,614

Es ergibt sich eine Verminderung von $20,_{26}$ % gegenüber 1905 und eine Vermehrung von $66,_{95}$ % gegenüber dem Budget.

Die Mindererträge unserer verfügbaren Kapitalien, verglichen gegenüber 1905, erklären sich wie folgt und rühren namentlich daher, dass wir infolge der Liquidation der Jura-Simplon-Bahn die Zinsen auf den umgetauschten Aktien nicht mehr zu beziehen hatten.

	Ertrag 1905 Fr.	Ertrag 1906 Fr.	Differenz 1906 Fr.
Verzinsung der Titel des Wertschriftenportefeuilles, inbegriffen das Portefeuille des Erneuerungsfonds	2,932,317. 65	3,218,714. 80	+ 286,397. 15
Gewinne auf Titelverkäufen und Mehrwert von Titeln . .	23,695. 25	146,843. 25	+ 123,148. —
Kursgewinne auf Wechseln, verschiedene Diskonti und verfallene Coupons	95,887. 91	121,445. 59	+ 25,557. 68
Aktivzinse aus Kontokorrenten, inbegriffen Verzinsung der umgetauschten J.-S.-Aktien pro 1905	2,119,971. 24	564,428. 08	—1,555,543. 16
Ertrag des Wechselportefeuilles	1,211. 98	81,195. 54	+ 79,983. 56
Verschiedene Zinse	32,473. 03	17,987. 38	— 14,485. 65
Total	5,205,557. 06	4,150,614. 64	—1,054,942. 42

4. *Zins für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien.* Diese Zinsen erreichten pro 1906 . . . . Fr. 1,388,058. 39

Rechnung 1905	Budget 1906	Rechnung 1906	Gegenüber 1905	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
2,417,234	800,000	**1,388,058**	—1,029,176	+588,058

Gegenüber 1905 beträgt die Verminderung $42,_{57}$ %, gegenüber dem Budget die Vermehrung $73,_{50}$ %.

Die Differenzen zwischen Rechnung und Budget setzen sich folgendermassen zusammen:

	Bauzinse des Simplon	Verschiedene Bauzinse	Total
	Fr.	Fr.	Fr.
Budgetansatz 1906	—	800,000	800,000
Verrechnet 1906 .	943,905	444,153	1,388,058
Differenzen	+ 943,905	— 355,847	+ 588,058

Die Vermehrung beim Simplon erklärt sich dadurch, dass diese Linie erst am 1. Juni 1906 eröffnet worden ist, während man bei der Budgetaufstellung erwartete, den Betrieb schon auf 1. Januar beginnen zu können.

Die Verminderung bei den verschiedenen Bauzinsen erklärt sich aus Verzögerungen, die in der Ausführung unserer grossen Bau- und Umbauprojekte eingetreten sind.

5. *Ertrag von Nebengeschäften.* Der Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee ergab pro 1906 einen Ertrag von Fr. 165,313. 69

Wir verweisen hier auf das zu der bezüglichen Spezialrechnung auf Seite 70 f. dieses Berichtes Gesagte.

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. Im Jahre 1906 erreichten sie den Betrag von . Fr. 6,922,295. 68

Rechnung 1905	Budget 1906	Rechnung 1906	Gegenüber 1905	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
6,971,280	6,884,000	**6,922,296**	— 48,984	+ 38,296

Gegenüber 1905 beträgt die Verminderung $0,_{7}$ %, die Vermehrung gegenüber dem Budget $0,_{56}$ %.

Die Entnahmen verteilen sich wie folgt:

	Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Rechnung 1906 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Erneuerung des Oberbaues.					
Kreis I	1,114,674	1,108,000	**1,057,956**	— 56,718	— 50,044
„ II	765,475	962,000	**985,335**	+ 219,860	+ 23,335
„ III	1,439,899	1,433,000	**1,441,949**	+ 2,050	+ 8,949
„ IV	839,213	817,000	**1,050,927**	+ 211,714	+ 233,927
	4,159,261	4,320,000	**4,536,167**	+ 376,906	+ 216,167
Erneuerung des Rollmaterials.					
Lokomotiven	983,918	1,219,000	**1,134,131**	+ 150,213	— 84,869
Kessel	66,515	—	**61,667**	— 4,848	+ 61,667
Personenwagen	554,896	535,000	**517,566**	— 37,330	— 17,434
Gepäck- und Güterwagen	978,600	660,000	**483,213**	— 495,387	— 176,787
Motorwagen	—	—	**36,230**	+ 36,230	+ 36,230
	2,583,929	2,414,000	**2,232,807**	— 351,122	— 181,193
Ersatz des Mobiliars.					
Zentralverwaltung und Kreise I—IV	228,090	150,000	**153,322**	— 74,768	+ 3,322
Gesamttotal der Entnahmen	6,971,280	6,884,000	**6,922,296**	— 48,984	+ 38,296

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

Sie betrugen 1906 . . . . . Fr. 97,033. —

Rechnung 1905	Budget 1906	Rechnung 1906	Gegenüber 1905	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
109,323	120,000	**97,033**	— 12,290	— 22,967

7. *Einnahmen aus verschiedenen Quellen.* Sie erreichten 1906 . . . . . Fr. 59,039. 41

Rechnung 1905	Budget 1906	Rechnung 1906	Gegenüber 1905	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
118,147	20,000	**59,039**	— 59,108	+ 39,039

Diese Einnahmen setzen sich pro 1906 wie folgt zusammen:

Superdividende für 1905 der Gotthardbahn, d. h. Anteil der Bundesbahnen als Rechtsnachfolgerin der ehemaligen Schweiz. Centralbahn und der Nordostbahn .	Fr. 15,079. 60
Wiedereinbringung eines Teiles der im Jahr 1905 durch H. Wydler, Gepäckexpedient in Winterthur, entwendeten Fr. 100,000 . . .	„ 41,342. 85
Verkauf einer Wasserquelle an die Gemeinde Flawil	„ 300. —
Mehrerlös aus verkauften, entbehrlichen Liegenschaften	„ 2,316. 96
Total	Fr. 59,039. 41

Ausgaben.

1. *Entschädigung an die Eigentümer von gepachteten Linien.* Bezahlt wurden 1906 . . . . . Fr. 30,000. —

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

2. *Kontokorrentzinse, Provisionen etc.*

Sie betrugen 1906 . . . . . Fr. 609,166. 90

Rechnung 1905	Budget 1906	Rechnung 1906	Gegenüber 1905	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
4,629,810	1,915,000	**609,167**	—4,020,643	—1,305,833

Es ergibt sich somit eine Verminderung der Passivzinse gegenüber 1905 von $86,_{84}$ % und gegenüber dem Budget von $68,_{18}$ %.

Die Ausgaben des Jahres 1906 umfassen:

Kontokorrentzinse	Fr.	7,288. 36
Verzinsung der Kassenscheine	„	300,685. 50
Verschiedene Zinse	„	14,640. 36
Provisionen für Couponseinlösungen und Titelrückzahlungen	„	56,226. 35
Agios, Kursverluste, Minderwert von Titeln und Verschiedenes	„	230,326. 33
	Fr.	609,166. 90

3. *Verzinsung der konsolidierten Anleihen.*

1906 betrug sie . . . . . Fr. 39,505,387. 45

Rechnung 1905	Budget 1906	Rechnung 1906	Gegenüber 1905	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
35,760,755	37,090,490	**39,505,387**	+3,744,632	+2,414,897

Die nachstehende Tabelle, welche die Verzinsung für jedes einzelne Anleihen besonders angibt, erklärt auch die Vermehrung um $10,_{47}$ % gegenüber 1905 und die Vermehrung um $6,_{51}$ % gegenüber dem Budget.

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Rechnung 1906 Fr.	Bemerkungen
3 % Eisenbahnrente von 1890	—	—	**2,079,990**	Übernahme des Anleihens infolge Liquidation des Eisenbahnfonds.
3½ % Bundesbahnanleihen 1899/1902	13,317,990	14,770,000	**15,750,000**	Zunahme gegenüber der Rechnung pro 1905 Fr. 2,432,010 und gegenüber dem Budget 1906 Fr. 980,000. Neuausgabe von Obligationen: im Jahre 1905: für Austausch von J. S.-Aktien . . . . . Fr. 11,028,000 für Baubedürfnisse und für Konsolidierung der schwebenden Schuld . „ 35,000,000 Total Fr. 46,028,000 wovon Fr. 15,000,000, für welche wir den Jahreszins zahlten und Fr. 31,028,000, auf welchen wir einen Semesterzins zahlten; im Jahre 1906: Fr. 55,000,000 zinstragend vom 31. Dez. 1905 an für die Konversion der 3½ % Anleihen J. B. L. und Brünig 1889 rückzahlbar auf 31. März 1907; für Baubedürfnisse und Anschaffung von Rollmaterial.
Bundesbahnrente 4 % von 1900	3,000,000	3,000,000	**3,000,000**	
3 % différé Bundesbahnanleihen 1903	5,250,000	5,250,000	**5,250,000**	
Übertrag	21,567,990	23,020,000	**26,079,990**	

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Rechnung 1906 Fr.	Bemerkungen
Übertrag	21,567,990	23,020,000	**26,079,990**	
4 % Centralbahn 1876 . .	940,191	924,422	**924,422**	Verminderung von Fr. 15,769 im Jahre 1906 gegen 1905 infolge Rückzahlung ausgeloster Titel.
4 % Centralbahn 1880 . .	736,400	732,067	**732,067**	Verminderung von Fr. 4333 im Jahre 1906 gegen 1905. Gleiche Bemerkung.
3½ % „ 1894 (1. Juni)	1,050,000	1,050,000	**1,050,000**	
3½ % „ 1894 (26. Okt.)	1,050,000	1,050,000	**1,050,000**	
4 % Nordostbahn 1880 .	120,000	120,000	**120,000**	
3½ % „ 1894 .	350,000	350,000	**350,000**	
3½ % „ 1895 .	245,000	245,000	**245,000**	
3½ % „ 1896 .	1,225,000	1,225,000	**1,225,000**	
3½ % „ 1897 .	367,937	367,937	**367,937**	
Nordostbahn, Subventionsanleihen Rechtsufrige Zürichseebahn	41,950	32,813	**32,813**	Verminderung von Fr. 9137 im Jahre 1906 gegen 1905 infolge Rückzahlung fälliger Obligationen.
Nordostbahn, Subventionsanleihen Bülach-Schaffhausen	7,484	3,910	**3,910**	Verminderung von Fr. 3574 im Jahre 1906 gegen 1905. Gleiche Bemerkung.
4 % Vereinigte Schweizerbahnen, I. Hypothek	894,724	846,724	**846,724**	Verminderung von Fr. 48,000 im Jahre 1906 gegen 1905 infolge Rückzahlung ausgeloster Titel.
4 % Vereinigte Schweizerbahnen, II. Hypothek . . .	448,468	424,468	**424,468**	Verminderung von Fr. 24,000 im Jahre 1906 gegen 1905. Gleiche Bemerkung.
3 u. 5 % Vereinigte Schweizerbahnen 1857	14,820	6,607	**6,607**	Verminderung von Fr. 8213 im Jahre 1906 gegen 1905. Gleiche Bemerkung.
Übertrag	29,059,964	30,398,948	**33,458,938**	

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Rechnung 1906 Fr.	Bemerkungen
Übertrag	29,059,964	30,398,948	**33,458,938**	
3 u. 5 % Vereinigte Schweizerbahnen 1859	12,623	8,370	**8,370**	Verminderung von Fr. 4253 im Jahre 1906 gegen 1905. Gleiche Bemerkung.
3 % Jougne-Eclépens . . .	219,781	218,574	**218,574**	Verminderung von Fr. 1207 im Jahre 1906 gegen 1905. Gleiche Bemerkung.
$2^{8}/_{11}$ % Franco-Suisse 1868 .	442,350	438,561	**438,561**	Verminderung von Fr. 3789 im Jahre 1906 gegen 1905. Gleiche Bemerkung.
$3^{1}/_{2}$ % Jura-Bern-Luzern 1889	1,015,000	1,015,000	**477,610**	Verminderung von Fr. 537,390 im Jahre 1906 gegen 1905 und Budget 1906 infolge Konversion von Fr. 20,472,000 am 31. März 1906.
$3^{1}/_{2}$ % Brünig 1889 . . .	175,000	175,000	**67,297**	Verminderung von Fr. 107,703 im Jahre 1906 gegen 1905 und Budget 1906 infolge Konversion von Fr. 4,103,000 am 31. März 1906.
$3^{1}/_{2}$ % Jura-Simplon 1894 .	4,836,037	4,836,037	**4,836,037**	
	35,760,755	37,090,490	**39,505,387**	

Vergleichung unserer Zinslasten.

	Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Rechnung 1906 Fr.
Kontokorrentzinse, Provisionen etc.	4,629,810	1,915,000	609,167
Verzinsung der konsolidierten Anleihen	35,760,755	37,090,500	39,505,387
Brutto-Zinslast	40,390,565	39,005,500	40,114,554
Ertrag verfügbarer Kapitalien und Bauzinse	7,622,791	3,286,000	5,538,673
Netto-Zinslast	32,767,774	35,719,500	34,575,881

Gegenüber 1905 hat die Zinslast um Fr. 1,808,107 zugenommen; es ist dies die Folge der Bauausgaben für Neu- und Umbauten, sowie der Rollmaterialanschaffungen.

Gegenüber dem Budget ergibt sich eine Verminderung von Fr. 1,143,619, welche sich durch folgende Tatsachen erklärt: Pro 1906 wurden die Zinsen auf den Bauausgaben des Simplon für 5 Monate mit Fr. 943,900 verrechnet, währenddem dieser Posten im Budget nicht vorgesehen war. Anderseits ergaben die Zinsen auf Bauausgaben, welche mit Fr. 800,000 budgetiert waren, nur Fr. 444,000. Dagegen war der Zinsertrag der verfügbaren Kapitalien höher.

4. *Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen.* Diese betragen pro 1906 . . . . . Fr. 5,890,440. 91

Rechnung 1905	Budget 1906	Rechnung 1906	Gegenüber 1905	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
5,210,941	5,538,160	**5,890,441**	+ 679,500	+ 352,281

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

a. Gesetzliche Amortisation. Sie besteht aus:

der vierten Amortisationsquote des Anlagekapitals auf 31. Dezember 1902 mit $0_{,538,857}$ % von Fr. 888,615,022	Fr. 4,793,752. 80
der dritten Amortisationsquote der im Jahr 1903 gemachten Ausgaben mit $0_{,545,081}$ % von Fr. 12,905,691 . .	„ 70,346. 45
der zweiten Amortisationsquote der im Jahr 1904 gemachten Ausgaben mit $0_{,526,649}$ % von Fr. 23,717,654 . .	„ 124,908. 80
der ersten Amortisationsquote der im Jahr 1905 gemachten Ausgaben mit $0_{,508,840}$ % von Fr. 22,544,071 . .	„ 114,713. 25
	Fr. 5,103,721. 30

Der Betrag der in 60 Jahren zu amortisierenden Ausgaben pro 1905 ist wie folgt berechnet worden:

Bauausgaben des Jahres 1905	Fr. 30,243,560
Weniger Ausgaben für Betriebsmaterial (Rollmaterial und Gerätschaften)	„ 10,999,270
	Fr. 19,244,290
Plus 30 % der Ausgaben für Betriebsmaterial	„ 3,299,781
	Fr. 22,544,071

b. Abschreibungen für untergegangene Objekte.

Dritte Amortisationsquote für 1906		Fr. 280,000

c. Amortisation der Anleihenskosten.

Dritte Annuität für Amortisation der Kursdifferenzen und Anleihenskosten	Fr. 116,495	
Erste Annuität für Amortisation des Defizits des Eisenbahnfonds, Fr. 9,754,320 : 60	„ 162,500	
		Fr. 278,995

d. Amortisation verschiedener Ausgaben. Wir amortisieren ferner:

1. den Wert der unbrauchbaren Reservestücke des alten Typ der V. S. B .	Fr. 153,155. 33	
2. die Liquidationskosten der ehemaligen Gesellschaften: Centralbahn, Nordostbahn und Vereinigte Schweizerbahnen	„ 74,569. 28	
		Fr. 227,724. 61

5. *Einlagen in die Spezialfonds.* Ausser dem Zins des Dekkungsfonds für übernommene Pensionen der Jura-Simplon-Bahn im Betrage von Fr. 24,322. 50 enthält dieser Abschnitt die Einlagen in den Erneuerungsfonds mit zusammen . . Fr. 7,084,709. 15

Rechnung 1905	Budget 1906	Rechnung 1906	Gegenüber 1905	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
8,735,070	8,928,540	**7,084,709**	—1,650,361	—1,843,831

Trotz des gesteigerten Verkehrs und der daherigen vermehrten Fahrleistungen sind die Einlagen um 18,89 % niedriger als 1905 und um 20,63 % geringer als die budgetierten Einlagen. Diese Verminderung ist eine Folge der Anwendung des neuen Reglements über den Erneuerungsfonds der Bundesbahnen, vom 28. September 1906, dessen Ansätze erstmals in die Berechnung der Einlagen des Jahres 1906 einbezogen wurden. Die Einlagen setzen sich wie folgt zusammen:

	Fr.	Fr.
1. Für den Oberbau:		
a. per Meter Geleise, im Jahresdurchschnitt 4,045,100 m. à 30 Cts.	1,213,530. —	
b. per Lokomotivkilometer, ausschliesslich des Rangierdienstes, auf eigener Bahn, km. 29,620,719 à 7 Cts. .	2,073,450. 35	
		3,286,980. 35
2. Für das Rollmaterial:		
Nach Kilometern des eigenen Rollmaterials auf eigener und fremder Bahn, für Lokomotiven inklusive des Rangierdienstes und der Leerfahrten, nämlich:		
a. für Lokomotiven, 34,772,709 Lokomotivkm. à 4,7 Cts. .	1,634,317. 35	
b. f. Personenwg., 293,573,481 Achskilometer à 0,3 Cts. .	880,720. 45	
c. für Lastwagen, 339,127,721 Achskilometer à 0,28 Cts.	949,557. 60	
		3,464,595. 40
3. Für Mobiliar und Gerätschaften:		
$2^1/_2$ % von Fr. 13,325,336. 84 mittlerem Bestand des Jahres		333,133. 40
Total Einlagen		7,084,709. 15

6. *Verwendungen zu verschiedenen Zwecken.*

Pro 1906 wurden ausgegeben . . . . . Fr. 291,204. 98

Rechnung 1905	Budget 1906	Rechnung 1906	Gegenüber 1905	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
500,085	112,000	**291,205**	— 208,880	+ 179,205

Diese Ausgaben umfassen folgende Posten:

Betriebsdefizit der Linie Wald-Rüti .	Fr.	13,063. 86

Budgetiert waren Fr. 30,000. Die Verminderung des Defizits ist hauptsächlich der Verkehrszunahme zuzuschreiben. Die Übernahme des Betriebes dieser Linie durch die Tösstalbahn auf 1. Oktober 1906 hat das Resultat ebenfalls günstig beeinflusst.

Subvention an die Zürcher Dampfbootgesellschaft	„	16,605. 45

Die Subvention, welche höchstens Fr. 18,000 betragen darf, war mit Fr. 12,000 veranschlagt.

Nettoverlust, herrührend von den Unterschlagungen des F. Burnod, Kassier der Lagerhäuser Morges	„	86,209. 49

Das hinterlassene Defizit dieses Beamten, zuzüglich der Kosten, betrug Fr. 111,240. 34, währenddem die Liquidation der Masse nur Fr. 25,030. 85 ergeben hat.

Ausgabenüberschuss der Zinse pro 1905 auf dem Konto „Eisenbahnfonds“	„	144,305. 18

Diese Zinsen betreffen die 3 %ige Eisenbahnrente von 1890 und die Prioritätsaktien der J. S., welche im Besitze des Bundes waren.

Subventionen an Eisenbahnschulen . .	„	31,021. —

Sie verteilen sich wie folgt:

St. Gallen . . .	Fr.	11,841. —
Winterthur . . .	„	5,900. —
Biel	„	13,280. —
	Fr.	31,021. —

Total	Fr.	291,204. 98

Zusammenfassende Vergleichung der Gewinn- und Verlustrechnung für 1906 mit der Rechnung für 1905 und dem Budget für 1906.

	Differenz 1906 gegen 1905 Fr.	Differenz 1906 gegen Budget 1906 Fr.
Überschuss der Betriebseinnahmen	+ 4,909,243	+ 6,907,317
Ertrag der Nebengeschäfte . .	+ 22,652	+ 85,314
Entnahmen aus den Spezialfonds	— 61,275	+ 15,328
Betriebssubventionen	—	— 66,000
Aus sonstigen Quellen	— 59,108	+ 39,039
Differenz bei den Einnahmen . .	+ 4,811,512	+ 6,980,998
Netto-Zinslast	+ 1,808,107	— 1,143,619
Entschädigung für gepachtete Linien	—	—
Verwendungen zu Amortisationen	+ 679,500	+ 352,281
Einlagen in Spezialfonds . . .	— 1,653,006	— 1,844,008
Ausgaben für verschiedene Zwecke	— 208,879	+ 179,205
Differenzen bei den Ausgaben . .	+ 625,722	— 2,456,141
Differenz der Einnahmen . . .	+ 4,811,512	+ 6,980,998
„ „ Ausgaben . . .	+ 625,722	— 2,456,141
Differenz der Saldi	+ 4,185,790	+ 9,437,139

Gegenüber 1905 ist somit eine Besserung um Fr. 4,185,790 und gegenüber dem Budget eine solche von Fr. 9,437,139.

Bilanz auf 31. Dezember 1906.

Die Gesamtsumme der Aktiven und Passiven der Bilanz beträgt auf 31. Dezember 1906 Fr. 1,238,339,308. 69 gegenüber Fr. 1,201,709,284. 03 auf 31. Dezember 1905.

Aktiven.

I. Baukonto. Er beläuft sich auf . Fr. 889,522,056. 76

und setzt sich folgendermassen zusammen:

	Bahnanlage und feste Einrichtungen	Rollmaterial	Mobiliar und Gerätschaften	Total
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Auf 31. Dezember 1905.	720,524,668	140,054,422	12,887,275	873,466,365
Vermehruug laut Baurechnung 1906 . . .	5,276,766	9,902,802	876,124	16,055,692
Auf 31. Dezember 1906 .	725,801,434	149,957,224	13,763,399	889,522,057

Die für 1906 dem Baukonto belasteten Ausgaben umfassen folgende Posten:

a. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

	Fr.	Fr.
Geleiseerweiterung der Station Vernayaz	53,379	
„ „ „ Leuk . .	89,930	
Zweites Geleise Bofflens-Croy . . .	395,301	
„ „ La Conversion-Chexbres	757,610	
„ „ Palézieux-Vauderens .	828,071	
Geleiseerweiterung der Station Sonvilier	67,654	
Erstellung eines Transitpostbureaus in Zürich	150,913	
Erstellung eines Rückstellgeleises Station Baden	125,746	
Stationserweiterung Killwangen . . .	59,642	
„ Turgi	143,003	
Anschluss der Wynentalbahn an den Bahnhof Aarau	63,081	
Stationserweiterung Schönenwerd . .	154,939	
Beseitigung von Wegübergängen in Schienenhöhe	163,059	
Erweiterungsbauten im Bahnhof Romanshorn	76,669	
Neue Kreuzungsstation Trimmis . . .	70,003	
Zentralanlagen auf verschiedenen Stationen	167,199	
Vorsorgliche Landerwerbungen . . .	395,843	
Verschiedenes (ganzes Netz)	1,514,724	
Übertrag		5,276,766

			Fr.
		Übertrag	5,276,766
b. Rollmaterial.	Fr.	Fr.	
63 Lokomotiven	5,462,208		
Weniger: Abschreibung von 19 Lokomotiven . .	1,219,496		
		4,242,712	
157 Personenwagen . .	4,471,854		
Weniger: Abschreibung von 52 Personenwagen .	539,131		
		3,932,723	
360 Lastwagen	2,150,900		
Weniger: Abschreibung von 118 Lastwagen . .	503,347		
		1,647,553	
		9,822,988	
Weniger: Abschreibung eines Motorwagens		37,740	
		9,785,248	
Verschiedenes		117,554	
			9,902,802
c. Mobiliar und Gerätschaften.			
Zentralverwaltung		9,108	
Kreis I		167,958	
„ II		355,058	
„ III		187,591	
„ IV		156,409	
			876,124
			16,055,692

II. Unvollendete Bauobjekte. Auf 31. Dezember 1906 erreicht dieser Konto . . . . . Fr. 115,852,214. 03

Die nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die pro 1906 eingetretenen Veränderungen.

	Bestand		
	Auf 31. Dez. 1905	Auf 31. Dez. 1906	Unterschiede
Generaldirektion . . .	294,139	599,819	+ 305,680
Kreis I	11,107,383	12,691,523	+ 1,584,140
„ II	1,451,966	2,443,405	+ 991,439
„ III	2,017,034	2,930,703	+ 913,669
„ IV	3,941,040	6,001,994	+ 2,060,954
Simplonlinie	66,355,770	68,280,072	+ 1,924,302
Bahnhof Basel . . .	11,778,331	14,841,625	+ 3,063,294
Bahnhof St. Gallen . .	3,907,315	4,267,437	+ 360,122
Rickenbahn	550,413	3,795,636	+ 3,245,223
	101,403,391	115,852,214	+14,448,823

Die Mehrbeträge auf 31. Dezember 1906 gegenüber denen auf Ende 1905 rühren her vom Fortschreiten der Bauarbeiten an folgenden Objekten:

Generaldirektion: Bau von Lokomotiven und Personenwagen

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

Kreis II: Erstellung der neuen Station Bettlach, Erweiterung der Station Laufen, Aufhebung von Niveauübergängen, neues Dienstgebäude im Bahnhof Bern und zweites Geleise Aarburg-Luzern.

Kreis III: Erweiterung der Stationen Oerlikon, Richterswil, Ütikon, Flums und Döttingen-Klingnau, Erweiterung der Geleiseanlage und Erstellen von Zwischenperrons im Bahnhof Zug, Unterführung der Lenzburgerstrasse in Aarau; neue Werkstätten in Zürich und Beseitigung von Wegübergängen in Schienenhöhe.

Kreis IV: Zweites Geleise Oberwinterthur-Romanshorn, Erstellung der neuen Station Attikon, Auswechslung der Thurbrücke bei Andelfingen und Erstellen der neuen Schiffswerfte mit Reparaturhafen in Romanshorn.

Simplon: Vollendungsarbeiten.

Bahnhof Basel: Ausführung der Hochbauten, Landerwerbungen für Einführung der Juralinie, Überführung der St. Jakobstrasse und Tieferlegung der Linie Basel-Pratteln.

Bahnhof St. Gallen: Liegenschaftserwerbungen und Unterführung der Waisenhausstrasse.

Rickenbahn: Tunnelarbeiten.

Bauausgaben 1906:

Der Baukonto hat zugenommen um	Fr. 16,055,692
Auf dem Konto Unvollendete Bauobjekte beträgt die Vermehrung	„ 14,448,823
Der Konto Verwendungen auf Nebengeschäfte (Bodensee) hat sich vermehrt um	„ 250,835
Pro 1906 erreichen die Baukosten netto .	Fr. 30,755,350

In diesem Betrage sind nicht inbegriffen:

Die Abschreibungen für untergegangene Anlagen mit	Fr. 279,546
Die Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung mit	„ 1,238,370
Die Abschreibungen für ausrangiertes Rollmaterial, abzüglich Altmaterialerlös	„ 2,232,807
Pro 1906 betragen diese Verwendungen .	Fr. 3,750,723

IIIa. Überschuss des Rückkaufspreises über die Aktiven der ehemaligen Gesellschaften. Dieses Kapitel hat pro 1906 keine Änderung erlitten; es weist auf . . . . Fr. 80,971,869. 82

IIIb. Zu amortisierende Verwendungen. Auf 31. Dezember 1905 wies dieser Konto einen Saldo auf von . Fr. 8,974,103. 85

Pro 1906 hat er sich um folgende Beträge erhöht:

Defizit des Eisenbahnfonds	Fr. 9,754,320. 10	
Emissionskosten auf Fr. 80,000,000 in Obligationen 3 1/2 % S.B.B. 1899/1902, emittiert pro 1905/1906 . .	„ 1,638,006. 55	
		„ 11,392,326. 65
	Übertrag	Fr. 20,366,430. 50

	Übertrag	Fr. 20,366,430. 50
Untergegangene Objekte:		
Alte eiserne Brücke über die Thur bei Andelfingen	Fr. 204,060. 23	
Alte Wagenremise im Bahnhof Chur	„ 18,536. 04	
Schiebebühne mit Geleise im Bahnhof Chur	„ 27,543. 11	
Eiserne Pfeiler der Thurbrücke bei Ossingen .	„ 14,421. 85	
Zinsanteile und Bauleitungskosten	„ 14,985. —	
		„ 279,546. 23
		Fr. 20,645,976. 73
Dagegen werden pro 1906 abgeschrieben:		
Auf Arbeiten für Bahnhoferweiterungen:		
(III. Annuität) . Fr. 280,000		
Ausserordentl. Amortisation . „ 600,000	Fr. 880,000. —	
Auf Kursverlusten und Emissionskosten von Anleihen . . . Fr. 116,495		
Auf dem Defizit des Eisenbahnfonds (I. Annuität) . . . „ 162,500	„ 278,995. —	
Verschiedenes:		
Wert von nicht mehr verwendbaren Reservestücken älterer Typen der V. S. B.	„ 153,155. 33	
Liquidationskosten der Schweiz. Centralbahn, Nord-Ost-Bahn und Vereinigten Schweizerbahnen	„ 74,569. 28	
		„ —1,386,719. 61
Debitorsaldo auf 31. Dezember 1906		Fr. 19,259,257. 12

In unserm Bericht über die Rechnungen pro 1905 haben wir daran erinnert, dass in den Jahren 1901—1905 Abschreibungen vorgenommen worden sind im Betrage von .		Fr. 5,847,095. —
unter Zurechnung der pro 1906 gemachten Abschreibungen von		„ 1,386,719. 61
erreichen dieselben ein Total von		Fr. 7,233,814. 61

die gesetzlichen Amortisationen nicht inbegriffen.

IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte.

Das Anlagekapital unserer Dampfschiffunternehmung auf dem Bodensee beträgt . . .		Fr. 2,233,316. 69
Dieser Konto betrug auf Ende 1905 . .		Fr. 1,982,481. 60
Er vermehrte sich um die Anschaffungskosten für das Dampfschiff „Rhein“ mit	Fr. 353,840. —	
sowie für einen Billetschrank mit	„ 115. 15	
		„ 353,955. 15
		Fr. 2,336,436. 75
Dagegen wurden abgeschrieben 5 % auf dem Anlagekapital pro 1905 mit	Fr. 99,124. —	
hierzu: Erlös aus dem Altmaterial des ausrangierten Schiffes „Bodan“ mit	„ 6,456. 61	
	Fr. 105,580. 61	
abzüglich: Restbetrag der Kosten für die Hauptreparatur des Schiffes „Säntis“	„ 2,460. 55	
		„ 103,120. 06
		Fr. 2,233,316. 69

V. Verfügbare Mittel. Auf 31. Dezember 1906 betrugen dieselben Fr. 130,500,594. 27.

Die Vergleichung mit der Bilanz von 1905 zeigt die nachstehenden Veränderungen:

	Beträge auf 31. Dezember 1905 Fr.	Beträge auf 31. Dezember 1906 Fr.		Unterschiede Fr.
Kassen	1,036,619	819,952	—	216,667
Wechselportefeuille .	—	25,219	+	25,219
Bankguthaben. . .	14,387,887	15,345,160	+	957,273
Allgemeines Portefeuille	5,348,244	12,786,289	+	7,438,045
Erneuerungsfonds-Portefeuille . . .	55,455,385	58,535,480	+	3,080,095
Entbehrliche Liegenschaften	4,221,204	4,296,740	+	75,536
Materialvorräte . .	21,573,078	20,939,568	—	633,510
Verschiedene Debitoren.	23,691,496	5,528,189	—	18,163,307
durch die Kassen in d. Jahren 1906/07 regulierte Einnahmen der Jahre 1905/06 . . .	9,197,160	12,223,997	+	3,026,837
	134,911,073	130,500,594	—	4,410,479

Diese Vergleichung gibt uns zu folgenden Bemerkungen Anlass:

Kassen, Bankguthaben. Nichts besonderes zu bemerken.

Wechselportefeuille. Unser Wechselportefeuille weist mit Einschluss der angekauften, per 31. März 1907 rückzahlbaren $3^1/_2$ % Obligationen der Jura-Bern-Luzern- und Brünig-Bahn von 1889 nachstehende Veränderungen auf:

Im Laufe des Jahres 1906 sind in das Portefeuille an Wechseln und rückzahlbaren Obligationen eingegangen		Fr. 13,168,611. 43
Diskont und Kursdifferenzen		„ 81,195. 54
		Fr. 13,249,806. 97
Ausgegangen sind an einkassierten Wechseln		„ 13,224,588. 22
Bleiben auf 31. Dezember 1906 die angekauften, per 31. März 1907 rückzahlbaren, Obligationen		Fr. 25,218. 75

Wertschriftenportefeuille. Die Veränderungen desselben im Laufe des Jahres 1906 sind folgende:

		Fr.
Bestand des Portefeuilles auf 31. Dezember 1905		5,348,244. 50
Erworbene Titel:		
Übernahme aus dem Portefeuille der Pensions- und Hülfskasse J. S.		1,371,580. —
Übernahme aus dem Portefeuille des Eisenbahnfonds		16,956,105. —
Andere erworbene Titel		4,019,459. 50
		27,695,389. —
Abzüglich:		
Realisierung von Staatsobligationen, Bankobligationen und verschiedenen Titeln	Fr. 3,726,678. 70	
Zuteilung an das Erneuerungsfonds-Portefeuille als Ergänzung oder Ersatz von veräusserten Titeln	8,290,000. —	
Zuteilungen an die Pensions- und Hülfskassen der ehemaligen Verwaltungen	2,974,000. —	
		14,990,678. 70
		12,704,710. 30
Zuzüglich: Kursdifferenzen		81,578. 70
Bestand des Wertschriftenportefeuilles auf 31. Dezember 1906		12,786,289. —

Erneuerungsfonds-Portefeuille. Im Laufe des Jahres 1906 haben folgende Veränderungen stattgefunden:

		Fr.
Bestand des Portefeuilles auf 31. Dezember 1905		55,455,385. —
Zuwendung verschiedener Titel aus dem Wertschriftenportefeuille		8,290,000. —
Andere erworbene Titel		5,075,000. —
		68,820,385. —
Abzüglich:	Fr.	
Realisierung von Titeln .	10,206,818. 55	
Kursdifferenzen	78,086. 45	
		10,284,905. —
Bestand auf 31. Dezember 1906		58,535,480. —

Entbehrliche Liegenschaften. Ihr Inventarwert war auf 31. Dezember 1905 . . . . . Fr. 4,221,203. 64

Im Laufe des Jahres 1906 fanden verschiedene Erwerbungen statt für	Fr. 133,092. 18	
Dagegen wurden veräussert für	„ 57,556. 11	
Daherige Vermehrung gegenüber 1905		„ 75,536. 07
Bestand auf 31. Dezember 1906 . . .		Fr. 4,296,739. 71

Materialvorräte. Ihr Inventarwert betrug auf 31. Dezember 1905 . . . . . Fr. 21,573,078. 08

Auf 31. Dezember 1906 beträgt derselbe	„ 20,939,568. 16
Verminderung gegenüber 1905 . . .	Fr. 633,509. 92

Verschiedene Debitoren. Bestand auf 31. Dezember 1905 . . . . . Fr. 23,691,495. 62

Pro 1906 ist der in diesem Saldo inbegriffene Rest der Fr. 25,000,000 in $3^1/_2$ % Obligationen S. B. B. von 1899/1902 liquidiert worden mit	„ 18,140,000. —
Restanz	Fr. 5,551,495. 62
Auf 31. Dezember 1906 beträgt der Saldo	„ 5,528,189. 46
Verminderung gegenüber 1905 . . .	Fr. 23,306. 16

Passiven.

I. Konsolidierte Anleihen. Auf 31. Dezember 1905 betrug das Nominalkapital der die schweizerischen Bundesbahnen betreffenden Anleihen . . . . . Fr. 1,018,833,500

Im Jahre 1906 sind in 3½ % Bundesbahn-Obligationen in Zirkulation gesetzt worden:

Für die Konversion der 3½ % Anleihen Jura-Bern-Luzern und Brünig von 1889, rückzahlbar am 31. März 1907, und

Für Verwendungen zu Bauzwecken und für die Anschaffung von Rollmaterial . . . . . Fr. 53,972,000

Zudem haben wir die 3 % Eisenbahnrente von 1890 übernommen, infolge Liquidation des Eisenbahnfonds . . . . . „ 69,333,000

„ 123,305,000

Fr. 1,142,138,500

Es wurden folgende Rückzahlungen vorgenommen:

a. Ausgeloste Obligationen:

4 % Centralbahn von 1876	Fr.	395,500
4 % „ „ 1880	„	110,000
4 % Vereinigte Schweizerbahnen, I. Hypothek . .	„	1,200,000
4 % „ „ II. „ . .	„	600,000
Übertrag	Fr.	2,305,500

Fr. 1,142,138,500

Übertrag	Fr. 2,305,500		Fr. 1,142,138,500
3 % Vereinigte Schweizerbahnen von 1857 . . .	„ 53,000		
5 % „ „ „ 1857 . . .	„ 134,100		
3 % „ „ „ 1859 . . .	„ 38,000		
5 % „ „ „ 1859 . . .	„ 63,000		
$2^{8}/_{11}$ % Franco-Suisse von 1868	„ 139,700		
		Fr. 2,733,300	
b. Konvertierte Obligationen:			
$3^{1}/_{2}$ % Jura-Bern-Luzern von 1889	Fr. 20,472,000		
$3^{1}/_{2}$ % Brünig von 1889	„ 4,103,000		
		„ 24,575,000	
c. Verfallene Obligationen:			
Nord-Ost-Bahn-Subventionsanleihen der rechtsufrigen Zürichseebahn	Fr. 350,000		
Nord-Ost Bahn-Subventionsanleihen Bülach-Schaffhausen	„ 120,000		
		„ 470,000	
			„ 27,778,300
Auf 31. Dezember 1906 beläuft sich der Betrag der Anleihen auf			Fr. 1,114,360,200

Die folgende Tabelle enthält eine Vergleichung über den Bestand unserer konsolidierten Schuld in den Jahren 1905 und 1906:

Anleihen	Beträge auf 31. Dezember 1905	Beträge auf 31. Dezember 1906	Unterschiede gegenüber 1905	Bemerkungen
3 % Eisenbahnrente von 1890	—	69,333,000	+ 69,333,000	Übernahme des Anleihens infolge Liquidation des Eisenbahnfonds.
3½ % Bundesbahn von 1899/1902 . . .	396,028,000	450,000,000	+ 53,972,000	Emission 1906 für die Konversion der 3½ % Anleihen J. B. L. und Brünig v. 1889, zurückzahlbar am 31. März 1907, zu Bauzwecken und Anschaffung von Rollmaterial.
4 % Bundesbahnrente 1900	75,000,000	75,000,000	—	
3 % différé S. B. B. 1903	150,000,000	150,000,000	—	
4 % Centralbahn 1876	23,472,000	23,076,500	— 395,500	durch Auslosung zurückbezahlt.
4 % „ 1880	18,375,000	18,265,000	— 110,000	id.
3½ % „ Juni 1894	30,000,000	30,000,000	—	
3½ % „ Oktober 1894	30,000,000	30,000,000	—	
4 % Nordostbahn 1880	3,000,000	3,000,000	—	
3½ % „ 1894	10,000,000	10,000,000	—	
3½ % „ 1895	7,000,000	7,000,000	—	
3½ % „ 1896	35,000,000	35,000,000	—	
3½ % „ 1897	10,512,500	10,512,500	—	
Nordostbahn. Subventionsanleihen für die rechtsufrige Zürichseebahn	1,400,000	1,050,000	— 350,000	zur Rückzahlung fällig gewordener Teil des Anleihens.
Nordostbahn. Subventionsanleihen Bülach-Schaffhausen	240,000	120,000	— 120,000	id.
Übertrag	790,027,500	912,357,000	+ 122,329,500	

Anleihen	Beträge auf 31. Dezember 1905	Beträge auf 31. Dezember 1906	Unterschiede gegenüber 1905	Bemerkungen
Übertrag	790,027,500	912,357,000	+122,329,500	
4 % V. S. B. I. Hypothek	21,768,100	20,568,100	— 1,200,000	durch Auslosung zurückbezahlt.
4 % „ II. Hypothek	10,911,700	10,311,700	— 600,000	id.
3 % „ von 1857	64,500	11,500	— 53,000	id.
5 % „ 1857	176,400	42,300	— 134,100	id.
3 % „ 1859	88,500	50,500	— 38,000	id.
5 % „ 1859	157,200	94,200	— 63,000	id.
3½ % Jura-Simplon von 1894	138,172,500	138,172,500	—	
2⁸/₁₁ % Franco-Suisse 1868	16,193,100	16,053,400	— 139,700	durch Auslosung zurückbezahlt.
3 % Jougne-Eclépens	7,274,000	7,274,000	—	Jougne-Eclépens: Keine Amortisation in 1906 verbucht, indem die in 1905 zur Rückzahlung per 15. April 1906 ausgelosten Titel, wie früher im Jahr der Auslosung verbucht worden sind, dagegen zum ersten Male die in 1906 zur Rückzahlung per 15. April 1907 ausgelosten Titel im Jahr der Rückzahlung verbucht werden.
3½ % Jura-Bern-Luzern 1889	29,000,000	8,528,000	— 20,472,000	Konvertierte Obligationen am 31. März 1906.
3½ % Brünig 1889	5,000,000	897,000	— 4,103,000	id.
	1,018,833,500	1,114,360,200	+ 95,526,700	

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 *Hinterlagescheine* hinterlegt werden.

Auf den 31. Dezember 1906 hatten diese Hinterlagen folgenden Bestand:

	3 % Eisenbahnrente von 1890 Rente Fr.	3½ % S.B.B.-Anleihen von 1899/1902 Nominalbetrag Fr.	S. B. B.-Rente von 1900 Rente Fr.	3 % différé S. B. B.-Anleihen Nominalbetrag Fr.	Anleihen der S. C. B. Nominalbetrag Fr.	Anleihen der N. O. B. Nominalbetrag Fr.	Anleihen der V. S. B. Nominalbetrag Fr.	Anleihen der J. S. Nominalbetrag Fr.
Hauptkasse in Bern . . .	152,790	37,440,000	237,180	5,636,500	1,219,500	810,000	146,900	25,796,700
Kreiskasse I in Lausanne	—	125,000	3,600	30,000	—	—	—	157,500
„ II in Basel . .	—	672,000	8,040	—	8,077,000	94,500	23,500	40,000
„ III in Zürich .	—	2,657,000	1,080	560,000	—	14,697,000	—	50,000
„ IV in St. Gallen	—	5,000	—	—	—	—	—	—
Total	152,790	40,899,000	249,900	6,226,500	9,296,500	15,601,500	170,400	26,044,200
Auf den 31. Dezember 1905 beliefen sich diese Hinterlagen auf	—	30,000,000	238,560	5,724,000	8,742,500	15,544,500	21,000	24,953,550
Unterschiede gegenüber 1905	+ 152,790	+ 10,899,000	+ 11,340	+ 502,500	+ 554,000	+ 57,000	+ 149,400	+ 1,090,650

II. Amortisationskonto. Derselbe beläuft sich auf . . . . . Fr. 18,754,896. 50
Auf 31. Dezember 1905 betrug er . . „ 13,651,175. 20

Vermehrung entsprechend der gesetzlichen Amortisation . . . . . Fr. 5,103,721. 30

III. Schwebende Schulden. Bestand derselben auf den 31. Dezember 1906 . . . . . Fr. 40,946,304. 94

Die folgende Tabelle enthält eine Vergleichung der einzelnen Posten dieses Kontos mit denjenigen von 1905:

	Beträge			
	auf 31. Dez. 1905	auf 31. Dez. 1906		Unterschiede
	Fr.	Fr.		Fr.
Verfallene Obligationen und Coupons . . .	2,132,614	2,669,576	+	536,962
Noch nicht verfallene Ratazinse.	3,972,260	3,736,053	—	236,207
Pensions- u. Hülfskassen	279,822	455,094	+	175,272
Kautionen von Unternehmern u. Lieferanten	574,081	631,668	+	57,587
Rückzahlung der Aktien und Genussscheine der J. S.	43,263,803	306,652	—	42,957,151
Verschiedene Kreditoren	25,433,886	1,889,339	—	23,544,547
Von den Kassen in den Jahren 1906/07 regulierte Ausgaben der Jahre 1905/06 . . .	33,556,728	31,257,923	—	2,298,805
	109,213,194	40,946,305	—	68,266,889

Im Jahre 1906 wurden an Aktien und Genussscheinen der J. S. Fr. 42,957,151 zurückbezahlt, worin die Fr. 38,575,500 Prioritätsaktien im Besitze des Bundes inbegriffen sind.

Ferner wurden pro 1906 Fr. 23,000,000 in Kassascheinen zurückbezahlt, welche pro 1905 unter den verschiedenen Kreditoren figurierten.

IV. Spezialfonds. Sie umfassen den Erneuerungsfonds und den Fonds zur Deckung der Pensionen der ehemaligen J. S. und belaufen sich auf 31. Dezember 1906 auf . Fr. 59,449,383. 46

Für das Nähere dieser beiden Fonds vergleiche man Seite 69 f. dieses Berichtes.

V. Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung. Er stellt sich auf 31. Dezember 1906 auf . . . . . Fr. 4,828,523. 79

Für Amortisation des Saldos der Rechnung für Erweiterungs- und Vollendungsbauten beantragen wir hiervon in Abzug zu bringen	Fr. 1,366,852. 07	
Wir haben schon in unserm Bericht für das Jahr 1905 bemerkt, dass es angezeigt erscheine, diese Rechnung, aus Posten besonderer Natur bestehend, schnell zu amortisieren.		
Ebenso zur Deckung des Verlustes aus den 1907 den Hülfskassen entnommenen und veräusserten Obligationen 3 % différé von 1903	„ 296,197. 50	
Obschon dieser Verlust erst im Jahre 1907 zur Tatsache geworden ist, scheint es uns angezeigt, denselben schon aus dem Ertrag von 1906 zu tilgen.		
Ferner zur Ausrichtung von Teuerungszulagen, laut Bundesbeschluss vom 11./12. April 1907 .	„ 2,500,000. —	
		„ 4,163,049. 57
	Verbleiben	Fr. 665,474. 22

als Saldo auf neue Rechnung.

III. Kommerzielles Departement.

a. Allgemeines.

1. Neue Camionnage-Verträge für die Stationen Sitten, Zofingen und Pruntrut sind in Kraft gesetzt worden.

2. Die bisherige Haltestelle Veytaux-Chillon ist dem Verkehr für Eilstückgut und zugehörigen leeren Emballagen eröffnet worden.

3. Am 1. Oktober erfolgte die Eröffnung unserer Station Bettlach für den Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr, ferner der Stationen Menziken und Münster (Luzern) der schweiz. Seethalbahn, wodurch die Ausgabe einer Reihe von Nachträgen für die schweiz. Personen- und Gütertarife erforderlich wurde.

4. Die durch die Bundesbahnen zu betreibende Eisenbahn Martigny-Châtelard ist mit dem 20. Juli 1906 dem Betrieb übergeben worden; die Eröffnung auch für den Güterverkehr erfolgte auf 18. September 1906 (mit Ausschluss der Tramwaystrecke Martigny C. F. F.—Martigny-Bourg). Die nötigen Tarife haben wir erstellt.

5. Ein vom Gemeinderat Puidoux gestelltes Gesuch um Änderung des Stationsnamens „Chexbres-Puidoux" in „Puidoux", oder doch in „Puidoux-Chexbres", um angeblich vorkommende Verwechslungen mit „Chexbres-Village" zu vermeiden, wurde von uns abgelehnt, nachdem gemäss einer vom Staatsrat des Kantons Waadt veranlassten Umfrage die Mehrzahl der Interessenten und auch unsere Kreisdirektion I sich für die Beibehaltung des jetzigen Stationsnamens ausgesprochen haben.

6. Das Verzeichnis sämtlicher in Kraft bestehender Reglemente, Instruktionen, Tarife und Verfügungen kommerzieller Natur ist auf den 1. Mai bereinigt und neu herausgegeben worden.

7. Wir haben eine neue Karte des italienischen Eisenbahnnetzes samt Stationsverzeichnis herausgegeben.

8. Den Schlussprüfungen der Eisenbahnschule in Biel und der Verkehrsschule in St. Gallen wohnten namens des Eisenbahnverbandes je zwei Oberbeamte unserer Verwaltung und ein solcher der Tösstalbahn bei.

b. Personenverkehr.

1. Zu den Teilen I und II des Tarifs für die Beförderung von Personen, Gepäck und Expressgut im internen Verkehr der schweizerischen Bundesbahnen gelangte auf 1. Juni 1906 je ein VIII. Nachtrag in Kraft; er enthält Distanzen für den Verkehr mit Iselle transit, sowie die abgeänderten Taxen und Distanzen für den Verkehr mit der verlegten Station Brig (Brigue). Auf 1. Januar 1907 wurde sodann je ein IX. Nachtrag zu den beiden Tarifteilen erstellt mit einer Anzahl Ergänzungen und durch Stationsumbauten veranlassten Distanzänderungen.

2. Für den direkten schweizerischen Personen- und Gepäckverkehr wurden neue Tarife eingeführt mit der Strassenbahn Sissach-Gelterkinden, der Waldenburgerbahn, der elektrischen Strassenbahn Bremgarten-Dietikon und der Sernftalbahn.

Neu erstellt wurden ferner eine Anzahl Tarife für den Verkehr der schweizerischen Privatbahnen unter sich im Transit über Linien der schweizerischen Bundesbahnen, sowie eine grosse Anzahl Nachträge zu den bestehenden Tarifen.

3. Für den Verkehr mit dem Ausland wurden im Berichtsjahr die folgenden Tarife neu erstellt.

Personen- und Gepäcktarif Schweiz-Italien via Simplon auf 1. Juni;

Tarif für den ost- und mitteldeutsch-schweizerischen Personen- und Gepäckverkehr auf 1. Juni;

Personen- und Gepäcktarif England und Niederlande-Schweiz über Cöln auf 1. Juni;

Personen- und Gepäcktarif Frankreich und Belgien-Österreich, Ungarn, Rumänien, Serbien, Bulgarien und Orient über Süddeutschland und den Arlberg auf 1. Mai;

Personen- und Gepäcktarif England-Österreich, Ungarn, Rumänien, Serbien, Bulgarien und Orient über Süddeutschland und den Arlberg auf 1. Mai;

Neuausgabe des Tarifs enthaltend die Zuschlagstaxen der internationalen Schlafwagengesellschaft auf 1. Juli;

Spezialtarif für die Beförderung englischer Reisegesellschaften von London nach der Schweiz und Italien unter Einbezug von Touren via Simplon auf 1. Juli;

Personen- und Gepäcktarif Schweiz-Paris-Lyon-Mittelmeerbahnen, Französische Nordbahn und Paris-Orléans-Bahn auf 1. August;

Tarif international commun G. V. (Est) Nr. 207 für die Beförderung von Auswanderern und ihres Gepäcks von Basel nach Hâvre, Boulogne, Calais und Dunkerque auf 5. August;

Tarif enthaltend die Zuschlagstaxen für Klassenwechsel und Luxusplätze im Verkehr Schweiz-Frankreich via Belfort auf 1. Oktober;

Tarif für die Beförderung von Auswanderern und ihres Reisegepäcks von Basel S. B. B. nach Marseille-St. Charles auf 1. Januar 1907.

4. Personen- und Gepäcktaxen für den Verkehr zwischen italienischen Stationen einerseits und französischen und englischen Stationen via Simplon anderseits wurden auf 1. Juni mittelst Nachträgen zu den für den Verkehr via Modane geltenden Tarifen eingeführt, nachdem die Herausgabe von besondern Tarifen für den Simplonverkehr wegen der in Aussicht stehenden italienischen Tarifreform verschoben werden musste.

5. Die Einführung des neuen Differentialtarifs bei den italienischen Staatsbahnen auf 1. November bewirkte eine Ermässigung für alle über 150 km. von der Grenze entfernten italienischen Stationen. Die direkten Tarife Schweiz-Italien via Gotthard, Simplon und Modane, sowie sämtliche Transittarife für den Verkehr mit Italien mussten infolgedessen auf den genannten Zeitpunkt geändert werden.

6. Für die Auflage von festen Rundreisebilletten ab schweizerischen Stationen, vor allem ab Basel, nach Mailand, gültig zur Hinfahrt via Gotthard und Rückfahrt via Simplon oder umgekehrt, hat sich im Verlaufe der Reisesaison ein dringendes Bedürfnis gezeigt. Die mit den beteiligten Verwaltungen hierüber gepflogenen Unterhandlungen führten bis jetzt, der ablehnenden Haltung der Gotthardbahn wegen, zu keinem Ergebnis.

7. Im Verkehr zwischen Paris und Italien zeigte sich die Einführung von festen Rundreisebilletten mit Hinfahrt via Simplon und Rückfahrt via Gotthard oder

Modane oder Ventimiglia bezw. umgekehrt als sehr erwünscht. Auch hier waren unsere Bemühungen zur Erstellung solcher Billette bis jetzt ohne Erfolg.

8. Mit der französischen Ostbahn wurde eine Verständigung dahin getroffen, dass die 60tägigen Saisonretourbillette für den Verkehr zwischen Stationen der französischen Ost- und Nordbahn, die bisher nur während des Sommers zur Ausgabe gelangten, zukünftig während des ganzen Jahres ausgegeben werden sollen, unter der Bezeichnung „langfristige Rückfahrkarten" („Billets d'aller et retour de séjour"). Ausgenommen ist hierbei die Relation Paris-Bern, für welche die mitbeteiligte Paris-Lyon-Mittelmeerbahn die Zustimmung ablehnte. Die Neuerung dürfte sich namentlich für die Frequenz der schweizerischen Winterkurorte als vorteilhaft erweisen.

9. Zur Erleichterung des Besuches der internationalen Ausstellung in Mailand wurden für die Dauer derselben besonders ermässigte Taxen für die Beförderung von Personen und Gepäck zwischen schweizerischen Stationen und Mailand via Gotthard und Simplon mittelst eines temporären Tarifs eingeführt.

10. Durch Bundesratsbeschluss vom 11. Juli 1906 ist den schweizerischen Transportanstalten die Beförderung von Zigeunern, sowie der diesen gehörenden Gegenstände untersagt worden.

Die Stationen, sowie die Dampfbootverwaltung der Bundesbahnen für den Bodensee wurden demgemäss angewiesen, die Übernahme solcher Transporte abzulehnen.

11. In Deutschland ist im Berichtsjahre eine Fahrkartensteuer eingeführt worden, die vom 1. August an im Verkehr zwischen deutschen Stationen (einschliesslich des Verkehrs unserer auf deutschem Gebiete gelegenen Stationen Singen, Arlen-Rielasingen, Altenburg-Rheinau, Jestetten und Lottstetten), vom 1. Oktober an im Verkehr zwischen deutschen und ausländischen Stationen, sowie im Transitverkehr über deutsche Strecken, zu erheben war. Die Durchführung der durch die Steuer bedingten Taxerhöhungen verursachte umfangreiche Arbeiten. Es mussten auf den 1. August 8, auf den 1. Oktober 55 Personentarife abgeändert werden.

12. Die Zürcher Dampfbootgesellschaft erhöhte auf 1. Mai ihre Taxen für Hin- und Rückfahrt. Die wahlweise Benutzbarkeit der Retourbillette im Zürichseeverkehr mit Bahn oder Schiff ohne Nachzahlung, die auf der Gleichstellung der Taxen basierte, konnte daher nicht mehr in bisheriger Weise aufrecht erhalten bleiben, und es mussten für die Benutzung von Bahnretourbilletten zur Rückfahrt mit dem Schiff Zuschlagstaxen eingeführt werden. Die bezügliche Instruktion für das Stations- und Zugspersonal wurde den neuen Verhältnissen entsprechend geändert und auf 15. Juni neu herausgegeben.

13. Anlässlich der auf 1. Mai erfolgten Neuausgabe der Plakattarife für Sonntags-, Lust- und Rundfahrtbillette der schweizerischen Bundesbahnen wurde die wahlweise Benutzbarkeit von Rundreisebilleten für den Zürichseeverkehr mit Bahn oder Schiff, sowie einer Anzahl via Bern-Thun lautender Rundreisebillette zur Fahrt via Münsingen oder Belp in erweitertem Umfange zugestanden.

14. Der schon im letzten Geschäftsbericht erwähnte neue schweizerische Tarif für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen konnte auf 1. April eingeführt werden

15. Auf den gleichen Zeitpunkt wurde vom Verband schweizerischer Eisenbahnen eine Neuausgabe des Reglements betreffend die Beförderung von Expressgut veranlasst.

16. Ein vom Verband neu herausgegebenes Reglement betreffend die Beförderung von Ruder- und Motorbooten als Expressgut konnte ebenfalls auf 1. April in Kraft gesetzt werden.

17. Gemäss einem Verbandsbeschluss wurde die Berechnung der Lagergebühr für Handgepäck, eingeschriebenes Gepäck und für Güter auf 1. April in der Weise geändert, dass dieselben nun nach Zeiträumen von 24 Stunden, von der Stunde der Übernahme an gerechnet, statt nach Tagen, berechnet werden.

18. Am 7. März fand in München die 67. Sitzung des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen statt, bei der wir uns vertreten liessen.

19. Dem Reglement über die Ausgabe von Beamtenbilletten sind im Berichtsjahre neu beigetreten die Regionalbahn des Brenets, die Rolle-Gimel-Bahn, die Orbe-Chavornay-Bahn, die Wynentalbahn, die elektrische Schmalspurbahn Allaman-Aubonne-Gimel, die Sernftalbahn und die Martigny-Châtelard-Bahn.

20. Auf 1. März wurde eine Instruktion für das Zugspersonal eingeführt, welche enthält: Auszüge aus dem schweizerischen Transportreglement und aus andern, den Personen- und Gepäckdienst betreffenden Reglementen, sowie aus Tarifen und Vereinbarungen, nebst Ausführungs- und Zusatzbestimmungen.

21. Die auf 1. Januar 1906 anlässlich des Einbezugs von neun weitern Verwaltungen in den Generalabonnementsverkehr durchgeführte Erhöhung der Abonnementstaxen hatte bedeutenden Einfluss auf die Frequenz und die Einnahmen der verschiedenen Kategorien der Generalabonnements.

Während die Frequenz bei den kurzfristigen Abonnements einen ziemlich bedeutenden Rückgang aufwies, ergab sich bei den Jahresabonnements, deren Preise verhältnismässig unbedeutende Erhöhungen erlitten, eine namhafte Mehrfrequenz. Es wurden gelöst:

	im Jahre 1905	1906	Differenz
Gen.-Ab. für 15 Tage . . .	52,099	48,504	— 3,595
„ „ „ 30 „ . . .	15,471	13,387	— 2,084
„ „ „ 45 „ (auf 1. Januar eingeführt)		1,814	+ 1,814
„ „ „ 3 Monate . . .	1,527	1,626	+ 99
„ „ „ 6 „ . . .	687	664	— 23
„ „ „ 12 „ (1 Pers.)	5,909	6,973	+ 1,064
„ „ „ 12 „ (2 Pers.)	663	782	+ 119
im ganzen:	76,356	73,750	— 2,606

Die Einnahmen haben ungeachtet der Frequenzabnahme infolge der Taxerhöhung eine bedeutende Zunahme aufzuweisen.

Es betrugen:

	die Gesamteinnahmen	der Anteil S. B. B.
im Jahre 1905	Fr. 6,476,176	Fr. 4,759,200
im Jahre 1906	„ 7,188,415	„ 5,063,784
gegenüber dem Vorjahre mehr	Fr. 712,239	Fr. 304,584

22. Der Verkehr mit schweizerischen kombinierbaren Rundreisebilletten erzeigte im Berichtsjahre, wahrscheinlich infolge der Taxerhöhung bei den Generalabonnementen eine grössere Zunahme als im Vorjahre. Die Einnahmen betrugen:

	Im ganzen	Anteil S. B. B.
im Jahre 1905	Fr. 1,381,759	Fr. 873,169
im Jahre 1906	„ 1,566,849	„ 968,973
Gegenüber dem Vorjahre mehr	Fr. 185,090	Fr. 95,804

Neu einbezogen wurden in diesen Verkehr auf 1. Mai die Strecken Nyon-Crassier-Divonne-les-Bains und St. Gallen-Trogen.

23. Bei dem Verkehr mit zusammenstellbaren Fahrscheinheften des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen kommt die stetige, rasche Zunahme des internationalen Verkehrs zum Ausdruck. Es betrugen die Einnahmen:

	der schweiz. Transportanstalten	Anteil S. B. B.
im Jahre 1905	Fr. 4,541,942	Fr. 2,469,338
im Jahre 1906	„ 5,385,752	„ 2,941,248
Gegenüber dem Vorjahre mehr	Fr. 843,810	Fr. 471,910

Neu beigetreten ist auf 1. Juni die Linie Nyon-Crassier-Divonne.

Die Gültigkeitsdauer dieser Billette ist auf 1. November ausgedehnt worden und beträgt nun 60 Tage für Touren von 600 bis 3000 km., 90 Tage für Touren von 3001—5000 km. und 120 Tage für Touren von mehr als 5000 km.

24. Über die Entwicklung des Verkehrs mit der Firma Th. Cook & Son in London und dem Reisebureau der Hamburg-Amerika Linie in Berlin geben die folgenden Zusammenstellungen Aufschluss:

Es verkauften:

Thos. Cook & Son in London:

im Jahre 1905 für	Fr. 702,085
im Jahre 1906 für	„ 877,163
Gegenüber dem Vorjahre mehr .	Fr. 175,078

Reisebureau der Hamburg-Amerika Linie in Berlin:

im Jahre 1905 für	Fr. 144,897
im Jahre 1906 für	„ 112,297
Gegenüber dem Vorjahre weniger	Fr. 32,600

25. Sehr günstig entwickelte sich im Berichtsjahr der Verkehr unserer Agenturen in London und Paris.

Die Einnahmen betrugen:

bei der Agentur in London:

	im ganzen	aus intern schweiz. Billetten (Gen.-Ab., Fahrscheine zu normalen Taxen u. s. w.)
im Jahre 1905	Fr. 250,845	Fr. 116,962
im Jahre 1906	„ 353,465	„ 125,045
Gegenüber dem Vorjahre mehr	Fr. 102,620	Fr. 8,083

bei der Agentur in Paris:

	im Ganzen	aus intern schweiz. Billetten (Gen.-Ab., Fahrscheine zu normalen Taxen u. s w.)
im Jahre 1905	Fr. 591,615	Fr. 238,091
im Jahre 1906	„ 716,156	„ 341,857
Gegenüber dem Vorjahre mehr	Fr. 124,541	Fr. 103,766

26. Das eidgenössische Eisenbahndepartement erinnerte den Verband unterm 3. Februar 1906 daran, dass der schweizerische Bundesrat am 15. April 1902 hinsichtlich der Mannschaftstransporte nach den Korpssammelplätzen im Mobilmachungsfalle den Beschluss gefasst habe, es seien die einrückenden Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften kostenlos und ohne Abgabe von Fahrkarten nach dem Sammelplatz ihrer Einheit zu befördern. Die Eisenbahn- und Dampfschiffverwaltungen seien vom Staate durch Gewährung von Pauschalsummen zu entschädigen. Der Verband werde nun ersucht, das nötige für die Durchführung dieses Beschlusses anzuordnen. Das Departement fügte gleichzeitig bei, dass seitens des eidgenössischen Militärdepartements eine Ergänzung des erwähnten Beschlusses in dem Sinne gewünscht

werde, dass der Transport der Offiziers- und Kavalleriepferde bei Distanzen von mehr als 20 km., der Begleiter von Offizierspferden, des Offiziersgepäcks und der Fahrräder der Radfahrer ohne die Erstellung von Transportscheinen ausgeführt werden könne.

Auf Grund der hierüber im Schosse des Verbandes und mit dem eidgenössischen Militärdepartement geführten Unterhandlungen fasste der schweizerische Bundesrat am 27. November 1906 folgenden Beschluss:

1. Sämtliche Transportanstalten (normalspurige und schmalspurige Eisenbahnen und Dampfschiffgesellschaften) sind im Falle der Kriegsmobilmachung verpflichtet, die einrückenden Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften ohne Bezahlung des Fahrgeldes und ohne Fahrkarten oder Gutschein nach dem Depotort ihrer Ausrüstung und nach dem Sammelplatz ihrer Einheit zu befördern.

2. In gleicher Weise sind im Mobilmachungsfalle das Offiziersgepäck und die Fahrräder der Radfahrer, sowie bei Distanzen von über 20 km. die Offiziers- und Kavalleriepferde und die Begleiter von Offizierspferden zu befördern.

3. Als Ausweis zur Fahrtberechtigung dient den Wehrpflichtigen die Uniform oder das Dienstbüchlein. Der Ausweis erfolgt den Zugsbeamten gegenüber.

Für Gepäck und Fahrräder werden die Gepäckscheine und für Pferde die Begleitpapiere taxfrei verabfolgt.

4. Für diese Transportleistungen werden die Eisenbahn- und Dampfschiffverwaltungen von der Eidgenossenschaft entschädigt. Die Berechnung dieser Entschädigung erfolgt durch das Oberkriegskommissariat auf Grund der zu diesem Zwecke ergänzten Nominativetats der Einheiten und des Militärtarifs für den Kriegsbetrieb.

Dabei sind in Berechnung zu ziehen:

a. Das Gepäck für unberittene Offiziere mit je 30 kg.;
Das Gepäck für berittene Offiziere mit je 60 kg.;

b. Ein Fahrrad mit je 20 kg.

Das Gepäck der Bedienten wird unberechnet im Pferdewagen befördert.

5. Dieser Beschluss tritt auf 1. Januar 1907 in Kraft. Durch denselben wird der Bundesratsbeschluss vom 15. April 1902 aufgehoben.

27. Zur Ermöglichung einer schnellern Abfertigung von Fahrrädern hat der Verband schweizerischer Eisen-

bahnen auf 1. Juli 1906 folgende Normalgewichte für Fahrräder eingeführt:

a.	für	einsitzige Zweiräder	20 kg.
b.	„	zweisitzige Zweiräder . . .	30 „
c.	„	einsitzige Dreiräder	40 „
d.	„	zweisitzige Dreiräder	50 „
e.	„	einsitzige Motorzweiräder . .	70 „

Wenn indessen vom Aufgeber die Abwägung ausdrücklich verlangt wird, und diese mit der Stationswage erfolgen kann, so ist das hierbei ermittelte Gewicht der Frachtberechnung zu Grunde zu legen.

c. Viehverkehr.

Der schweizerische Bundesrat hat am 18. April 1906 den bisher für Tiertransporte vorgeschriebenen Frankaturzwang mit Absatz 2 des Art. 12 des Bundesgesetzes vom 29. März 1893 betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen als unvereinbar erklärt und die Bundesbahnen als Präsidialverwaltung des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen zur beförderlichen Vorlage einer entsprechenden Änderung des Transportreglementes der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen, sowie des Tarifs für den Transport lebender Tiere, eingeladen.

Diese eingreifende Änderung des seit jeher bestehenden Verfahrens gab zu längeren Korrespondenzen und wiederholter Behandlung durch die kommerziellen Konferenzen Anlass, so dass die für die Abschaffung des Frankaturzwanges erforderlichen Massnahmen dem Bundesrate erst gegen Ende des Jahres zur Genehmigung unterbreitet werden konnten. Nach diesen Bestimmungen soll es dem Absender von Tieren des Pferde-, Rindvieh-, Schaf-, Schweine- und Ziegengeschlechts, von lebendem Geflügel, sowie von verpackten Hunden, freistehen, die Fracht bei der Aufgabe zu entrichten, oder sie zur Zahlung durch den Empfänger auf der Bestimmungsstation anzuweisen. Nachnahmen auf Sendungen dieser Art sind gestattet. Für alle andern Tiere dagegen, namentlich auch für wilde Tiere, einschliesslich ganzer Menagerien, hat die Bezahlung der Fracht stets bei der Aufgabe zu erfolgen und es sind auch Nachnahmen nicht zulässig. Die Abfertigung von Sendungen, für welche die Fracht bei der Aufgabe bezahlt wird und die nicht mit Nachnahme belastet sind, erfolgt in bisheriger Weise auf Grund von Transportscheinen, die von der Bahn ausgefertigt werden. Unfrankierte oder mit Nachnahme belastete Sendungen

sollen dagegen nur auf Grund von Frachtbriefen und, wenn es sich hierbei um verpackte Tiere handelt, nur mit Eilgutfrachtbriefen abgefertigt werden.

d. Güterverkehr.

1. Wir haben die Erstellung eines Ausnahmetarifs für Wein, Weinmost und Sauser in Ladungen von 6000 kg. beschlossen; dessen Ausgabe war aber noch nicht möglich, weil sich die mit den Privatbahnen angebahnten Verhandlungen über den Beitritt zu der Massnahme in die Länge zogen. Sie sind aber dem Abschluss nahe, und wir können das erfreuliche Resultat konstatieren, dass die meisten Privatbahnen die von uns eingeräumten, ermässigten Grundtaxen ebenfalls angenommen haben.

2. Ein Ausnahmetarif für lebende Pflanzen ist den Verwaltungen des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen mit der Einladung zur Kenntnis gebracht worden, sich darüber zu äussern, ob sie sich der Massnahme anschliessen oder nicht. Nach längern Verhandlungen haben sich die meisten Privatbahnen zur Annahme bereit erklärt.

3. Zur Erleichterung des Verkehrs zwischen den Fabrikanten und den Exporthäusern haben wir für den Transport von Stickböden, Garnen und Rohstickereien nach und von St. Gallen einen Ausnahmetarif Nr. 45 eingeführt, welcher ein besonderes, vereinfachtes Abfertigungs- und Abrechnungsverfahren vorsieht.

4. Folgende Änderungen sind in den Ausnahmetarifen durchgeführt worden:

a. In den Ausnahmetarif Nr. 3 für Lebensmittel in beschleunigter Fracht sind „gewässerte Stockfische" aufgenommen worden;

b. die Beförderung von Butter in Körben ohne Eiszugabe ist zu den Bedingungen des Ausnahmetarifes Nr. 4 zugelassen worden;

c. das Artikelverzeichnis des Ausnahmetarifes Nr. 14 für Düngemittel wurde durch Aufnahme des Artikels „Kalksteinmehl" ergänzt;

d. in den Ausnahmetarif Nr. 42 für Zuckerrüben und Schnitzel von Zuckerrüben nach und von Aarberg sind „Erdabfälle von Zuckerrüben und Scheideschlamm (Saturationsschlamm, Presschlamm) ab Aarberg" aufgenommen worden;

e. das Artikelverzeichnis des Ausnahmetarifes für Eisen etc. ab Gerlafingen nach der Westschweiz wurde erweitert.

5. In den deutsch-schweizerischen Verkehren ist ein neuer Tarif, enthaltend die Frachtsätze für den Verkehr zwischen den deutschen Verwaltungen des südwestdeutsch-schweizerischen Verbandes einerseits und der Gotthardbahn anderseits, in Kraft gesetzt worden.

6. Im österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverband wurde eine Neuausgabe des Tarifs für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen ungarischen Stationen einerseits und schweizerischen Stationen anderseits, ferner des allgemeinen Tarifs für den Verkehr mit Böhmen, Mähren und Schlesien eingeführt und die Erstellung der rückständigen Repartitionen fortgesetzt.

7. Im österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverband, welcher den Verkehr mit den französischen Ostbahnen umfasst, erfolgte die Umrechnung der Ausnahmetarife für Holz, Pferde und Schafe, ferner die Einführung der Neuausgabe der reglementarischen Bestimmungen, der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation, der allgemeinen Tarife und der Getreideausnahmetarife.

8. Ein neuer Teil I, Abteilung B (Tarifvorschriften und Güterklassifikation), des deutsch-französischen Verbandes mit und über E. L. B. gültig zur Anwendung auf der Strecke Delle frontière-Basel in Verbindung mit dem Tarif Alt-Münsterol-Grenze und Delle frontière-Basel, ist am 1. März 1906 in Wirksamkeit getreten.

9. Für den Verkehr mit Frankreich ist ein neuer Gütertarif ab Delle frontière nach und von den Stationen der S. B. B., sowie den sämtlichen normalspurigen schweizerischen Privatbahnen am 1. August 1906 in Kraft getreten.

Ebenso ist eine Neuausgabe des Ausnahmetarifes Nr. 411 für rohe oder leicht behauene Steine, des Eilguttarifs für Lebensmittel Schweiz-Paris via Delle und Alt-Münsterol und des Tarif commun international de transit Nr. 400 für Güter aller Art Basel-nordfranzösische Seehäfen eingeführt worden.

10. Mit der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn sind Verhandlungen über Erstellung eines direkten Gütertarifs P. L. M.-Schweiz aufgenommen und ihr Vorschläge unterbreitet worden.

11. Der Teil I, Abteilung B, des niederländisch-deutschen Verbandsgütertarifs (allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation) ist auf den 15. Juli 1906 neu herausgegeben und vom 20. Juli an auch für den Verkehr mit Basel S. B. B. via Delle gültig erklärt worden.

12. Der Gemeinschaftsvertrag und der Tarif betreffend den Eilgutverkehr Basel-London sind von der englischen Südost- und Chatham-Bahn auf den 1. Juli 1906 gekündigt worden. Konferenzielle Verhandlungen unter den beteiligten Verwaltungen führten zum Abschluss einer neuen Vereinbarung, zufolge deren der Eilguttarif Basel-London bis auf weiteres fortbestehen konnte. Dagegen wurde eine neue Verteilung der Frachtsätze für die Festlandstrecken vorgenommen.

13. Mit dem Tage der Eröffnung der Simplonroute sind die gemeinsamen Tarife der Gotthard- und Simplonroute für den schweizerisch-italienischen Verkehr in Kraft gesetzt worden.

14. Eingehende Verhandlungen verursachten die gemeinsamen Tarife der Mont Cenis- und Simplonroute für den französisch-italienischen Güterverkehr. Die Ausarbeitung und Erstellung dieser Tarife nahm infolge der Verschiedenheit der französischen, schweizerischen und italienischen Tarifsysteme längere Zeit in Anspruch. Auch andere Umstände, so der mehrwöchentliche Setzerstreik in Paris, wirkten hemmend ein; immerhin war es möglich, den Tarif mit der P. L. M. auf den 1. Januar 1907 einzuführen. — Der Tarif selbst ist in einer italienischen Ausgabe für Italien und einer französischen Ausgabe für Frankreich erschienen; er soll in absehbarer Zeit auch auf die Linien der übrigen französischen Bahnen ausgedehnt und für die hauptsächlich in Betracht kommenden Artikel sollen Ausnahmetarife erstellt werden.

15. Im deutsch-südfranzösischen Verkehr ist unserm Anspruch auf Mitbedienung des Verkehrs auf Grund der kürzesten Distanz und unter Durchrechnung der gleichen Grundtaxen wie seitens der deutschen Bahnen (vergl. Jahresbericht 1905, III *d*, 20 *f*, auf Seite 104) durch Ausgabe von Tarifnachträgen Rechnung getragen worden.

16. Am Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen sind folgende Änderungen vorgenommen worden:

a. Die Verpackungsvorschriften für übermangansaures Kali, nach Massgabe der Position XIII[a] der Anlage V, wurden, weil entbehrlich, aufgehoben;

b. unter der Position XXXV[a] wurden neue Transport- und Verpackungsvorschriften für fertige Metallpatronen für Feldgeschütze nachgetragen;

c. in die Position XXXV[c] wurden die neuen Sicherheitssprengstoffe „Telsit A", „Telsit C" und „Urit" aufgenommen;

d. in der Anlage XI wurden für die Station Rheinfelden der 1. November (Allerheiligen) und für die Stationen Äsch, Ettingen, Oberwil und Therwil im Kanton Baselland die Feiertage Lichtmess, Fronleichnam, Mariä Himmelfahrt und Allerheiligen als kantonale Feiertage erklärt;

e. die Anlage V ist dahin ergänzt worden, dass Acetylith (imprägniertes Kalziumkarbid) zu den in der Ziffer XLIX *b* für Kalziumkarbid vorgesehenen Bedingungen zum Transport zugelassen wird.

17. Dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr wurde die Strecke Reinach-Münster der schweizerischen Seetalbahn und die schmalspurige Linie Martigny-Le Châtelard unterstellt.

18. Zum Verzeichnis der Gegenstände, auf welche das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr keine Anwendung findet, sind die Nachträge XI und XII erschienen.

Ebenso gelangte eine Neuausgabe der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Übereinkommen Anwendung findet, zur Ausgabe.

19. Den in Art. 16 der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweizerischen Eisenbahnen aufgestellten speziellen Vorschriften für explodierbare Gegenstände sind die fertigen Metallpatronen für Feldgeschütze unterstellt worden.

20. Taxermässigungen haben wir auf Ansuchen nach einlässlicher Prüfung gewährt:

a. Für die Ausfuhr

1. von Ferro-Silicium und Ferro-Chrom in gleichem Umfang wie für Kalziumkarbid;
2. von Schwefelkiesabbränden (Pyritasche) ab Uetikon nach Basel S. B. B.;
3. von gebranntem Kalk in Ladungen von 10,000 kg. ab Netstal nach Bad. Rheinfelden.

b. für die Einfuhr von Zuckerrüben, weil die Zuckerfabrik Aarberg mit Rücksicht auf den zurzeit noch ungenügenden Zuckerrübenbau in der Schweiz genötigt war, ausländische Rüben einzuführen, wenn sie den Vollbetrieb aufrecht erhalten will. Als Bezugsquellen kommen einige Gegenden in Frankreich und im Elsass in Betracht. An die Ermässigung ist die Bedingung geknüpft worden, dass durch dieselbe der schweizerische Rübenbau nicht beeinträchtigt werden dürfe, dass sie daher jeweilen nur für jenes Quantum eingeräumt werde, das die Fabrik über die schweizerischen Produktionsmengen hinaus verarbeiten kann.

c. Im innern Verkehr

1. für den Transport von rohen, unbehauenen Bausteinen ab Grellingen und Äsch nach Basel S. B. B. und Basel St. Johann;
2. für Schwefelsäure ab Ütikon nach der Nord- und Ostschweiz, sowie nach Freiburg zur Erleichterung des Wettbewerbes gegen ausländisches Produkt;
3. den Gratistransport von Liebesgaben für die Brandbeschädigten von Scheid (Graubünden);
4. für Kasernenmaterial (Bettzeug u. s. w.) zum Gebrauch anlässlich des eidgenössischen Turnfestes in Bern den Gratisrücktransport gegen Nachweis der Bezahlung der vollen tarifgemässen Fracht auf dem Hinwege.

21. Von den in den kommerziellen Konferenzen des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen behandelten Geschäften erwähnen wir die folgenden:

a. ein erneutes Gesuch um Tarifierung von „Krallentäfer" zum Spezialtarif III musste mit Rücksicht auf die für andere gekehlte Schnitthölzer angewendete Taxierung (Spezialtarif II) abgelehnt werden;

b. ein Gesuch um eilgutmässige statt nur frachtgutmässige Gratisrückbeförderung der Privatwagendecken wurde aus tarifarischen und ökonomischen Gründen abgelehnt;

c. für den Transport von fertigen Metallpatronen für Feldgeschütze wurden besondere Vorschriften aufgestellt, die in die Anlage V zum schweizerischen Transportreglement aufgenommen werden;

d. für mit Rosanilin denaturierte Futtermehle wurden Verpackungsvorschriften beraten, die für den Fall, dass sich die nachteiligen Folgen des Verstaubens solcher Futtermehle auch fernerhin fühlbar machen sollten, in die Anlage V zum Transportreglement Aufnahme finden würden. — Die Vornahme der Denaturierung in den Räumlichkeiten und auf den Rampen etc. unserer Grenzstationen ist aus betriebsdienstlichen und frachtrechtlichen Gründen untersagt worden;

e. die zum Kochen als Ersatz für Naturbutter verwendeten, gereinigten vegetabilischen Fette wurden in den schweizerischen Ausnahmetarif Nr. 3 für den Transport von Lebensmitteln in beschleunigter Fracht aufgenommen;

f. um den einheimischen Industriellen den Bezug von Sago- und Tapiokamehl, welche in neuerer Zeit vielfach an Stelle von Kartoffelmehl zur Stärke- und Dextrinfabrikation verwendet werden, zu erleichtern, wurde der Position „Stärke" des Spezialtarifs I in der schweizerischen Güterklassifikation eine erweiterte Fassung gegeben und darin Sago- und Tapiokamehl namentlich aufgeführt;

g. in Berücksichtigung eines Gesuches aus Interessentenkreisen wurden die Artikel „Blei in Platten, Blechen und Rollen (Walzblei), Bleidraht und Bleiröhren" unter die in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter aufgenommen;

h. ein Gesuch um Gewährung der Taxen des Spezialtarifs II für zusammengedrehte Aloëfasern musste mit Rücksicht auf die für andere gedrehte Hanfarten angewendete Tarifierung abgelehnt werden;

i. die Aktiengesellschaft Gebrüder Böhler & Cie. in Wien wurde, nachdem sie einen Generalrevers unterschrieben und Kaution im Betrage von Fr. 100,000 gestellt hatte, ermächtigt, Dynamitpatronen zur Beförderung auf den schweizerischen Normalbahnen aufzugeben;

k. einem Gesuch der schweizerischen metallurgischen Gesellschaft in Basel um Einreihung des Artikels Bleiwolle in den Spezialtarif I wurde entsprochen.

22. Vom Verbande schweizerischer Eisenbahnen ist eine Instruktion aufgestellt worden betreffend den Vollzug der bundes-

rätlichen Verordnung vom 17. November 1905 über die Statistik des Warenverkehrs der Schweiz mit dem Ausland.

23. Die schweizerische Oberzolldirektion hat uns von einer Eingabe des schweizerischen Handels- und Industrievereins an das eidgenössische Zolldepartement Kenntnis gegeben, mit welcher verlangt wurde, dass in Zukunft allen Frachtbriefen für Sendungen aus dem Auslande besondere, genau ausgefertigte Einfuhrzollquittungen beigegeben werden, welche es den Warenempfängern ermöglichen, die erhobenen Zollbeträge auf ihre Richtigkeit zu prüfen. Bis dahin wurde vielfach der erhobene Einfuhrzoll, ohne Angabe der in Frage kommenden Position des Zollgebrauchstarifs, nur in einem Zollbetragsstempel auf dem Frachtbriefe vorgemerkt. Das gestellte Verlangen bedingt eine Änderung der teilweise unsern Grenzstationen obliegenden Deklaration der Waren bei der Einfuhrverzollung in die Schweiz, indem, wie bemerkt, in Zukunft zu jedem Frachtbrief eine besondere Einfuhrzolldeklaration erstellt werden muss, während bisher mehrere Frachtbriefsendungen auf einem Deklarationsformular zusammengefasst werden konnten. — Nach den mit der Oberzolldirektion gepflogenen Verhandlungen ist mit Bundesratsbeschluss vom 16. November 1906 eine Abänderung des Artikels 39 der Vollziehungsverordnung zum Zollgesetz verfügt worden, dahingehend, dass vom 1. Januar 1907 an die Grenzstationen den Zollämtern zu jeder eingehenden und zur Einfuhrverzollung bestimmten Warensendung eine besondere Zolldeklaration zu übergeben haben. Die Zusammenziehung mehrerer Sendungen auf einer Deklaration (sogenannte Kollektivdeklaration) wird nur noch gestattet für Wagenladungsgüter einheitlicher Gattung und mit einheitlichem Zollansatz, sowie für Eilgüter, welche raschem Verderben ausgesetzt sind und deren Weiterspedition mit dem auf der Grenzstation anschliessenden Zuge erwünscht ist. Für Tiertransporte kann die Oberzolldirektion bei nachgewiesenem Bedürfnis Ausnahmen gestatten.

24. Nachstehende internationale Konferenzen, an welchen wir uns vertreten liessen, haben im Berichtsjahre stattgefunden:

a. Konferenz des norddeutsch-schweizerischen Verbandes in Nürnberg, Konferenz des deutsch-südfranzösischen Verbandes in Paris und Generalkonferenzen des deutsch-italienischen sowie des südösterreichisch-ungarisch-deutschen Verbandes in Bullay an der Mosel, alle zur Erledigung der ordentlichen Verbandsgeschäfte.

b. Die österreichisch-ungarisch-schweizerische Verbandskonferenz in Budapest, in welcher in der Hauptsache Differenzen zum Austrag gebracht wurden, welche sich bei der Erstellung der Anteilstabellen ergeben hatten.

c. Zwischen Vertretern der k. k. österreichischen Staatseisenbahnen, der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahnen und der schweizerischen Bundesbahnen fand eine Besprechung in Wien statt über die Anbahnung direkter Verkehrsbeziehungen zwischen den österreichisch-ungarischen Bahnen einerseits und den Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahnen anderseits durch die Schweiz. Die Verhandlungen wurden in einer nach Paris anberaumten Konferenz, zu der ausser den obgenannten Bahnen die übrigen österreichisch-ungarischen Bahnen und die Königl. Bayerischen Staatseisenbahnen Einladungen erhielten, weitergeführt und die Errichtung eines besonderen Verbandes unter der Bezeichnung „Österreichisch-ungarisch-südfranzösischer Eisenbahnverband" beschlossen. Dieser Verband besteht aus den Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahnen, den schweizerischen Bundesbahnen, der Neuenburger Jurabahn und den österreichischen und ungarischen Bahnen.

d. Die ordentliche Konferenz des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes in Paris, in der in der Hauptsache Differenzen zum Austrag gelangten, welche sich bei der Durchführung des Geldausgleiches ergeben hatten.

e. Es fanden drei Sitzungen der deutschen ständigen Tarifkommission in Berlin, Garmisch und Lugano statt, an welchen wir uns vertreten liessen.

25. Eine grössere Anzahl von Kaufleuten und Gewerbetreibenden in Zürich hat das Gesuch eingereicht, es möchte die Station Zürich-Letten, wenn nicht für den vollen Frachtstückgutverkehr, so doch wenigstens für den Verkehr mit Frachtstückgütern bis auf 200 kg. Gewicht pro Sendung geöffnet werden. Wir sind dem Begehren in der Weise entgegengekommen, dass die Abfertigungsbefugnisse der genannten Station denjenigen von Zürich-Enge gleichgestellt wurden, d. h. neben Eilstückgütern werden auch Frachtstückgüter allgemein zugelassen, soweit deren Ein- und Auslad von Hand, ohne mechanische Hülfsmittel, leicht möglich ist.

26. Aus Handels- und Gewerbekreisen in Basel ist das Gesuch gestellt worden, es möchte auf der Güterstation Basel St. Johann der Eilgutverkehr eingerichtet werden,

da dieser zurzeit infolge der grossen Entfernung von der Eilgutexpedition auf dem Hauptbahnhofe bedeutend verzögert werde. Bei der Prüfung des Begehrens gelangten wir zum Schlusse, dass die praktische Durchführung mit ganz erheblichen Schwierigkeiten verbunden wäre. Insbesondere hat die K. Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen sich mit Rücksicht auf den Zolldienst gegen die Einrichtung des Eilgutverkehrs in Basel St. Johann ausgesprochen. Bei dieser Sachlage musste das Begehren ablehnend beschieden werden.

27. Für die frachtfreie Rückbeförderung der von der internationalen Ausstellung zur Feier der Eröffnung des Simplontunnels in Mailand nach der Schweiz und im Transit durch die Schweiz zurückkehrenden Ausstellungsgegenstände haben wir in Abweichung von den Bestimmungen des Reglements betreffend die Gewährung von Taxermässigungen für Ausstellungsgegenstände vom 1. August 1895, im Verein mit den übrigen, an diesem Reglement beteiligten Verwaltungen ausnahmsweise gewisse, durch die obwaltenden besonderen Verhältnisse bedingte Erleichterungen zugestanden, darin bestehend, dass:

a. die Frist für die frachtfreie Rückbeförderung von 6 Wochen auf 3 Monate, vom Tage des Schlusses der Ausstellung an gerechnet, verlängert wurde;

b. unter gewissen, die Bahnen vor Missbrauch der Begünstigung des Gratisrücktransports schützenden Bedingungen auf die Beigabe der Frachtbriefe für den Hintransport und der Zulassungsscheine zu den Frachtbriefen für den Rücktransport verzichtet wurde;

c. die frachtfreie Rücksendung in Teilsendungen bewilligt wurde, mit der Massgabe, dass die auf dem Hinweg zur Wagenladungsfracht beförderten Güter auch auf dem Rückweg als Wagenladung aufgegeben werden müssen.

28. Die Société des Tramways Lausannois hat die Überfuhr der Güter ab Renens nach und von den Stationen der Lausanne-Echallens-Bahn übernommen und es wurde zufolgedessen der von dieser Bahn eingerichtete Camionnagedienst Lausanne S. B. B.-Lausanne L. E. B. aufgehoben. — Daraus ergab sich die Notwendigkeit, die Güter nach der Schmalspurbahn L. E. B. allgemein über Renens zu leiten, soweit der Frachtbrief keine gegenteilige Vorschrift enthält.

e. Einnahmenkontrolle und Abrechnungswesen.

1. Gemäss Art. 1 des Reglements betreffend die Errichtung einer Ausgleichsstelle des schweizerischen Eisenbahnverbandes überträgt der Verband je auf die Dauer von 2 Jahren einer Verbandsverwaltung die Funktionen der Ausgleichsstelle. Diese wurden bisher von der Gotthardbahn besorgt. Mit dem Jahre 1905 war deren Amtsdauer abgelaufen; diese Verwaltung erklärte sich auf unser Ersuchen bereit, die Geschäfte der Ausgleichsstelle für eine weitere Amtsdauer, d. h. für die Jahre 1906 und 1907, weiterzuführen.

2. Eine einheitliche Instruktion wurde ausgegeben über die Aufbewahrung von Handgepäck auf den Stationen; durch sie sind die von den frühern Privatverwaltungen erlassenen Vorschriften aufgehoben und ersetzt.

3. Auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Simplonlinie waren die nötigen Grundlagen für die Behandlung des direkten Güterverkehrs mit Italien via Simplon festzustellen. Die bezüglichen für den Verkehr via Gotthard bestehenden Vorschriften wurden entsprechend erweitert und in einer von den Kontrollvorständen der beteiligten Verwaltungen durchberatenen Instruktion für die Abfertigung, Rapportierung, Abrechnung und Saldierung im italienisch-schweizerischen Güterverkehr via Gotthard und Simplon niedergelegt.

Im Zusammenhange damit steht die Erstellung einer gemeinsamen Instruktion über das Rechnungswesen der Grenzstationen Chiasso, Luino und Domodossola

4. Am 1. August trat in Deutschland das neue Gesetz über die Frachturkunden- und Fahrkartensteuer in Kraft. Bei der Durchführung desselben hatten wir hinsichtlich der Frachtbriefsteuer nur insoweit mitzuwirken, als uns die Instruktion unserer auf badischem Gebiet gelegenen Stationen oblag. Einschneidendere Massnahmen erforderte die vorerst nur im innerdeutschen Verkehr, dann aber auf 1. Oktober allgemein stattgefundene Einführung der Fahrkartensteuer. Es waren nicht nur sämtliche Edmonsonsche Billette nach Deutschland und im Transit über deutsche Strecken neu zu drucken und die Buchbillette mit entsprechendem Preisüberdruck zu versehen, sondern es mussten auch in unserm internen Verkehr und im direkten Verkehr mit andern schweizerischen Bahnen für viele Relationen neue Billette gedruckt werden, nachdem von der deutschen Steuerbehörde eine Steuer-

befreiung für unsere auf badischem Gebiet gelegenen Strecken nicht zu erreichen war. Sodann veranlassten die Anforderungen der deutschen Steuerbehörde hinsichtlich der Nachweisung und Verrechnung des steuerpflichtigen innerschweizerischen Verkehrs Erörterungen, deren Endergebnis war, dass die grossherzoglich badischen Staatsbahnen auf unser Ansuchen die Vermittlung zwischen uns und der genannten Steuerbehörde übernahmen. Hiermit ist erreicht, dass die Rapportierung und Abrechnung im gewöhnlichen Abrechnungswege erfolgen kann.

5. Im Berichtsjahre wurden 4 Konferenzen der Kontrollchefs des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen abgehalten. Hierbei gelangten eine Reihe von Fragen des Abfertigungs-, Rapportierungs- und Abrechnungsdienstes zur Beratung.

6. Am 29. Oktober trat in Montreux eine Konferenz der Kontrollchefs der beteiligten Bahnen zusammen zur Feststellung des Abrechnungsverfahrens für den auf 1. Januar 1907 ins Leben tretenden direkten Güterverkehr zwischen Frankreich und Italien via Simplon.

7. An der im Monat Juni in Budapest abgehaltenen internationalen Abrechnungskonferenz haben wir uns vertreten lassen.

8. Es wurden folgende Kassen- und Bücherrevisionen bei den Kassastellen der Stationen, Lagerhäuser und Dampfboote vorgenommen:

I. Kreis	II. Kreis	III. Kreis	IV. Kreis	Total
554	490	476	309	1829

Diese Revisionen führten zur Entdeckung beträchtlicherer Defizite auf folgenden Stationen:

Lausanne Eilgut, Delsberg und Bern Eilgut. Die daherigen Kassaabgänge beliefen sich zusammen auf nahezu Fr. 5000; sie sind vollständig gedeckt worden. Gegen die Fehlbaren ist von den betreffenden Kreisdirektionen Entlassung aus dem Dienste der Bundesbahnen und je nach den besondern Umständen strafrechtliche Verfolgung verfügt worden. Auf einer vierten Station ist ein namhaftes nachträglich ebenfalls gedecktes Defizit dadurch entstanden, dass der Vorstand den Verhältnissen nicht mehr gewachsen war und die Übersicht über die ihm anvertrauten Kassen vollständig verloren hatte. Auf 3 Stationen sind verantwortliche Kassabeamte mit Hinterlassung von Kassadefiziten flüchtig geworden. Die defraudierten Beträge belaufen sich zusammen

auf zirka Fr. 1100. Sie konnten bis jetzt nur zum Teil eingebracht werden. In 2 Fällen wurden Fälschungen in geringern Beträgen konstatiert, welche durch die betreffenden Kreisdirektionen angemessen geahndet wurden; bezüglich einer Station ist das Resultat der Untersuchung wegen eines durch Einbruch entstandenen Defizits von Fr. 457. 44 noch nicht festgestellt.

9. Die in unserm letztjährigen Bericht in Aussicht gestellte Umänderung der von den frühern Privatverwaltungen erteilten, den einheitlichen Vorschriften nicht entsprechenden Frachtkreditbewilligungen hat für eine weitere Serie von Krediten stattgefunden. Im Berichtsjahr sind unter dieser Rubrik folgende Geschäfte zu verzeichnen:

	Kreise				
	I	II	III	IV	Total
Neue Kredite wurden eröffnet . .	31	37	43	24	135
Bestehende Kredite wurden geändert	12	52	80	57	201
Aufgehoben wurden	8	14	25	13	60
im ganzen	51	103	148	94	396

10. Was die Geschäfte der Drucksachenverwaltung betrifft, so ist zu erwähnen, dass die Ausrüstung der Materialverwaltungen der 4 Kreise mit den nötigen Formularvorräten stattgefunden hat. Die Instruktion betreffend die Obliegenheiten der Drucksachenverwaltung und der Materialverwaltungen der Kreise hinsichtlich des Drucksachenwesens wird auf Grund der gemachten Erfahrungen ergänzt werden.

11. Auf Anregung einer Kreisdirektion haben wir beschlossen, eine in den Wartsälen der Bahnhöfe und Stationen oder an den Gebäuden selbst anzuschlagende orientierende Affiche zur bessern Bekanntmachung der Einrichtung des Fundwesens zu erstellen.

12. Indem wir nachstehend eine vergleichende Übersicht über die Betriebseinnahmen der Bundesbahnen und des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee der Jahre 1905 und 1906 folgen lassen, verweisen wir auf die der Einnahmentabelle nachfolgende Begründung der Verkehrsschwankungen.

Betriebseinnahmen der schweizerischen Bundesbahnen.

1905 (2441 Kilometer) Fr.	%	A. *Bahnverkehr.*	1906 (Januar-Mai 2441 Kilometer) (Juni-Dezember 2463 „) Fr. Ct.	%	Gegenüber 1905 mehr Fr. Ct.	weniger Fr.
48,154,780. 79	41,89	I. Ertrag des Personentransportes	53,516,095. 70	42,18	5,361,314. 91	—
		II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes:				
4,686,883. 76	4,08	1. vom Gepäck	5,181,275. 96	4,03	494,392. 20	—
2,048,565. 41	1,78	2. von Tieren	2,462,360. 40	1,96	413,794. 99	—
60,072,935. 01	52,25	3. von Gütern	65,761,762. 03	51,83	5,688,827. 02	—
66,808,384. 18	58,11		73,405,398. 39	57,82	6,597,014. 21	—
114,963,164. 97	100	Total	126,921,494. 09	100	11,958,329. 12	—

1905 Fr.	%	B. *Dampfbootverkehr auf dem Bodensee.*		%		
181,661. 18	27,70	I. Personentransport . . .	187,238. 54	25,47	5,577. 36	—
9,564. 10	1,46	II. Gepäcktransport . . .	9,744. 33	1,32	180. 23	—
4,220. 33	0,64	III. Tiertransport	4,155. 50	0,57	—	64. 83
460,471. 46	70,20	IV. Gütertransport	533,950. 86	72,64	73,479. 40	—
655,917. 07	100	Total	735,089. 23	100	79,236. 99	64. 83

Nach der vorstehenden vergleichenden Übersicht der Betriebseinnahmen pro 1905 und 1906 ergibt sich für das Berichtsjahr aus dem Bahnverkehr (A) eine Mehreinnahme von Total Fr. 11,958,329. 12 = 10,4 % (1905: 5,31 %). Die einzelnen Verkehrskategorien zeigen folgende prozentuale Zunahme:

Personenverkehr . . .	11,13 %	(1905: 6,00 %)
Gepäckverkehr . . .	10,55 %	(1905: 6,60 %)
Tiertransport	20,20 %	(1905: 4,44 %)
Gütertransport . . .	9,47 %	(1905: 4,70 %)

Bezüglich der Erträgnisse der beiden Hauptverkehrskategorien ist folgendes zu erwähnen:

Personenverkehr. Der Mehreinnahme von Fr. 5,361,314.91 steht eine Vermehrung der Zahl der beförderten Reisenden von 59,165,479 auf 64,933,529, d. h. um 5,768,050 = 9,75 % (1905: 8,65 %) gegenüber. Die Zahl der Reisenden hat hiernach nicht im gleichen Masse zugenommen, wie die Einnahmen, da einer Mehreinnahme von 11,13 % nur eine Zunahme der Reisenden von 9,75 % gegenübersteht. Hieraus darf der Schluss gezogen werden, dass der in den letzten Jahren beobachtete, beständige Rückgang der Durchschnittseinnahme per Reisenden seine Grenze erreicht habe, denn das Berichtsjahr zeigt gegenüber dem Jahre 1905 bereits wieder eine Besserung dieses Durchschnitts von 81,4 auf 82,42 Cts. In den 5 Jahren seit dem Bestehen der Bundesbahnen betrug die Durchschnittseinnahme per Reisenden:

1902	96,1 Cts.
1903	87,8 „
1904	83,5 „
1905	81,4 „
1906	82,42 „

An der Mehreinnahme partizipieren alle Monate, nämlich:

Januar	mit Fr.	416,221
Februar	„ „	202,260
März	„ „	260,217
April	„ „	451,232
Mai	„ „	265,415
Juni	„ „	563,098
Juli	„ „	641,858

August	mit Fr.	384,443
September	„ „	951,042
Oktober	„ „	646,155
November	„ „	307,374
Dezember	„ „	272,000

Das Ergebnis des Personenverkehrs ist ein sehr erfreuliches; die effektive Einnahme übersteigt den budgetierten Betrag um rund 2,500,000. Inwieweit an diesem Resultat der mit 1. Juni ins Leben getretene Simplonverkehr beteiligt ist, lässt sich mit einiger Sicherheit aus der besondern Berechnung der Betriebseinnahmen für die Tunnelstrecke Brig-Iselle folgern. Diese betrugen in den 7 Betriebsmonaten aus dem Personenverkehr rund Fr. 462,000. Wird aus dieser Einnahme auf die den Bundesbahnen auf den Zufahrtslinien zum Simplon zugeflossenen Einnahmen geschlossen, so ergibt sich, dass die an den Simplon geknüpften Erwartungen hinsichtlich des Personenverkehrs im ersten Betriebsjahr in vollem Masse eingetroffen sind. Dabei ist aber zu betonen, dass dieses Ergebnis erheblich beeinflusst wurde einerseits durch den Reiz der Neuheit der Linie, anderseits durch die mit der Eröffnung des neuen Verkehrsweges verbundene internationale Ausstellung in Mailand.

Güterverkehr (inklusive Gepäck und Tiere). Angesichts des ausserordentlichen Verkehrs in den letzten 3 Monaten des Jahres 1905, infolge der Einführung der neuen Zolltarife, gewärtigten wir für den Anfang des Berichtsjahres einen Stillstand oder Rückgang der Einnahmen. Diese Befürchtung hat sich als unbegründet erwiesen; infolge eines bedeutenden Geschäftsaufschwunges entwickelte sich der Verkehr in nicht vorauszusehendem Masse. Dazu kam ein starker Herbstverkehr mit erheblichem Obstexport. Das Resultat dieser aussergewöhnlich günstigen Verkehrsverhältnisse zeigt sich in einer Mehreinnahme von Franken 6,597,000 gegenüber dem Vorjahr und von rund Fr. 5,000,000 gegenüber unserem Voranschlag. Mit Ausnahme des Monats Dezember, der nicht an den aussergewöhnlichen Verkehr des gleichen Monats des Vorjahres heranzureichen vermochte, partizipieren alle Monate an der Mehreinnahme, und zwar:

Januar	+	Fr.	818,979
Februar	+	„	538,695
März	+	„	446,921
April	+	„	576,277

Mai	+	Fr.	390,426
Juni	+	„	690,612
Juli	+	„	538,815
August	+	„	650,867
September . . .	+	„	450,611
Oktober	+	„	1,255,552
November . . .	+	„	507,259
Dezember	—	„	268,000

Die Mehreinnahme entspricht einer Verkehrssteigerung von $9,_{87}$ %, gegenüber $4,_{82}$ im Vorjahre. In den Transportquantitäten macht sich diese Steigerung durch eine Vermehrung der Zahl der beförderten Tonnen von 9,887,711 auf 10,928,296 = 1,040,585 Tonnen, oder $10,_{52}$ % (1905: $9,_{22}$ %) geltend. Die Einnahmenvermehrung hat hiernach mit der Zunahme der Transportmengen zwar nicht vollständig, doch annähernd Schritt gehalten. Für die letzten 4 Jahre stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Tonne wie folgt:

1903	Fr.	$7,_{34}$
1904	„	$7,_{01}$
1905	„	$6,_{75}$
1906	„	$6,_{72}$

Leider hat an dem erfreulichen Ergebnis des Güterverkehrs die neue Simplonlinie nur einen sehr bescheidenen Anteil, wozu wohl das Fehlen direkter Gütertarife zwischen Frankreich und Italien via Simplon während des Berichtsjahres beigetragen hat. Mit der auf 1. Januar 1907 erfolgten Einführung solcher direkter Tarife ist auf eine Besserung dieses Verhältnisses zu hoffen.

Bodensee. Mit Ausnahme des Tiertransportes, welcher eine unbedeutende Mindereinnahme ergab, weist das Ergebnis des Bodensee-Dampfbootbetriebes (Abschnitt B der Tabelle über die Betriebseinnahmen) auf allen Rubriken eine Vermehrung auf. Im Personenverkehr entspricht die Mehreinnahme von Fr. 5577 einer normalen Verkehrssteigerung von rund 3 % und im Güterverkehr ist die relativ bedeutende Mehreinnahme von Fr. 73,479 = $15,_{9}$ % in der aussergewöhnlich starken Obstausfuhr nach Deutschland begründet.

f. Frachtreklamationen.

Die vom Frachtreklamationsbureau zu behandelnden Geschäfte haben sich im Berichtsjahre als natürliche Folge des gesteigerten Personen- und Güterverkehrs wiederum erheblich vermehrt.

In nachfolgender Tabelle sind die im Jahre 1906 zur Behandlung gekommenen neuen Geschäfte, sowie die im gleichen Zeitraum zu lasten der S. B. B. ausbezahlten, bezw. andern Verwaltungen zur Verfügung gestellten Beträge verzeichnet.

	Anzahl neuer Geschäfte	Zu lasten der S. B. B. ausbezahlte Beträge
a. Frachtreklamationen wegen unrichtiger Anwendung der Tarife, Tarifvorschriften etc.	6,274	Fr. 85,215. 43 (Güter) „ 89. 06 (Gepäck) „ 667. 53 (Vieh)
b. Gesuche um nachträgliche Anwendung von Reexpeditions- und Exporttarifen	2,259	„ 288,228. 90
c. Gesuche um Einhaltung der über ausländische Konkurrenzrouten erreichbaren billigern Frachten	2,332	„ 169,134. 79
d. Taxrückerstattungsgesuche (Detaxen) auf Zugeständnissen der Generaldirektion, bezw. der verstaatlichten Bahnen beruhend	884	„ 216,541. 99
e. Verschleppungen (Fehlinstradierungen)	2,478	„ 8,723. 08 [1]
f. Fahrgeldreklamationen	4,297	„ 27,937. 83
g. Gesuche um Gewährung von Taxrückerstattungen auf nicht vollständig benützten schweizerischen Generalabonnementen	353 [2]	„ 46,935. 65 [3]
h. Prämienzahlung an das Zugspersonal für die Entdeckung missbräuchlicher Benützung von Generalabonnementen	109	„ 545. — [3]
Total	18,986	Fr. 844,019. 26

[1]) Dagegen haben die S. B. B. Fr. 4531. 33 erhalten.

[2]) 210 Fälle wegen Austritts des Titulars aus der Firma; 98 Fälle wegen Krankheit oder Todesfall; 21 Fälle wegen dauernder Landesabwesenheit; 7 Fälle wegen Umtausch in Firmenabonnemente; 5 Fälle wegen Verhaftung des Titulars; 1 Fall wegen Falliterklärung des Titulars; 1 Fall wegen unrichtiger Ausfertigung; 1 Fall wegen Wiederfinden eines verlorenen Abonnements; 9 Fälle wegen gänzlicher Nichtbenützung.

[3]) Diese Beträge fallen zu lasten der am Generalabonnementstarif beteiligten Verwaltungen.

IV. Betriebsdepartement.

a. Allgemeines.

1. Wir haben am 19. Januar die Anordnung getroffen, den Reisenden die Vorschriften betreffend das Mitführen von Handgepäck in den Personenwagen mittelst gedruckten Anzeigen in Plakatform durch Anschlag an geeigneten Stellen der Bahnhöfe und Stationen zur Kenntnis zu bringen und haben dieselben auch in Taschenformat dem Dienstpersonal und den Dienstmännern eingehändigt, damit sie bei Anständen den Reisenden vorgewiesen werden können.

2. Durch Beschluss der 74. Wagenverbandskonferenz vom 6. Februar wurde die neue Beordnung der Abstimmungsverhältnisse des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen auch auf den schweizerischen Wagenverband übertragen.

3. Am 9. Februar haben wir beschlossen, auf gestelltes Gesuch mit der Maschinenfabrik Örlikon in Verhandlung zu treten im Sinne der Zulassung von Studien für den elektrischen Betrieb auf der Strecke Zürich-Thalwil-Zug-Luzern. Dagegen lehnten wir es ab, jetzt schon die grundsätzliche Zustimmung zu geben zur Einführung des elektrischen Betriebes auf dieser Strecke und haben die freie Entschliessung dafür bis nach Vorlage und Prüfung der Studienergebnisse ausdrücklich vorbehalten. Über das Resultat dieser Studien sind uns bis zum Ablauf des Berichtsjahres keine Mitteilungen zugekommen.

In gleicher Weise haben wir schon mit Beschluss vom 17. November 1905 ein Gesuch der Elektrizitätsgesellschaft Alioth in Münchenstein betreffend Studien zur Einführung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Basel-Delsberg-Delle behandelt. Auch hierüber sind uns noch keine Vorlagen gemacht worden.

4. 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 6. März 1906 zu den gleichen Bedingungen um ein weiteres Jahr, d. h. bis zum 30. April 1907 verlängert.

5. Unterm 10. März hat der Bundesrat eine Verordnung betreffend Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen erlassen, zur Einführung auf 1. Mai 1906.

6. Mit Eingabe vom 30. März/2. April hat die Maschinenfabrik Örlikon gemeinsam mit den Siemens-Schuckertwerken in Berlin den Vorschlag gemacht, im Zusammenhang mit der Einrichtung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Zürich-Thalwil-Zug-Luzern (siehe Ziff. 3 hiervor) den elektrischen Betrieb der Gotthardbahn schon heute zu beschliessen, sowie die Studien und die Ausführung nach dem Einphasensystem den genannten vereinigten Konstruktionsfirmen im Verein mit erstklassigen Bankhäusern zu übertragen in der Meinung, dass die Eröffnung des elektrischen Betriebes nicht vor dem Übergang der Gotthardbahn im Jahre 1909 stattfinden würde. Der Vorschlag basierte im weitern darauf, dass das Konsortium die gesamten elektrischen Anlagen in eigenen Kosten erstellen und die elektrische Traktion besorgen würde gegen Vergütung der Kosten des bisherigen Dampfbetriebes, und zwar bis zu dem Zeitpunkte, in welchem die Bundesbahnen die elektrischen Anlagen und deren Betrieb zu den noch zu vereinbarenden vertraglichen Bedingungen übernehmen würden. Wir haben unterm 22. Mai beschlossen, auf die Vorschläge nur insoweit einzutreten, als sie die Studien für den elektrischen Betrieb der Strecke Zürich-Thalwil-Zug-Luzern betreffen.

7. Über den Stand der Einrichtungen für den elektrischen Betrieb des Simplontunnels auf den Zeitpunkt der Betriebseröffnung, den 1. Juni, haben wir im Anschluss an unsere frühere bezügliche Berichterstattung (Ziff. 23, Seiten 119/127 im Geschäftsbericht pro 1905) folgendes mitzuteilen:

Die beiden Zentralen in Brig und Iselle waren auf den 1. Juni fertig erstellt und vollständig betriebsbereit. Sowohl die Probefahrten als der seitherige Betrieb haben gezeigt, dass diese Anlagen in allen ihren Teilen zweckentsprechend disponiert und ausgeführt sind. Das gleiche ist von der Kontaktleitung auf den beiden Stationen und im Tunnel, sowie von den Anschlussleitungen und der Schienenrückleitung zu sagen. Was die elektrischen Lokomotiven anbetrifft, so standen die drei italienischen Veltlinbahnlokomotiven rechtzeitig zur Verfügung und haben am 23. Mai die amtliche Kollaudation gut bestanden; sie haben sich auch nachher im Betriebe bewährt, und es ist nur zu bemerken, dass auf denselben im Einvernehmen mit den italienischen Staatsbahnen von der Firma Brown, Boveri & Cie. deren Stromabnahmevorrichtung angebracht worden ist, wodurch ein besseres Funktionieren erzielt wurde. Die weitern zwei elektrischen Lokomotiven, die laut Vertrag vom 19. Dezember 1905 die Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie. beizustellen hatte, waren solche eigener

Konstruktion; dieselben erlitten bei den Probefahrten infolge Eindringens von Feuchtigkeit in die unverschlossenen Motoren Beschädigungen und mussten in Reparatur gegeben werden, so dass sie auf den 1. Juni nicht zur Verfügung standen.

Bei dieser Sachlage mussten wir uns zu einer sukzessiven Einführung des elektrischen Betriebes entschliessen. Es geschah dies in der Weise, dass ab 1. Juni nur die Güterzüge und täglich ein Personenzug, und dann ab 14. Juni nebst den Güterzügen sechs Personenzüge elektrisch geführt wurden. Zudem sind die Probefahrten, Beobachtungen und Verbesserungen ständig fortgesetzt worden, so dass auf den 1. August der vertragsmässige elektrische Betrieb im ganzen Umfange aufgenommen werden konnte.

Am 30. Oktober haben wir den italienischen Staatsbahnen unsere Anschauungen über das weitere Vorgehen zwecks Einrichtung der Strecke bis Domodossola mitgeteilt, worauf diese am 30. November ihre grundsätzliche Zustimmung zur Ausdehnung des elektrischen Betriebes auf die Strecke Iselle-Domodossola gegeben haben. Mit dem Studium dieser Einrichtung befasst sich ebenfalls die A.-G. Brown, Boveri & Cie. in Baden.

8. Im Anschlusse an unsere Berichterstattung im Geschäftsbericht pro 1905 (Ziff. 24, Seite 127) betreffend den elektrischen Versuchsbetrieb auf der Strecke Seebach-Wettingen durch die Maschinenfabrik Örlikon ist zu sagen, dass die Versuchsfahrten von Seebach bis Regensdorf ausgedehnt wurden; es ist auch der Ausbau der Strecke bis Wettingen an Hand genommen worden. Zu einem abschliesslichen Resultat sind die Versuchsfahrten noch nicht gelangt, namentlich auch nicht hinsichtlich der Beseitigung der konstatierten schädlichen Einwirkungen der Starkströme auf die Schwachstromleitungen längs der Bahn.

9. Am 13./14. Juni ist in Bremen die europäische Fahrplankonferenz für den Winterdienst 1906/1907 abgehalten worden. Diejenige für den Sommerdienst 1907 fand am 5./6. Dezember in Dresden statt. Wir waren an beiden Konferenzen vertreten.

10. Der schweizerische Wagenverband hat in seiner Sitzung vom 23. Juli die Besoldungen des Personals des Wagenrepartitionsdienstes neu festgesetzt auf Grundlage der für die Bundesbahnen geltenden Vorschriften (periodische dreijährige Aufbesserung).

11. Um der missbräuchlichen Bestellung von Spezialwagen (Wagen mit höherem Ladegewicht als 10 Tonnen, gedeckt gebaute Wagen mit einem Laderaum von 41 m^3 und darüber, oder offen gebaute Wagen mit einer Ladefläche von 19 m^2 und darüber) für solche Sendungen, die auch auf Wagen von geringerem Ladegewicht oder kleineren Dimensionen befördert werden können, entgegenzutreten, haben wir dem Dienstpersonal unterm 8. August die erforderlichen Weisungen erteilt.

12. Der Bundesrat hat auf ein Gesuch des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen in Anwendung von Art. 10 des Bundesgesetzes betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten vom 19. Dezember 1902 mit Beschluss vom 18. August 1906 ausnahmsweise Anordnungen für den Güterverkehr im Herbst, d. h. für die Zeit vom 2. September bis und mit 25. November, den eidgenössischen Bettag ausgenommen, bewilligt, wie sie schon in den Vorjahren gewährt worden sind. Der lebhafte Herbstverkehr hat sich im ganzen in geordneter Weise abgewickelt, jedoch ist während des stärksten Verkehrs wieder Wagenmangel eingetreten.

13. Mit Beschluss vom 23. Oktober haben wir unter Vorbehalt von Ausnahmen für Spezialdienste und besondere Anlässe, in Erledigung bezüglicher Gesuche der beteiligten Personalkreise, die Normalbureauzeit für das Bureaupersonal der Güterexpeditionen I. und II. Klasse im Sinne einer Reduktion einheitlich festgesetzt wie folgt:

9½ Stunden täglich für die Zeit vom 1. April bis inklusive 31. Oktober;

9 Stunden täglich für die Zeit vom 1. November bis inklusive 31. März.

Die Bestimmung der Tageszeiten, auf welche diese 9½ beziehungsweise 9 Stunden zu fallen haben, richtet sich nach den örtlichen Verhältnissen und ist den Kreisdirektionen überlassen.

14. Unterm 9. November haben wir einheitliche Normen für die Klassifikation der Bahnhöfe und Stationen der Bundesbahnen aufgestellt, um an Hand derselben von den Kreisdirektionen die Klasseneinteilungen bearbeiten zu lassen. Die Erledigung der Angelegenheit fällt ins folgende Berichtsjahr.

15. Zur Unterstützung der im Rückstande gebliebenen Getreidetransporte Genua-Schweiz hat der

schweizerische Wagenverband im Einverständnis mit den italienischen Staatsbahnen in den Monaten November und Dezember, täglich eine Anzahl schweizerischer Verbandsgüterwagen leer nach Genua gesandt. Im Zeitraum vom 10. November bis 24. Dezember sind im ganzen 1065 solcher Wagen nach Genua geschickt worden, von welchen bis 31. Dezember 979 beladen zurückgekehrt sind. Nach einer kurzen Unterbrechung vom 24. Dezember bis 2. Januar, welche auf Verlangen der italienischen Staatsbahnen erfolgte, wurden die Wagenlieferungen nach Genua einstweilen fortgesetzt.

16. In Vollziehung des Beschlusses unseres Verwaltungsrates vom 20. Oktober 1906 haben wir am 14. November den Kreisdirektionen Weisung erteilt betreffend Gewährung bezahlter Ferien an die Werkstättearbeiter und Einführung des Neunstundentages ohne Kürzung des bisherigen Lohnes, mit Gültigkeit ab 1. Januar 1907.

17. Unterm 27. November haben wir der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn in Paris auf deren Gesuch hin die mietweise Überlassung von 70 Paar Langholzwagen und 110 Plattformwagen bis Mitte Februar 1907 zugesagt. Die Wagen wurden der genannten Gesellschaft im Laufe des Monats Dezember sukzessive in Pontarlier zur Verfügung gestellt und sind uns auf den vereinbarten Termin wieder zurückgegeben worden.

18. Der schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb haben wir für das Jahr 1907, wie in den Vorjahren, einen Beitrag von Fr. 10,000 bewilligt. Zu dem früher mitgeteilten Bestand auf Ende 1905 sind im Berichtsjahre als neue Mitglieder der Studienkommission aufgenommen worden die „Vereinigten Kander- und Hagneckwerke A. G. in Bern“ und die „Akkumulatorenfabrik Örlikon“. Mit den im Geschäftsbericht pro 1905, Seite 128, Ziff. 25, erwähnten Publikationen ist begonnen worden mit der Ausgabe „Nr. 1. Der Kraftbedarf für den elektrischen Betrieb der Bahnen in der Schweiz“. Auch sonst sind die in unserm Geschäftsbericht pro 1904 (S. 121) mitgeteilten Aufgaben des Arbeitsprogrammes stark gefördert worden.

19. Die Zahl der pro 1906 an Beamte, Angestellte und Arbeiter der Bundesbahnen, sowie an deren Familienangehörige von der Generaldirektion und den Kreisdirektionen abgegebenen

Freifahrtscheine für einzelne Fahrten beträgt 264,809 gegenüber 244,297 Freifahrtscheinen, welche im Jahre 1905 verabfolgt worden sind.

20. Im Jahre 1906 haben 3 technische Konferenzen des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen stattgefunden, in denen zahlreiche Fragen betreffend den Bahnbau und namentlich betreffend den Bahnbetrieb zur Behandlung kamen. Es sind folgende wichtigere, den Betriebsdienst betreffende Geschäfte abschliesslich behandelt worden:

a. Aufstellung neuer und Revision bestehender Normalien für das Rollmaterial;

b. Einführung von Vorsignalen zu den Langsamfahrsignalen;

c. versuchsweise Einführung einer Reduktion der Lokomotivpfeifensignale;

d. Revision verschiedener allgemeiner Reglemente und Vorschriften betreffend den Betriebsdienst.

21. Der Fremdenverkehr des Jahres 1906 war während der Hochsaison ein sehr starker, dank der anhaltend schönen Witterung bis in den Spätherbst hinein. Auch hat der schneereiche Winter wiederum viele Touristen und Sportfreunde nach den Wintersportplätzen in der Westschweiz, im Berner Oberland, in der Innerschweiz, Davos und Engadin etc. gebracht, und es ist zu konstatieren, dass sich dieser Verkehr in den letzten Jahren erfreulicherweise immer mehr entwickelt hat. An ausserordentlichen Anlässen, die besondere Massnahmen nötig machten, sind zu nennen: das eidgenössische Turnfest in Bern, der schweizerische Katholikentag in Freiburg und die Herbstmanöver des IV. Armeekorps. Der Zugsverkehr hat sich im allgemeinen ohne erhebliche Störungen abgewickelt. Dagegen ist auf die bedeutende Zunahme der Zugsverspätungen hinzuweisen. Dieselben sind in der Hauptsache zurückzuführen auf die allgemeine grosse Steigerung des Reisendenverkehrs und die dadurch bedingte ungewöhnlich starke Belastung vieler Schnellzüge, auf die ausnahmsweise zahlreichen und grossen Verspätungen der ausländischen Anschlusszüge, auf die durch viele Anschlüsse nach und von den Seitenlinien bedingten knappen Fahrzeiten und Umschlagszeiten, auf die mit dem Umsetzen der immer wachsenden Zahl direkter Wagen verbundenen umständlichen Manöver und auf die vielfach ungenügend gewordenen Bahnanlagen. Wir sind stets bemüht, durch Verbesserungen des Fahrplanes und der Betriebseinrichtungen Ab-

hülfe nach Möglichkeit zu suchen, sowie am Umbau der Stationen und an der Ausdehnung der doppelspurigen Linien weiter zu arbeiten.

22. Die Studien betreffend Ausführung des Art. 44 des Rückkaufsgesetzes (Eisenbahnschulen) sind noch nich abgeschlossen und daher die bezüglichen Postulate der Bundest versammlung noch nicht erledigt.

b. Expeditions- und Zugsdienst.

1. Der mit 1. Mai 1906 in Kraft getretene Sommerfahrplan, gültig bis 30. September 1906, hat neben den im Vergleich zum Winterfahrplan regelmässig eintretenden Änderungen und ausser verschiedenen kleinern Verbesserungen folgende wichtigere Neuerungen gebracht:

1. Die auf Seite 135, Ziff. 3, des Geschäftsberichtes pro 1905 bezeichneten Züge:

   1032 Lausanne-Genf;
   1033 Genf-Lausanne;
   1037 Genf-Lausanne;
   205 Pontarlier-Domodossola;
   209 Pontarlier-Domodossola;
   204 Domodossola-Pontarlier;
   214 Domodossola-Lausanne,

   sowie die Züge 1121, 1123, 1125, 213 und 1133 Brig-Domodossola, ferner 208, 1132, 210, 1138 und 1140 Domodossola-Brig wurden auf den Zeitpunkt der Betriebseröffnung des Simplontunnels, 1. Juni 1906, in Verkehr gesetzt.

   Die dreimal per Woche verkehrenden Luxuszüge 493 und 494 Paris-Brig und zurück wurden ebenfalls ab 1. Juni nach und ab Mailand geführt.

   Die im Zusammenhang mit der Eröffnung des Simplontunnels zur Einführung vorgesehenen neuen Schnellzüge 12 und 35 zwischen Bern und Lausanne gelangten schon mit dem Inkrafttreten des Sommerfahrplanes (1. Mai 1906) zur Ausführung.

2. Zur Entlastung des Expresszuges 17 ab Genf und zur Herbeiführung einer kürzern Übergangszeit in Lausanne auf den Zug 213 nach dem Simplon wurde Schnellzug 67 Lausanne-Biel-Olten hinter Zug 17 schon ab Genf geführt.

3. Zur Erstellung des Anschlusses in Bern an Zug 29 wurde der Zug 1061 vorgerückt und als neuer durchgehender Zug 31 schon ab Genf zur Ausführung gebracht.
4. Neu eingelegt wurde der Personenzug 1038 Lausanne-Genf.
5. Im Güterzug 3084 Vallorbe-Pontarlier wurde die Personenbeförderung eingeführt.
6. Neu eingelegt wurde der Güterzug mit Personenbeförderung 3096/1096 Lausanne-Vallorbe.
7. Der Zug 1135 (alt 1137) Lausanne-St. Maurice wurde als Schnellzug bis Brig fortgesetzt.
8. Personenzug 1128 wird schon ab Brig statt nur ab St. Maurice geführt.
9. Der gemischte Zug 3209 Neuenburg-Biel wird mit einer beschleunigten Fahrordnung auch an Sonntagen geführt.
10. Die Personenzüge 1521 und 1527 Laufen-Basel wurden auf die Strecke Delsberg-Laufen ausgedehnt.
11. Zur Aufnahme des Anschlusses vom badischen Schnellzug 44 wurde auf der Verbindungsbahn in Basel neu eingelegt Zug 1819.
12. Der Anschluss vom badischen Schnellzug 92 mit den Zügen der 6 Uhr-Gruppe in Basel S. B. B. wurde durch die Einschaltung eines neuen Zuges 1829 auf der Verbindungsbahn erstellt.
13. Der bisherige Güterzug mit Personenbeförderung 3711 Olten-Luzern wurde in einen reinen Personenzug 1711 umgewandelt und der Güterdienst durch einen neuen Zug übernommen.
14. Die bisherigen Saisonschnellzüge 1470 und 1477 Bern-Thun-Bern wurden während der ganzen Fahrplanperiode zur Ausführung gebracht.
15. Arbeiterzug 1424 Olten-Murgenthal erhielt Fortsetzung bis Langenthal.
16. Der gemischte Zug 3444 Olten-Solothurn wird nun als solcher bis Biel geführt.
17. Der gemischte Zug 3764/1764 Giswil-Luzern wurde in einen reinen Personenzug umgewandelt, unter Einlage eines neuen Güterzuges, und schon ab Lungern geführt.
18. Neu eingelegt wurden die Saisonzüge 1765 Meiringen-Brienz, 1774 Brienz-Luzern, 1775 Luzern-Meiringen und 1782 Brienz-Meiringen.

19. Der gemischte Zug 3783 Luzern-Giswil wurde in einen reinen Personenzug 1783 umgewandelt und der Güterdienst durch einen neuen Güterzug besorgt.

20. Die Morgenschnellzugsverbindung von Zürich nach Olten und weiter wurde neu geordnet durch Früherlegung des Zuges 14 mit Bedienung aller Stationen und Teilung des bisherigen Schnellzuges 60 in 2 Züge 12 und 60. Schnellzug 12 führt die Bernerabteilung und Schnellzug 60 die Abteilung über Biel.

21. Auf der Strecke Basel-Zürich ist ein neuer Mittagsschnellzug 141 eingelegt worden, der in Basel einen Schnellzugsanschluss von Belgien-Strassburg aufnimmt und in Zürich direkte Fortsetzung nach Glarus und Chur sowie nach dem Arlberg hat. Damit im Zusammenhang steht die Ausdehnung eines bisher nur bis Richterswil geführten Lokalzugspaares bis Lachen. Anlässlich ist darauf hinzuweisen, dass der Schnellzug 131/2558 Basel-Zürich-Sargans-Buchs auf letzterer Station Anschluss an den Schnellzug 408/8 der österreichischen Staatsbahnen erhält. Mit diesen zwei Schnellzügen 131 und 141 sind zwei neue Durchgangsverbindungen Basel und weiterher nach dem Arlberg und Südtirol zu stande gekommen.

22. Auf der Strecke Otelfingen-Wettingen kursiert an Werktagen ein neuer Personenzug 2202.

23. Auf der Strecke Schaffhausen-Bülach-Zürich wurden zwei neue Nachtschnellzüge 172 und 189 eingelegt mit Anschluss in Schaffhausen nach und von Stuttgart-Nürnberg-Berlin. Ferner ist infolge Beschleunigung des Vormittagsschnellzuges Stuttgart-Schaffhausen ein neuer Schnellzug 182 Schaffhausen Zürich geführt worden. Als Gegenzug dazu wurde neu eingelegt Personenzug 2175, der in Eglisau den Anschluss vom Nachmittagsschnellzug 157 Basel-Winterthur aufnimmt. Der bisherige Schnellzug 2414 Winterthur-Stein-Säckingen wurde selbständig nach Basel fortgesetzt, wodurch der neue Nachtschnellzug 172 Berlin-Schaffhausen-Zürich direkte Fortsetzung nach Basel erhalten hat.

24. Auf der Strecke Zürich-Zug-Luzern sind folgende Verbesserungen, verbunden mit Mehrleistungen, eingeführt worden:

a. bei den Schnellzügen 179, 184 und 181 ist auf der Strecke Zürich-Zug getrennte Führung der Luzerner- und der Gotthardabteilung eingetreten;

b. der bisher nur während den Monaten Juli-September geführte Nachmittagsschnellzug 188 Zürich-Luzern ist auf

die ganze Fahrplanperiode ausgedehnt und als Gegenzug ein neuer Schnellzug 185 Luzern-Zürich eingeführt worden;

c. Schnellzug 174 Zürich-Zug erhielt Fortsetzung bis Luzern.

25. Auf der Strecke Glarus-Linthal ist für die Monate Juli-August ein neues Zugspaar 2325—2330 eingelegt worden.

26. Auf der Strecke St. Gallen-Winkeln wurde zum Zwecke der Verbesserung der Anschlussverhältnisse mit der Appenzellerbahn in Winkeln neu eingelegt der Werktagszug 2608 und für die Monate Juli und August der Sonntagszug 2590.

27. Der bisherige Schnellzug 2566 Chur-St. Gallen ist durch Einlage eines neuen Schnellzuges Rorschach-St. Gallen beschleunigt und in St. Gallen an den Schnellzug 2560 angeschlossen worden, wodurch eine durchgehende Schnellzugsverbindung 2564 entstanden ist.

28. Auf der Strecke Buchs-Sargans ist in der Zeit vom 1. Juli bis 30. September der Expresszug 2559 neu eingelegt worden, welcher den neuen österreichischen Schnellzug Innsbruck-Buchs an den Expresszug 144 Sargans-Zürich-Basel anschliesst.

29. Auf der Strecke Amriswil-Romanshorn wurde ein Arbeiterfrühzug 2531 neu eingeführt.

Aus diesen neuen Zugsleistungen ergibt sich im Vergleich mit dem Sommerdienst 1905 eine Vermehrung von 398,090 Zugskilometern, berechnet für die 5 Monate vom 1. Mai bis 30. September 1906.

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

1. Die nachgenannten auf den 1. Mai neu eingelegten Züge verkehren auch im Winter:

   a. der gemischte Zug 3021 Morges-Lausanne unter Ausdehnung auf die Strecke Nyon-Morges;

   b. Expresszug 67 Genf-Lausanne zum Anschluss an die Züge 67 nach Yverdon-Biel und 213 nach dem Wallis und dem Simplon;

   c. Schnellzug 31 Genf-Lausanne zur Entlastung des Zuges 79;

   d. Schnellzug 1038 Lausanne-Genf;

   e. die Schnellzüge 12 und 35 zwischen Bern und Lausanne;

   f. die Personenzüge 1135 und 1128 zwischen St. Maurice und Brig;

   g. der Sonntagszug 1209 Neuchâtel-Biel;

h. die Personenzüge 1521 beziehungsweise 1523 und 1527 bis und ab Delsberg;

i. Zug 1819 auf der Verbindungsbahn;

k. Arbeiterzug 1424 zwischen Murgenthal und Langenthal.

2. Der bisher nur auf der Strecke Nyon-Genf verkehrende Personenzug 1006 wird schon ab Lausanne geführt.
3. Der Schnellzug 25 wird auf der Strecke Genf-Lausanne in zwei Teilen geführt, wovon der eine als Zug 71 verkehrt.
4. Neu eingelegt wurde Expresszug 67 Lausanne-Biel-Olten.
5. Die gemischten Züge 3057 Romont-Fribourg, 3055 Fribourg-Bern, sowie der Sonntagszug 1055 Palézieux-Bern sind weggefallen und durch einen täglich verkehrenden Personenzug 1055 Lausanne-Bern ersetzt worden.
6. Der gemischte Zug 1060 wurde unter Umwandlung in einen Personenzug bis Lausanne ausgedehnt.
7. Neu eingelegt ist der gemischte Zug 3064/1064 Bern-Fribourg.
8. Die Personenzüge 1261 und 1274 zwischen Payerne und Fribourg wurden auch für den Winter beibehalten.
9. Zug 1085 Vallorbe-Lausanne wurde aufgehoben und durch einen neuen täglich verkehrenden Personenzug 1083 Pontarlier-Lausanne ersetzt.
10. Neu ist Schnellzug 1094 Lausanne-Pontarlier zur Herstellung einer weitern Verbindung Mailand-Paris.
11. Der Lokalzug 1102 Villeneuve-Lausanne wird während des ganzen Winters geführt.
12. Neu eingelegt wurden die gemischten Züge 3588/1588 und 1563 zwischen Pruntrut und Delsberg.
13. Infolge wesentlicher Änderung der Anschlusszüge von und nach Paris und nach Wien musste Zug 135 Delle-Basel-Buchs später gelegt und Zug 148 (neu 144) Basel-Delle vorgerückt werden. Beide wurden in Schnellzüge mit allen drei Klassen umgewandelt.
14. Die Züge 1534 und 1543 zwischen Basel und Laufen wurden bis und ab Delsberg ausgedehnt.
15. Auf der Verbindungsbahn verkehrt neu Zug 1837.
16. Zum Anschluss an den später gelegten Zug 135 (Paris)-Delle-Basel verkehrt ein neuer Schnellzug Basel-Luzern 109, mit Anschluss in Luzern an den G. B. Zug 109.
17. Neu eingelegt ist Personenzug 1656 Sissach-Basel.

18. Zur Entlastung des Expresszuges 118 auf der Strecke Olten-Basel verkehrt neu Expresszug 1668.
19. Auf der Strecke Bern-Thun ist ein neues Personenzugspaar 1459 und 1476 eingelegt worden.
20. Neu ist die Personenbeförderung bei dem bisherigen Güterzug 3414 Olten-Langenthal.
21. An Werktagen ist ein neuer Arbeiterzug 1403 Langenthal-Olten eingelegt worden.
22. Die gemischten Züge 3766 und 3769 der Brünigbahn sind zwischen Luzern und Giswil in reine, täglich verkehrende Personenzüge 1766 und 1769 umgewandelt worden.
23. Der gemischte Zug 3766 Lungern-Giswil verkehrt vom 1. November bis und mit 31. März an allen Werktagen.
24. Die Führung des Personenzuges 1939 Olten-Brugg wurde zum Zwecke der Verbesserung der Eilgutbeförderung von der West- nach der Ostschweiz bis Zürich ausgedehnt.
25. Auf der Linie Aarau-Zofingen ist am Nachmittag ein neues Personenzugspaar 1950/1951 eingelegt worden.
26. Infolge bedeutender Zunahme der Arbeiterabonnemente auf dieser Linie kursiert vom 21. November ab an Werktagen ein weiterer Arbeiterzug 1952 Aarau-Safenwil.
27. Für die Monate Dezember bis und mit März wurden die Arbeiterzüge 3963 und 3980 (Wohlen-Hendschikon) und 3981 (Wohlen-Muri) mit Verkehr an Werktagen eingelegt.
28. Der Abendschnellzug 2144 Zürich-Luzern wurde für den Winter in etwas veränderter Lage beibehalten und dafür Zug 2266 auf der Strecke Zug-Luzern weggelassen.
29. Auf der Strecke Effretikon-Hinwil wurde ein reiner Güterzug in einen täglich verkehrenden Güterzug mit Personenbeförderung 4395 umgewandelt.
30. Auf der Linie Wald-Rüti werden zwei neue Zugspaare geführt. Den Zugs- und Traktionsdienst dieser Linie besorgt nun die Tösstalbahn.
31. Der nur an Werktagen verkehrende bisherige reine Güterzug 4327 Glarus-Linthal wurde mit Personenwagen ausgerüstet.
32. Der Kurs der Personenzüge 2077/2084 Zürich-Lachen-Zürich wurde bis und ab Siebnen-Wangen ausgedehnt.
33. Die bisher in Rorschach endigenden Züge 2547, 2557 und 2563 werden bis St. Margrethen und anderseits Zug 2554 von St. Margrethen bis Rorschach geführt zum Zwecke der Belebung der Verkehrsbeziehungen zwischen dem Vorarlberg und St. Gallen.

34. Die bisherigen Sommerschnellzüge 131 Zürich-Chur und 2551 St. Gallen-Chur wurden im Winter beibehalten, mit gemeinsamer Führung auf der Strecke Sargans-Chur.

35. Der bisherige Expresszug 142 Buchs-Zürich ist in einen Schnellzug mit allen drei Wagenklassen umgewandelt worden.

36. Zufolge starker Zunahme der Arbeiterabonnemente wurde vom 10. Dezember ab an Werktagen am Morgen ein neuer Arbeiterzug 2706 Rorschach-Arbon, mit Rückfahrt am Abend (2741), eingelegt.

Aus diesen neuen Zugsleistungen ergibt sich im Vergleich zum Winterdienst 1905/1906 eine Vermehrung von 865,841 Zugskilometern, berechnet für die sieben Monate vom 1. Oktober 1906 bis 30. April 1907. Hiervon entfallen auf die neuen Simplonzüge 367,602 Zugskilometer.

Die Gesamtmehrleistungen im Personenzugsverkehr betragen auf Grund der genehmigten Fahrpläne für das Jahr 1906 gegenüber 1905 total 960,747 Zugskilometer und für die Zeit vom 1. Mai 1906 bis 30. April 1907 gegenüber der gleichen Periode 1905/1906 total 1,308,427 Zugskilometer.

3. Die Zusammenstellung der internationalen Zugsverbindungen wurde auch pro 1906 wieder herausgegeben.

c. Telegraphendienst und elektrische Anlagen.

1. Die Übereinkunft zwischen dem eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement und den ehemaligen Vereinigten Schweizerbahnen betreffend die Errichtung eines Bureaus für den öffentlichen Privattelegraphendienst auf den Stationen Heerbrugg und Räterschen wurde von uns am 23. Januar beziehungsweise am 9. März gekündigt, weil mit Rücksicht auf die Zunahme des Verkehrs auf diesen Stationen die Abtrennung vom Bahntelegraphenbureau notwendig geworden war.

2. Am 26. Januar haben wir die Normalienblätter Nr. 8, 9, 10, 11 und 12 für die elektrischen Streckenblockeinrichtungen der Bundesbahnen genehmigt.

3. Unterm 9. März sind von uns einheitliche Vorschriften über den Bezug und die Prüfung von Apparaten und Materialien für den Telegraphendienst und die elektrischen Anlagen der Bundesbahnen erlassen worden.

4. Am 22. Juni haben wir im Einverständnis mit der schweizerischen Telegraphendirektion eine grundsätzliche Weisung an die Kreisdirektionen erlassen betreffend Benützung der Streckentelephone der S. B. B. für private Mitteilungen.

5. Mit Schreiben vom 22. November gab uns das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement Kenntnis, dass der öffentliche Telegraphendienst auf der Station Granges-Lens auf 1. Januar 1907 vom Bahndienst abgetrennt werde.

6. Am 23. November haben wir die Grundsätze und Normalienzeichnungen für die Erstellung von Streckentelephonen der Bundesbahnen genehmigt.

d. Fahr- und Werkstättedienst.

1. Im Berichtsjahre haben folgende Rollmaterialvergebungen stattgefunden:

An die Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur:

Mit Vertrag vom 30. März/2. April:

19 Vierzylinder-Verbundlokomotiven der Serie A $^3/_5$ mit vierachsigem Tender;
10 Dreizylinder-Verbundlokomotiven der Serie B $^3/_4$ mit dreiachsigem Tender;
4 Vierzylinder-Verbundlokomotiven der Serie C $^4/_5$ mit vierachsigem Tender;
2 Zwillingstenderlokomotiven der Serie E^c $^3/_4$;
6 Zwillingstenderlokomotiven der Serie E $^3/_3$.

Mit Vertrag vom 2. Oktober:

2 Zahnradlokomotiven der Serie HG $^3/_3$ für die Brünigbahn.

An die Schweiz. Industriegesellschaft Neuhausen:

Mit Vertrag vom 28. August:

10	dreiachsige	Personenwagen	der	Serie	$A^{3ü}$,
40	„	„	„	„	$AB^{3ü}$,
10	„	„	„	„	$BC^{3ü}$,
40	„	Gepäckwagen	„	„	$F^{3ü}$,
80	zweiachsige	Güterwagen	„	„	J^{3d}.

Mit Vertrag vom 21. Dezember (12. März 1907):

2	dreiachsige Personenwagen der Serie	AB^3	für die Brünigbahn.
1	dreiachsiger Gepäckwagen „ „	F^3	
5	zweiachsige Güterwagen „ „	K	
5	„ „ „ „	L	

An die Schweiz. Wagonsfabrik A. G. Schlieren:

Mit Vertrag vom 28. August:

20 dreiachsige Personenwagen der Serie $B^{3\,ü}$,
70 „ „ „ „ $C^{3\,ü}$,
60 gedeckte Güterwagen der Serie $K^{2\,d}$.

An die Werkstätte S. B. B. Yverdon:

70 gedeckte Güterwagen der Serie $K^{2\,d}$.

An die Werkstätte S. B. B. Olten:

20 gedeckte Güterwagen der Serie K^{2d}.
30 Langholzwagen der Serie N^2.

An die Werkstätte S. B. B. Chur:

50 gedeckte Güterwagen der Serie K^{2d}.

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

480 Zugsbeleuchtungsbatterien an die Akkumulatorenfabrik Örlikon;
45,000 Glühlampen für die elektrische Wagen-, Schiffs- und Werkstättebeleuchtung an die Glühlampenfabriken Zug und Aarau;
376 Zugsbeleuchtungsausrüstungen an die Firma Brown, Boveri & Cie. in Baden;
250 Riemenscheiben an die Firma Wanner & Cie. in Horgen;
1,244 Dampfheizungskupplungshälften mit Gewindeanschluss;
120 Kupplungshälften mit Überschlagbügel und
80 Dampfheizungskupplungshälften Type PLM, an die Firmen Schäffer & Budenberg in Seebach-Zürich, Öderlin & Cie. in Baden und an unsere Werkstätte Biel;
85 Hauptluftbehälter zur Westinghousebremse neuer Lokomotiven an die Firmen Riedinger in Augsburg und Pintsch in Berlin;

19 Geschwindigkeitsmesser, Bauart Hasler; Umänderung von 18 Geschwindigkeitsmessern, Bauart Haußhälter, in solche nach Bauart Hasler, an die letztere Firma in Bern;
79 Rauchverbrennungsapparate für neue Lokomotiven an Herrn Ingenieur Th. Langer in Wien und an die Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur;
188 Fuss- und Schlittenwinden zur Ausrüstung neuer Lokomotiven an Gebrüder Dickertmann in Bielefeld und an die Werdohler Stanz- und Dampfhammerwerke in Werdohl;
201 Lokomotivsignallaternen an Herrn Mottaz in Yverdon;
62 Seifenmühlen zur versuchsweisen Ausrüstung von Personenwagen an die Firma Leoni in Paris.

3. Mit Rücksicht auf Art. 1 des am 1. Januar 1906 in Kraft getretenen Bundesgesetzes vom 1. April 1905 (Ergänzung des Fabrikgesetzes vom 23. März 1877) und die bundesrätliche Botschaft vom 14. November 1902 ist ab 1. Januar an Samstagen und Vorabenden von gesetzlichen Festtagen die Arbeitszeit in den S. B. B.-Werkstätten auf $8^1/_2$ Stunden verkürzt worden, ohne Abzug am 10stündigen Lohn. Es ist damit gegenüber Art. 6 des Reglementes Nr. 39 eine bezahlte Arbeitszeitkürzung um $^1/_2$ Stunde per Woche eingeführt worden, unter Belassung des bisher bestandenen und gewohnten Arbeitsbeginnes am Morgen.

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

5. Für die Fortsetzung der Einrichtung der elektrischen Beleuchtung in den Personenwagen des Kreises III sind die erforderlichen weitern Anordnungen getroffen worden.

6. Infolge des mit dem Grubenunglück in Courrières in Zusammenhang gestandenen Streikausbruchs in den Kohlengruben Nordfrankreichs haben zwei unserer französischen Brikettslieferanten, nämlich die Gruben von Aniche und von Ostricourt ihre Lieferungen Mitte März eingestellt und erst gegen Ende des Jahres wieder voll aufgenommen.

7. Am 30. März haben wir Herrn Hugo Stinnes in Mühlheim-Ruhr ermächtigt, als teilweisen Ersatz für rückständige

Brikettlieferungen vom Vorjahre 6000 Tonnen Fettnusskohlen zum gleichen Preise zu liefern.

8. Im Laufe des Berichtsjahres wurde die Umzeichnung des gesamten Rollmaterials der S. B. B. beendigt.

9. Der Vertrag mit der Firma Bareiss, Wieland & Cie. in Zürich (Geschäftsbericht pro 1905, Ziff. 17, Seite 145) sah für das Lokomotivschmiermaterial sowohl Preise per 1000 Lokomotivkilometer als auch Gewichtspreise nach unserer Konvenienz vor. Wir haben anlässlich der Abrechnung für das erste Lieferungsjahr vom 1. Mai 1905 bis 30. April 1906 die Anwendung der Gewichtspreise verlangt, wodurch sich gegenüber dem Kilometerpreis eine Ersparnis von rund Fr. 23,000 ergab. Gestützt auf die günstigen Erfahrungen haben wir dann die Lieferung des Lokomotivschmiermaterials nach vorausgegangener Konkurrenzausschreibung mit Vertrag vom 29. November/1. Dezember wieder der obgenannten Firma vom 1. Januar 1907 an für fünf Jahre übertragen und zwar wieder auf Grund eines festen Preises per 1000 Lokomotivkilometer, mit dem Vorbehalt, dass je auf Jahresschluss auch nach Gewichtspreisen abgerechnet werden soll, falls diese für die S. B. B. günstiger wären. Der Bezug der Öle geschieht nun in Stahlfässern und Reservoirwagen. Gleichzeitig ist die Anlage einer Schmierölreserve für 6 Monate vereinbart worden.

10. Am 4. Mai haben wir eine Instruktion betreffend die Festigkeitsproben (Kohäsion) der Briketts für die Lokomotivfeuerung genehmigt. Die bezügliche neue Prüfungsstation befindet sich im Lokomotivdepot in Renens.

11. Am 21. August haben wir beschlossen, 25 Streckenlokomotiven versuchsweise mit einem einfachern, nicht automatischen Rauchverbrenner eigenen Systems auszurüsten.

12. Für die im Baubudget 1906 vorgesehene einheitliche Ausrüstung der Gepäckwagen mit Hülfsgeräten zur ersten Hülfeleistung bei Unfällen im Betriebe haben wir am 11. September die Anschaffung der betreffenden Gegenstände beschlossen.

13. Mit dem von der Firma Escher, Wyss & Cie. in Zürich erbauten neuen Dampfschiff „Rhein“ für den Bodensee

fand am 19. September die offizielle Probefahrt statt, die gut verlaufen ist.

14. Am 23. November wurde die Einrichtung der elektrischen Beleuchtung in 20 Personenwagen der Brünigbahn unserer Werkstätte in Biel übertragen.

15. Am 21. Dezember haben wir beschlossen, Übersichtskarten der Bundesbahnen zum Anbringen in den Personenwagen anfertigen zu lassen.

16. Die Einrichtung der eidgenössischen Prüfungsanstalt für Brennstoffe am Polytechnikum in Zürich ist im Berichtsjahre zustande gekommen. Die Untersuchungen finden statt gestützt auf das vom Bundesrate am 21. Juni erlassene Reglement und zwar ab 1. Januar 1907.

17. Die Qualitätskontrolle des Lokomotivfeuerungsmaterials ergab folgende im ganzen günstige Durchschnittsresultate für die im Jahre 1906 zur Ablieferung gelangten Brennmaterialien:

Brennmaterial	Aschengehalt		Heizwert		Flüchtige Bestandteile	
	Anzahl Proben	Durchschnitt in Prozenten	Anzahl Proben	Durchschnitt in Wärmeeinheiten	Anzahl Proben	Durchschnitt in Prozenten der brennb Substanzen.
Saarkohlen						
aus Grube:						
Dudweiler	126	5,7	34	7583	34	33,4
Altenwald	133	6,0	31	7505	31	34,9
Sulzbach	59	5,1	4	7595	4	34,3
König	37	4,2	9	7531	9	35,3
Maybach	36	7,3	9	7429	9	34,3
Brefeld	36	6,8	9	7574	9	35,5
Summa u. Durchschnitt	427	5,8	96	7543	96	34,4
Ruhrkohlen . . .	248	8,2	64	7509	64	25,2
Fettnusskohlen H. Stinnes	32	6,7	12	7673	12	24,2
Ruhrbriketts						
Marke H St, ab Rheinau .	587	7,6	149	7624	149	19,6
„ „ ab Strassburg	440	7,6	100	7588	100	21,3
„ M St, ab Mannheim	275	7,8	90	7623	90	20,5
„ S+B, ab Mannheim	71	7,1	28	7634	28	20,7
„ Z H, ab Rheinau .	15	8,3	4	7633	4	17,8
Summa u. Durchschnitt	1388	7,6	371	7615	371	20,4
Französische Briketts						
Mines d'Ostricourt . . .	155	8,2	31	7620	31	16,8
„ d'Aniche	80	8,3	18	7657	18	18,1
„ de Blanzy . . .	27	9,5	4	7266	4	27,2
Grande Combe	2	7,7	2	7692	2	16,8
Summa u. Durchschnitt	264	8,3	55	7609	55	18,0
Briketts Raab, Karcher & Cie.						
Marke Z H	5	7,8	2	7662	2	21,1
„ R	13	8,2	3	7620	3	18,5
Ormont	8	9,7	2	7542	2	16,7
Marke R K	4	11,6	1	7093	1	17,7
„ H U	4	7,8	1	7646	1	16,7
Summa u. Durchschnitt	34	8,8	9	7556	9	18,4

18. Der Bestand des Rollmaterials auf Ende 1906 im Vergleich zum Bestande auf Ende 1905 ergibt sich aus den dem Geschäftsberichte beigegebenen statistischen Tabellen. Wir führen aus denselben hier folgendes an:

A. Normalspuriges Material.

I. Lokomotiven.

Serie	1906				1905			
	Total Lokomotiven	Triebachsen	Laufachsen der Lokomotiven u. Tender	Total Achsen	Total Lokomotiven	Triebachsen	Laufachsen der Lokomotiven u. Tender	Total Achsen
A . . .	148	344	788	1132	119	267	624	891
B . . .	268	772	958	1730	250	718	886	1604
C . . .	118	351	321	672	116	334	292	626
D . . .	104	324	227	551	111	342	241	583
E . . .	264	689	186	875	265	688	193	881
Total	902	2480	2480	4960	861	2349	2236	4585

II. Personenwagen.

Serie	1906						1905					
	Wagen	Achsen	Sitzplätze				Wagen	Achsen	Sitzplätze			
			I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Total			I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Total
	Anzahl	Anzahl					Anzahl	Anzahl				
A	73	182	1589	—	—	1 589	75	176	1569	—	—	1 569
AB	510	1391	4760	12 728	—	17 488	475	1281	4338	11 924	—	16 262
B	263	635	—	9 602	—	9 602	242	575	—	8 822	—	8 822
BC	255	710	—	3 927	8 368	12 295	242	660	—	3 755	7 712	11 467
BF	1	4	—	40	—	40	2	8	—	80	—	80
C	1169	3366	—	—	69 708	69 708	1130	3254	—	—	68 008	68 008
CF	2	4	—	—	60	60	2	4	—	—	60	60
D^k	9	18	17	19	29	65	9	18	18	18	34	70
Motorwagen . .	1	2	—	—	54	54	2	4	—	—	102	102
Total	2283	6312	6366	26 316	78 219	110 901	2179	5980	5925	24 599	75 916	106 440

III. Gepäck- und Güterwagen.

Serie	1906			1905		
	Wagen	Achsen	Ladegewicht	Wagen	Achsen	Ladegewicht
	Anzahl	Anzahl	t.	Anzahl	Anzahl	
F	464	1 010	3 845,5	438	920	3 538,5
J	497	994	5 192,5	511	1 022	5 332,5
K	5 967	11 934	71 522,5	5 877	11 754	70 258,5
L	2 394	4 788	28 451,5	2 402	4 804	28 538,5
M	1 685	3 370	22 908,0	1 535	3 070	20 658,0
N	274	548	3 200,0	264	528	2 930,0
O	62	126	775,5	62	126	775,5
X (Gepäckwagen für Güterzüge) .	100	200	1 147,0	96	192	1 125,0
Total eigene Wagen	11 443	22 970	137 042,5	11 185	22 416	133 156,5
P (Privatwagen)	304	610	3 679,6	321	644	3 921,6
Im Ganzen	11 747	23 580	140 722,1	11 506	23 060	137 078,1
	Gedeckte Wagen	Offene Wagen	Total	Gedeckte Wagen	Offene Wagen	Total
Wovon 2achsige	7189	4473	11 662	7144	4316	11 460
„ 3 „	82	2	84	42	2	44
„ 4 „	—	1	1	1	1	2
Total	7271	4476	11 747	7187	4319	11 506

IV. Dienstwagen.

		Bezeichnung	1906	1905
Serie	S.	Schotterwagen	671	606
„	X.	Gastransportwagen	7	7
„	„	Akkumulatorentransportwagen . . .	10	10
„	„	Werkzeugwagen (Hülfswagen) . . .	14	14
„	„	Rüstwagen für Bahnunterhalt . . .	11	6
„	„	Kranenwagen	10	10
„	„	Wagen für diverse andere Zwecke . .	33	33
„	—	Schneepflüge	43	43
		Total	799	729

B. Schmalspuriges Material.

I. Lokomotiven.

Serie	1906				1905			
	Total Lokomotiven	Triebachsen	Laufachsen	Total Achsen	Total Lokomotiven	Triebachsen	Laufachsen	Total Achsen
G $^3/_3$ . .	10	30	—	30	10	30	—	30
G $^3/_4$ . .	2	6	2	8	2	6	2	8
HG $^2/_2$.	13	26	13	39	13	26	13	39
HG $^3/_3$.	5	15	—	15	2	6	—	6
Total	30	77	15	92	27	68	15	83

II. Personenwagen.

Serie	1906						1905					
	Wagen	Achsen	Sitzplätze				Wagen	Achsen	Sitzplätze			
			I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Total			I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Total
	Anzahl	Anzahl					Anzahl	Anzahl				
A^3	20	60	472	—	—	472	20	60	472	—	—	472
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	6	18	—	48	168	216
C^3	31	93	—	—	1200	1200	31	93	—	—	1200	1200
Total	86	258	526	1112	1368	3006	86	258	526	1112	1368	3006

III. Gepäck- und Güterwagen.

Serie	1906			1905		
	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	22	44	220,0
M^4	4	12	60,0	4	12	60,0
Total	86	186	860,0	86	186	860,0

IV. Dienstwagen.

	Bezeichnung	1906	1905
Serie —	Schneepflüge	1	—

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

Auf Kreis I (exklusive Vevey-Chexbres) . .	7,786,200	km.
„ „ II	10,395,773	„
„ „ III	10,873,378	„
„ „ IV	5,172.640	„
Total Lokomotivkilometer auf den S. B. B. pro 1906	34,227,991	km.
Total Lokomotivkilometer auf den S. B. B. pro 1905	32,019,892	„
Mehrleistung pro 1906 (6,90 %)	2,208,099	km.

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

Lokomotiven des Kreises I	8,256,652	km.
„ „ „ II	10,382,211	„
Übertrag	18,638,863	km.

Übertrag	18,638,863 km
Lokomotiven des Kreises III	11,111,950 „
„ „ „ IV	5,033,485 „
Total Lokomotivkilometer sämtlicher S. B. B. Lokomotiven pro 1906	34,784,298 km.
Total Lokomotivkilometer sämtlicher S. B. B. Lokomotiven pro 1905	32,468,536 „
Mehrleistung pro 1906 (7,13 %)	2,315,762 km.

20. Der Bestand des Betriebsmaterials der S. B. B. auf dem Bodensee war zu Ende des Jahres 1906 folgender:

7 Raddampfer, 3 eiserne Schleppschiffe, 2 eiserne Trajektkähne, 1 Trajektdampffähre und 1 eiserner Schleppkahn (die beiden letztern gemeinschaftlich mit Bayern).

Die Fahrleistungen der Dampfschiffe und Trajektkähne (letztere zur Hälfte) haben betragen:

1906: 142,805 km.
1905: 137,435 „

diejenigen der Schleppschiffe:

1906: 126,114 km.
1905: 116,552 „

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 gelangten:

durch die Werkstätte	Yverdon:	60 K^{2d}	Nr.	41171—41230
„ „ „	Olten:	60 K^{2d}	„	41281—41340
„ „ „	„	40 $N^{2}_{A\,\&\,B}$	„	70036—70055
„ „ „	Chur:	30 K^{2d}	„	41391—41420

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

Werkstätte	Yverdon . .	435	Mann
„	Freiburg . .	143	„
„	Biel	491	„
„	Olten . . .	827	„
„	Zürich . . .	778	„
„	Romanshorn .	87	„
„	Rorschach . .	344	„
„	Chur . . .	261	„
	Total	3366	Mann
	gegenüber	3305	Mann im Jahre 1905.

V. Baudepartement.

a. Allgemeines.

1. Wir haben verfügt, dass der Beschluss des Verwaltungsrates vom 23. April 1903 betreffend die Unterstützung arbeitsunfähiger Arbeiter in folgender Weise auf die Barrierenwärterinnen Anwendung zu finden habe:

a. Den zurücktretenden Barrierenwärterinnen werden nur ausnahmsweise Unterstützungen gewährt. Solche Ausnahmen dürfen gemacht werden, wenn eine Barrierenwärterin nach mehr als 15jähriger Dienstzeit infolge von Gebrechlichkeit den Dienst nicht mehr versehen kann.

b. Die Unterstützung darf bei einem Jahresgehalte bis zu Fr. 600 nicht mehr als die Hälfte, in keinem Falle aber mehr als Fr. 200 und bei einem Gehalte über Fr. 600 nicht mehr als ein Drittel, in keinem Falle aber mehr als Fr. 300 per Jahr betragen. (Massgebend ist der zuletzt bezogene Jahresgehalt.)

c. Bei der Bemessung solcher Unterstützungen sind allfällige Leistungen der Pensions- und Hülfskassen und der Krankenkassen in Abzug zu bringen.

d. Die Bewilligung solcher Unterstützungen wird von den Kreisdirektionen erteilt.

Ausserdem ist die Bestimmung getroffen worden, dass die Barrierenwärterinnen in dreijährigen Perioden jeweilen auf den Zeitpunkt des Eintrittes der gesetzlichen Gehaltserhöhungen folgende Zulagen erhalten sollen:

Bei einer jährlichen Belöhnung bis zu Fr. 240 eine Zulage von Fr. 18;

bei einer jährlichen Belöhnung von Fr. 241 bis Fr. 480 eine Zulage von Fr. 27;

bei einer jährlichen Belöhnung von mehr als Fr. 480 eine Zulage von Fr. 36.

Die Anzahl der Erhöhungen wurde auf 7 festgesetzt.

2. Ein Gesuch des Vereins der Bahnmeister und Bahnmeistergehülfen, es möchten allen Beamten dieser Kategorie Dienstwohnungen in möglichster Nähe der Station des Wohnortes zur Verfügung gestellt und zu diesem Zwecke besondere Bahnmeisterwohnhäuser gebaut werden, mussten wir mit Rücksicht auf den grossen Kostenaufwand, den die Erstellung solcher Häuser verursachen würde, ablehnen. Ein Teil der Bahnmeister ist übrigens bereits in Dienstwohnungen untergebracht.

3. Durch Vermittlung des Zentralvorstandes des Vereins schweizerischer Eisenbahn- und Dampfschiffangestellter haben die Stellwerkaufseher unseres Netzes um ständige Zuteilung von Hülfsmonteuren, um Zuweisung eigener Lokale zur Vornahme von Reparaturen und Schreibarbeiten, sowie zur Aufbewahrung von Werkzeugen und Materialien, ferner um Gleichstellung bezüglich der Reiseentschädigungen mit den Aufsehern für elektrische Anlagen nachgesucht. Es wurde geantwortet, für Aushülfe sei in allen Kreisen genügend gesorgt, und es sei daher nicht nötig, jedem Stellwerkaufseher einen Hülfsmonteur zuzuteilen; die gewünschten Lokale seien zum Teil schon vorhanden, wo nicht, werde deren sukzessive Beschaffung in Aussicht genommen, und die Ungleichheit der Reiseentschädigungsansätze der Stellwerkaufseher und der Aufseher für elektrische Anlagen werde dadurch beseitigt, dass man die Spezialbestimmungen über die Reiseentschädigungen der ersteren nunmehr auch auf die letzteren anwenden werde, soweit sie nicht in die I. Klasse ihrer Kategorie gehören.

4. In zwei Eingaben hat der Verein schweizerischer Vorarbeiter des Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienstes eine Reihe von Begehren bezüglich des Anstellungsverhältnisses seiner Mitglieder vorgebracht. Drei Punkte der Eingabe, nämlich die Begehren betreffend die Verabfolgung von Schreibmaterial an die Vorarbeiter, die Ausrüstung derselben mit ständigen Fahrausweisen für ihre Strecke und die Abgabe von transportabeln Baracken, Zelten und Kocheinrichtungen an die Arbeitergruppen konnten in zustimmendem Sinne erledigt werden. Das Gesuch um Erhöhung des Gehaltsmaximums für Vorarbeiter I. Klasse musste abgelehnt werden, weil dasselbe eine Änderung des Besoldungsgesetzes bedingt hätte. Die allgemeine Anregung, den

Vorarbeitern Dienstwohnungen zuzuteilen, wurde dahin beantwortet, dass in den Kreisen I und II bereits eine grosse Zahl von Vorarbeitern Dienstwohnungen inne hätten, dass weitere zurzeit an Bahn- oder Stationsarbeiter vermietete Wohnungen bei Freiwerden an Vorarbeiter abgetreten werden könnten, dass dagegen in den Kreisen III und IV vorerst weitere Dienstwohnungen für Bahnwärter beschafft werden müssten. Die Beschwerde wegen Schlechterstellung der Vorarbeiter in den Kreisen III und IV seit dem Übergang der betreffenden Linien an den Bund und die Beanstandung einer Bestimmung bezüglich der Vergütung für auswärtige Verköstigung erwiesen sich als unbegründet. Hinsichtlich einer Reihe von Begehren und Anregungen wegen Abgabe vermehrter Dienstkleider oder Verkürzung der Tragzeit einzelner derselben ist Behandlung anlässlich der Revision des Dienstkleiderreglementes in Aussicht gestellt worden.

5. Der Verein schweizerischer Weichen- und Bahnwärter hat die Begehren bei uns eingebracht, es möchten die Stangenbarrieren durch Schlagbaumbarrieren ersetzt, in den Wärterhäusern Wandkasten angebracht, sämtlichen Wärtern der ganze Dienstfahrplan samt Anhang verabfolgt, für raschere Abgabe von Beamtenbilletten an Pensionierte gesorgt und die Wünsche des Personals bei Einteilung der Ruhetage besser berücksichtigt werden. Wir haben geantwortet, dass wir seit der Verstaatlichung jährlich eine Zahl veralteter Barrieren durch Schlagbaumbarrieren neuester Konstruktion ersetzen, dass wir in den neu zu erstellenden und sukzessive auch in den bereits bestehenden Wärterhäusern Wandkasten anbringen lassen werden, dass wir dagegen die jetzige Ausrüstung des Wärterpersonals mit Fahrplanbehelfen und die Vorkehren zur möglichst raschen Abgabe von Beamtenbilletten an Pensionierte für ausreichend halten, und dass die Wünsche des Personals bei der Zuteilung der Ruhetage, soweit immer tunlich, berücksichtigt werden.

6. Der schweizerische Zugspersonalverein ist bei uns mit einigen Begehren bezüglich der Einrichtung der Unterkunftslokale für das Zugspersonal im neuen Dienstgebäude Bern eingekommen. Die verlangten Einrichtungen waren bereits vorgesehen, was den Petenten mitgeteilt wurde.

7. Wir haben beschlossen, für die Behandlung der Geschäfte betreffend die Beschaffung von Wasserkräften für den elektrischen Betrieb und die Vorbereitung des letztern provisorisch ein besonderes Bureau zu errichten, welches dem Baudepartement unterstellt wird, vorbehältlich der Behandlung der das Rollmaterial betreffenden Angelegenheiten durch das Betriebsdepartement. Die Besetzung dieses Bureaus mit dem erforderlichen Personal konnte im Berichtsjahr noch nicht stattfinden.

8. Zum Zwecke der Einholung von Zugsverspätungen hat uns das eidgenössische Eisenbahndepartement auf unser Ansuchen hin gestattet, die Maximalgeschwindigkeit der Züge auf den Strecken Daillens-Renens, Lausanne-Sion, Leuk-Brig, Basel-Sissach, Sursee-Sempach, Olten-Langenthal, Gümligen-Thun und Altstätten-Chur auf 90 km. per Stunde zu erhöhen, nachdem eine Untersuchung der Geleiseanlagen ergeben hatte, dass diese eine derartige Geschwindigkeitserhöhung als zulässig erscheinen liessen. Auf der Linie Lausanne-Genf wird schon seit mehreren Jahren mit 90 km. Maximalgeschwindigkeit gefahren.

9. Mit Rücksicht auf das neue Eisenbahnhaftpflichtgesetz vom 28. März 1905, welches die Unfälle beim Eisenbahnbau unter die gleich strengen Bestimmungen stellt wie die Unfälle beim Betrieb, haben wir die allgemeinen Bestimmungen für die Übernahme und Ausführung von Bauarbeiten und Lieferungen dahin abgeändert, dass wir die Haftpflicht des Unternehmers auf die Leistungen beschränkten, welche ihm laut Gesetz über die Ausdehnung der Haftpflicht vom 26. April 1887 obliegen.

10. Das eidgenössische Eisenbahndepartement hat neue Bestimmungen über das Verfahren bei Planvorlagen erlassen, durch welche hauptsächlich festgestellt wird, dass die gemäss dem Expropriationsgesetz zu machende Planauflage in der Gemeinde vor oder mindestens gleichzeitig mit der nach Art. 14 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 betreffend den Bau und den Betrieb der Eisenbahnen erforderlichen Vorlage an das Eisenbahndepartement zu erfolgen habe.

11. Die schweizerische Oberzolldirektion hat uns eine Eingabe der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen um Be-

willigung der Zollfreiheit für ihre auf Schweizergebiet gebrachten Dienstgüter zur Vernehmlassung darüber zugestellt, ob und inwieweit von den deutschen Zollbehörden Reziprozität gewährt werde. Die Verhältnisse liegen so, dass das Gesuch der Reichsbahnen zur Berücksichtigung empfohlen werden konnte.

b. Bahnbau.

1. Anlässlich der Behandlung unserer Vorlage betreffend den Umbau des Bahnhofes Lausanne ist vom Staatsrat des Kantons Waadt auf Anregung der Stadtgemeinde Lausanne hin beim Eisenbahndepartement das Begehren gestellt worden, es möchte die Beseitigung des der Bahn gehörenden Hotels Terminus verfügen. Zur Vernehmlassung eingeladen, haben wir unter Hinweis auf die grossen finanziellen Konsequenzen dargelegt, dass vom Standpunkte des Verkehrs auf dem Bahnhofplatz eine Notwendigkeit dafür nicht vorliege. Das Eisenbahndepartement hat entschieden, dass dem Begehren nicht zu entsprechen sei. Die Stadt Lausanne ist jedoch neuerdings mit ihrem Begehren an das Eisenbahndepartement gelangt und dieses hat uns eingeladen, die Frage einer nochmaligen Prüfung zu unterziehen. Die Behandlung ist noch nicht abgeschlossen.

2. Mit der Gemeinde Vevey ist seinerzeit vereinbart worden, dass an Stelle des kassierten Niveauüberganges der Rue des Moulins auf gemeinsame Kosten eine Personenunterführung erstellt werde. Die Gemeinde wünschte jedoch anstatt eines Personendurchganges eine für leichtere Fuhrwerke befahrbare Wegunterführung zu erhalten und ersuchte um Zusicherung eines Beitrages von Fr. 50,000 an die auf Fr. 129,000 veranschlagten Kosten. Wir haben für diese Verbesserung eine Beteiligung in dem genannten Betrage zugestanden, obwohl dieser etwas über unseren Anteil an den Kosten einer Fussgängerunterführung hinausging.

3. Wir haben früher schon auf die Schwierigkeiten hingewiesen, welche sich der Einführung der projektierten Zahnradbahn von Glion in die Station Montreux entgegenstellten. Inzwischen sind uns sukzessive drei Projekte für die Anschlussbauten dieser Linie auf

der Station Montreux vorgelegt worden. Da die beiden ersten das Terrain dieser Station in zu weitgehendem Masse in Anspruch genommen hätten, mussten wir sie zurückweisen und konnten erst dem dritten Projekte unsere Zustimmung geben, welches auf unsere Anlagen genügend Rücksicht nahm.

4. Wir haben dem Eisenbahndepartement das Projekt für die Erstellung eines provisorischen Wartsaalanbaues an das Aufnahmsgebäude in Freiburg vorgelegt, welches dasselbe nach Anhörung der kantonalen Behörde auch genehmigt hat. Nachträglich ist uns jedoch eine vom freiburgischen Ingenieur- und Architektenverein veranlasste Petition von Einwohnern der Stadt Freiburg zugekommen, in welcher ersucht wird, dieser Anbau möchte nicht zur Ausführung gebracht werden. Wir haben dem Eisenbahndepartement hiervon Mitteilung gemacht, mit dem Beifügen, dass wir nicht beabsichtigen, dieser Petition Folge zu geben. Das Eisenbahndepartement hielt ebenfalls an der Ausführung dieses Wartsaalanbaues fest.

5. Im Jahre 1902 hatte das Eisenbahndepartement verfügt, dass Drehkreuze und Drehtürchen an Übergängen nur noch zulässig seien:

a. bei öffentlichen Fahrstrassenübergängen über einspurige Bahnen neben unbewachten und fernbedienten Barrieren, soweit sie schon bestehen und für den Verkehr notwendig sind und solange die Umstände nicht eine andere Bedienungsart notwendig machen;

b. bei öffentlichen Fusswegübergängen über einspurige Bahnen, wo diese Übergänge wenig begangen und vom Wärterposten weit entfernt und daher nicht mit bedienten Barrieren versehen sind;

c. bei Privatübergängen über ein- und mehrspurige Bahnen,

und dass alle vorhandenen Drehkreuze, bei denen obige Voraussetzungen nicht zuträfen, nach und nach zu beseitigen seien. In Vollzug dieser Verfügung wurden im Sommer 1906 die Drehkreuze und Drehtürchen an den Übergängen der doppelspurigen Linie Lausanne-Genf beseitigt oder abgesperrt. Das rief auf den im Kanton Genf gelegenen Teilen der Linie vielen Reklamationen und auch der Intervention der Behörden von Genf. Im Einverständnis mit dem Eisenbahndepartement haben wir angeordnet, dass die betreffenden Drehtürchen vor-

läufig bis zur Erstellung neuer gekuppelter Zugbarrieren an diesen Übergängen wieder geöffnet werden sollen, und haben veranlasst, dass die Projekte für die neuen Barrierenanlagen so bald als möglich dem Eisenbahndepartement und der Kantonsbehörde vorgelegt werden konnten.

6. Einer Einladung des Eisenbahndepartements Folge gebend, haben wir ihm im Berichtsjahre fünf neue Projekte für die Bahnhoferweiterung Biel eingereicht, nämlich je ein Projekt für eine Bahnhoferweiterung auf jetziger Höhe mit Führung der Solothurner Linie nördlich oder südlich des Güterbahnhofes auf den Brühlmatten und je ein Projekt für einen Personenbahnhof auf erhöhtem Planum, ebenfalls mit Führung der Solothurner Linie nördlich oder südlich des Güterbahnhofes, und ein fünftes Projekt nach einer vom Stadtbauamt Biel vorgeschlagenen Lösung.

7. Der Gemeinderat der Stadt Bern hat bei uns angeregt, es möchte mit Rücksicht auf die infolge des Baues der Lötschbergbahn veränderte Sachlage für die Bahnhoferweiterung Bern ein neues Projekt ausgearbeitet werden. Wir haben diese Behörde darauf aufmerksam gemacht, dass der Verkehr von und nach der Lötschbergbahn auf den bestehenden Linien in den Bahnhof Bern geleitet und aus demselben weggeführt werde. Falls derselbe eine Zugsvermehrung zur Folge hätte, so komme es nur darauf an, die Anlagen so zu gestalten, dass die Zugsaufstellgeleise rasch geräumt und neu zu bildende Züge aus den Rangiergeleisen ohne Zeitverlust an die Perrons gebracht werden können, und gerade zu diesem Zwecke seien die im jetzigen Güterbahnhof projektierten Verbesserungen für den Personenverkehr bestimmt. Für den Güterverkehr werde der im Wilerfeld in Aussicht genommene Abstell- und Rangierbahnhof ebenfalls ausreichen, da dieser Verkehr zum grössten Teil Durchgangsverkehr sein werde.

Gegen Ende des Berichtsjahres hat uns sodann das Eisenbahndepartement die Vernehmlassung der bernischen Behörden und der anschliessenden Bahnunternehmungen zu unserem Projekte betreffend die Bahnhoferweiterung Bern mitgeteilt. Wir haben die darin enthaltenen Begehren sofort in Prüfung genommen.

8. Ein Gesuch des Vereins stadtbernischer Spediteure, Fuhr- und Pferdehalter um Überdachung der Aus-

ladestellen im bestehenden Güterbahnhof Bern und auf den projektierten Güterdienstanlagen in Weyermannshaus mussten wir ablehnen, weil uns aus der Ausführung so ausgedehnter Anlagen eine ganz erhebliche finanzielle Belastung erwachsen würde; namentlich auch mit Rücksicht darauf, dass im Falle des Entsprechens anderwärts ebenfalls derartige Einrichtungen verlangt würden.

9. In Sachen der Sägestrassenunterführung in Langnau ist bei einer auf Veranlassung des Eisenbahndepartementes an Ort und Stelle vorgenommenen Besprechung mit den Interessenten eine Verständigung erzielt worden; hiernach verbreitern wir die Unterführung in der Kurve auf 10 m., wofür uns die Gemeinde einen Beitrag an die Mehrkosten gegenüber dem genehmigten Projekt zahlt.

10. Wir haben im Bericht für das Jahr 1905 darauf hingewiesen, dass von seiten der Stadt Luzern darauf hingearbeitet werde, den symmetrischen Ausbau des dortigen Aufnahmsgebäudes zu erwirken, und dass sie uns das zu diesem Zwecke erforderliche Land in Tausch angeboten habe. Die Verhandlungen zerschlugen sich jedoch, da wir auf die Vorschläge der Stadt nicht in vollem Umfange eintraten. Inzwischen hat das Postdepartement bei uns ebenfalls die Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes Luzern durch einen Flügelanbau auf der Ostseite angeregt, indem es darauf aufmerksam machte, dass es infolge Platzmangels im jetzigen Postgebäude genötigt sei, für den Transitpost- und Paketbestelldienst, wenn immer möglich in Verbindung mit den Bahnanlagen, neue Räumlichkeiten zu suchen und die durch die Erstellung eines Flügelanbaues zu gewinnenden Räumlichkeiten für den Postdienst passen würden. Wir haben uns grundsätzlich mit der Erstellung eines solchen Anbaues einverstanden erklärt, unter der Bedingung, dass uns in demselben der nötige Platz für Erweiterung der Gepäckexpedition überlassen werde. Das Postdepartement hat sodann eine Besprechung an Ort und Stelle angeordnet, zu welcher auch die luzernischen Behörden beigezogen wurden. Infolge dieser Besprechung haben wir den Terrainbedarf für eine eventuelle Erweiterung des Bahnhofgebäudes festgestellt und dem Stadtrat von Luzern mitgeteilt. Seine Entschliessungen sind noch ausstehend.

11. Unsere Vorlage betreffend die Erstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Aarburg-Sursee hat

einer Reihe von Begehren der beteiligten Kantons- und Gemeindebehörden gerufen. Sie hatten meistens Bezug auf die Gestaltung der vorgesehenen Überführungen. Einige zielten indes auch auf Änderungen an den Projekten für die Erweiterung der Stationsanlagen, insbesondere an denjenigen für Aarburg und Zofingen hin. Für Zofingen wurde eine Verlegung der ganzen Stationsanlage um 300 m. nach Westen angeregt. Wir lehnten es ab, auf diese Anregung einzutreten, weil die Mehrkosten zu gross wären und auch die Gemeinde nicht im Falle wäre, dieselben zu übernehmen. Für Aarburg wurden von verschiedenen Interessentengruppen sich widersprechende Begehren bezüglich Gestaltung der Güterdienstanlagen gestellt. Bei Prüfung derselben kamen wir zum Schlusse, dass in der Hauptsache an unserm ursprünglichen Projekte festzuhalten sei, und haben demgemäss dem Eisenbahndepartement geantwortet, wobei wir uns bereit erklärten, am Steinbillenweg statt einer Passerelle eine Unterführung zu erstellen, insofern uns von der Gemeinde ein angemessener Beitrag an die Mehrkosten geleistet werde.

12. Eine Anfrage, ob wir dem Anschluss eines Industriegeleises für Birsfelden an unsere Linie Basel-Pratteln östlich der Birsbrücke bei St. Jakob unsere Zustimmung erteilen würden, haben wir verneint, mit dem Hinweis darauf, dass wir Anschlüsse an die offene Linie grundsätzlich nicht zulassen, sondern im Gegenteil darauf hinarbeiten, die noch bestehenden derartigen Anschlüsse zu beseitigen.

13. Mit der schweizerischen Oberpostdirektion haben wir eine Vereinbarung getroffen, wonach wir gegen Verzinsung und Amortisation der Kosten im Personenbahnhof Basel ein Transitpostgebäude einrichten.

14. Zu unserm Projekte betreffend die Erstellung neuer Werkstätten in Zürich sind die Vernehmlassungen der Kantonsregierung und der Gemeindebehörden eingegangen. Dieselben enthielten, mit Ausnahme von Begehren betreffend neue Strassenüberführungen, die besonders zu behandeln sind, keine Bemerkungen von grosser Tragweite.

15. Anlässlich der Behandlung unseres Projektes für die Erweiterung der Station Wädenswil hat uns die Gemeinde ersucht, ihr die mutmasslichen Kosten einer

durchgehenden Quaistrasse auf der Seeseite der Station mit schienenfreien Zufahrten anzugeben. Wir haben die Kosten der Quaianlage zu Fr. 390,000 ermittelt und der Gemeinde hiervon Kenntnis gegeben mit dem Bemerken, dass die Erstellung schienenfreier Zugänge als ausgeschlossen erscheine, und zwar Unterführungen wegen des Seewasserstandes und Überführungen wegen der unverhältnismässig hohen Kosten.

16. Die Kreisdirektion III erhielt von uns die Ermächtigung, einem Projekt der Gemeinde Erlenbach über die Erstellung einer neuen Strasse, welche die Bahn bei der Station Erlenbach kreuzen soll, zuzustimmen und unter Vorbehalt der Genehmigung des Budgetpostens und des Projektes durch die kompetenten Behörden die Erklärung abzugeben, dass wir bereit seien, die Brücke zur Überführung dieser Strasse über die Bahn unter Beseitigung eines Niveauüberganges daselbst auf unsere Kosten auszuführen.

17. Der Uerikon-Bauma-Bahn wurde die Bewilligung erteilt, gegen Zahlung eines billigen Zinses die Lokomotivremise auf der Station Hinwil zur Unterbringung ihres Motorwagens mitzubenutzen, zu welchem Zwecke die Remise erweitert werden musste.

18. Auf Einladung des Eisenbahndepartementes haben wir uns zum Konzessionsgesuch für die Verlängerung der Strassenbahn Zürich-Örlikon-Seebach bis nach Kloten, welches die Kreuzung unserer Linie Örlikon-Bassersdorf-Effretikon bei Glattbrugg und vor der Station Kloten in Aussicht nahm, dahin geäussert, dass wir gegen beide Niveaukreuzungen Einsprache erheben müssten.

19. In der Vernehmlassung zu unserer Vorlage für den Ersatz einer eisernen Bahnbrücke über die Töss bei Töss hat der Regierungsrat des Kantons Zürich beim Eisenbahndepartement ein Gesuch des Gemeinderates von Töss empfohlen, welches dahin ging, es möchte auf Kosten der Gemeinde ein öffentlicher Fussgängersteg an die neue Eisenkonstruktion angebaut werden. Vom Eisenbahndepartement zur Äusserung eingeladen, lehnten wir es ab, diesem Gesuche zu entsprechen, weil die Gemeinde an geeigneterer Stelle ohne grösseren Kostenaufwand einen solchen Steg selbst bauen kann.

20. In Sachen des Bahnhofumbaues St. Gallen haben wir uns dem Eisenbahndepartement gegenüber zu den Vernehmlassungen der Interessenten (Appenzeller Strassenbahn, Strassenbahn St. Gallen-Speicher-Trogen, Bodensee-Toggenburgbahn, Oberpostdirektion, Regierungsrat des Kantons St. Gallen und Eisenbahnkommission des Gemeinderates von St. Gallen) ausgesprochen. Die Begehren gingen in der Hauptsache auf die Einbeziehung der Schmalspurbahnen in unseren Bahnhof und auf Vergrösserung des Bahnhofvorplatzes. Wir hielten in unserer Antwort daran fest, dass eine Aufnahme der Schmalspurbahnen in unseren Bahnhof nicht möglich sei, und dass wir uns bezüglich der Vergrösserung des Bahnhofvorplatzes darauf beschränken müssten, einen angemessenen Beitrag an die Kosten in Aussicht zu stellen. Das Eisenbahndepartement hat zur weitern Abklärung des Geschäftes eine Konferenz veranstaltet. In der Folge hat die Stadt St. Gallen über die Kostenverteilung zu der von ihr befürworteten Lösung Vorschläge gemacht, die zum Abschluss eines Vertrages führten. Diesem Vertrage gemäss erwirbt die Stadt St. Gallen auf gemeinschaftliche Kosten der Interessenten das Terrain zwischen der St. Leonhardstrasse, der Poststrasse und der Gutenbergstrasse. Einen Teil desselben erhält die Post zur Errichtung eines neuen Postgebäudes, einen andern Teil die Schmalspurbahnen für ihre Bahnhofanlagen und ein weiterer Teil wird für den Bahnhofvorplatz verwendet.

21. Bei der Behandlung des Tracéplanes der Rickenbahn wurde von der Regierung des Kantons St. Gallen die Überführung der Grynauerstrasse und eine weitergehende Korrektion des Steinenbaches auf der Ostseite der Station Uznach angeregt. Die Überführung der Grynauerstrasse erwies sich als zu kostspielig. Wir lehnten es daher ab, auf diesen Teil der Anregung einzutreten, anerboten uns aber, unser Projekt für die Steinenbachverlegung im Sinne der Anregung zu ändern, wenn Kanton und Gemeinde sich an der Ausführung entsprechend beteiligen würden. Dies wurde jedoch abgelehnt, und das Eisenbahndepartement hat hierauf entschieden, dass diese Bachkorrektion nach unserm Projekte zur Ausführung zu kommen habe.

22. Das Eisenbahndepartement hat unserem Projekte betreffend die Erweiterung der Station Wattwil die Genehmigung erteilt unter dem Vorbehalte, dass die für die Ausführung dieses Projektes erforderliche Verlegung des Thur-

bettes im Einverständnis mit dem eidgenössischen Oberbauinspektorat nach dem Tracé des allgemeinen Korrektionsplanes auszuführen sei. Dabei ist verstanden, dass uns die Mehrkosten dieser Anlage gegenüber unserem Projekte vom Bunde vergütet werden, jedoch nur bis zu einem Höchstbetrage von Fr. 50,000, vorbehältlich des Einbezuges dieser Arbeiten in eine zukünftige allgemeine Thurkorrektion. Wir haben uns bezüglich der Durchführung dieser Korrektion sofort mit den kantonalen Behörden ins Einvernehmen gesetzt.

23. In einem Schreiben des Regierungsrates des Kantons St. Gallen betreffend die Erstellung eines neuen Hafens in Rorschach war der Ansicht Ausdruck gegeben, dass die Verpflichtung zum Bau und Unterhalt dieses Hafens der Bundesbahnverwaltung auffalle. Wir haben gegen diese Ansicht Stellung genommen, da der Hafen keine unerlässliche Zubehörde zum Bahnhof bildet, wie die genannte Behörde annahm. Diese hat in ihrer Antwort jedoch an ihrer Ansicht festgehalten und die Absicht ausgesprochen, zu gelegener Zeit einen Entscheid des Eisenbahndepartementes herbeizuführen.

24. Der Direktion der Appenzellerbahn haben wir auf deren Ansuchen hin die grundsätzliche Zustimmung zum Anschluss einer Linie von Herisau her an die Station Gossau erteilt.

25. Es haben uns Gesuche vorgelegen um Errichtung von Haltestellen oder Stationen „au Plan“ am Westende des Bahnhofes Vevey, bei Puidoux zwischen Chexbres und Palézieux, bei Bretonnières zwischen Croy-Romainmôtier und le Day, bei Hitzlingen zwischen Wauwil und Sursee, an der Strecke Zofingen-Safenwil, bei Höri zwischen Niederglatt und Bülach, bei Holzhäusern zwischen Rothkreuz und Cham und bei Trimmis zwischen Zizers und Chur, ferner Gesuche um Ausrüstung der Haltestellen Cormoret, Brienzwiler und Kaiserstuhl mit Anlagen für den gesamten Güterdienst. Diese Gesuche haben wir abgelehnt, weil ein Bedürfnis für die verlangten Einrichtungen nicht vorliegt.

26. Von seiten der Kreisdirektion I ist der Ausbau des Parallelstollens des Simplontunnels

insbesondere mit Rücksicht auf die Erhaltung des Mauerwerkes im Tunnel I als notwendig bezeichnet worden. Um uns über diese Frage Klarheit zu schaffen, haben wir beschlossen, sie durch die Herren Oberingenieur Dr. Moser in Zürich, Dr. Schmidt, Professor der Geologie an der Universität in Basel, und Ingenieur Lusser in Zug begutachten zu lassen. Das Gutachten ist Ende des Berichtsjahres eingegangen.

27. Bauausführung.

a. Bauten unter Leitung der Generaldirektion.

Rickenbahn.

Über den Stand der Tunnelarbeiten auf Ende 1906 gibt die folgende Zusammenstellung Aufschluss:

Gesamtlänge des Tunnels 8604 m.	Südseite m.	Nordseite m.	Total m.
Länge des Richtstollens auf Ende 1905	2284	3014	5298
Fortschritt im Jahre 1906 . . .	1207	968	2175
Länge des Richtstollens auf Ende 1906	3491	3982	7473
Vollausbruch auf Ende 1906 . .	3115	2740	5855
Widerlager auf Ende 1906 . .	3079	2722	5801
Gewölbe auf Ende 1906 . . .	3058	2652	5710
	Tage	Tage	Tage
Total der Arbeitsschichten seit Beginn der Arbeiten bis Ende 1905	266,394	210,305	476,699
Aufgewendete Arbeitsschichten im Jahre 1906	184,987	216,126	401,113
Total der Arbeitsschichten seit Beginn der Arbeiten bis Ende 1906	451,381	426,431	877,812

Der Stollenvortrieb erfolgte, wie bisanhin, ausschliesslich von Hand.

Die Gesteinsverhältnisse des durchfahrenen Gebirges blieben annähernd dieselben wie im Vorjahr, nämlich auf der Südseite weiche und harte Mergel mit wenig mächtigen Kalksandsteinschichten durchsetzt, auf der Nordseite, in ziemlich regelmässigem Wechsel, Sandstein- und Mergelbänke. Zu Ende des

Jahres ist man auch auf der Nordseite auf Kalksandsteinschichten gestossen. Das Vorkommen von Mergel war vorherrschend, so dass der Sohlstollen grösstenteils eingebaut werden musste. Die Temperatur des Felsens betrug Ende des Berichtsjahres 20,5° C. auf der Südseite und 19° C. auf der Nordseite; diejenige der Luft 21,8° C. auf der Südseite und 21,2° C. auf der Nordseite.

Die auf der Südseite aus dem Tunnel fliessende Wassermenge variierte zwischen 12 und 27 Sekundenliter. Ende 1906 betrug dieselbe 22 Sekundenliter. Der Stollenort auf der Nordseite war fast immer trocken, und die ausgepumpte Wassermenge hat 2 Sekundenliter nie überschritten.

Auf der Südseite wurde im September in einer Entfernung von 3145 m. vom Portal neuerdings eine schwache Grubengasausströmung angetroffen, ebenso im Oktober bei 3160 m. Im November ist sodann auch auf der Nordseite 3860 m. vom Portal zum erstenmal Grubengas aufgetreten, welches zu einer Explosion führte. Dabei erlitten einige Arbeiter Verletzungen. Sie führten jedoch nur bei einem derselben zu länger dauernder Arbeitsunfähigkeit. Schwache Gasausströmungen stellten sich ferner im Dezember bei 3982 m. vom Nordportal ein, indessen verschwanden dieselben Tags darauf wieder. Bei den Ausbrucharbeiten wurden, solange die Gasausströmungen anhielten, die nämlichen Vorsichtsmassregeln beobachtet wie im Jahre 1904, nämlich: Verwendung von Sicherheitslampen, Sicherheitssprengstoff und intensive Ventilation der Stellen, wo Gas aus den Gesteinsspalten strömte.

Für den Transport der Arbeiter, sowie des Ausbruch- und Mauerungsmaterials wurden, wie im Vorjahr, in den fertig gewölbten Tunnelpartien durchgehends Dampflokomotiven verwendet.

Für die Ventilation sind im Maschinenhaus auf der Südseite und beim Eingang in den schrägen Stollen in der Rickenschlucht auf der Nordseite beständig je zwei fünfzigpferdige elektrisch angetriebene Ventilatoren im Betrieb, welche je 4 m^3 Luft per Sekunde in den Tunnel blasen. Auf der Nordseite ist überdies am unteren Ende des Hülfsstollens ein Saugventilator in Tätigkeit und bei 3160 m. ein Hülfsventilator, welcher rückwärts saugt und gegen Ort bläst. Das Auspumpen des Wassers auf der Nordseite erfolgt durch drei elektrisch angetriebene Pumpen.

Ausserhalb des Tunnels sind auf der Südseite die Dammanlagen und Kunstbauten vom Portal bis zur neuen Station Kaltbrunn in der Hauptsache vollendet. Zu erwähnen ist speziell die Fertigstellung des Kaltbrunner Tobelviaduktes. Auf der Nordseite sind die Erd- und Mauerarbeiten vom Portal bis zur Station Wattwil ebenfalls zum grössten Teil ausgeführt.

Unfälle sind im Berichtsjahre 719 (351 auf der Südseite und 368 auf der Nordseite) vorgekommen, wovon 7 (3 auf der Südseite und 4 auf der Nordseite) mit tödlichem Ausgange. Total der Unfälle seit Anbeginn der Arbeiten bis Ende 1906 1559 (831 auf der Südseite und 728 auf der Nordseite), wovon 13 (5 auf der Südseite und 8 auf der Nordseite) mit tödlichem Ausgang.

Die Unterbauarbeiten für die Strecke Uznach-Kaltbrunn (km. 3) samt Erweiterung der Station Uznach und für die Erweiterung der Station Wattwil, sowie die Thurkorrektion daselbst sind an die Tiefbauunternehmung Gebr. Baumann & Stiefenhofer in Altdorf vergeben worden.

Neues Dienstgebäude im Bahnhofe Bern. Die Arbeiten wurden im Berichtsjahre derart gefördert, dass das Gebäude im Frühjahr 1907 bezogen werden kann.

b. Bauten unter Leitung der Kreisdirektionen.

Simplontunnel.

Am 20. und 21. Februar sind die Tunnelarbeiten im Beisein der Unternehmung und der eidgenössischen und italienischen Kontrolle übernommen worden. Bis zum 11. März hat darauf die Unternehmung noch einige Nacharbeiten ausgeführt, die an diesem Tage provisorisch abgenommen wurden. Damit haben die Arbeiten der Tunnelbauunternehmung im Tunnel I ihren Abschluss gefunden.

Der Kanal im Parallelstollen auf der Südseite ist auf eine Länge von 4630 m. mit Platten gedeckt worden, um die Einwirkungen des heissen Wassers auf die Temperatur im Tunnel zu vermindern.

Vom 19.—24. März 1906 hat die eidgenössische geodätische Kommission eine Kontrollpräzisionslängenmessung durch den Tunnel vornehmen lassen. Die Länge des Tunnels wurde hierbei auf 19,804 m. festgestellt. Sodann hat das Bureau der

Landestopographie in der Zeit vom 24.—31. März ein Kontrollnivellement durch den Tunnel ausgeführt.

Die Kollaudation der italienischen Strecke Iselle-Domodossola hat am 10. und 11. Mai stattgefunden. Am 22. und 23. Mai erfolgte nach Fertigstellung der Anlagen für den elektrischen Betrieb im Tunnel I die Kollaudation der Strecke Brig-Iselle durch das eidgenössische Eisenbahndepartement, worauf der Bundesrat die Eröffnung des Betriebes auf den 1. Juni 1906 bewilligte.

Für die Lüftung des Tunnels sind beidseitig stets je zwei Ventilatoren im Betrieb, durch welche ein Luftstrom von 113 m^3 pro Sekunde durch den Tunnel geleitet wird. Die Luft wird auf der Nordseite eingeblasen und auf der Südseite angesaugt. Im Monat Dezember, als sich im ersten Kilometer der Nordseite viel Eis bildete, wurde versuchsweise die Ventilationsrichtung umgekehrt. Da sich aber hierbei der Feuchtigkeitsgehalt der Luft auf ¾ der Tunnellänge erhöhte, was einen nachteiligen Einfluss auf die elektrischen Apparate in den Tunnelkammern, auf die Stellwerkanlage in der Tunnelstation und namentlich auf die elektrischen Lokomotiven ausübte, musste diese Ventilationsweise wieder aufgegeben werden. Die Eisbildung zeigte sich übrigens für den elektrischen Betrieb weniger nachteilig, als angenommen wurde. Der Kontaktbügel entfernte die Eiszapfen an der Kontaktleitung leicht, so dass nur die Eisbildungen im Geleise und an den Wänden von Arbeitern entfernt werden mussten.

Die Luftabkühlung mittelst kaltem Wasser in der mittleren Tunnelpartie, km. 8 bis $10,_{250}$, ist seit Juni regelmässig im Betrieb und erfolgt durch Berieselung der Wände. Das Kühlwasser wird durch die Hochdruckpumpen der Nordseite geliefert, welche bei 600—800 Touren in der Minute, auf Druck gekuppelt, 10—20 Sekundenliter mit 15 Atmosphären Druck, Wasser in den Tunnel fördern.

Die Wassermenge, welche die kalten und heissen Quellen auf der Südseite lieferten, variierte im Jahre 1906 zwischen 948 und 1195 Sekundenliter, wovon 295 bis 313 Sekundenliter von den heissen Quellen herrührten.

Über die Wärmeverhältnisse im Tunnel I während der Betriebszeit gibt nachstehende Zusammenstellung der durchschnittlichen Temperaturen Aufschluss:

			III. Quartal	IV. Quartal
			° C.	° C.
Km.	0,5	Nordportal . . .	13,5	5,0
"	1	" . . .	14,5	5,0
"	2	" . . .	15,5	7,2
"	3	" . . .	16,5	9,0
"	4	" . . .	17,0	12,0
"	5	" . . .	18,5	13,6
"	6	" . . .	20,0	14,0
"	7	" . . .	22,5	16,4
"	8	" . . .	25,2	20,0
"	9	" . . .	24,5	21,0
"	10	" . . .	27,5	24,4
"	9	Südportal . . .	27,0	25,0
"	8	" . . .	27,0	26,5
"	7	" . . .	27,8	27,5
"	6	" . . .	28,4	28,5
"	5	" . . .	28,8	29,5
"	4	" . . .	26,0	28,0
"	3	" . . .	26,0	27,0
"	2	" . . .	26,0	26,5
"	1	" . . .	25,5	26,0
"	0,5	" . . .	25,6	26,5

Von den im Kreise I weiter ausgeführten Bauten sind folgende zur Vollendung gelangt: Sicherungsarbeiten gegen Steinschlag auf der Ostseite des Tunnels von Varen; zwei Wegüberführungen zwischen Aigle und St. Triphon; Montbrillant-Strassenbrücke östlich des Bahnhofes Lausanne; Überführung der Strasse Crissier-Ecublens in Renens; Unterführung des Weges de la Boine in Neuenburg; Umbau der Eisenkonstruktionen von 8 kleinen Brücken der Linie Palézieux-Lyss; Schneehürden beim Einschnitt von Croy; Stationserweiterungen Gampel, Chavornay, Faoug, Fräschels und Kallnach; Doppelwärterhaus in Paluds; Güterschuppen in Veytaux; Bureaugebäude und Eilgutschuppen in Lausanne; Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in Nyon; Postlokal in Cossonay; Lokomotivmontierungshalle in Yverdon und Bahndienstmagazin daselbst; Vordächer an den Aufnahmsgebäuden in Chatillens, Corcelles-L., Faoug und Cugy; Lastkran in Vevey; neue zentrale Weichen- und Signalstellungen in Leuk, Riddes, Vernayaz und Vevey; elektrische Beleuchtungsanlage in Verrières und Ergänzung der

elektrischen Beleuchtungseinrichtungen in Nyon und Neuenburg; neue Telegraphenlinie St. Maurice-Brig; Wasserversorgung des Wärterhauses bei Morges und dreier Wärterhäuser zwischen Céligny und Founex an der Linie Lausanne-Genf; 8 neue gekuppelte Schlagbaumbarrieren.

Am 1. Mai wurde auf der Strecke Daillens-Vallorbe von der provisorischen Weiche bei Grands Bois bis Vallorbe und am 15. August von Arnex bis Croy das zweite Geleise in Betrieb genommen, so dass nun von Arnex bis Vallorbe doppelspurig gefahren werden kann.

Am 1. Mai erfolgte die Inbetriebsetzung des zweiten Geleises auf den Strecken Oron-Vauderens und Bex-St. Maurice und am 1. Oktober sodann auf der Strecke St. Triphon-Bex. Das Stück Aigle-St. Triphon soll bis Mai 1907 fertig werden.

Bauten in Ausführung.

Erweiterung des Bahnhofes Renens. Es sind noch zu erstellen das neue Aufnahmsgebäude, die Abortanlagen, die Perrons und Perrondächer, der Personendurchgang, die Passerelle, das Dienstgebäude, verschiedene Geleiseanlagen, eine Drehscheibe, die Militärrampe und die zentrale Weichen- und Signalstellung. Die Gebäulichkeiten sind in Ausführung begriffen.

Erweiterung des Bahnhofes Lausanne. Auszuführen bleiben die Erweiterung der Depotanlagen, das neue Aufnahmsgebäude und Dienstgebäude, das Postgebäude samt Posttunnel, die Perrons und Perronhallen, die zwei Personendurchgänge, der Gepäcktunnel, die Vergrösserung des Buffetgebäudes und des Bureaugebäudes für den Güterdienst. Die letzteren sind in Ausführung begriffen; ebenso ist ein Personendurchgang in Angriff genommen.

Erweiterung des Bahnhofes Vevey. Die Arbeiten sind beendigt bis auf die Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes, der Überdachung des Hauptperrons und der Unterführung der Rue des Moulins, welch letztere Arbeit angefangen ist.

Werkstätte Yverdon. Es bleibt noch die alte Montierungshalle umzubauen und die Beleuchtungsanlage zu erstellen.

Erweiterung der Station St. Maurice. Auszuführen sind noch die Lokomotivremise, das neue Aufnahmsgebäude, der Zwischenperron mit Überdachung, der Personendurchgang, die zentrale Weichen- und Signalstellungsanlage, sowie ein Teil der

Gütergeleise und der Zufahrtsgeleise zu der neuen Lokomotivremise.

Erweiterung der Station Sitten. Die Arbeiten für die Ausführung des reduzierten Projektes sind in Angriff genommen.

Erweiterung der Station Aigle. Die Arbeiten gehen der Vollendung entgegen.

Zweites Geleise Daillens-Arnex. Die Arbeiten wurden in Angriff genommen.

Erweiterung der Station Vallorbe (1. Bauperiode). Die Erdarbeiten sind zu Ende geführt und ein Teil der Geleise gelegt. Die Vergrösserung und der Umbau des Aufnahms- und Zollgebäudes, sowie der Abortanlagen befinden sich in Ausführung.

Kreis II.

Vollendete Bauten.

Ausmauerung des Loppertunnels bei Hergiswil auf 39 m. Länge; Unterführung der Worblaufenstrasse bei Bern; Ersatz der Lokomotivdrehscheibe von 14 m. Durchmesser durch eine solche von 20 m. im Rangierbahnhof Basel; neues Geleise und Lagerplatzvergrösserung nebst Zufahrtsstrasse auf dem Güterbahnhof Basel-St. Johann; Stationserweiterungen Sonvilier, Alpnachstad und Lungern; Erstellung der neuen Station Bettlach; Ersatz einer Lokomotivdrehscheibe von 15 m. Durchmesser durch eine solche von 18 m. im Bahnhof Delsberg; zwei neue Umladgeleise im Bahnhof Pruntrut; Vergrösserung des Umladeschuppens und der zugehörigen Rampe im Bahnhof Olten; Ausbau der Malerei in der Werkstätte Biel; neue Wärterhäuser in Courfaivre und Choindez; Wasserversorgung der Station Schüpfen; Erweiterung der zentralen Weichen- und Signalstellung der Station Gümligen; Aufstellung einer Anzahl Vorsignale und neuer Schlagbaumbarrieren.

Bauten in Ausführung.

Umbau des Personenbahnhofes Basel. Der innere Ausbau des Aufnahmsgebäudes, des Dienstgebäudes, des Transitpostgebäudes und des Eilgutgebäudes E. L. B. geht der Vollendung entgegen. Die Perronhallen der Ostseite sind fertig erstellt und der Hauptperron vor dem Aufnahmsgebäude, sowie der Perron vor dem Dienstgebäude sind in Ausführung begriffen. Die Perronhallen und Perronanlagen der

Westseite wurden vergeben und sollen bis zum Sommer 1907 vollendet werden. Mit dem Post- und Eilguttunnel wurde im Spätjahr angefangen, ebenso mit den Arbeiten für das S. B. B.-Eilgutgebäude nebst den zugehörigen Rampen. Von der Münchensteinerstrassenbrücke ist die westliche Hälfte vollendet und die östliche in Arbeit genommen. Die Arbeiten für die Tieferlegung der Geleise mit der Überführung der St. Jakobsstrasse können als vollendet angesehen werden.

Umbau der Station Laufen. Es bleibt noch das Vordach, das neue Abortgebäude, die elektrische Beleuchtung und die zentrale Weichen- und Signalstellung auszuführen.

II. Spur Aarburg-Sursee. Die Expropriationen sind auf der Strecke Dagmersellen-Wauwil zum grössten Teil durchgeführt, so dass die Unterbauarbeiten auf derselben im Frühjahr 1907 in Angriff genommen werden können.

Kreis III.

Vollendete Bauten.

Erstellung von Schutzwänden auf 100 m. Länge zwischen Weesen und Mühlehorn und Herstellung eines Fallbodens daselbst zur bessern Sicherung der Bahn gegen Steinschlag; Verstärkung der Bahnüberfahrtsbrücke der Linie Kloten-Seebach über die Bülacherlinie bei Glattbrugg; Fusswegunterführung für die chemische Fabrik Uetikon; Strassenunterführung zwischen Reckingen und Zurzach; Fussweganlage zwischen Effingen und Hornussen als Ersatz eines Niveauüberganges; Wegunterführungen zwischen Hornussen und Frick, sowie zwischen Mumpf und Möhlin; Verlängerung der gewölbten Durchfahrt nördlich vom Aufnahmsgebäude in Zug; Entwässerung des Stationsplatzes in Lenzburg; Stationserweiterungen in Wallisellen, Richterswil, Turgi, Döttingen-Klingnau, Hunzenschwil, Pfäffikon (Schwyz) und Siebnen-Wangen; Vergrösserung des Vorplatzes und Verlegung der Zufahrtsstrasse in Oberrieden; Erweiterung des Stationsplatzes, Verlängerung des Güterschuppens und Verlegung des Niveauüberganges auf der Station Affoltern a. A.; drei Unterkunftslokale für Arbeiter im Rangierbahnhof Zürich, ferner je ein Unterkunftslokal in Glarus und Mels; Vergrösserung des Zollokales, Erstellung von Bureaux für die Wagenkontrolle und Badeeinrichtungen für das Zugspersonal im ehemaligen Lagerhaus im Bahnhof Zürich; Verlängerung des Güterschuppens und der Rampe in Herrliberg-Feldmeilen und Niederweningen;

Versetzung des alten Aufnahmsgebäudes der Station Murg nach Wallenstadt, zwecks Verwendung als Bahnmeisterwohnhaus; Perrondach und Perronanlage in Mels; Anbau an die Güterhalle in Schaffhausen zur Schaffung neuer Bureaulokale für den Schweizerzoll; Anbau an die Lokomotivremise in Rapperswil; Umbau des Aufnahmsgebäudes, Erweiterung des Güterschuppens und Versetzen des Abortes in Hinwil; Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes und Erweiterung des Vorplatzes in Dättwil; Verlängerung des Güterschuppens und der Rampe in Dietikon; Wartehalle und Abort auf der Haltestelle Buchs bei Aarau; elektrische Beleuchtungsanlagen auf den Stationen Muri, Pfäffikon (Zürich), Männedorf, Herrliberg-Feldmeilen und Erlenbach; Ergänzung der Beleuchtungsanlage in Rapperswil; Erstellung von 5 Kinleylampen in Pfäffikon (Schwyz); Einrichtung der Gasbeleuchtung in Kempten; Erstellung von 15 Wärterhäusern; zentrale Weichen- und Signalstellanlagen in Wallenstadt, Schönenwerd, Felsenau und Wallisellen; Verriegeln der Abschlusssignale gegen Rüti und Schmerikon mit den Einfahrtsweichen in Rapperswil; Blockanlage Weesen-Mühlehorn und Änderung des Streckenblocks Zürich-Thalwil; Abschlussignale auf der Station Ennenda; Rangiersignale im Bahnhof Brugg und Vorsignale zu den Abschlussignalen auf einer Anzahl von Stationen; Glockensignale Baden/Oberstadt-Wettingen-Würenlos-Otelfingen; zweites Telegraphenkabel im Zürich-Stadelhofertunnel; Telephonanlage Aarau-Buchs-Suhr; telephonische Verbindungen zwischen den Stationen der Strecken Dänikon-Aarau-Rupperswil-Brugg, Dietikon-Schlieren-Altstetten, Wallisellen-Dietlikon, Effretikon-Kempthal, Zürich-Enge-Thalwil und Eglisau-Bülach, einschliesslich der Blockstationen; neue Brückenwagen auf den Stationen Kempthal, Stäfa, Rapperswil, Uetikon, Herrliberg-Feldmeilen, Döttingen-Klingnau und Schwerzenbach; Wasserversorgung der Station Oberrüti und von zwei Wärterhäusern auf den Strecken Boswil-Muri und Oberrüti-Rothkreuz; Erstellung von 9 gekuppelten eisernen Barrieren.

Bauten in Ausführung.

Neue Werkstätten Zürich. Die Verlegung der Aarauergeleise ist vollendet und die neue Bahnstrecke am 29. September dem Betriebe übergeben worden. Die Fundamentierungsarbeiten für das Verwaltungsgebäude und die Lokomotivreparaturhalle sind zum grössten Teil ausgeführt.

Örlikon. Stationserweiterung und Verbindungsbahn Örlikon-Seebach. An den Arbeiten für die Stationserweiterung bleiben

noch auszuführen der Zwischenperron mit Personendurchgang, die Eisenkonstruktion der Affolternstrasse-Brücke, die Passerelle, die Perronüberdachungen, der Güterschuppen mit Rampe, die Beleuchtungseinrichtungen und die zentrale Weichen- und Signalstellung.

Erweiterungsbauten auf dem Bahnhofe Zug. Die Arbeiten gehen der Vollendung entgegen. Es sind noch fertigzustellen der Personendurchgang und das Perrondach.

Kreis IV.

Vollendete Bauten.

Fusswegüberführung bei der Station Bischofszell; Ersatz der eisernen Pfeiler und Auflager der Thurbrücke bei Ossingen; neue eiserne Brücke über die Thur bei Andelfingen; Vergrösserung der Kohlenlagerplätze, Erstellung einer Putzgrube und provisorische hölzerne Passerelle in Rorschach; Vergrösserung des Verladeplatzes und der Rampe in Trübbach; Erstellung eines Stumpengeleises in Haag-Gams; Verlängerung der Turbinenleitung zur Werkstätte in Chur; Einbinden des Rampengeleises in das Hauptgeleise und Erstellung eines Stumpengeleises in Altnau; Verlängerung des Kreuzungsgeleises in Eschenz; Perronerhöhungen mit Entwässerung auf den Stationen Stein a. Rh., Mammern und Münsterlingen; Erstellung von Stumpengeleisen und Verlängerung des Hauptgeleises in Etzwilen; Verlängerung des Kreuzungs- und Stumpengeleises in Arlen-Rielasingen; neues Abortgebäude in Mörschwil; Verbesserung der Vorstandswohnungen in Trübbach und Bazenhaid; neues Dienstgebäude in Chur; Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes und neue Abortanlagen in Arbon; Erweiterung der Zolllokale für den Güterdienst und Erstellung einer Putzgrube mit Wasserkran, elektrischer Drehkran und Schiffsaufzug des Reparaturhafens in Romanshorn; Vergrösserung der Güterschuppen in Emmishofen und Steckborn; Verlängerung der Laderampe in Diessenhofen; Vergrösserung des Vorstands- und Gepäckbureaus, neues Abortgebäude und Versetzen des bestehenden zur Verwendung als Magazin in Winkeln; drei Wärterhäuser bei Islikon, Felben und Amriswil; elektrische Beleuchtungsanlagen in Altstätten und Elgg und Ergänzung der Beleuchtung der Kohlenlagerplätze in Romanshorn; Gasbeleuchtungsanlagen in Sittertal, Weinfelden, Langwiesen, Schlatt und Diessenhofen; neues Kreuzungsgeleise in Trimmis; neue

Zentralstellungen für Weichen und Signale in Zizers, Trimmis, Oberwinterthur, Seuzach und Ossingen; Ergänzung der Stellwerkanlage in Etzwilen; Sicherungsanlagen im westlichen Teil des Bahnhofes Winterthur für die Fahrten von und nach Kemptthal und Töss; Ergänzung der Signalanlagen in Goldach, Mörschwil, Schwarzenbach, Aadorf und Uzwil; Glockensignale Hettlingen-Dachsen, Hemishofen-Arlen/Rielasingen; neue Brückenwage in Buchs; Erweiterung der Seewasserversorgung im Bahnhof Rorschach und Wasserversorgung für zwei Wärterhäuser zwischen Islikon und Felben; Erstellung neuer Lokomotivdrehscheiben von 18 m. Durchmesser in Winterthur, Rorschach und St. Margrethen; Erstellung von 9 gekuppelten eisernen Barrieren.

Bauten in Ausführung.

Erweiterung des Bahnhofes St. Gallen. Es wurde lediglich an der Unterführung beim ehemaligen Waisenhaus und an der Erstellung der Wasserstation gearbeitet, weil die Frage der Gestaltung der Anlagen für die Schmalspurbahnen und des Vorplatzes vor dem neuen Aufnahmsgebäude erst gegen Schluss des Jahres zur Erledigung gelangt ist.

Bahnhof Chur. Die Erweiterung des Aufnahmsgebäudes ist im Rohbau vollendet.

Zweites Geleise Oberwinterthur-Romanshorn. Der Unterbau Müllheim-Romanshorn ist bis auf einige Kunstbauten erstellt. Der Oberbau ist auf der Strecke Müllheim-Sulgen gelegt und die Erweiterung der Stationen Müllheim, Weinfelden, Bürglen, Sulgen und Erlen für den doppelspurigen Betrieb nahezu fertig. Ausstehend sind noch die Ergänzungsbauten der Stationen Märstetten und Amriswil, der Oberbau zwischen Sulgen und Romanshorn und der Ausbau der neuen Station Oberaach. Auf der Strecke Wiesendangen-Islikon sind die Unterbauarbeiten nahezu vollendet; unvollendet sind noch die Hochbauten und die Geleiseanlagen der neuen Station Attikon, sowie die Strassenüberführung daselbst.

c. Bahnunterhalt.

An wichtigeren Unterhaltungsarbeiten sind zu erwähnen:

Kreis I: Konsolidierungsarbeiten am Damm bei la Poudrière zwischen Renens und Morges; Rekonstruktion des Mauerwerkes in den Tunnels du Moulin Bornu bei Pompaples

und teilweise Erneuerung des Mauerwerks in den Tunnels des Traverstales bei Brot, Haut de la Tour, les Moyats und St. Sulpice, sowie im Tunnel bei Flamatt; Erneuerung des östlichen Widerlagers des Viaduktes de la Paudèze; Reparatur des Mauerwerkes des Viaduktes von Maconnens; Rekonstruktion der Steinverkleidung im Einschnitt des Jurats bei Vallorbe und Ersatz der Brückenwage in Payerne.

Kreis II: Vollendung der Rekonstruktion des Mauerwerkes im Hauensteintunnel; Erneuerung und Zurücksetzung der Futtermauer auf der Station Sommerau behufs Verbreiterung des Geleiseabstandes; Erneuerung von Futtermauern zwischen Lausen und Sissach; Vermehrung der Nischen im Burgdorfer Tunnel; Erneuerung schadhafter Stützmauern auf der Strecke Biel-Sonceboz, der Betonfundation unter dem eisernen Mitteljoch der Tournedosbrücke bei Sonceboz; Ersatz der Auflagerquader an zwei Pfeilern des Viaduktes bei St. Ursanne durch armierten Beton; Fluss- und Uferbauten an der Birs bei St. Jakob, an der Wigger bei Nebikon und an der grossen Schliere bei Alpnach; Unterkunftslokale in Bern und Sonceboz; Erhöhen der Einsteigeplätze auf verschiedenen Stationen; Aufstellung einer Brückenwage im Bahnhof Burgdorf, eines Abortes beim Stellwerkgebäude I in Olten; eiserne Zugbarrieren bei verschiedenen Strassenübergängen; Ersatz von Drehkreuzen durch Zugbarrieren auf der Strecke Olten-Bern.

Kreis III: Umbau des Mauerwerkes an einer Überfahrtsbrücke zwischen Kloten und Seebach; Auswechslung des Kabels im Bötzbergtunnel; Umbau der Telegraphen- und Signalleitungen auf der Strecke Brugg-Aarau; Neuanstrich der grossen Vorhalle im Bahnhofgebäude Zürich; Aufstellung von freigewordenen Brückenwagen in Schwerzenbach und Luchsingen-Hätzingen und einer Schiebebühne in Baar.

Kreis IV: Umbau von Talsperren im Steinachtobel zwischen St. Fiden und Mörschwil; Uferschutzbauten an der Thur im Tellen bei Sittertal; Erneuerung des Belages der Brücken über die Sitter, Glatt und Thur zwischen St. Gallen und Wil; Umbau der Brücken über den Ankerbach in der Hafenstation Rorschach; Einlage einer neuen eisernen Brücke für die Strassenunterführung beim Roten Turm in Chur infolge Verbreiterung der Durchfahrt; Abwasserleitung von der Station

Sargans nach dem Fährbächlikanal; Ersatz und Umbau verschiedener Barrieren; neuer Benzinmotor von 4 Pferdekräften und elektrischer Zündung für die Wasserstation Etzwilen.

Geleiseerneuerungen haben im Betriebsjahre stattgefunden:

	Lfm. Geleise.
mit Material nach dem neuen Normal S. B. B. auf	137,482
„ „ „ „ alten „ S. E. II. „	6,502
auf den französischen Pachtstrecken mit Material nach dem Normal der P. L. M. auf	2,256
Schienenerneuerung allein nach dem alten Normal .	4,985
Schwellenerneuerung allein nach dem alten Normal	7,244
Geleiseverstärkung durch Vermehrung der Schwellen auf.	32,122
	Stück
Ersatz von Weichen durch solche nach den neuen Normalien	254
Ersatz von Weichen durch solche nach den alten Normalien	147
	Lfm. Geleise
Die Gesamtlänge der zu unterhaltenden Geleise beträgt auf Ende 1906 inklusive Vevey-Chexbres (7850 m.)	4,131,649
wovon 35,668 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 .	4,088,131
Stahlschienen exklusive Weichen und Kreuzungen liegen in der Bahn	3,515,910
Eisenschienen exklusive Weichen und Kreuzungen liegen in der Bahn	434,366
(Länge der Weichen und Kreuzungen)	137,855
Stahlschienen nach neuen S. B. B.-Profilen liegen in der Bahn	616,823
Geleise mit eisernen Schwellen	2,475,455
Geleise mit hölzernen Schwellen	1,612,676

d. Oberbaumaterialverwaltung.

1. Am 7. Februar 1906 hat eine Konferenz von Vertretern der Baudepartemente der Generaldirektion und der Kreisdirektionen stattgefunden, in welcher Anordnungen besprochen wurden, um eine Vereinfachung im Rapportwesen der Oberbaumaterialverwaltung und in der Bereitstellung des Materials durch

dieselbe herbeizuführen. Infolge dieser Besprechung sind einige Änderungen im Oberbaurapportwesen und in den Vorkehren zur Bereitstellung des Materiales getroffen worden.

2. Mit Rücksicht auf die erhebliche Steigerung der Eisenpreise ist gegenüber den Werken, welche Oberbaumaterial zu liefern haben, von der Vertragsklausel Gebrauch gemacht worden, derzufolge die bestellten Quantitäten um 20 % erhöht werden können.

3. Die hohen Eisenpreise haben im weitern Veranlassung gegeben, die nicht unerheblichen Bestände an gebrauchtem Oberbaumaterial älterer, nicht mehr gangbarer Typen, sowie alles verfügbare Altmaterial zu verkaufen.

4. Die Walzwerke von Hayingen und Düdelingen sind wegen Mangel an Ferromangan, wegen Arbeiterunruhen und aus andern Ursachen mit ihren diesjährigen Schwellen- und Schienenlieferungen erheblich in Rückstand geraten, so dass die Geleiseumbauten sehr gehemmt waren und stellenweise erst spät im Jahre in Angriff genommen werden konnten.

5. Nachstehend geben wir eine Übersicht über das im Berichtsjahre beschaffte Material:

Stahlschienen.

Typ S. B. B. I (45,9 kg. per laufenden Meter) . .	18,244	t.
„ „ II (48,9 „ „ „ „) . .	383	„
„ P. L. M. (48,0 „ „ „ „) . .	222	„
Zusammen	18,849	t.

Eisenschwellen.

Eiserne Bahnschwellen	11,581	t.
„ Weichenschwellen	367	„
Zusammen	11,948	t.
Schienenbefestigungsmittel	4,051	t.

Weichen und Kreuzungen.

Einfache Weichen	377	Stück
Weichen zu englischen Weichenanlagen	410	„
Zusammen	787	Stück

Kreuzungen, einfache		740 Stück
„ doppelte		221 „
„ abnormale		66 „
Zusammen		1027 Stück
Zwangswinkel, normale		1000 Stück
„ abnormale		24 „
Zusammen		1024 Stück
Stellböcke mit Signalständern		250 Stück
Weichensignalständer		300 „
Stellvorrichtungen zu englischen und halbenglischen Weichen		105 „
Vollschienen zu Weichenzungen		588 t.

Holzschwellen

a. Querschwellen:

eichene		80,253 Stück
wovon inländische	58,192	
aus Frankreich	22,061	
buchene, alle aus Deutschland		2,253 „
lärchene, alles inländische		7,986 „
föhrene, alles inländische		26,304 „
Total		116,796 Stück

b. Weichen- und Brückenschwellen. . . 1374 m³

wovon inländische	883 m³
aus Frankreich	491 „

Imprägniert wurden:

a. Querschwellen.

1. Mit Chlorzink nach dem Burnett'schen Verfahren:

Eichenschwellen	62,522 Stück	
Föhrenschwellen	5,677 „	
Lärchenschwellen	7,484 „	
		75,683 Stück

2. Mit Chlorzink nach dem Straschun'schen Verfahren:

Eichenschwellen	7,878 „
Übertrag	83,561 Stück

Übertrag	83,561	Stück
3. Mit Quecksilbersublimat nach dem Kyanschen Verfahren:		
Föhrenschwellen	19,318	„
4. Mit Teeröl (Volltränkung):		
Buchenschwellen	2,253	„
Total	105,132	Stück

b. Weichen- und Brückenschwellen.

Mit Chlorzink nach dem Burnett'schen Verfahren .	1393	m^3
„ „ „ „ Straschun'schen „	91	„
Total	1484	m^3

An verdübelten Weichholzschwellen wurden an den Bahndienst abgegeben:

Schwellen à 2,70 m.	15,072	Stück
„ à 2,40 m.	2,140	„
Zusammen	17,212	Stück

VI. Rechtsdepartement.

a. Allgemeines.

1. Am 27. Januar hat die Schlussitzung der Liquidationskommission der Jura-Simplon-Bahn stattgefunden, und es ist am 29. Januar die Eisenbahngesellschaft Jura-Simplon im schweizerischen Handelsregister gelöscht worden (S. H. A. B. Nr. 43 vom 2. Februar 1906). Die im Besitze der Liquidationskommission befindlichen Akten und Bücher wurden unserm Generalsekretariat zur Aufbewahrung übergeben.

Gegen diese Löschung hat Herr Justizrat Dr. Mamroth, Rechtsanwalt in Breslau, mit Schreiben vom 18. Februar 1906 beim eidgenössischen Handelsregisterführer in Bern eine Beschwerde eingereicht, welche uns durch Vermittlung der Liquidationskommission zur Vernehmlassung zugestellt wurde. Die Löschung erschien dem Beschwerdeführer gesetzwidrig, sie verstosse gegen den Grundsatz, dass eine Gesellschaftsliquidation nicht als beendigt betrachtet werden dürfe, solange noch Rechtsstreitigkeiten über die Vermögensverhältnisse der Gesellschaft (Ansprüche der Inhaber von bons de jouissance) unerledigt seien. Mit Schreiben vom 7. März 1906 stellte die Liquidationskommission beim Handelsregisterführer in Bern das Begehren, welchem wir uns anschlossen, die Beschwerde des Herrn Justizrats Dr. Mamroth sei, weil rechtlich unbegründet, abzuweisen, und es sei daher seinem Antrag um Wiedereintragung der Jura-Simplon-Bahngesellschaft in Liquidation nicht Folge zu geben. Der Handelsregisterführer in Bern teilte uns am 15. März 1906 mit, dass er auf das Begehren des Beschwerdeführers nicht eingetreten sei. Gegen diesen Entscheid rekurrierte der Beschwerdeführer an die Justizdirektion des Kantons Bern. Zur Einreichung von Gegenbemerkungen veranlasst, beriefen wir uns auf die in der gemeinsamen Eingabe an den Handelsregisterführer gemachten rechtlichen Ausführungen und beantragten Abweisung des Rekursbegehrens. Die Justizdirektion hat den Rekurs zu unsern Gunsten entschieden.

Eine Anzahl Inhaber von Genuss-Scheinen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahngesellschaft machten anlässlich der Einlösung dieser Genuss-Scheine geltend, dass sie den Anspruch auf allfällige Überschüsse aus nicht erhobenen Zinsen und nicht eingelösten Aktien und Genuss-

Scheinen vorbehalten. Wir antworteten denselben, dass diesem Vorbehalt keine rechtliche Bedeutung beigemessen werden könne.

Ein Inhaber von Genuss-Scheinen in Genf hat mit Zahlungsbefehl vom 10. Januar 1906 eine Forderung von Fr. 827. 50 als Liquidationsdividende auf 50 Stück Genuss-Scheine der ehemaligen Jura-Simplon-Bahngesellschaft geltend gemacht, deren Auszahlung er ohne Rückgabe des Titels beanspruchte. Wir haben gegen diesen Zahlungsbefehl Rechtsvorschlag erhoben, indem wir eine Zahlungspflicht nur gegen Aushändigung des quittierten Titels anerkannten. Die beim Gerichtspräsidenten III in Bern anhängig gemachte Rechtsöffnungsklage wurde abgewiesen. Gegen diesen Entscheid appellierte der Kläger an den Appellations- und Kassationshof des Kantons Bern, welcher auf die Appellation nicht eingetreten ist, weil sie gesetzlich nicht zulässig sei.

Ein Gesuch des Anwalts der Association des porteurs de bons de jouissance Jura-Simplon, den Entscheid über die Streitfragen bezüglich der Beschlüsse der Generalversammlung der Gesellschaft der Jura-Simplon-Bahn vom 29. November 1905 einem Schiedsgericht zu übertragen, wurde von uns abgelehnt, weil wir es nicht für zulässig erachteten, diesen Rechtsstreit dem ordentlichen Richter zu entziehen. Wir erklärten uns dagegen bereit, das Bundesgericht als einzige Instanz anzuerkennen. Seither ist in Sachen nichts weiteres geschehen.

Eine uns vom eidgenössischen Eisenbahndepartement zur Vernehmlassung überwiesene Eingabe des Herrn A. Brunner in St. Gallen, welcher vom Bunde Nachzahlung auf die Liquidationsdividende der Genuss-Scheine verlangte, haben wir am 2. Februar ablehnend begutachtet.

2. Mit Schreiben vom 1. Oktober hat uns das eidgenössische Eisenbahndepartement mitgeteilt, dass die Jahresrechnungen und Bilanzen der Pensions- und Hülfskassen, sowie der Bestand und die Anlage der Kautionen des Personals auf Ende 1905 dem Bundesrat unterbreitet worden seien, und dass derselbe hiervon Kenntnis genommen habe, ohne sich zu Bemerkungen veranlasst zu sehen.

3. Mit Urteil vom 19. Dezember hat das Bundesgericht den seit März 1903 anhängigen Prozess mit der Thuner-

seebahn betreffend die Mitbenützung der Station Scherzligen entschieden. Die von uns als Entschädigung für die Mitbenützung geltend gemachte Forderung von Fr. 7300 wurde auf Fr. 4400 reduziert, dagegen die Gegenforderung der Thunerseebahn im Betrage von Fr. 10,000 vollständig abgewiesen.

4. Trotz der klaren Bestimmung in Art. 7 des Nebenbahngesetzes hat die Gesellschaft der elektrischen Strassenbahn Zürich-Örlikon-Seebach es abgelehnt, sich an den Kosten für die Erstellung der Unterführung der Zürcherstrasse in Örlikon zu beteiligen. Wir haben daher unsere Kreisdirektion III beauftragt, gegen die Strassenbahngesellschaft beim Bundesgericht Klage zu erheben.

5. Mit Beschluss vom 3. Dezember 1906 hat der Bundesrat ein im Widerspruch mit den geltenden bundesrechtlichen Bestimmungen ergangenes Urteil des Appellhofes des Kantons Genf vom 12. November 1904 aufgehoben, durch welches die Beseitigung eines Wärterhauses angeordnet worden war, das auf einem den schweizerischen Bundesbahnen gehörenden Terrain errichtet wurde, welches mit einem Wegrecht zu gunsten der Stadt Genf belastet war.

6. Die Schützengesellschaften Interlakens beabsichtigten, auf der Ostseite der Station Interlaken-Ost, und zwar in unmittelbarer Nähe derselben, einen Schiessplatz zu erstellen, mit Schussrichtung gegen Süden, parallel zu den Berner-Oberland-Bahnen. Dadurch wäre die durch die Einführung der Brienzerseebahn bedingte Erweiterung der Stationsanlagen bedeutend erschwert worden. Gegen dieses Bauvorhaben haben daher die Berner-Oberland-Bahnen und die Thunerseebahn Einsprache erhoben, welcher wir uns anschlossen. Mit Beschluss vom 28. Dezember 1906 hat die Einwohnergemeinde Interlaken das Projekt fallen lassen.

7. Veranlasst durch ein Gesuch des schweizerischen Landesmuseums haben wir die Kreisdirektionen eingeladen,

1. das Landesmuseum jedesmal ohne Verzug zu benachrichtigen, wenn bei Erdbewegungen auf dem Gebiete der schweizerischen Bundesbahnen auf prähistorische Gräber gestossen wird;

2. dem Landesmuseum alle prähistorischen und mittelalterlichen Objekte abzuliefern, welche auf unserem Gebiet aufgedeckt werden; immerhin unter Vorbehalt der dem Entdecker nach den Vorschriften der kantonalen Gesetzgebungen zustehenden Rechte.

8. Der Dieb des Pli von Fr. 100,000, Heinrich Wydler, gewesener Gepäckexpedient in Winterthur, der zuerst in Rio de Janeiro verhaftet, von den brasilianischen Behörden aber wieder auf freien Fuss gesetzt worden war, ist in Buenos-Ayres neuerdings verhaftet und dessen Auslieferung durch die Behörden der Republik Argentinien bewilligt worden.

9. Es haben zwei Sitzungen des internationalen Eisenbahntransportkomitees stattgefunden, bei denen wir uns vertreten liessen. Aus den Verhandlungen sind hervorzuheben die abschliessende Bereinigung einheitlicher Übereinkommen betreffend die Güterübergabe und -übernahme, sowie die Verteilung von Entschädigungen im internationalen Eisenbahnfrachtverkehr und betreffend die Verschleppung von Gütern im internationalen Eisenbahnfrachtverkehr.

10. Einem Stundungsgesuche der Verwaltung der Uerikon-Bauma-Bahn für die Verzinsung des Anleihens im Betrage von Fr. 900,000, für welches die Bundesbahnen als Rechtsnachfolger der schweizerischen Nordostbahn Gläubiger sind, haben wir entsprochen.

11. Durch Urteil des Bundesgerichts vom 10. Februar 1906 ist über die Gesellschaft der Regionalbahn Saignelégier-Glovelier die Liquidation erkannt und als Masseverwalter Herr Notar Charles Crettez in Moutier ernannt worden. Die Anmeldungsfrist zur Geltendmachung der Forderungen wurde durch Publikation der Bundesgerichtskanzlei auf den 31. März festgesetzt.

Am 30. März übermachten wir dem Masseverwalter unsere Eingabe im Betrage von Fr. 63,249. 24, für welchen wir das gesetzliche Pfandrecht im Sinne des Bundesgesetzes vom 2. Juli 1880 betreffend die Sicherstellung der Vergütungen aus dem direkten Verkehr der Eisenbahnen und aus der Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken beanspruchten.

b. Versicherungswesen.

1. Gemäss dem italienischen Gesetz betreffend die Haftpflicht bei Unfällen sind wir verpflichtet, unser in Italien domiziliertes Personal gegen Unfälle zu versichern. Wir haben deshalb die Kreisdirektion I ermächtigt, mit der italienischen Nationalversicherungskasse einen bezüglichen Versicherungsvertrag abzuschliessen.

2. Die schweizerische Nationalversicherungsgesellschaft in Basel hat uns den Vorschlag gemacht, unser Rollmaterial gegen Beschädigung zu versichern. Wir haben dieses Anerbieten abgelehnt.

3. Die alljährlich vorzunehmende Revision der Werte der in unserem Feuerversicherungsvertrage inbegriffenen Gegenstände wies auf den 30. Juni 1906 folgendes Resultat auf:

a. Vorräte	Fr.	11,900,000
b. Rollmaterial	„	141,300,000
c. Mobiliar und Gerätschaften	„	18,400,000
d. Waren und Gepäck	„	40,000,000
e. Gebäude	„	6,800,000
	Fr.	218,400,000

Die Versicherungsprämie für 1906 betrug Fr. 107,800. 80.

Mit bezug auf die letztjährigen Beträge bedeutet dies eine Erhöhung der Versicherungssumme um Fr. 15,000,000 und eine Erhöhung der Versicherungsprämie um Fr. 7500.

4. Während des Berichtsjahres sind Entschädigungen für Brandschaden vergütet worden:

a. Von den kantonalen obligatorischen Versicherungsgesellschaften für 7 Brandfälle	Fr.	779. —
b. Vom Versicherungskonsortium für 57 Brandfälle	„	11,523. 35
Für im ganzen 64 Brandfälle total	Fr.	12,302. 35

5. Da der von uns mit verschiedenen Gesellschaften abgeschlossene Feuerversicherungsvertrag bis zum 30. Juni 1913 dauert, kann vorher zur Selbstversicherung nicht übergegangen und daher auch dem betreffenden Postulate des Nationalrates keine Folge gegeben werden.

c. Kautionswesen.

1. Während des IV. Quartals hat eine allgemeine Revision der Kautionen stattgefunden.

2. Der Stand der Kautionen war auf 31. Dezember 1906 folgender:

Barkautionen:

Generaldirektion:	240	Kautionen im Betrage von Fr.	310,280. —
Kreisdirektion I:	135	„ „ „ „ „	140,502. 66
„ II:	256	„ „ „ „ „	122,370. 71
„ III:	68	„ „ „ „ „	34,320. —
„ IV:	94	„ „ „ „ „	21,924. 70

Wertschriftenkautionen:

Generaldirektion:	448	Kautionen im Betrage von Fr.	4,896,385. 49
Kreisdirektion I:	41	„ „ „ „ „	203,606. 20
„ II:	66	„ „ „ „ „	626,481. 10
„ III:	79	„ „ „ „ „	218,824. 58
„ IV:	80	„ „ „ „ „	224,480. 65

Kautionen durch Bürgschaft:

Generaldirektion:	452	Kautionen im Betrage von Fr.	3,133,330. —
Kreisdirektion I:	39	„ „ „ „ „	108,175. —
„ II:	52	„ „ „ „ „	194,260. —
„ III:	64	„ „ „ „ „	118,350. —
„ IV:	36	„ „ „ „ „	79,650. —

Total 2150 Kautionen im Betrage von Fr. 10,432,941. 09.

In dieser Summe sind 10 Generalkautionen im Betrage von Fr. 859,250 inbegriffen.

d. Steuerwesen.

1. Mit Urteil vom 16. Mai hat das Bundesgericht die Klage der Kreisdirektion IV abgewiesen, womit verlangt wurde,

dass die Steuerbehörden des Kantons St. Gallen angehalten werden sollen, von unserem in diesem Kanton steuerpflichtigen Vermögen einen Abzug im Verhältnis unserer Anleihensschulden zu gestatten.

2. In der Sitzung vom 18. Juli hat das Bundesgericht, in Gutheissung unseres Rekurses gegen den Erlass des Regierungsrates des Kantons Bern, entschieden, dass die Pensions- und Hülfskasse der Jura-Simplon-Bahn nach Massgabe der Konzessionen von jeder Besteuerung, sowohl bezüglich ihres Vermögens als auch bezüglich ihrer Einnahmen, befreit sei.

3. Nachdem der Regierungsrat des Kantons Aargau es abgelehnt hat, das den Bundesbahnen gesetzlich eingeräumte Privilegium der Befreiung von der Stempelpflicht bezüglich ihrer Rechtsschriften anzuerkennen, haben wir die Kreisdirektion III beauftragt, den Entscheid des Bundesgerichtes anzurufen.

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 24, von der Kreisdirektion II 34, von der Kreisdirektion III 26 und von der Kreisdirektion IV 14 Haftpflichtfälle erledigt. Von diesen Fällen mussten uns sechs zur Ratifikation der abgeschlossenen Vereinbarungen vorgelegt werden, weil die zu bezahlende Entschädigungssumme je Fr. 20,000 überstieg.

f. Grunderwerbungen und Landverkäufe.

Über Grunderwerbungen und Landverkäufe geben die statistischen Tabellen nähere Auskunft. Wir entnehmen denselben die nachstehenden Angaben:

Grunderwerbungen:

	Parzellen.	Grösse. m²	Kaufpreis. Fr.
Kreis I . .	626	243,483	605,519. 58
„ II . .	117	83,096,6	286,884. 45
„ III . .	134	114,335,1	667,401. 56
„ IV . .	88	93,814,4	309,868. 68
Total	965	534,729,1	1,869,674. 27

Landverkäufe:

	Parzellen.	Grösse. m²	Verkaufspreis. Fr.
Kreis I . .	43	12,655	17,987. 90
„ II . .	11	7,672	25,254. 90
„ III . .	13	20,057,1	20,435. 66
„ IV . .	8	1,076,	183. 20
Total	75	41,460,1	63,861. 66

Unter den Landankäufen befinden sich:

1. 24 Parzellen mit 73,081 m², auf welchen sich unter anderem eine Hotelpension, ein Café-Restaurant und ein Wohnhaus befanden, zum Preise von Fr. 267,939 zur Vergrösserung des Bahnhofes Vallorbe;
2. 3 Parzellen inklusive Gebäude, mit 1021 m², zum Preise von Fr. 88,218. 50 für die Stationserweiterung Örlikon;
3. 6 Parzellen mit 4225 m² zum Preise von Fr. 50,515. 35 für die Verbindungsbahn Örlikon-Seebach;
4. 4 Parzellen mit 18,706 m² zum Preise von Fr. 97,387. 10 als vorsorgliche Landerwerbung für die Bahnhoferweiterung Brugg;
5. 5 Parzellen mit 21,948,6 m² zum Preise von Fr. 120,294. 45 als vorsorgliche Landerwerbung für die Bahnhoferweiterung Aarau;
6. 14 Parzellen mit 34,614 m² zum Preise von Fr. 35,342. 80 für den Bau der Rickenbahn.

Gemäss Rückkaufsgesetz musste für 24 Verträge betreffend Grunderwerbungen, für 23 Verträge betreffend Landverkäufe und für 11 Verträge betreffend Abtausch von Grundeigentum die Genehmigung der Generaldirektion eingeholt werden.

Dem Postulat der Bundesversammlung betreffend Ankauf des dem Kanton Bern angehörenden und den Bundesbahnen bis 1957 verpachteten Areals bei der grossen Schanze, welches für die Bahnhoferweiterung Bern Verwendung gefunden hat, konnte während des Berichtsjahres noch nicht Folge gegeben werden; bezügliche Verhandlungen sind nunmehr eingeleitet.

g. Reklamationswesen.

1. Wir haben unser Rechtsbureau beauftragt, provisorisch für die Dauer von drei Monaten als Ausgleichsstelle für verlorene und überzählige Güter und Gepäckstücke zu funktionieren. Sämtliche am Anhang Nr. 1 zum Übereinkommen betreffend die Haftpflicht aus dem direkten schweizerischen Verkehr beteiligten Verwaltungen sind dieser Einrichtung beigetreten.

2. Ebenso haben wir einer Verständigung zugestimmt, wonach die Reklamationsdienste der am Anhang Nr. 1 zum Übereinkommen betreffend die Haftpflicht aus dem direkten schweizerischen Verkehr beteiligten Verwaltungen ermächtigt werden, vom 1. Januar 1907 an mit allen Stationen dieser Verwaltungen in direkte Korrespondenz zu treten.

3. Unregelmässigkeiten und Reklamationen.

A. Im internationalen Verkehr.

Unregelmässigkeiten. Die Anzahl der im Jahre 1906 eingegangenen Unregelmässigkeitsrapporte beläuft sich auf 11,370 (1905: 9711), wovon

4555	wegen	Verlustes,
5767	„	Beschädigung und Minderung,
1048	„	Ablieferungshindernissen.

Reklamationen. Reklamationen über welche am 31. Dezember 1905 noch nicht entschieden war . . 1,888
Hierzu die im Jahre 1906 angemeldeten . . . 9,056

Total 10,944

(1905: 8,131)

Reklamationen, über welche am 31. Dezember 1906 noch nicht entschieden war 3,625
(1905: 1,888)

Es war im Jahre 1906 über 6200 neu eingegangene Reklamationen im Forderungsbetrage von Fr. 547,137. 21 zuzüglich über 1300 am 31. Dezember 1905 unentschieden gebliebene, zusammen über 7500 Reklamationen wegen Verlust, Minderung und Beschädigung zu entscheiden; sodann über 2856 im Jahre 1906 eingegangene Reklamationen im Forderungsbetrage von Fr. 252,419. 10, zuzüglich über 588 am 31. Dezember 1905 unentschieden gebliebene, zusammen über 3444 Reklamationen wegen Verspätung.

Hiervon wurden gutgeheissen 3469 Reklamationen wegen Verlust, Minderung und Beschädigung, wofür Fr. 226,961. 20 ausbezahlt worden sind. Der Anteil der schweizerischen Bundesbahnen an 3251 im Jahre 1906 durchgeführten Verteilungen beträgt Fr. 59,539. 87; 809 gezahlte Entschädigungen müssen noch verteilt werden.

Von den Reklamationen wegen Verspätung wurden 1322 gutgeheissen, wofür Fr. 49,198. 63 bezahlt worden sind. Der Anteil der schweizerischen Bundesbahnen an 1039 im Jahre 1906 durchgeführten Verteilungen beträgt Fr. 6261. 15; 367 gezahlte Entschädigungen müssen noch verteilt werden.

Abgewiesen wurden:

a. 2013 Reklamationen wegen Verlust, Minderung und Beschädigung;

b. 515 Reklamationen wegen Verspätung.

Am 31. Dezember 1906 waren noch zu verteilen:

a. 809 Reklamationen wegen Verlust, Minderung und Beschädigung;

b. 367 Reklamationen wegen Verspätung.

Am 31. Dezember 1906 war noch zu entscheiden über:

a. 2018 Reklamationen wegen Verlust, Minderung und Beschädigung;

b. 1607 Reklamationen wegen Verspätung;
total 3625 unerledigte Reklamationen.

B. Im internen Verkehr.

(Durch die Kreisdirektionen behandelt.)

Unregelmässigkeiten:

Die Anzahl der im Jahre 1906 eingegangenen Unregelmässigkeitsrapporte beläuft sich auf 19,936 (1905: 23,679), welche sich verteilen wie folgt:

Kreis I	6358
„ II	3850
„ III	4923
„ IV	4805

Reklamationen:

Am 1. Januar 1906 blieben noch zu erledigen:

	Reklamationen wegen Verlustes etc.:		Reklamationen 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	441	28,934. 25	78	4,393. 32
1905:	369	16,996. 30	43	6,778. —

Im Berichtsjahre sind eingegangen:

	Reklamationen wegen Verlustes etc.:		Reklamationen wegen Verspätung:	
	Anzahl	Summen	Anzahl	Summen
Kreis I	1,833	68,471. 98	263	14,653. 19
„ II	1,988	47,186. 32	172	6,757. 81
„ III	2,027	60,345. 03	379	13,059. 37
„ IV	1,100	34,032. 82	212	9,091. 37
Total	6,948	210,036. 15	1026	43,561. 74
1905:	6,036	147,487. 99	865	35,609. 72

Davon wurden:

a. gutgeheissen:

	Reklamationen wegen Verlustes etc.: Anzahl	Summen (Entschädigungsanteil der S. B. B.)	Reklamationen wegen Verspätung: Anzahl	Summen (Entschädigungsanteil der S. B. B.)
Kreis I	1,220	21,727. 37	94	2,052. 44
„ II	1,090	28,021. 10	74	721. 92
„ III	1,551	26,846. 51	220	3,760. 55
„ IV	792	17,499. 60	112	2,326. 75
Total	4,653	94,094. 58	500	8,861. 66

b. abgewiesen:

	Reklamationen wegen Verlustes etc.: Anzahl	Reklamationen wegen Verspätung: Anzahl
Kreis I	595	176
„ II	892	93
„ III	460	158
„ IV	233	46
Total	2,180	473

c. Auf Ende des Jahres blieben unerledigt:

	Reklamationen wegen Verlustes etc.: Anzahl	Summen	Reklamationen wegen Verspätung: Anzahl	Summen
Kreis I	166	12,380. 35	24	1,159. 55
„ II	115	1,870. 45	29	630. 40
„ III	98	4,344. 39	15	931. 85
„ IV	177	8,939. 89	63	3,644. 65
Total	556	27,535. 08	131	6,366. 45

h. Verwaltung der Pensions-, Hülfs- und Krankenkassen.

1. Die durch die Herren Prof. Dr. J. Rebstein und Direktor Dr. G. Schärtlin vorgenommene Prüfung des Gutachtens der Herren Professoren Graf und Pareto ist uns unter dem

Titel: „Prüfung und Beurteilung des Gutachtens der Herren Prof. Dr. J. H. Graf und Prof. Dr. V. Pareto über die zukünftige Pensions- und Hülfskasse der schweizerischen Bundesbahnen", am 28. Februar zugestellt worden.

Am 27. Januar hatte uns der Zentralvorstand des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten (V. P. S. T.) eine Eingabe mit einem neuen Statutenentwurf eingereicht. Die vom Verband bezeichneten Delegierten wurden behufs Entgegennahme ihrer Ansichtsäusserung über unsern Vorentwurf auf den 11. April zu einer Konferenz in Bern eingeladen.

Im April wurde uns eine „Antwort der Experten des Personals" auf die von den Herren Prof. Dr. J. Rebstein und Direktor Dr. G. Schärtlin vorgenommene „Prüfung" ihres „Gutachtens" vom August 1905 zugestellt.

Am 27. und 28. Juni fanden weitere Besprechungen über den Statutenentwurf der Pensions- und Hülfskasse mit der Abordnung des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten und mit einer Delegation der Vereine der schweizerischen Lokomotivführer und der schweizerischen Lokomotivheizer statt.

Über die finanzielle Tragweite der vom Personal zum Statutenentwurf gestellten Postulate, wie günstigere Pensionsskala, Erhöhung der anrechenbaren Nebenbezüge, Erhöhung des Maximums des für die Versicherung anrechenbaren Gehaltes und Sonderstellung des Fahrpersonals, haben wir besondere Untersuchungen angeordnet.

Am 17. Juli haben wir sodann den Statutenentwurf samt Verwaltungsreglement unserem Verwaltungsrat zur Behandlung zugestellt, welcher denselben in zwei Sitzungen beraten und am 19. Oktober festgestellt hat. Nachdem die Statuten durch Bundesratsbeschluss vom 23. November genehmigt worden waren, sind dieselben auf den 1. Januar 1907 in Kraft gesetzt worden.

Definitive Beschlüsse über die Amortisation des betriebstechnischen Defizites der Pensions- und Hülfskasse werden erst gefasst werden können, nachdem deren Bilanz auf Grundlage der neuen Statuten berechnet sein wird; die betreffenden Arbeiten sind im Gang.

2. Mit Beschluss vom 23. November hat der Bundesrat einen Rekurs der Personalverbände gegen die Erhöhung des Maximums der Beteiligung an der Hülfskasse auf Fr. 6000 und gegen eine Sonderstellung des Lokomotivpersonals abgelehnt.

3. Über die Vollziehung der Statuten der Pensions- und Hülfskasse haben wir am 14. Dezember und über die Zusammensetzung und Wahlart der Hülfskassenkommissionen am 27. Dezember eine Instruktion erlassen. Die Arbeiten zur Übernahme der einheitlichen Verwaltung, die Redaktion und Drucklegung einheitlicher Formulare und Kontrollen wurden, soweit möglich, durchgeführt.

4. Die Gewinn- und Verlustrechnungen für das Jahr 1905 und die Bilanzen auf den 31. Dezember 1905 sind auf Grund des von uns vorgeschriebenen einheitlichen Rechnungswesens für die in die Bundesbahnverwaltung übergegangenen Pensions- und Hülfskassen der ehemaligen Privatbahnen abgeschlossen worden. Dieselben bestätigten neuerdings die Richtigkeit der aus den Untersuchungen unserer Hülfskassenverwaltung und unserer Expertenkommission gezogenen Schlüsse.

5. Dem eidg. Eisenbahndepartement haben wir auf seine Einladung am 19. Juni über den versicherungstechnischen Stand der Pensions- und Hülfskasse der Gotthardbahn Bericht erstattet; wir kamen zum Schluss, dass diese Kasse bei Annahme eines Zinsfusses von 3½ %, ein versicherungstechnisches Defizit von rund 3 Millionen aufweise.

6. Am 21. Juni hat uns die Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten ihre Postulate für die Vereinheitlichung der Krankenkassen eingereicht; wir werden dieselben bei der Ausarbeitung der neuen Statuten tunlichst berücksichtigen.

7. An den vom 10. bis 15. September in Berlin abgehaltenen internationalen Kongress für Versicherungswissenschaft haben wir den Vorstand der Verwaltung der Pensions-, Hülfs- und Krankenkassen abgeordnet.

D. Kreisdirektionen.

Die Kreisdirektionen haben über die von ihnen laut dem Rückkaufsgesetz und der Vollziehungsverordnung zu demselben behandelten Geschäfte ihren Kreiseisenbahnräten vierteljährlich eingehend referiert. Soweit diese Geschäfte zur definitiven Erledigung der Generaldirektion überwiesen werden mussten, sind die wichtigeren derselben auch in unserer Berichterstattung erwähnt. Die Tätigkeit der Kreisdirektionen nahm ihren geordneten Gang.

Die Kreisdirektion I hat in 101 Sitzungen 2367, die Kreisdirektion II in 87 Sitzungen 2256, die Kreisdirektion III in 81 Sitzungen 1835 und die Kreisdirektion IV in 104 Sitzungen 1554 Geschäfte behandelt. Über die Geschäftsführung im einzelnen geben die erwähnten Berichte an die Kreiseisenbahnräte nähern Aufschluss.

* * *

Am Schlusse unserer Berichterstattung beehren wir uns, beizufügen, dass wir unserm Verwaltungsrate vorgeschlagen haben, Sie zu ersuchen, der Bundesversammlung folgende Beschlüsse zu

beantragen:

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

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

a. Fr. 1,366,852. 07 zur Tilgung des Saldos der zu amortisierenden Verwendungen (*b.* Baukosten für Bahnhof- und Stationsumbauten);

b. Fr. 296,197. 50 zur Deckung des Verlustes auf den 1907 den Hülfskassen entnommenen und veräusserten Obligationen 3 % différé von 1903;

c. Fr. 2,500,000 zur Ausrichtung von Teuerungszulagen, laut Bundesbeschluss vom 11./12. April 1907;

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

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

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

Bern, den 12. April 1907.

Für die Generaldirektion
der schweizerischen Bundesbahnen,
Der Präsident:
Weissenbach.

Beilagen:

1. Rechnungen für das Jahr 1906.
2. Statistische Tabellen.