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

**Herausgeber:** Schweizerische Bundesbahnen

**Band:** - (1908)

Artikel: Bericht der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über

die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1908 an den schweizerischen Bundesrat zu Handen der Bundesversammlung

Autor: Weissenbach

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-676079

#### Nutzungsbedingungen

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

#### **Conditions d'utilisation**

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

#### Terms of use

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

**Download PDF:** 18.11.2025

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

Catalos 12 1039



# Bericht

der



Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1908 an den schweizerischen Bundesrat zu Handen der Bundesversammlung.

(Vom 7. April 1909.)

Hochgeachteter Herr Bundespräsident!

Hochgeachtete Herren Bundesräte!

Wir haben die Ehre, Ihnen zu Handen der Bundesversammlung gemäss Art. 17 des Rückkaufsgesetzes über die Geschäftsführung der Bundesbahnverwaltung für das Jahr 1908 zu berichten und die Rechnungen dieses Jahres zur Genehmigung vorzulegen.

Das Resultat des Jahres ist ein sehr ungünstiges, indem nicht nur der vorausgesehene Rückgang der Einnahmen eingetreten ist, sondern gleichwohl die Ausgaben wiederum bedeutend gestiegen sind. Der Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben ist daher von Fr. 46,484,603 für 1907 auf Fr. 41,170,368 zurückgegangen und die Gewinn- und Verlustrechnung erzeigt,

unter Nichtberücksicht gung der Teuerungszulage, statt des Überschusses von Fr. 2,854,207 fur 1907 einen Ausfall von Fr. 2,854,074, während das Budget für 1908 nur einen Ausfall von Fr. 73,790 in Aussicht genommen hatte. Dieses fatale Resultat ist nicht nur dem Verkehrsrückgang, sondern auch dem Anwachsen der Ausgaben, speziell der Personalausgaben, zuzuschreiben; sodann fallen namentlich die Ausgabenvermehrung für Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials, erhöhte Kohlenpreise und die höhere Zinsenlast infolge von Geldaufnahmen für Neu- und Erweiterungsbauten in Betracht. Die Tatsache, dass eine gleiche Erscheinung in unsern Nachbarstaaten eingetreten ist, kann allerdings als Ericlaring, nicht aber als Beruhigung dienen. daher schon im Laufe des Berichtsjahres mit den Massnahmen begonnen worden, welche eine Reduktion der Ausgaben herbeizuführen vermögen, und wir können konstatieren, dass die ersten zwei Monate des Jahres 1909 eine Ausgabenverminderung von Fr. 913,478 gegenüber 1908 erzeigen. Es dürfte bei ernstlichem Bestreben ohne ausserordentliche Massnahmen, wie weitgehende Tariferhöhungen, eine Verbesserung der finanziellen Situation erreicht werden. Voraussetzung dabei ist allerdings, dass bei der bevorstehenden Revision des Besoldungsgesetzes ein richtiges Mass eingehalten, bei der Fahrplangestaltung unnötige Züge weggelassen und mit den aufschiebbaren Erweiterungsbauten zugewartet wird, bis die früher oder später sicher wieder eintretende Verkehrsvermehrung auch wieder grössere Ausgaben gestattet. Indem wir im übrigen auf die Ausführungen dieses Berichtes im Einzelnen verweisen, heben wir noch hervor, dass der Betriebskoeffizient ohne Einrechnung der Teuerungszulage von 67,48 % im Jahre 1907 auf 71,08 % gestiegen ist..

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

		•									Baulänge km.	Betriebslänge km.
Kreis	I	•	•	•				•		•	644,052	657,177
2)	$\mathbf{II}$	•			•			•	, · . ·		615,011	620,975
זר	III								•	•	736,410	757,978
ກຸ	IV	•	•	•	• •		•	•	• •		415,109	418,578
				•					Tot	al	2410,582	2454,708
											-	

Die Betriebslänge der von den Bundesbahnen betriebenen, fremden Bahnen angehörenden Anschlussstrecken Mitte Rhein—Waldshut, Vallorbe Grenze—Pontarlier, Les Verrières Grenze—Pontarlier und Delle Grenze—Delle umfasst km 36,236, wozu die den italienischen Staatsbahnen gehörende Strecke Iselle—Domodossola mit 19,068 km kommt, auf welcher wir den Zugsund 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 109,148 km Betriebslänge, sowie die Linie Nyon-Crassier der Bahngesellschaft Nyon-Crassier (5,941 km), die anschliessende Linie Crassier-Divonneles-Bains der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn (3,202 km) und die im. Eigentum der Bahngesellschaft Martigny-Châtelard stehende Linie (21,032 km), sowie die anschliessende Strecke Châtelard-Vallorcine (2,498 km) gemäss besondern Betriebsverträgen. Ferner wird die Linie Vevey—Chexbres mit einer Betriebslänge von 7,810 km laut Pachtvertrag vom 2. Juli 1903 mit der Eisenbahngesellschaft Vevey-Chexbres von den Bundesbahnen betrieben. Für den Betrieb der Bahn Wald-Rüti mit einer Betriebslänge von 6,570 km ist dagegen im Jahr 1906 die Besorgung des Zugs- und Fahrdienstes bis zum 1. Oktober 1909 der Tösstalbahn übertragen worden.

# A. Verwaltungsrat.

Der Verwaltungsrat hat im Berichtsjahre 8 und die ständige Kommission 12 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 1907, vom Verwaltungsrat durch Beschluss vom 30. April 1908 genehmigt.

Die Bundesversammlung hat über diese Vorlage am 16. Juni 1908 Beschluss gefasst (vgl. unten C, 2, a, 1).

- b. Bericht für das Jahr 1907 über die Pensionsund Hülfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen; Beilage zum Geschäftsbericht für das Jahr 1907, vom Verwaltungsrat durch Beschluss vom 26. September 1908 genehmigt.
- c. Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1909, umfassend:
- 1. das Betriebsbudget mit 15 Beilagen, enthaltend die Voranschläge der Hülfs- und Nebengeschäfte;
  - 2. das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung;
  - 3. das Baubudget;
- 4. das Budget der Kapitalrechnung, vom Verwaltungsrat durch Beschluss vom 25. September 1908 festgestellt.

Die Bundesversammlung hat über diese Vorlage am 22. Dezember 1908 Beschluss gefasst (vgl. unten C, 2, b, 1).

d. Bericht über die Verminderung der Ausgaben vom 4. September 1908, vom Verwaltungsrat durch Beschluss vom 26. September genehmigt; und Nachtrag zum Bericht über die Verminderung der Ausgaben, betreffend Reduktionen im Personenzugsfahrplan und in den Zugskompositionen, sowie Anwendung des Arbeitsgesetzes, vom 10. November 1908, vom Verwaltungsrat durch Beschluss vom 28. November genehmigt.

# 2. Vorlagen an den Bundesrat:

- a. Mit Beschluss vom 9. März 1908 hat der Verwaltungsrat dem Bundesrat die Genehmigung folgender Übergangsbestimmung zu den Statuten der Pensionsund Hülfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen vom 19. Oktober 1906 beantragt:
- "Art. 61. Für die Beamten und ständigen Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen, sowie für deren Familienglieder, welche in der Zeit vom 1. Mai 1903 bis zum 31. Dezember 1906 einer der in Art. 49 genannten Pensions- und Hülfskassen überwiesen worden sind, findet Art. 24 der Statuten vom 19. Oktober 1906 in der Weise mit Rückwirkung

ab 1. Januar 1908 Anwendung, dass auf Grundlage des anrechenbaren Maximums der in Art. 49 genannten Statuten die laut diesen Statuten gewährte Pension erhöht wird um die Hälfte der Differenz, welche sich für die Berechnung der Höhe der zu verabfolgenden Pension zwischen der Skala der neuen Statuten und derjenigen der in Art. 49 genannten Statuten ergibt."

Der Bundesrat hat diesen neuen Art. 61 der Übergangsbestimmungen am 27. März 1908 genehmigt (vgl. unten C, VI, h, 5).

b. Durch Beschluss vom 9. März 1908 hat der Verwaltungsrat dem Bundesrat empfohlen, auf das Gesuch der technischen Prüfungsanstalten des schweizerischen elektrotechnischen Vereins um Revision des Art. 68 der Vollzieh ung sverordnung zum Rückkaufsgesetz vom 7. November 1899, dahingehend, es seien ihren Mitgliedern, welche vorwiegend mit der eidgenössischen Kontrolle der Starkstromanlagen beschäftigt sind, Jahresfreikarten abzugeben, nicht einzutreten.

Der Entscheid des Bundesrates steht noch aus.

c. Mit Beschluss vom 11. Juli 1908 hat der Verwaltungsrat dem Bundesrat empfohlen, auf eine Abänderung der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetze vom 7. November 1899 im Sinne des vom Ständerate beschlossenen Postulates Winiger (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1907, C, I, 1, d, 2) nicht einzutreten.

Der Bundesrat hat am 4. Dezember 1908 beschlossen:

"Das Postulat Winiger vom 16. Dezember 1907, betreffend Belassung von Dienstzweigen der Zentralverwaltung in Luzern wird abgelehnt.

"Den eidgenössischen Räten ist in besonderem, motiviertem Schreiben von dieser Erledigung des Postulates Kenntnis zu geben.

"Der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen wird anheimgestellt, den Einbezug der Einnahmenkontrolle der Gotthardbahn in das Personal in Bern erst auf Ende 1909 vorzunehmen." d. Mit Beschluss vom 10. Juli 1908 hat der Verwaltungsrat den Entwurf einer neuen Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen vom 15. Oktober 1897 zur Vorlage an den Bundesrat genehmigt.

Der Bundesrat hat am 28. September 1908 folgenden Beschluss gefasst:

- "1. Auf die von der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen vorgelegte neue Verordnung zum Verstaatlichungsgesetze wird zurzeit nicht eingetreten.
- "2. Das Eisenbahndepartement wird eingeladen, dem Bundesrat Bericht und Antrag einzubringen über die Frage, ob nicht, nötigenfalls auf dem Wege einer Gesetzesrevision, in der Organisation der schweizerischen Bundesbahnen erhebliche Vereinfachungen und Ersparnisse erzielt werden können.
- "3. Das Eisenbahndepartement wird eingeladen, beförderlich die nötigen Anträge für die Einfügung der Gotthardbahn in die schweizerischen Bundesbahnen einzubringen."

In seiner Sitzung vom 28. November 1908 hat der Verwaltungsrat von dieser Schlussnahme des Bundesrates, die wir ihm mit Schreiben vom 24. November zur Kenntnis gebracht haben, am Protokoll Vormerk genommen in Gewärtigung weiterer bezüglicher Mitteilungen des Bundesrates, beziehungsweise der Generaldirektion.

Nachdem wir dem eidgenössischen Eisenbahndepartement auf seine Einladung vom 15. Oktober in Vollziehung von Ziffer 3 des Bundesratsbeschlusses vom 28. September mit Schreiben vom 27. Oktober die Zusammenstellung derjenigen Bestimmungen des Entwurfes zu einer neuen Vollziehungsverordnung eingereicht hatten, die sich auf die Verstaatlichung der Gotthard bahn bezogen, hat der Bundesrat am 4. Dezember 1908 auf Antrag des eidgenössischen Eisenbahndepartementes vom 1. Dezember, folgenden Beschluss gefasst:

"Die Vollziehungsverordnung vom 7. November 1899 zum Bundesgesetz vom 15. Oktober 1897 betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes

und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen wird durch folgende Bestimmungen ergänzt:

"Art. 1<sup>bis</sup>. Dem Bundesbahnnetz wird vom 1. Mai 1909 an ein V. Kreis beigefügt, welcher seinen Sitz in Luzern hat.

"Art. 5<sup>bis</sup>. Der Kreis V mit Sitz in Luzern umfasst für einstweilen folgende Bahnlinien:

- 1. Luzern-Immensee-Arth-Goldau (Station Immensee und Bahnhof Arth-Goldau inbegrifien).
- 2. Zug-Arth=Goldau.
- 3. Arth=Goldau-Brunnen-Erstfeld-Biasca-Bellinzona.
- 4. Bellinzona-Lugano-Chiasso.
- 5. Bellinzona-Giubiasco-Pino(-Luino).
- 6. Bellinzona-Giubiasco-Locarno.

"Art. 32<sup>bis</sup>. Die Anzahl der Mitglieder des Kreiseisenbahnrates V mit Sitz in Luzern wird auf 20 festgesetzt.

Vier Mitglieder werden vom Bundesrate ernannt. Die Kantone wählen die nachstehend bezeichnete Zahl von Mitgliedern:

Luzern 3, Zug 2, Schwyz 3, Uri 3, Tessin 5.

"Art. 79 a. Die Wahl der Mitglieder des Kreiseisenbahnrates V hat bis Ende Dezember 1908 auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 15. Oktober 1897 und dieses Bundesratsbeschlusses zu erfolgen.

Die Konstituierung des Kreiseisenbahnrates V und die Ernennung eines Mitgliedes des Verwaltungsrates durch denselben hat im Laufe des Monats Januar 1909 zu erfolgen.

Im übrigen beginnt die Wirksamkeit dieses Kreiseisenbahnrates erst am 1. Mai 1909.

"Art. 79 b. Die Kreisdirektion V erhält für einmal nur ein en Kreisdirektor und es erfolgt die Wahl desselben durch den Bundesrat auf unverbindlichen Vorschlag des Verwaltungsrates spätestens im Monat Januar 1909.

Die Wirksamkeit dieser Kreisdirektion beginnt mit dem 1. Mai 1909.

"Art. 79 c. Der Verwaltungsrat hat auf den Vorschlag der Generaldirektion alle Massnahmen zu treffen, welche erforderlich sind, um die ordnungsgemässe Übernahme des Betriebes der Gotthardbahn durch den Bund auf den 1. Mai 1909 zu ermöglichen, auf Grund der Vorschriften des Bundesgesetzes vom 15. Oktober 1897.

"Art. 79 d. Die erste Amtsdauer des Kreiseisenbahnrates V geht bis Ende März 1912, diejenige der Kreisdirektion V bis Ende Dezember 1911."

Die Vollziehung dieses Beschlusses, sowie der Ziffer 2 des Bundesratsbeschlusses vom 28. September fällt nicht mehr ins Berichtsjahr (vgl. übrigens unten C, I, 43).

e. In seiner Sitzung vom 26. September 1908 hat der Verwaltungsrat die Generaldirektion eingeladen, das eidgenössische Eisenbahndepartement, im Anschluss an die Übermittlung des Protokolls über die Verhandlungen des Nationalrates betreffend den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Bundesbahnen für das Jahr 1907, zu ersuchen, von den seitens der Generaldirektion in der Sitzung des Verwaltungsrates vom 11. Juli 1908 auf Interpellation über die Behandlung von Rechtsfällen durch den Kreis I und den Personalbestand im Kreis II erteilten Aufschlüssen dem Bundesrate Kenntnis zu geben, mit dem Ansuchen, dieser möchte hiervon in der ihm geeignet erscheinenden Weise auch der Bundesversammlung Mitteilung machen.

Wir sind diesem Auftrag mit Schreiben vom 9. Oktober 1908 nachgekommen.

#### 3. Wahlen.

- a. Am 24. Dezember hat der Bundesrat als Mitglieder des Verwaltungsrates für die dritte
  Amtsperiode vom 1. Januar 1909 bis 31. Dezember 1911
  die bisherigen Mitglieder bestätigt und an Stelle des verstorbenen Herrn Nationalrat Künzli Herrn Nationalrat K. Zschokke
  in Aarau gewählt. Da nach dem Rückkaufsgesetz von den
  durch den Bundesrat zu wählenden Mitgliedern nicht mehr als
  neun zugleich Mitglieder eines eidgenössischen Rates sein dürfen, haben in der Folge die Herren Nationalräte K. Zschokke
  und J. Scheidegger ihren Austritt aus dem Verwaltungsrate
  erklärt. Ihre Ersatzwahl fällt nicht mehr ins Berichtsjahr. Auch
  die Kantone und die Kreiseisenbahnräte I, III und IV haben
  ihre Vertretung im Verwaltungsrate neu bestellt. Gemäss diesen Wahlen gehören dem Verwaltungsrate an:
- Durch den Bundesrat gewählte Mitglieder:
   Herr H. Abt, Rektor der landwirtschaftlichen Winterschule des Kantons Aargau, in Bünzen;

Herr C. von Arx, Ständerat, in Olten;

Herr Dr. A. Baumann, gew. Präsident der Direktion der ehemaligen Vereinigten Schweizerbahnen, in St. Gallen;

Herr Th. Bell, Ingenieur, Präsident der Aktiengesellschaft der Maschinensabrik Th. Bell & Cie., in Kriens;

Herr E. Eckenstein-Schröter, Kaufmann in Basel;

Herr A. Frey, Vizepräsident des Schweizerischen Handelsund Industrievereins, Nationalrat, in Zürich;

Herr Dr. J. Frey, Direktor der schweizerischen Kreditanstalt, in Zürich;

Herr E. Gaudard, Nationalrat, Rechtsanwalt, in Vivis;

Herr R. Geilinger, Stadtpräsident, Nationalrat, in Winter-thur;

Herr J. Hirter, Präsident der bernischen kantonalen Handels- und Gewerbekammer, Nationalrat, in Bern;

Herr K. Köchlin, alt Nationalrat, Industrieller, in Basel;

Herr Dr. G. Eigenmann, Zentralpräsident des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten, in St. Gallen;

Herr A. Lachenal, alt Bundesrat, Ständerat, in Genf;

Herr G. Leumann, Ständerat, in Frauenfeld;

Herr P. von Moos, Direktor der Obwaldner Kantonalbank, in Sachseln;

Herr Dr. K. Moser, Regierungsrat, in Bern;

Herr Dr. R. Moser, alt Oberingenieur der ehemaligen Nordostbahn, in Zürich;

Herr Dr. J. Raeber, Regierungsrat, in Küssnacht (Schwyz); Herr E. Russenberger, gew. Mitglied der Direktion der ehemaligen Nordostbahn, in Zürich;

Herr E. von Stockalper, Ingenieur, in Sitten;

Herr E. Wild, Architekt, Direktor des Industrie- und Gewerbemuseums, Nationalrat, in St. Gallen;

Herr H. Wittwer, gew. Direktor der Neuenburger-Jura-Bahn, in Neuenburg;

Herr Ch. Wuilleret, Regierungsstatthalter, Mitglied des Vorstandes des Verbandes der landwirtschaftlichen Gesellschaften der romanischen Schweiz, Nationalrat, in Freiburg;

2. durch die Kantone und Halbkantone gewählte Mitglieder:

Herr K. Bleuler-Hüni, Regierungsrat, in Zürich;

Herr K. Könitzer, Regierungsrat, in Bern;

Herr F. von Schumacher, Regierungsrat, in Luzern;

Herr J. Furrer, Regierungsrat, Ständerat, in Silenen;

Herr V. Schwander, Regierungsrat, Nationalrat, in Galgenen;

Herr A. Wirz, Landammann, Ständerat, in Sarnen;

Herr J. Wyrsch, Arzt, Landammann, Ständerat, in Buochs; Herr E. Blumer, Landammann, Nationalrat, Industrieller, in Schwanden;

Herr Dr. J. L. Schmid, Landammann, in Baar;

Herr L. Cardinaux, Staatsrat, Ständerat, in Freiburg;

Herr Dr. R. Kyburz, Regierungsrat, in Solothurn;

Herr E. Wullschleger, Regierungsrat, in Basel;

Herr A. Brodbeck, Regierungsrat, in Liestal;

Herr J. Keller, Regierungsrat, in Siblingen;

Herr J. K. Lutz, Landammann, in Lutzenberg;

Herr A. Steuble, Landammann, Nationalrat, in Appenzell;

Herr A. Messmer, Regierungsrat, in St. Gallen;

Herr F. Conrad, Kantonsgerichtspräsident, in Sils/Domleschg;

Herr E. Keller, Regierungsrat, in Aarau;

Herr A. Wild, Regierungsrat, in Frauenfeld;

Herr G. Donini, Staatsrat, in Bellinzona;

Herr C. Decoppet, Staatsrat, in Lausanne;

Herr J. Kuntschen, Staatsrat, in Sitten;

Herr L. Martin, Nationalrat, in Les Verrières;

Herr V. Charbonnet, Staatsrat, in Genf;

3. durch die Kreiseisenbahnräte gewählte Mitglieder: für den Kreis I:

Herr E. Fonjallaz, Staatsrat, in Epesses;

für den Kreis II:

Herr H. Reese, alt Regierungsrat, in Basel;

für den Kreis III:

Herr H. Pestalozzi, Stadtpräsident, in Zürich; für den Kreis IV:

Herr L. Kilchmann, Baudirektor, in St. Gallen.

- b. Am 24. Dezember hat der Bundesrat die bisherigen Präsidenten und Vizepräsidenten der Generaldirektion und der Kreisdirektionen I bis IV für eine neue, mit dem 31. Dezember 1911 ablaufende Amtsdauer bestätigt.
- 4. Wahlgenehmigungen. Der Verwaltungsrat hat folgende von der Generaldirektion getroffene Wahlen genehmigt:

- 1. bei der Kreisdirektion II: des Herrn Max Otto Wildzum Betriebschef;
- 2. bei der Kreisdirektion III: des Herrn Alexander Leg a n y zum Oberingenieur;
- 3. bei der Kreisdirektion IV: des Herrn Jakob Egloff zum Oberingenieur.
- 5. Folgende Anschluss- und Mitbenützungsverträge mit andern Bahnunternehmungen erhielten vom Verwaltungsrat die vorbehaltene Genehmigung:
- 1. Vertrag mit der Direktion der Wynentalbahn betreffend den Anschluss der schmalspurigen elektrischen Wynentalbahn an die Station Suhr und deren Kreuzung mit den schweizerischen Bundesbahnen vor dieser Station, vom 24. Oktober 1907, vom Verwaltungsrat genehmigt am 9. März 1908 (vgl. auch unten C, I, 30).
- 2. II. Nachtrag zu dem zwischen der Gesellschaft der Jura-Simplon-Bahn und der Eisenbahngesellschaft Freiburg-Murten-Ins abgeschlossenen Vertrag vom 7. Mai 1902, betreffend die Mitbenützung des Bahn-hofes Freiburg, der Bahnstrecke von Freiburg nach Givisiez, des Bahnhofes Murten und der Bahnstrecke von Murten nach Montilier, vom 31. Januar 1908, vom Verwaltungsrat genehmigt am 9. März 1908 (vgl. auch unten C, I, 30).
- 3. Vertrag mit der Direktionskommission der Bodensee-Toggenburgbahn betreffend die Mitbenützung der Stationen Lichtensteig und Wattwil, vom 31. Januar 1908, vom Verwaltungsrat genehmigt am 11. Juli 1908 (vgl. auch unten C, I, 30).
- 4. Vertrag mit der Verwaltung der Bern-Worb-Bahn an die Station Gümligen, vom 28. Februar/7. April 1908, vom Verwaltungsrat genehmigt am 11. Juli 1908 (vgl. auch unten C, I, 30).

# 6. Bauvorlagen.

1. Projekt für die Erstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Wilerfeld-Gümligen mit Verlegung der Linie im Wilerfeld und Erweiterung der Station Ostermundigen, vom Verwaltungsrat in Abänderung seiner Schlussnahme vom 25. März 1907 (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1907, A,

- 9, d, 1) und unter Erhöhung des damals bewilligten Kredites für seine Ausführung von Fr. 2,775,000 auf Fr. 3,560,000, am 9. März 1908 genehmigt.
- 2. Projekt für die Erstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Winterthur-Wil, mit Tieferlegung der Geleise zwischen Winterthur und Grüze, die Erweiterung der Stationen Sirnach, Eschlikon, Aadorf, Elgg und Räterschen und die Anlage einer neuen Haltestelle Grüze, vom Verwaltungsrat unter Erteilung eines Kredites von Fr. 7,205,000 für seine Ausführung, am 11. Juli 1908 genehmigt.
- 3. Projekt für die Unterführung der Zürcher-Strasse und die Korrektion der Eulach im Bahnhof Winterthur, vom Verwaltungsrat, mit Rücksicht auf den Beitrag von Fr. 295,000, den die Stadt Winterthur zu leisten sich verpflichtet hat, unter Erteilung eines Kredites von Fr. 865,000 für seine Ausführung, am 11. Juli 1908 genehmigt.
- 4. Projekt für die Anlage von Abstellgeleisen zwischen km 81,5 und km 82,1 im Bahnhof St. Gallen und die Verlegung des Geleises St. Gallen Winterthur zwischen km 81,2 und km 82,2, vom Verwaltungsrat unter Erteilung eines Kredites von Fr. 655,000 für die Ausführung dieser Arbeiten, am 26. September 1908 genehmigt.
- 5. Gesuch an das eidgenössische Eisenbahndepartement, seinen Entscheid vom 7. September 1907, soweit er das Projekt für die Erweiterung der Station Aarburg (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1905, A, 6, c) anbetrifft, in Wiedererwägung zu ziehen und die bezüglichen Vorbehalte mit Ausnahme desjenigen unter lit. f, betreffend Verlegung des Rückstellgeleises, fallen zu lassen; vom Verwaltungsrat am 28. November 1908 beschlossen.
- 7. Folgende Lieferungsverträge erhielten die Genehmigung des Verwaltungsrates:
- a. Nachtragsvertrag mit der Firma Guigue-Déchandon, Auclair et Cie. in Lyon/Genf, beziehungsweise der Nordfranzösischen Bergwerksver-einigung in Douai über Lieferung von je 28,000 Tonnen französischer Briketts in den Jahren 1908—1911; vom Verwaltungsrat am 9. März 1908 genehmigt.

- b. Vertrag mit der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur vom 2./6. April 1908 über Lieferung von 56 Lokomotiven; vom Verwaltungsrat am 30. April 1908 genehmigt.
  - c. Verträge vom 10. April 1908:
- 1. mit der Schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen für die Lieferung von:
  - 30 dreiachsigen Personenwagen I. und II. Klasse, Serie AB3,
  - 20 dreiachsigen Personenwagen II. und III. Klasse, Serie BC<sup>3</sup>,
  - 50 vierachsigen Personenwagen III. Klasse, Serie C4,
  - 10 dreiachsigen Gepäckwagen, Serie F<sup>36</sup>,
- 120 offenen Güterwagen, Serie L4,
- 200 offenen Güterwagen, Serie M6;
- 2. mit der Schweizerischen Wagonsfabrik A.-G. in Schlieren für die Lieferung von:
- 10 dreiachsigen Personenwagen II. Klasse, Serie B3,
- 100 dreiachsigen Personenwagen III. Klasse, Serie C3,
- 310 gedeckten Güterwagen, Serie K2;
- vom Verwaltungsrat am 1. Mai 1908 genehmigt.
- d. Vertrag mit dem deutschen Stahlwerksverbande, A.-G., in Düsseldorf, vom 17./19. November 1908, über die Lieferung von Stahlschienen und eisernen Schwellen im Voranschlagsbetrage von Fr. 1,668,000; vom Verwaltungsrat am 28. November 1908 genehmigt.
  - 8. Verschiedenes.
- 1. Am 9. März 1908 hat der Verwaltungsrat beschlossen, den am 23. April 1903 gefassten Beschluss betreffend die Bewilligung einer Subvention an die Zürcher Dampfbootgesellschaft 1903, A, 9, 2) dahin abzuändern, dass für die Jahre 1906 bis und mit 1912 die Bundesbahnen der Dampfbootgesellschaft eine feste Subvention von jährlich Fr. 15,000 leisten, unter der Bedingung, dass der Kanton Zürich, die Stadt Zürich und die Ufergemeinden zusammen derselben eine mindestens ebenso grosse Summe als jährliche Subvention für die Jahre 1908 bis und mit 1912 verabfolgen.

Nachdem uns die Zürcher Dampfbootgesellschaft am 27. März anzeigte, dass die Bedingung dieses Subventionsbeschlusses erfüllt sei, haben wir die Auszahlung der Subvention der Bundesbahnen für die Jahre 1906 und 1907 mit je Fr. 15,000 angeordnet (vgl. unten C, I, 17).

- 2. Am 28. November 1908 hat der Verwaltungsrat das Gesuch des Surbtalbahnkomitees um Gewährung eines Beitrages von Fr. 10,000 an die Kosten der Erstellung von Plänen für die Surbtalbahn (Niederweningen-Döttingen) abgelehnt. Wir haben diesen Beschluss dem Surbtalbahnkomitee mit Schreiben vom 2. Dezember eröffnet (vgl. unten C, I, 16).
- 3. Am 30. April 1908 hat der Verwaltungsrat beschlossen, auf das Gesuch der Kantonsregierungen, es seien an diejenigen kantonalen Beamten, welche dienstlich viele Fahrten auszuführen haben, Ausweiskarten abzugeben, welche zur Fahrt zur halben Taxe berechtigen, und es sei für diejenigen dieser Beamten, welche Generalabonnemente besitzen, der Preis für diese Abonnemente zu reduzieren, nicht einzutreten, und die bisher bewilligten Taxbeg.ünstigungen an kantonale Beamte auf den 31. Dezember 1908 aufzuheben.
- 4. Am 1. Mai 1908 hat der Verwaltungsrat die Übernahme der von der Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie. erstellten elektrischen Einrichtungen und gelieferten vier Lokomotiven für die Strecke Brig-Iselle, unter Erteilung eines Kredites von Fr. 1,240,000 beschlossen.
- 5. Am 11. Juli 1908 hat uns der Verwaltungsrat ermächtigt, die Eingabe des Kaufmännischen Direktoriums in St. Gallen vom 2. März 1908, worin um Vornahme der nötigen Anordnungen ersucht wird, damit das zweite Geleise auf der Strecke Winterthur-St. Gallen-St. Margrethen in kurzer Frist zur Ausführung gelange und die Umgestaltung, bezw. Verlegung. der Hafenanlagen in Rorschach mit allem Ernst eingeleitet werde, im Sinne unseres Berichtes vom 15. April 1908 zu beantworten.

In Vollziehung dieses Beschlusses haben wir dem Kaufmännischen Direktorium in St. Gallen mit Schreiben vom 31. Juli 1908 in der Hauptsache geantwortet, dass das Begehren um Anhandnahme der Arbeiten der Doppelspur auf der Linie Winterthur-St. Gallen-St. Margrethen durch den Beschluss des Verwaltungsrates vom 11. Juli 1908 betreffend die Erstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Winterthur-Wil mit

einer Kostensumme von Fr. 7,205,000 erledigt sei. Wir hoffen, mit den Bauarbeiten im nächsten Jahr beginnen zu können. Auch auf der Strecke St. Gallen-St. Fiden seien die Arbeiten für den Ausbau auf Doppelspur, mit gleichzeitiger Erweiterung der Station St. Fiden, bereits begonnen, wogegen mit der Erstellung des zweiten Geleises Rorschach-St. Margrethen noch zugewartet werden müsse, bis die Arbeiten auf dem vorerwähnten Teilstück und der Linie Winterthur-Wil vorgerückt seien; denn es sei der Verwaltung nicht möglich, die betreffenden Arbeiten ohne Anstand gleichzeitig durchzuführen; auch sei es aus finanziellen Gründen nicht angezeigt, für einmal noch weitere Kredite zu verlangen. Auf das Begehren um Anhandnahme der Studien für die Umgestaltung, bezw. Verlegung der Hafenanlagen in Rorschach seien wir bereit, bei der Aufstellung des Projektes für die Erweiterung des Bahnhofes Rorschach möglichst Rücksicht zu nehmen; dagegen müssen wir der Auffassung des Kaufmännischen Direktoriums, dass uns die Verpflichtung zum Bau und Unterhalt des neuen Hafens obliege, entgegentreten, da wir nicht anerkennen können, dass dieser eine Zubehörde zu unserm Bahnhof bilde. Den Bundesbahnen seien allerdings mit dem freihändigen Rückkauf der Nordostbahn die dieser gehörenden Einrichtungen für die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee und damit auch der Hafen von Romanshorn zugefallen, der Hafen von Rorschach habe aber nicht zu dieser Dampfschiffahrtsunternehmung ge-Die Vereinigten Schweizerbahnen, die keine Dampfschiffahrt unterhielten, haben keine Verpflichtungen bezüglich dieses Hafens gehabt, und es haben daher auch keine solchen auf die Bundesbahnen übergehen können.

6. Am 9. März 1908 hat uns der Verwaltungsrat ermächtigt, den Art. 10 der Hülfskassenstatuten vom 19. Oktober 1906 analog auf diejenigen Mitglieder des Fahrpersonals anzuwenden, welche in der Zeit vom 1. Mai 1903 bis zum 31. Dezember 1906 von Hauptlinien auf Nebenlinien oder zum Rangier- oder Ablöserdienst versetzt wurden und am 1. Januar 1907 noch aktiv waren, unter dem Vorbehalt, dass von den Betreffenden die in Art. 42, lit. a, und Art. 53 der Hülfskassenstatuten vorgesehenen Leistungen auf Grundlage des erhöhten anrechenbaren Gehaltes nachbezahlt werden.

Dadurch ist die Eingabe der Sektion Olten des Vereins schweizerischer Lokomotiv-

führer vom 8. November 1907 betreffend Versetzung von fünf Lokomotivführern des Depots Olten in die Klasse II der gemäss Art. 9, lit. b, der Statuten der Pensionsund Hülfskasse anrechenbaren Nebenbezüge (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1907, A, 11, 14, a) in zustimmendem Sinne erledigt worden.

Über den Vollzug dieses Beschlusses vergleiche unten C. VI, h, 6.

7. Am 9. März 1908 hat der Verwaltungsrat beschlossen, es sei auf das Begehren um Festsetzung des Anfangsgehaltes für die Beamten, Angestellten und Arbeiter der IX. Besoldungsklasse auf Fr. 1500 nicht einzutreten.

Dadurch ist die Eingabe der Verbandsleitung des Personals schweizerischer Transportanstalten vom 26. November 1907 betreffend Festsetzung des Anfangsgehaltes der in der IX. Besoldungsklasse aufgeführten Beamten, Angestellten und Arbeiter der schweizerischen Bundesbahnen auf Fr. 1500 (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1907, A, 11, 14, c) in ablehnendem Sinne erledigt worden.

8. Am 28. November 1908 hat der Verwaltungsrat beschlossen, dem Bundesrate zu empfehlen, der Bundesversammlung die Bewilligung eines Spezialkredites von Fr. 2,500,000 für die schweizerischen Bundesbahnen behufs Ausrichtung von Teuerungszulagen für das Jahr 1908 andie Beamten, Angestellten und Arbeiter der schweizerischen Bundesbahnen mit Besoldungen bis und mit Fr. 4000 unter den gleichen Bedingungen wie für das Jahr 1907 vorzuschlagen.

Die Bundesversammlung hat am 23. Dezember in diesem Sinne Beschluss gefasst (vgl. unten C, I, 2, b, 2). Die Ausrichtung dieser Teuerungszulage fand in der Hauptsache noch im Berichtsjahr statt (vgl. unten C, I, 45, b).

Durch den Beschluss des Verwaltungsrates fanden folgende Eingaben ihre Erledigung.

Eingabe des Generalsekretariates des Vereinsschweizerischer Lokomotivführer und des Vereinsschweizerischer Lokomotivheizer vom 16. September 1908, in welcher die Verabfolgung einer Teuerungszulage für das Jahr 1908 unter Erhöhung derselben auf Fr. 150, ohne Unterschied des Zivilstandes, postuliert wurde; und

Eingabe des Generalsekretariates des Kartells der vereinigten Personalverbände vom 30. September 1908, in welcher um Gewährung der gleichen Teuerungszulage wie im Jahre 1907 ersucht wurde.

- 9. Am 28. November 1908 hat uns der Verwaltungsrat die Eingabe des Zentralkomitees der Arbeiterunion schweizerischer Tranportanstalten, vom 25. November 1908, betreffend Entlassung von Streckenarbeitern, Verlängerung der Arbeitszeit des Streckenpersonals in den Wintermonaten u. s. w. zur Berichterstattung überwiesen. Die Berichterstattung hierüber fällt nicht mehr ins Berichtsjahr.
  - 10. Vom Verwaltungsrat wurden entgegengenommen:
- a. Am 9. März 1908 die Eingabe der Verbandsleitung des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten, des schweizerischen Zugspersonalvereins, der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten und des Personals der Gotthardbahn an den Bundesrat, vom 20. Januar 1908, betreffend die Wahrung des Besitzstandes unter dem Regime des Bundes.
- b. Am 9. März 1908 die Eingabe der Verbandsleitung des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten, des schweizerischen Zugspersonalvereins, der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten und des Personals der Gotthardbahn an den Bundesrat für sich und zu Handen der Generaldirektion, vom 1. Februar 1908, betreffend Revision der Gehaltsordnung vom 7. Januar 1902.
- c. Am 10. Juli 1908 die Eingabe der beiden Zentralleitungen der Lokomotivpersonalvereine und der Elferkommission des Maschinenpersonals der Gotthardbahn, vom 4. Mai 1908, betitelt: Memorial des Lokomotivpersonals der Gotthardbahn an den Bundesrat der schweizerischen Eidgenossenschaft für sich und zu Handen der Bundesversammlung, des Verwaltungsrates und der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen.

Diese drei Eingaben sind anlässlich der Beratung unserer Vorlage über das revidierte Besoldungsgesetz beziehungsweise die revidierte Gehaltsordnung erledigt worden.

- d. Am 30. April 1908 die Eingabe des Generalsekretariates des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten vom 5. März 1908, mit welcher der von 7018 Kassamitgliedern unterstützte Rekurs des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten, des schweizerischen Zugspersonalvereins und der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten an den Bundesrat betreffend Genehmisgung der Eintrittsbilanz der Pensions- und Hülfskasse der Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesaton und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen und des Amortisationsplanes, vom 5. März 1908, übermittelt wurde. Über die Stellungnahme des Bundesrates und der Generaldirektion zu diesem Rekurs vergl. unten C, VI, h, 2.
- e. Am 10. Juli 1908 die Eingabe des Gemeinderates von Gossau (St. Gallen), vom 26. Juni 1908, mit welcher diese Behörde das Ansuchen stellt, es möchte von der projektierten Verlegung der Station Gossau Umgang genommen und die Anlagen am bestehenden Orte erweitert werden. Diese Eingabe wurde vorläufig ad acta gelegt, in der Meinung, dass sie später im Zusammenhang mit der Vorlage betreffend die Stationserweiterung Gossau materiell ihre Erledigung finden soll.

## B. Kreiseisenbahnräte.

and about the bases of the color

Die Kantone haben die ihnen zustehenden Wahlen der Mitglieder der Kreiseisenbahnräte I—IV für die dritte Amtsperiode vom 1. Januar 1909 bis 31. Dezember 1911, zum Teil im Berichtsjahr, zum Teil erst nach Ablauf desselben getroffen.

Die Kreiseisenbahnräte haben die in ihren Geschäftskreis fallenden Gegenstände einlässlich beraten und mehrfache auf den Bau und Betrieb der Bundesbahnen bezügliche Anregungen beschlossen. Besonders hervorzuheben ist ihre Mitwirkung bei der Ausarbeitung des Entwurfes des revidierten Besoldungsgesetzes und der revidierten Gehaltsordnung; die von den Kreisdirektionen aufgestellte einheitliche Vorlage vom 15. Februar 1908 wurde von den Kreiseisenbahnräten im Laufe des Frühjahrs beraten; die Beratung ergab im wesentlichen Zustimmung zu den von den Kreisdirektionen gemachten Vorschlägen (vgl. unten C, I, 45).

Der Eisenbahnrat des Kreises I war zu 5, derjenige des Kreises II zu 4, derjenige des Kreises III zu 6, und derjenige des Kreises IV zu 7 Sitzungen versammelt.

### C. Generaldirektion.

Die Generaldirektion hat in erster Linie alle für den Verwaltungsrat bestimmten Vorlagen vorbereitet. Dieselbe behandelte in 110 Sitzungen 3329 Geschäfte.

Wir erwähnen folgende wichtigere Angelegenheiten:

# I. Allgemeines.

1. Im Sommer des Berichtsjahres ist der seither verstorbene Herr Bundesrat Dr. Zemp, der während der Vorbereitung und Durchführung der Verstaatlichung Chef des eidgenössischen Eisenbahndepartementes war, aus dem Bundesrate zurückgetreten. Wir fanden uns verpflichtet, unseren Gefühlen durch folgendes Schreiben vom 19. Juni Ausdruck zu geben:

"Herrn Bundesrat Dr. Zemp in Bern.
"Hochgeachteter Herr!

Interpretation and a series of the series of

"Wir fühlen uns verpflichtet, Ihnen beim Scheiden aus dem Amte unsere tief empfundene Dankbarkeit auszusprechen. Ihr Andenken wird von der Bundesbahnverwaltung stets treu bewahrt werden und die grossen Verdienste, die Sie bei der Durchführung des nationalen Werkes sich erworben haben, werden unvergessen bleiben.

"Wir schliessen mit dem Wunsche, es möge Ihnen vergönnt sein, noch lange Jahre, begleitet von der dankbaren Anerkennung des Schweizervolkes, der wohlverdienten Ruhe zu geniessen.

"Genehmigen Sie, hochgeachteter Herr Bundesrat, die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung und Ergebenheit.

Für die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen:

Der Präsident:

Weissenbach."

Herr Bundesrat Dr. Zemp hat uns am 23. Juni folgende Antwort übersandt:

"An die Generaldirektion der schweiz. Bundesbahnen, in Bern.

"Hochgeachteter Herr Präsident! "Hochgeehrte Herren!

"Mit sehr geschätztem Schreiben vom 19. Juni haben Sie Ihre warme Teilnahme an meiner Erkrankung und dem durch diese bedingten Rücktritt aus der amtlichen Stellung bekundet. Sie haben auch Ihrem Bedauern Ausdruck gegeben, dass es uns nicht mehr gegönnt sei, die gemeinschaftliche Tätigkeit für die Bundesbahnen fortzusetzen.

"Ich bin Ihnen für die wohltuende Teilnahme und die wohlwollende Beurteilung meiner Mitarbeit von Herzen dankbar.

"Zum besonderen Danke bin ich Ihnen aber verpflichtet beim Rückblick auf die Periode, da die Verstaatlichung der Hauptbahnen eingeleitet, durchgeführt und der Betrieb derselben übernommen worden ist. Ohne Ihre aus einer reichen Erfahrung geschöpften Ratschläge und ohne Ihre nie versagende Mitwirkung hätte die Verstaatlichung kaum mit dem tatsächlich eingetretenen Erfolg ins Werk gesetzt werden können.

"Die höchste Anerkennung gebührt auch Ihrer ausgezeichnet geführten Verwaltung, der es zu verdanken ist, dass die Bundesbahnen sich in kürzester Zeit zu einem geschlossenen grossen Netz entwickelt und die gebotenen Neuerungen rasch, aber ruhig und immer zielbewusst zur Einführung gelangten.

"Diese Neugestaltungen mitanzusehen und, soweit mir als Vorsteher des Departements zustehend, bei denselben unterstützend mitzuwirken, gewährte mir jederzeit die höchste Genugtuung.

"Dass die Bundesbahnen unter Ihrer bewährten Leitung und unter dem weisen Schutze der obersten Landesbehörde auch in den kommenden Zeiten sich einer wachsenden Prosperität erfreuen werden, ist die Hoffnung des Schweizervolkes.

"Genehmigen Sie, hochgeehrte Herren, die Versicherung meines unverbrüchlichen Vertrauens und meiner ausgezeichneten Hochachtung.

### In Ergebenheit.

Dr. Zemp, a. Bundesrat."

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

#### a. In der Junisession:

- 1. Bundesbeschluss betreffend Genehmigung des Geschäftsberichtes und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1907, vom 16. Juni 1908, lautend:
- "1. Die Rechnungen des Jahres 1907 und die Bilanz auf 31. Dezember 1907 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.
- 2. Dem Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von Fr. 2,854,206. 95 wird der Betrag des durch den Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1907 bewilligten Kredites von Fr. 2,500,000 zur Deckung der an das Personal entrichteten Teuerungszulagen des Jahres 1907 entnommen und der Rest auf neue Rechnung vorgetragen.
- 3. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1907 wird genehmigt."
- 2. Der Rekurs des Gemeinderates der Stadt Genf gegen den Beschluss des Bundesrates vom 3. Dezember 1906 betreffend Expropriation durch die schweizerischen Bundesbahnen in Petit-Saconnex (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1906 C, VI, a, 5 und unten C, VI, a, 2) wurde am 16. Dezember 1907/2. Juni 1908 als unbegründet abgewiesen.

### The charles ob. In der Dezembersession : ivanity mousting

1. Bundesbeschluss betreffend den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1909, vom 22. Dezember 1908, lautend:

"Die nachfolgenden Budgets der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1909 werden genehmigt:

- 1. Das Betriebsbudget der schweizerischen Bundesbahnen, abschliessend mit Fr. 147,160,490 Einnahmen und mit Fr. 103,836,820 Ausgaben.
- 2. Das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung der schweizerischen Bundesbahnen, abschliessend mit Fr. 52,703,670 Einnahmen und mit Fr. 58,480,000 Ausgaben.
- 3. Das Baubudget der schweizerischen Bundesbahnen im Betrage von Fr. 33,864,400.
- 4. Das Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung der schweizerischen Bundesbahnen im Betrage von Fr. 36,889,650."
- 2. Bundesbeschluss betreffend Bewilligung eines Spezialkredites für die schweizerischen Bundesbahnen von Fr. 2,500,000
  behufs Ausrichtung von Teuerungszulagen für das
  Jahr 1908 an die Beamten, Angestellten
  und Arbeiter der schweizerischen Bundesbahnen mit Besoldungen bis auf Fr. 4000,
  vom 23. Dezember 1908, lautend:
- "Art. 1. Den Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen, sowie den ständig in deren Werkstätten und Betrieb beschäftigten Arbeitern wird für das Jahr 1908 eine Teuerungszulage gewährt, die für jeden verheirateten Beamten, Angestellten oder Arbeiter Fr. 100 und für jeden unverheirateten Beamten, Angestellten oder Arbeiter Fr. 50 beträgt.

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

- Art. 2. Die Wohltat dieser Zulage wird jedoch auf die Beamten und Angestellten beschränkt, deren Besoldung mit Inbegriff der festen Nebenbezüge Fr. 4000 nicht übersteigt.
- Art. 3. Für die während des Jahres 1908 in den Dienst der schweizerischen Bundesbahnen getretenen Beamten, Angestellten und Arbeiter wird die Zulage im Verhältnis zur Dienstzeit berechnet und nur unter der Bedingung verabfolgt, dass

Ø

die Dienstzeit im Jahre 1908 mindestens drei Monate betragen habe.

- Art. 4. Zur Auszahlung dieser Teuerungszulagen wird der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen ein Kredit von Fr. 2,500,000 eröffnet. Dieser Kredit ist auf das Betriebsjahr 1908 anzurechnen.
- Art. 5. Gegenwärtiger Beschluss tritt, als nicht allgemein verbindlich, sofort in Kraft. Der Bundesrat wird mit der Vollziehung desselben beauftragt."

Über den Vollzug dieses Beschlusses vgl. unten C, I, 45, b.

- 3. Der Ständerat, dem für die Beratung des Entwurfs des Bundesgesetzes betreffend das schweizerrische Postwesen die Priorität zukommt, hat die Eingabe des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen vom 21. September 1907 (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1907, C, I, 31) in der Weise berücksichtigt, dass er dem Art. 5 folgende Fassung gab:
  - "Art. 5. Das Regal der Post erstreckt sich nicht:
- a. auf die Beförderung von Personen mittelst der Bundesbahnen oder konzessionierter Verkehrsanstalten;
- c. auf das Versenden oder Vertragen der in Art. 3, lit. b und c, erwähnten verschlossenen Briefe, Postkarten und verschlossenen Sendungen aller Art bis zum Gewichte von 5 Kilogramm:
- 1. im Ortsverkehr: wenn es durch deren Eigentümer selbst oder eine von ihm hierzu besonders beauftragte Person, oder wenn es aus blosser Gefälligkeit, somit nicht gegen Bezahlung stattfindet; Personen, welche im Dienste der schweizerischen Bundesbahnen, einer öffentlichen Verkehrsanstalt (Post, Telegraph, Telephon) oder einer vom Bunde konzessionierten Transportunternehmung (Eisenbahn, Dampfschiff etc.) stehen, ist jede Versendung oder Vertragung von Sendungen verboten, welche ihnen Drittpersonen übertragen wollten;
- 2. auch ausserhalb des Ortsverkehrs: wenn es zwischen den Verwaltungen der Bundesbahnen unter sich, zwischen diesen Verwaltungen und den Verwaltungen der konzessionierten Verkehrsanstalten, zwischen diesen letztern unter sich, zwischen

allen vorgenannten Verwaltungen und ihren Dienststellen und zwischen diesen Dienststellen unter sich durch ihr Personal stattfindet, jedoch nur, wenn diese Sendungen den Dienst der Verkehrsanstalten betreffen.

Der Ortsverkehr umfasst in der Regel das Gebiet derjenigen politischen Gemeinde, in welcher der Versender seinen Wohnsitz oder Geschäftssitz oder eine Filiale seines Geschäftes hat.

Wo die örtlichen Verhältnisse es rechtfertigen, können von der Oberpostdirektion über den Umfang des Ortsverkehrs ausnahmsweise andere Anordnungen getroffen werden."

- 4. Der Bundes rat hat uns mit Beschluss vom 28. Februar die Weisung erteilt, der Revision des Bundesgesetzes betreffend die Besoldungen der Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen vom 29. Juni 1900 vorgängig, aus Billigkeitsrücksichten und ohne Anerkennung einer Rechtspflicht, in Anbetracht der obwaltenden ausnahmsweisen Verhältnisse durch Erlass einer provisorischen Verfügung für die Jahre 1907 und 1908, bezw. bis zum Inkrafttreten des neuen Besoldungsgesetzes und der neuen Gehaltsordnung nachstehende Zugeständnisse zu machen:
- "a. Verabfolgung der bisher ausgerichteten Gratifikationen, auch an diejenigen Wärter I. Klasse, welche am 1. Mai 1903 bereits das Gehaltsmaximum erreicht haben;
- "b. Verabfolgung der bisherigen monatlichen Zulagen von Fr. 10, 5, bezw. 3. 20 an die Stellwerk- und Signalwärter des Bahnhofes Zürich."

Diese Verfügung wurde erlassen, nachdem die Bundesversammlung auf einen bezüglichen Rekurs der Personalverbände wegen Inkompetenz nicht eingetreten war, dagegen von den Berichterstattern der Kommissionen beider Räte die in Frage kommenden Begehren materiell nicht als völlig unbegründet bezeichnet worden waren und der damalige Chef des Eisenbahndepartementes die Erklärung abgegeben hatte, dass er die Wünsche der Kommission in wohlwollende Prüfung ziehen werde. Vom eidgenössischen Eisenbahndepartement zur Vernehmlassung aufgefordert, hatten wir mit Antwort vom 26. Dezember 1907 neuerdings darauf hingewiesen, dass unseres Erachtens auf die Begehren nicht eingetreten werden sollte, weil sie mit dem Besoldungsgesetze und der Gehaltsordnung im

Widerspruch stehen, was der Bundesrat durch seine frühern Beschlüsse anerkannt habe.

- 5. Am 14./15. April und 23./24. September haben Sitzungen der Simplondele gation stattgefunden, bei welchen die Fahrpläne und verschiedene Tariffragen erörtert wurden. Über die Bau- und Betriebsrechnung der Simplonbahn für das Jahr 1906 hat auch diesmal nur eine vorläufige Besprechung stattfinden können, da die italienischen Mitglieder der Delegation noch keine bezüglichen Instruktionen erhalten hatten.
- 6. Vom 10. bis und mit 23. März hat eine Konferenz zwischen Delegierten des schweizerischen Bundesrates und der Regierung Frankreichs über die Zufahrtslinien zum Simplon stattgefunden; die Schweiz war unter andern vertreten durch die Herren Ständerat von Arx, Präsident des Verwaltungsrates, Vorsitzender der Konferenz, Weissenbach und Colomb, Mitglieder der Generaldirektion, und Stockmar, Präsident der Kreisdirektion I. Die Fortsetzung der Verhandlungen ist anfänglich auf den 12. Mai, sodann auf später vertagt worden. Vom Bundesrat sind wir mit Beschluss vom 13. April beauftragt worden, verschiedene Fragen zu studieren, welche sich auf die von den Delegierten Frankreichs in der Konferenz gestellten Begehren beziehen. Die Untersuchungen sind im Lauf des Jahres durchgeführt worden; mit Schreiben vom 21. Dezember haben wir dem eidgenössischen Eisenbahndepartement über die uns zur Vernehmlassung überwiesenen Fragen einlässlich Bericht erstattet. Eine die bautechnischen Fragen behandelnde, nach Ablauf des Berichtsjahres fertiggestellte Beilage haben wir am 16. Januar 1909 folgen lassen. Da uns streng konfidentielle Behandlung dieser Begutachtung zur Pflicht gemacht worden ist, können wir über das Resultat unserer Untersuchungen keine Mitteilung machen.
- 7. Mit Schreiben vom 22. September haben wir dem eidgenössischen Eisenbahndepartement in Erinnerung gerufen, dass
  der am 14./15. Oktober 1902 zwischen den Gesellschaften der
  Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und der Jura-Simplon-Bahn für den Bau und Betrieb einer Bahnlinie durch den
  Mont d'Or zur Verbindung mit dem schweizerischen Bahnnetz
  in Vallorbe (Frasne-Vallorbe) abgeschlossene Vertrag

in Art. 26 bestimme, dass beide Teile zum Vollzug des Vertrages verpflichtet seien, falls die eine derselben diesen Vollzug vor dem 1. Dezember 1908 verlange, während sonst, vorbehältlich einer neuen Abmachung, jede Partei von diesem Zeitpunkt hinweg wieder ihre Bewegungsfreiheit erlange. Allerdings habe dieser Vertrag die in seinem Art. 27 vorbehaltene Genehmigung der kompetenten Behörden bisher nur in der Schweiz, nicht aber auch in Frankreich erhalten. Um aber sein Dahinfallen zu verhindern, beabsichtigen wir gleichwohl als Rechtsnachfolger der Jura-Simplon-Bahn von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn den Vollzug des Vertrages vor dem 1. Dezember 1908 zu verlangen, und ersuchten den Bundesrat um sein Einverständnis zur Vornahme dieses Schrittes. Wir fügten bei, dass uns nach unserm Dafürhalten der Bundesrat hierzu ermächtigen könne, obschon unser Bericht über alle die Zufahrtslinien zum Simplon betreffenden Fragen erst später werde abgeschlossen werden können.

Durch Beschluss vom 3. Oktober hat sich der Bundesrat mit unserer Absicht einverstanden erklärt, worauf wir mit Schreiben vom 9. Oktober der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn erklärten, dass wir unserseits zum Vollzug des Vertrages vom 14./15. Oktober 1902 bereit seien, und gleichzeitig verlangten, dass auch sie den Vertrag gemäss Art. 26 zum Vollzuge bringe.

නේදී දිනුවලින්නේදුද, ද්යුණුමය.බව ව**ල**ම් වන්ද කෙනම්වෙන්වෙන් පෙනෙන්

<sup>8.</sup> Die Berner Alpenbahngesellschaft hat bei den Bundesbehörden das Gesuch um Erteilung einer ein heitlichen Konzession für die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn und die von ihr übernommene Spiez-Frutigen-Bahn eingereicht. Vom eidgenössischen Eisenbahndepartement zur Vernehmlassung eingeladen, haben wir uns am 29. April und 30. Mai im Sinne der Beibehaltung der Fristen der bestehenden Konzession der Lötschbergbahn für den Rückkaufstermin und die Perioden, bei welchen die Entschädigung für den Rückkauf den 25fachen Wert, beziehungsweise den 22½ fachen und 20fachen Wert betrage, ausgesprochen und bei einer Konferenz vom 17. Juni diesen Standpunkt festgehalten. Der Bundesrat hat mit Beschluss vom 30. Juni folgendem Kompromissantrag zugestimmt:

<sup>&</sup>quot;a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes der Linie Spiez-Brig und von da an je auf 1. Januar eines Jahres erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufes

ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem Eintritt desselben Kenntnis zu geben.

b. . . .

- "c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1940 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1940 und 1. Januar 1955 erfolgt, den 22½ fachen Wert; wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1955 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages, unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds."
- 9. Zufolge einer Einladung des eidgenössischen Eisenbahndepartementes haben wir uns am 23. April in zustimmendem Sinne zu einem Gesuch des Randen bahnkomitees geäussert, welches den Bundesrat ersuchte, für die Bestrebungen zur Sicherung der projektierten Linie auf dem Gebiete des Grossherzogtums Baden seine Verwendung bei den dortigen Behörden eintreten zu lassen. Durch Beschluss vom 8. Mai hat der Bundesrat diesem Begehren entsprochen.
- 10. Am 6. Juni haben wir dem eidgenössischen Eisenbahndepartement den bautechnischen Bericht über die Projekte für eine Ostalpenbahn (Greina und Splügen) eingereicht. Da uns, wie seinerzeit für den kommerziellen Bericht, streng konfidentielle Behandlung dieser Begutachtung zur Pflicht gemacht worden ist, können wir über das Resultat unserer Untersuchungen keine Mitteilung machen.
- 11. Mit Schreiben vom 11. August haben wir dem eidgenössischen Eisenbahndepartement über die Konzessionsbegehren für eine linksufrige Vierwaldstätterseebahn (elektrische Normalspurbahn von Stans nach Luzern einerseits und Schmalspurbahn von Stans nach Hergiswil als Fortsetzung der bereits konzessionierten Schmalspurbahn Altdorf-Stans anderseits) Bericht erstattet. Wir machten darauf aufmerksam, dass sowohl die Normalbahn Luzern-Stans, als auch die Schmalspurbahn Stans-Hergiswil nicht bezüglich der kurzen Strecke, für welche die Konzession verlangt werde, sondern für die ganze Strecke Luzern-Altdorf zu würdigen sei; es handle sich

in Wirklichkeit um eine normal- oder um eine schmalspurige linksufrige Vierwaldstätterseebahn, deren Einwirkung auf die Bundesbahnen zu untersuchen sei. Wir gelangten zu folgenden Schlüssen:

- a. Die Konzession für eine normalspurige Eisenbahn von Luzern nach Stans sollte verweigert werden. Dieses Unternehmen entspringt keinem wirklichen Bedürfnis, sondern dient nur Spekulationszwecken; dessen Bau käme einer Verschleuderung von Kapitalien gleich, und es würden erhebliche Interessen der Bundesbahnen verletzt.
- b. Die Erstellung der schmalspurigen Linie Hergiswil-Stans zum Anschluss an die Linie (Alpnachstad-) Stans-Altdorf schädigt die Bundesbahnen ebenfalls, aber nicht in gleicher Weise, wie die Erstellung der normalspurigen Linie Luzern-Stans mit normalspuriger Verlängerung von Stans bis Altdorf. Die Schädigung wäre nicht derart, dass nach der bestehenden Praxis dieser Linie die Konzession verweigert werden könnte.

Über eine neue Vorlage der linksufrigen Vierwaldstätterseebahn betreffend Ausdehnung und Änderung der Konzession der Alpnachstad-Altdorf-Bahn haben wir uns sodann mit Schreiben vom 19. November dem eidgenössischen Eisenbahndepartement gegenüber dahin geäussert, dass das neue Projekt für die Bundesbahnen weniger Nachteile bringe, als das frühere, und dass wir daher keine Veranlassung haben, die in unserer Vernehmlassung vom 11. August 1908 niedergelegte Stellungnahme zu ändern.

12. Über ein Konzessionsbegehren für eine elektrische Trambahn Capolago-Bissone, eventuell Melide-Morcote haben wir dem eidgenössischen Eisenbahndepartement am 21. August berichtet, dass im Projekte Kreuzungen der Linie der Gotthardbahn in Bissone und Melide vorgesehen seien; im technischen Berichte sei bemerkt, dass das Teilstück Bissone-Melide erst erstellt werden solle, wenn die Frage betreffend die Beseitigung der beiden Niveauübergänge der Kantonsstrasse auf beiden Seiten des Seedammes Melide-Bissone erledigt sein werde; zurzeit werden von der Gotthardbahn in Verbindung mit den Projektierungsarbeiten für das zweite Geleise Lugano-Chiasso auch Studien für die Beseitigung der beiden in Frage kommenden Niveauübergänge gemacht. Wir fassten die Ausführungen des Konzessionsbewerbers so auf, dass das Teilstück Bissone-Melide nur dann ausgeführt werden solle,

wenn die Möglichkeit der Beseitigung dieser Übergänge dargetan sei, und wenn sich die Interessenten über die Verteilung der Ausführungskosten einigen können, in welchem Falle dann der Tram mit der Strasse über oder unter der Bahn durchgeführt würde. Wir machten diesfalls ausdrücklich darauf aufmerksam, dass eine Niveaukreuzung des Trams mit den Geleisen der Gotthardbahn unzulässig wäre, und dass wir deshalb für den Fall, dass eine Beseitigung der genannten Niveauübergänge aus irgend einem Grunde nicht tunlich sein sollte, gegen die Erstellung des genannten Teilstückes Einsprache erheben. Wir schlossen mit dem Beifügen, dass wir, abgesehen von diesen Bemerkungen technischer Natur, gegen das projektierte Unternehmen keine Einwendungen zu erheben haben, da es sich um eine Nebenbahn von ausschliesslich lokaler Bedeutung handle.

- 13. Nachdem der Bundesrat mit Beschluss vom 3. April das Bundesgesetz betreffend den Bau der rechtsufrigen Brienzerse ebahn durch die Bundesbahnen in Kraft gesetzt hatte, haben wir sofort die erforderlichen Massnahmen zur Ausführung desselben getroffen. Die Bauausführung haben wir der Kreisdirektion II übertragen; dieselbe hat in Interlaken eine Bausektion eingerichtet.
- 14. Der Bundesrat hat am 17. März beschlossen, die Verhandlungen mit der Maschinen fabrik Oerlik on über eine allfällige Erwerbung der Konzession für das Etzelwerk seien künftig von der Generaldirektion der Bundesbahnen in Verbindung mit dem hydrometrischen Bureau des eidgenössischen Departements des Innern zu führen. Nachdem wir hiervon am 3. April Kenntnis erhalten hatten, haben wir die erforderlichen technischen und juristischen Studien angeordnet und der Maschinenfabrik Oerlikon mit Schreiben vom 4. April entsprechende Mitteilung gemacht.
- 15. Zur Vernehmlassung eingeladen, haben wir dem eidgenössischen Eisenbahndepartement mit Schreiben vom 10. November empfohlen, es sei auf die Petition des Föderativverbandes der eidgenössischen Beamten, Angestellten und Arbeiter an den Bundesrat vom 1. Oktober 1908, betreffend nachhaltige und einheitliche Gewährleistung des passiven Wahlrechtes der eidgenössischen Beamten, Angestellten und Arbeiter nicht einzutreten.

- 16. In seiner Sitzung vom 28. November hat der Verwaltungsrat, entsprechend unserm Antrag vom 27. Oktober, die Ablehnung des Gesuches des Surbtalbahnkomitees um Gewährung eines Beitrages von Fr. 10,000 an die Kosten der Erstellung von Plänen für die Surbtalbahn (Niederwe-ningen-Döttingen) beschlossen (vgl. oben A, 8, 2). Der Beschluss ist dem Surbtalbahnkomitee mit Schreiben vom 2. Dezember eröffnet worden.
- 17. Die Zürcher Dampfbootgesellschaft hat uns am 27. März angezeigt, dass ihr von den Kantonen Zürich und St. Gallen, von der Stadt Zürich und den Ufergemeinden eine jährliche Subvention von Fr. 17,000 für die Jahre 1908 bis und mit 1912 zugesichert worden sei, womit die Bedingung des Subventionsbeschlusses des Verwaltungsrates (vgl. oben A, 8, 1) vom 9. März 1908 erfüllt ist. Wir haben sodann die Auszahlung unserer Subvention für die Jahre 1906 und 1907 mit je Fr. 15,000 angeordnet.
- 18. Mit Schreiben vom 26. Dezember 1907 hatte die Direktion der Pruntrut-Bonfol-Bahn den Vertrag betreffend den Betrieb ihrer Linie und die Mitbenutzung des Bahnhofes Pruntrut vom 10. Juni 1904 auf den 31. Dezember 1908 gekündigt, um günstigere Bedingungen für die Mitbenutzung des genannnten Bahnhofes zu erhalten. In einer Konferenz vom 16. Dezember wurde die einstweilige Fortdauer dieses Vertrages für das Jahr 1909 vereinbart.
- 19. Mit Schreiben vom 5. Dezember hat der Verwaltungsrat der Eisenbahngesellschaft Martigny-Châtelard den Vertrag betreffend den Betrieb ihrer Linie und die Mitbenutzung der Station Martigny vom 24. Oktober 1905 auf den 31. Dezember 1909 gekündigt.
- 20. Mit Schreiben vom 13. Oktober haben wir die Kreisdirektion I beauftragt, mit der Gesellschaft der Monthey-Champéry-Morginsbahnzum Zwecke des Abschlusses eines Vertrages betreffend den Anschluss an die Station Monthey in Verhandlungen zu treten und uns einen Vertragsentwurf vorzulegen, was seither geschehen ist.
- 21. Mit Schreiben vom 23. September hat uns der Verwaltungsrat der Société des Usines de l'Orbe,

chemin de fer électrique Orbe-Chavornay, um Erneuerung des auf Ende des Jahres 1908 ablaufenden Vertrages betreffend den Anschluss an die Station Chavornay unter Herabsetzung der von der Gesellschaft zu bezahlenden Entschädigung ersucht. Wir haben der genannnten Gesellschaft am 27. November den Entwurf zu einem neuen Anschluss- und Mitbenützungsvertrag für Chavornay zugestellt.

- 22. Nachdem uns die Kreisdirektion II darauf aufmerksam gemacht hatte, dass eine Zusammenfassung und Revision der über den Anschluss der Bahn Tramelan-Tavannes an die Station Tavannes bestehenden, seinerzeit von der Jura-Simplon-Bahn getroffenen Vereinbarungen zweckmässig erscheine, haben wir dieselbe am 24. September eingeladen, die erforderlichen Verhandlungen einzuleiten.
- 23. Nachdem unser Prozess gegen die Gürbetalbahn betreffend die von der letztern für die Mitbenützung der Bahnhöfe Bern und Thun zu bezahlenden Entschädigungen vom Bundesgericht als durch Vergleich erledigt abgeschrieben worden ist (vgl. unten C, VI, a, 20), haben wir der Direktion der Gürbetalbahn mit Schreiben vom 27. Oktober die in einer Besprechung bereinigten Entwürfe zu Verträgen betreffend die Einführung ihrer Linie in die Bahnhöfe Bern und Thun und die Mitbenützung dieser Bahnhöfe zugestellt.
- 24. Die Regierungsräte der Kantone Bern und Neuenburg haben uns mit Schreiben vom 9./14. Dezember um Reduktion der Anteilskosten der Bern-Neuenburg bahn an den Gemeinschaftsbahnhöfen Bern, Kerzers und Neuen-burg der Angelegenheit gewünscht, wozu wir uns bereit erklärten. Unter Bezugnahme auf diese Korrespondenz hat sodann die Bern-Neuenburgbahn mit Schreiben vom 30. Dezember die bezüglichen Mitbenützungsverträge vom 25. Oktober 1902, 2. Auggust/29. November 1904 und 4. Oktober 1900 in vorsorglicher Weise auf den 31. Dezember 1909 gekündigt.
- 25. Mit Schreiben vom 14. Dezember 1907 hat die Kriens-Luzern-Bahn günstigere Bedingungen für den Anschluss ihrer Linie an den Bahnhof Luzern verlangt. Wir haben die Kreisdirektion II um Vernehmlassung ersucht, welche nach Abschluss des Berichtsjahres eingegangen ist.

- 26. Nachdem uns die Kreisdirektion II darauf aufmerksam gemacht hatte, dass die Entschädigung, welche uns die Dampfschiffgesellschaft des Thuner- und Brienzerse es gemäss Vertrag betreffend die Beordnung der Gepäckund Güterübergabe in Brienz vom 15. Januar 1889, samt Nachtrag vom 23. Februar 1891, für die uns überbundenen Verrichtungen bezahlt, zur Deckung unserer Selbstkosten nicht mehr ausreicht, haben wir dieses Verhältnis auf den 1. Januar 1910 gekündigt mit gleichzeitiger Bereiterklärung, die bisherigen Dienstleistungen gegen entsprechende Erhöhung der Entschädigung weiter zu besorgen.
- 27. Mit Schreiben vom 24. November ist der elektrischen Strassenbahn Uster-Oetwil A.-G. der Entwurf eines von der Kreisdirektion III in unserm Auftrag vorbereiteten Vertrages betreffend den Anschluss ihrer Linie an die Station Uster zugestellt worden.
- 28. Mit Schreiben vom 13. Oktober haben wir das Gesuch des Regierungsrates des Kantons Schaffhausen um Herabsetzung der jährlichen Entschädigung, welche uns die elektrische Strassenbahn Schaffhausen-Schleit heim laut Vertrag vom 14./23. August 1905 für die Dienstbesorgung im Bahnhof Schaffhausen zu bezahlen hat, abschlägig beschieden.
- 29. Mit der Direktionskommission der Bodensee-Toggenburgbahn wurde am 7. März über die Mitbenützung des Bahnhofs Romanshorn verhandelt. Der bezügliche Vertrag ist vom Verwaltungsrat noch nicht genehmigt.
- 30. Auf unsern Antrag hat der Verwaltungsrat folgende von uns abgeschlossenen Anschluss- und Mitbenützungsverträge ratifiziert:
- a. am 9. März den Vertrag betreffend den Anschluss der Wynentalbahn an die Station Suhr vom 24. Oktober 1907, und den II. Nachtrag zum Vertrag betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Freiburg, der Station Murten und der anschliessenden Bahnstrecken durch die Freiburg-Murten-Ins-Bahn vom 31. Januar 1908 (vgl. oben A, 5, 1 und 2);
- b. am 2. Juni die Verträge über die Mitbenützung der Stationen Lichtensteig und Wattwil durch die

Bodensee-Toggenburgbahn vom 31. Januar 1908 und über den Anschluss der Bern-Worb-Bahn an die Station Gümligen vom 28. Februar/7. April 1908 (vgl. oben A, 5, 3 und 4).

- 31. Mit Schreiben vom 24. November ist die Gotthardbahn von uns ersucht worden, den Vertrag mit der Monte-Generoso-Bahngesellschaft betreffend die Mitbenützung der Station Capolago vom 18./27. Februar 1890 auf den 1. Januar 1910 zu kündigen. Wir werden die Verhandlungen betreffend die Neuordnung dieses Gemeinschaftsverhältnisses nach der Verstaatlichung der Gotthardbahn aufnehmen.
- 32. Laut Mitteilung der Direktion der Gotthardbahn hat die Bahnunternehmung Bellinzona-Mesocco den Vertrag über Mitbenützung der Station Castione bezüglich der zu leistenden Entschädigungen auf den 30. April 1909 gekündigt.

Die Bahn Biasca-Acquarossa (Olivone) hat uns um Dienstbesorgung für dieselbe auf der Station Biasca ersucht.

Wir antworteten auf beide Zuschriften, dass wir nach der Verstaatlichung der Gotthardbahn die bezüglichen Verhandlungen aufzunehmen bereit seien.

33. Bezüglich der Verlegung der linksufrigen Zürich seebahn hat am 28. April eine Konferenz mit einer Vertretung der Stadt Zürich stattgefunden, bei welcher nach einlässlicher Erörterung der Kostenfrage neuerdings eine Vervollständigung der Studien vereinbart wurde, namentlich mit Rücksicht auf eine allfällige Aufhebung des Eilgutdienstes auf der Station Enge, um womöglich eine Reduktion der enormen Baukosten zu erzielen, welche aus den von uns vorgenommenen vergleichenden Untersuchungen resultiert hatten. Wir haben das eidgenössische Eisenbahndepartement angefragt, ob es einer Unterdrückung des Eil-Stückgutdienstes auf Station Enge grundsätzlich zustimmen könne. Mit Eingabe vom 7. September hat uns sodann der Stadtrat Zürich eine neue Variante für die Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn zur Ausführung empfohlen. Wir haben deren einlässliche Prüfung angeordnet.

- 34. Auf eine uns vom eidgenössischen Eisenbahndepartement übermittelte Anfrage des Gemeinderates von Bellinzona haben wir uns am 16. Juni dahin vernehmen lassen, dass eine rechtliche Verpflichtung der Gotthardbahn oder der Bundesbahnen als künftigen Rechtsnachfolgern zur Aufrechterhaltung der Werkstätte in Bellinzona nicht bestehe, dass aber keine Veranlassung für die Bundesbahnen vorhanden sei, eine Änderung eintreten zu lassen. Der Bundesrat hat die Eingabe sodann in diesem Sinne beantwortet.
- 35. Am 16. September hat uns das eidgenössische Eisenbahndepartement ein Gesuch der Beamten der Gotthardbahn zur Vernehmlassung zugestellt, welche verlangten, dass die von der Gotthardbahndirektion mit ihnen abgeschlossenen Anstellungsverträge verlängert werden sollen. Wir antworteten am 22. September, dass in formeller Beziehung darauf hinzuweisen sei, dass die Bundesbahnbeamten nicht mit Vertrag angestellt seien; dieselben werden vielmehr auf Grundlage der Bundesgesetzgebung, insbesondere des Rückkaufsgesetzes vom 15. Oktober 1897 und des Besoldungsgesetzes vom 29. Juni 1900, sowie des Reglementes Nr. 3 der Bundesbahnen betreffend die allgemeinen Dienstvorschriften für die Beamten und die ständigen Angestellten vom 17. Oktober 1901 auf die gesetzliche Amtsdauer von drei Jahren ernannt. Mit vollem Recht habe daher die Direktion der Gotthardbahn die Dauer ihrer Anstellungsverträge bei der letzten Erneuerung den 30. April 1909 begrenzt, und es könne von einer Verlängerung derselben in die Periode der Betriebsübernahme durch die Bundesbahnen hinein laut gesetzlicher Vorschrift nicht die Rede sein. Bei den vor dem 1. Mai 1903 zurückgekauften Bahnen seien übrigens die bestehenden Anstellungsverträge gemäss den abgeschlossenen Rückkaufsverträgen auch nur für die Zwischenperiode bis zum konzessionsgemässen Rückkaufstermin, d. h. bis zum 30. April 1903, verlängert worden.

In materieller Beziehung können die Bundesbahnen unmöglich ohne weiteres in die Anstellungsverträge der Gotthardbahn eintreten. Die Besoldungen der Beamten der Gotthardbahn, namentlich der höhern, gehen nicht nur bedeutend über die Ansätze des bestehenden Besoldungsgesetzes und der Gehaltsordnung vom 7. Januar 1902 hinaus, sondern zum Teil auch über die Ansätze, welche richtigerweise für die Revision der genannten Erlasse in Aussicht zu nehmen seien. Genau bekannt seien uns die bezüglichen Normen der Gehaltsregulative der Gotthardbahn, welche die mittlern und untern Beamten und Angestellten betreffen; dagegen habe die Direktion der Gotthardbahn die Bekanntgabe der Gehalte der höhern Beamten abgelehnt. Es sei jedoch notorisch, dass dieselben erheblich über die bei den Bundesbahnen geltenden Besoldungen hinausgehen. Nach unserm Dafürhalten sei es nicht angängig, die Beamten des künftigen Kreises V anders zu behandeln, als diejenigen der andern Kreise. Es könnte sich höchstens darum handeln, für die Beamten und Angestellten der Gotthardbahn bis zur bevorstehenden Revision des Besoldungsgesetzes und der Gehaltsordnung Übergangsbestimmungen zu treffen. Diesfalls sei es aber angezeigt, dass über den Erlass solcher Übergangsbestimmungen die zu ernennende Kreisdirektion V angehört Da deren Ernennung auf Ende 1908 in Aussicht genommen sei, stehe genügend Zeit zu eingehender Behandlung dieser Frage zur Verfügung. Es werde alsdann Sache der Kreisdirektion V (und nicht der Direktion der Gotthardbahn) sein, den Beamten und Angestellten der Gotthardbahn die auf deren Verbleiben im Dienste bezüglichen Eröffnungen zu machen.

Bezüglich des Eintrittes in andere Vertragsverhältnisse bemerkten wir gleichzeitig, dass für den Eintritt der Bundesbahnen in solche Verträge unseres Erachtens Art. 9 des Rückkaufsgesetzes analog anzuwenden sei. Derselbe bestimme, dass in den Konzessionen enthaltene Verpflichtungen der zurückgekauften Bahnen, welche mit dem Bestande und dem Betriebe der Bahnen in unmittelbarem Zusammenhang stehen, auf den Bund übergehen. In gleicher Weise werde es mit dem freiwilligen Eintritt der Bundesbahnen in die von der Gotthardbahn abgeschlossenen und über den 30. April 1909 hinaus geltenden Verträge zu halten seien. Die direkt mit dem Betriebe zusammenhängenden Verträge, die Pachtverträge über kleine Landabschnitte, Mietverträge über Dienstwohnungen, Bauverträge über in Ausführung begriffene Arbeiten und gewöhnliche Lieferungsverträge werden ohne Anstand übernommen werden können. Dabei erscheine es selbstverständlich, dass solche Verträge, insofern sie von grösserer finanzieller Tragweite seien, nicht abgeschlossen werden ohne vorheriges Einvernehmen mit den Bundesbahnen. Es sei vorauszusetzen, dass bona fide gehandelt werde. Eine spezielle Aufzählung der

Vertragskategorien dürfte weder zweckmässig noch möglich sein. Die Gotthardbahn könne sich bei einer allgemeinen Erklärung beruhigen, dass die Bundesbahnen in die mit dem Betriebe in unmittelbarem Zusammenhang stehenden Verträge der Gotthardbahn eintreten werden.

36. Mit Schreiben vom 29. Dezember haben wir der Direktion der Gotthard bahn unser Einverständnis erklärt mit der Weitergewährung der bisherigen Vergünstigung des Gratistransportes von für die Beamten, Angestellten und Arbeiter der Gotthard bahn in Bellinzona bestimmter Milch von Erstfeld nach Bellinzona und des Gratisrücktransportes der leeren Gefässe für das ganze Jahr 1909, in der Meinung jedoch, dass dadurch kein Präjudiz für die Zukunft geschaffen werden solle, vielmehr vorbehalten werde, die Frage der Weitergewährung dieser Gratistransporte über das Jahr 1909 hinaus nach dem Übergang der Gotthardbahn auf den Bund grundsätzlich zu prüfen.

Mit Schreiben vom 17. November haben wir die genannte Direktion ersucht, keine Markt-, Schüler- und Lehrlingsfreikarten mit Gültigkeitsdauer über den 30. April 1909 hinaus auszustellen.

- 37. Vom eidgenössischen Eisenbahndepartement sind wir mit der Begutachtung verschiedener den Rückkauf der Gotthard bahn betreffender Fragen beauftragt worden, welche in dem vor Bundesgericht anhängigen Prozesse zwischen der Gotthardbahn und dem Bunde zur Erörterung kommen.
- 38. Auf Gesuch des schweizerischen Bauernverbandes vom 27. Mai haben wir die Kreisdirektionen am 30. Mai
  angewiesen, durch Beurlaubung von Bahnpersonal der Landwirtschaft die zur Milderung des durch den aussergewöhnlichen
  Schneefall vom 23. Mai verursachten Schadens nötigen
  Hülfskräfte nach Möglichkeit zur Verfügung zu stellen.
- 39. Am 27. Juni haben wir uns bei einer Sitzung der ständigen Kommission des internationalen Eisenbahnkongresses in Brüssel vertreten lassen.

Der Bundesrat hat uns am 6. November mitgeteilt, dass er entsprechend den ihm durch uns mit Schreiben vom 22. Oktober unterbreiteten Anträgen der schweizerischen Sektion der ständigen Kommission des internationalen Eisenbahnkongresses für die Abhaltung der 8. Session des internationalen alen Eisenbahnkongresses nalen Eisenbahnkongresses für die Abhaltung der 8. Session des internationalen Eisenbahnkongresses für die Abhaltung der session des Session

40. Dem Verbandeschweizerischer Eisenbahnen ist beigetreten die Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn, vertreten durch deren Betriebsverwaltung, die Langenthal-Huttwil-Bahn.

Mit Schreiben vom 16. Oktober haben wir, mit Rücksicht auf den bevorstehenden Übergang der Gotthardbahn auf den Bund, den Austritt der Bundesbahnen aus dem Verbande auf Ende des Jahres 1909 erklärt.

Am 28. Oktober hat eine allgemeine Verbandskonferenz stattgefunden, bei welcher namentlich folgende Gegenstände behandelt worden sind: Wahl eines neuen Sekretärs der allgemeinen Verbandskonferenz; Bezeichnung der Bundesbahnen als Verwaltung zur Besorgung der Ausgleichstelle pro 1909 (an Stelle der Gotthardbahn); Zuteilung der Verbandsfreikarten pro 1909 an die Verwaltung der Thunerseebahn und Bern-Neuenburg-Bahn und Regelung des Stimmrechtes der Bundesbahnen in den Konferenzen nach dem Übergang der Gotthardbahn an den Bund.

41. Die Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen sind, abgesehen von einer Reihe spezieller Besprechungen in den verschiedensten Angelegenheiten, am 3. Juni, 1. Oktober und 23. Dezember zu gemeinsamen Konferen zen zen zusammengetreten zur Behandlung wichtiger Verwaltungsfragen. Wir erwähnen die folgenden: Massnahmen zur Erzielung einer Reduktion der Betriebsausgaben, insbesondere Einschränkung der Vermehrung des Personals; Vereinfachung der Organisation der Bundesbahnen; Austausch der Protokolle der Hülfskassenkommissionen; Auskunftserteilung über Verspätungen im Gütertransport; einheitliche Weisungen betreffend die Verpachtung der Bahnhofrestaurationen; Verfahren gegen Alkoholiker im Eisenbahndienst; Vorschriften über Tausch von Dienstpersonal zwischen den Kreisen der Bundes-

bahnen zum Zwecke der sprachlichen Ausbildung; Anstände betreffend die Arbeiterkommissionen; Zulagen an Werkstättearbeiter bei Stellvertretung; Austritt aus dem Dienste der Bundesbahnen im Falle gütlicher Abfindung bei Haftpflichtfällen; Verfahren beim Eintritt teilweiser Invalidität; Verfahren bei Zuweisung höher gewerteter Dienstwohnungen an Angestellte, und Wiederwahl des Personals auf 1. April 1909.

42. Den vom Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 10. Juli festgestellten Entwurf einer neuen Vollziehungs-verordnung zum Rückkaufsgesetz haben wir mit Schreiben vom 24. Juli dem eidgenössischen Eisenbahndepartement eingereicht. Der Bundesrat hat am 28. September den oben unter A, 2, d, angeführten Beschluss gefasst.

Über den Vollzug der Ziffer 3 dieses Bundesratsbeschlusses, soweit er ins Berichtsjahr fällt, sowie über die bezügliche Schlussnahme des Bundesrates vom 4. Dezember (vgl. oben A, 2, d) haben wir dem Verwaltungsrat am 15. Dezember in besonderer Vorlage berichtet. Dieselbe enthalt auch unsere Vernehmlassung über die Eingabe einer Delegation des Verwaltungspersonals der Gotthardbahn vom 28./29. September 1908, worin um Erlass einer provisorischen Verfügung ersucht wird, gemäss welcher die Einnahmenkontrolle bis zu einer Neuorganisation des Kreises V in Luzern belassen werden sollte.

In Bezug auf Ziffer 2 des Bundesratsbeschlusses hat uns das eidgenössische Eisenbahndepartement am 23. November, im Anschluss an eine Konferenz, beauftragt, die Frage einer Reorganisation der Bundesbahnver-waltung im Sinne einer Vereinfachung zu begutachten, während es durch seine Organe eine Änderung der Vorschriften über die Beziehungen der Aussichtsbehörde zur Bundesbahnverwaltung, über das Freikartenwesen und über die Disziplinarvorschriften wird studieren lassen, beides in der Meinung, dass bezügliche Vorschläge seinerzeit dem Verwaltungsrat zur Begutachtung vorgelegt werden. Die Ausarbeitung der bezüglichen Vorlage ist von uns an Hand genommen worden.

43. Nachdem die Kreiseisenbahnräte ihre Vorschläge für die Revision des Besoldungsgesetzes und die Gehaltsordnung im Laufe des Frühjahrs festgestellt hatten (vgl. oben B), und wir, nach Abschluss der erforderlichen Vorarbeiten bei der

Generaldirektion, den Delegationen der Personalverbände am 2. September und derjenigen des Oltener Verbandes am 21. gl. Mts. Gelegenheit gegeben haben, ihre schriftlichen Eingaben noch mündlich näher zu begründen, sind die Entwürfe eines revidierten Besoldungsgesetzes und einer revidierten Gehaltsordnung für die Beamten und Angestellten der Bundesbahnen von uns ausgearbeitet und durchberaten worden. Das Ergebnis unserer Beratungen haben wir der ständigen Kommission des Verwaltungsrates zu dessen Handen anfangs 1909 unterbreitet.

### 44. Personal.

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

Die Gesamtzahl der Beamten und Angestellten mit Jahresgehalt beträgt auf Ende 1908 20,348, diejenige der im Taglohn Angestellten 9,985, zusammen 30,333 (gegenüber 19,498 Beamten und 11,825 im Taglohn Angestellten, zusammen 31,323 auf Ende 1907), wovon

										Beamte mit ahresgehalt	im Taglohn Angestellte
bei der Ge	neral	ldir	ekt	ion	•				•	689	37
beim Kreis	Ι			•		•	•			4662	1699
beim Kreis	II	•	•	•			•		•	6275	3893
beim Kreis	$\mathbf{III}$		•	•	•		•	•		5678	<b>2377</b>
beim Kreis	IV		•	•	•	•	•	•	•	3044	1979

Die Abnahme des Personalbestandes um 990 Mann ist auf das Bestreben der Bundesbahnbehörden, ein Anwachsen des Personals, soweit irgendwie möglich, zu verhindern, sowie auf den Rückgang des Verkehrs und die damit im Zusammenhang stehende Entlassung von im Taglohn Angestellten zurückzuführen.

- b. Nachdem die Bundesversammlung mit Beschluss vom 23. Dezember den erforderlichen Kredit von 2½ Millionen bewilligt hatte (vgl. oben C, I, 2, b, 2 und A, 8, 8), haben wir die Auszahlung der Teuerungszulagen für 1908 sofort angeordnet. Sie konnte in der Hauptsache noch im Berichtsjahr durchgeführt werden.
- c. Ein Gesuch des Zentralkomitees der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten, dahingehend, die

Disziplinarstrafen seien nur für eine kurze Zeit, z. B. ein Jahr nachzutragen, und die strafweise Entlassung aus dem Dienste der Bundesbahnen sei nicht in dem Sinne zu verfügen, dass eine Wiederanstellung für das ganze Gebiet der Bundesbahnen ausgeschlossen bleibe, haben wir am 19. Juni ablehnend beschieden. Bezüglich der Wiederanstellung bemerkten wir, dass eine solche nur ganz ausnahmsweise gestattet werden könnte.

land by the place for a place of the contract of the contract

SHEAT CONTRACTOR TO THE CONTRACTOR OF THE CONTRACTOR OF THE CASE OF THE CONTRACTOR O

di alladif shiring rivers vin and in it is not to be

Burtal Mai Haller & Land Committee of the

trada na 18. GW na indra a Escape (i n

aktik se mili minkeli, selim i mesa mija je je kani ja diname saja institutio seli. Nasti ni mang pamai misimo sela, si kana pamai mijama na si ingana mi

รูชชรัฐคามเกาะที่สารี อดี ก็กรณ์รู้ ก็ไม่ ได้สารี ได้ ได้ ได้ ได้ ได้ เกาะที่กระวัด ซึ่งสัง กับหม่าได้ การ เพลร์ ยาร์ ก็กระวัด และเกียร์ เลือก กลาย กุษยนายาลักษ์ เกาะกัด เลือก

und von Hood (f. 19 og 20 og 2

esta da de la RIII de la eja de la la reflecia a la Combia de del com A. Historia de la combia de la reflecia de la reflecia

eils friedomalisch saufelmenterzerzitter Feitz, Comise auf ist is

. P. Parker British British British British

# II. Finanzdepartement.

(Bericht über die Jahresrechnung.)

Dem gegenwärtigen Bericht sind folgende Rechnungen nebst Beilagen beigegeben:

Betriebsrechnung;

Spezialrechnungen:

Erneuerungsfonds,

Versicherungsfonds gegen Feuerschaden,

Fonds zur Deckung von Pensionen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn,

Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee;

Gewinn- und Verlustrechnung;

Kapitalrechnung;

Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken und auf Nebengeschäfte vom Jahre 1908;

Baurechnung auf 31. Dezember 1908;

Bilanz auf 31. Dezember 1908;

Beilagen:

Vergleichung der Betriebsrechnung mit dem Budget,

Detail der Entschädigungen für die Gemeinschaftsbahnhöfe und die betriebenen Linien,

Vergleichung der Gewinn- und Verlustrechnung mit dem Budget,

Ausweis über die Bauverwendungen, nach Objekten ausgeschieden.

Bauausgaben für den Ricken auf 31. Dezember 1908, 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,
- m Biel,
- " Olten (inkl. Gasanstalt),
- " Zürich,
- 7 Romanshorn,
- n Rorschach (inkl. Gasanstalt),
- , Chur;

Zusammenzug der Rechnungen der Werkstätten S. B. B.; Rechnungen der Hülfskassen:

Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten der S. B. B.,

Krankenkasse der Arbeiter der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn,

Krankenkasse der ständigen Arbeiter der ehemaligen Centralbahn,

Krankenkasse der Werkstätte in Olten,

Fonds für ausserordentliche Unterstützungen der ehemaligen Centralbahn,

Krankenkasse der ständigen Arbeiter der ehemaligen Nordostbahn,

Krankenkasse der Regiearbeiter der ehemaligen Nordostbahn, Krankenkasse der ständigen Arbeiter der ehemaligen Vereinigten Schweizerbahnen;

Inventar der eigenen Wertschriften;

Inventar der Wertschriften des Erneuerungsfonds.

# Betriebsrechnung.

Der E	innahmenüber	schuss beträg	t <u>Fr. 4</u>	1,170,368.34
Rechnung 1907	Budget 1908 Fr.	Rechnung 1908	Gegenüber 1907 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
46,484,603	45,692,310	41,170,368	-5,314,235	-4,521,942

Diese Verminderungen erklären sich aus folgenden allgemeinen Faktoren:

Gegenüber

	degen	luoci
	Rechnung 1907	Budget 1908
Verminderung der Betriebseinnahmen	805,677	1,613,701
Vermehrung der Betriebsausgaben .	4,508,558	2,908,241
Verminderung des Betriebsüberschusses	5,314,235	4,521,942

Wir werden diese Veränderungen in den einzelnen Abschnitten der Betriebsrechnung begründen. Die Verminderung der Betriebseinnahmen betrifft allein den Ertrag aus dem Gütertransport, während der Ertrag aus dem Personentransport und die verschiedenen Einnahmen eine kleine Erhöhung erfahren haben. Die Hauptfaktoren, welche eine Vermehrung der Betriebsausgaben verursachten, sind die vermehrten Ausgaben für das Personal des Expeditionsdienstes, die höhern Kosten für das Brennmaterial und für den Unterhalt des Rollmaterials, sowie die vermehrten Unfallund Transportentschädigungen.

Der Betriebskoeffizient betrug im Jahre 1906 65,80 und im Jahre 1907 67,48; für das Jahr 1908 ist er auf 71,03 angewachsen.

#### Betriebseinnahmen.

Dieselben erreichen den Betrag von . Fr. 142,129,314.59 und setzen sich aus folgenden Haupterträgen zusammen:

	Rechnung 1907 Fr.	Budget 1908 Fr.	Rechnung 1908 Fr.	Ge	genüber 1907 Fr.		egenüber m Budget Fr.
<ul><li>I. Ertrag des Personen- transportes</li><li>II. Ertrag des Gepäck-,</li></ul>	56,283,797	58,000,000	58,046,388	+ :	1,762,591	+	46,388
Tier-, und Güter- transportes III. Verschiedene Ein-	80,390,046	80,000,000	77,656,609	<del>_</del> :	2,733,437	_	2,343,391
nahmen	6,261,148	5,743,015	6,426,317	+	165,169	+	683,302
	142,934,991	143,743,015	142,129,314	-	805,677	-	1,613,701

#### I. Ertrag des Personentransportes.

Die Vermehrung beträgt 3,13 % gegenüber 1907 und 0,08 % gegenüber dem Budget. Die Zahl der Reisenden auf dem Bundesbahnnetz hat gegenüber dem Vorjahre um rund 2,650,000, d. h. um 3,74 % zugenommen; pro 1907 betrug die Zunahme 7,68 %. In Anbetracht der im Jahre 1908 eingetretenen allgemeinen wirtschaftlichen Depression ist diese Zunahme im Personenverkehr eine erfreuliche.

Für weitere Details verweisen wir auf den Abschnitt III, Kommerzielles Departement, auf Seite 127 ff. dieses Berichtes.

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

Gleich wie beim Personenverkehr erzeigen auch die Einnahmen aus dem Gepäcktransport eine kleine Verbesserung,

während sie für den Tier- und Gütertransport, für den letzteren in erheblichem Masse, zurückgegangen sind. Die Verminderung beträgt netto 3,40 % gegenüber 1907 und 2,93 % gegenüber dem Budget. Die Zahl der beförderten Gütertonnen hat gegenüber dem Vorjahre um rund 475,000, d. h. um 3,88 % abgenommen; im Jahr 1907 hatten wir eine Zunahme um 11,95 %. Die Hochkonjunktur im Güterverkehr hat somit im Jahre 1907 ihren Abschluss gefunden und es ist die im Budget 1908 vorgesehene Vermehrung von 1% in der Wirklichkeit zu einer Verminderung um zirka 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> <sup>0</sup>/<sub>0</sub> geworden. Dieses Resultat ist durch den wirtschaftlichen Rückgang auf fast sämtlichen Gebieten der Industrie und des Handels, welcher sich bereits im Anfang des Berichtsjahres geltend gemacht hat, begründet.

Für weitere Details verweisen wir auf den Abschnitt III, Kommerzielles Departement, auf Seite 127 ff. dieses Berichtes.

interferent for dat at 1200 militari eta barrilaria arrilari arrilari arrilari arrilari arrilari arrilari arri

and the constitution of the first of the second of the Political Company in the Art of the Co entral and the contract of the

are il il e al la la compara e de la compara e la compara e

in a contration are made of the set of the set

Products for the lower capacity and a reference for a

Alberta to a first the contract of

III. Verschiedene Einnahmen.

Die Vermehrung beträgt 2,64 °/0 gegenüber 1907 und 11,90 °/0 gegenüber dem Budget; sie ist in folgendem begründet:

	Rechnung 1907	Budget 1908	Rechnung 1908	Gegenüber 1907	Gegenüber dem Budget
1. Pacht- und Mietzinse:	Fr.	i E	Fr.	Ŧ.	Fr
a. Für Gemeinschaftsbahnhöfe und Strecken	d 778,319	843,260	830,373	+ 52,054	12,887
b. Für Rollmaterial.	1,304,847	1,250,000	1,227,687	77,160	_ 22,313
c. Für sonstige Objekte	1,475,141	1,493,000	1,542,012	+ 66,871	+ 49,012
	3,558,307	3,586,260	3,600,072	+ 41,765	+ 13,812
2. Ertrag von Hülfsgeschäften .	2,566,772	2,023,755	2,682,891	+ 116,119	+ 659,136
3. Sonstige Einnahmen	136,069	133,000	143,354	+ 7,285	+ 10,354
	6,261,148	5,743,015	6,426,317	+165,169	+ 683,302

- 1 a. Pachtzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und -Strecken. Mehreinnahmen gegenüber 1907 hauptsächlich infolge Zuwachs der Anlagekapitalien der Bahnhöfe Basel, St. Margrethen und Buchs; dagegen war der Zinsertrag für Bahnhof Basel im Budget 1908 etwas zu hoch eingestellt.
- 1 b. Mieten für Rollmaterial. Die Abnahme des Verkehrs hatte eine Verminderung der Wagenmieten zur Folge, und zwar sowohl in den Einnahmen für auf andern Bahnen zirkulierende S. B. B.-Wagen, als auch in den Ausgaben für die auf dem Netz der Bundesbahnen zirkulierenden fremden Wagen; die Vergleichung der Wagenmieten geben wir im Abschnitt der Betriebsausgaben, Kapitel V, auf Seite 65 dieses Berichtes.
- 1 c. Mietzinse für sonstige Objekte. Vermehrte Einnahmen infolge Zunahme und Revision der Mietverträge.
- 2. Ertrag von Hülfsgeschäften. Derselbe besteht aus der Verzinsung der Bau- und Betriebskapitalien, sowie aus den Reinerträgen der Hülfsgeschäfte, welche wir nachstehend ausscheiden:

	Kapitalzinse Fr.	Reingewinn Fr.
Drucksachenverwaltung	24,581	61,416
Oberbaumaterialverwaltung	482,995	461,249
Materialverwaltungen	300,088	297,800
Werkstätten, inkl. Gasanstalten	802,587	243,365
Privattelegraphendienst		8,811
	1,610,251	1,072,641

Der eigentliche Gewinn der Hülfsgeschäfte beträgt somit Fr. 1,072,641, d. h. nur zirka 2,3 % der gesamten Jahreslieferungen und Leistungen derselben im Betrage von rund Fr. 46,465,000. Der Umsatz hat sich gegenüber dem Vorjahr um Fr. 2,277,000 vermehrt, wogegen der Reingewinn um zirka Fr. 120,000 abgenommen hat; die Verminderung betrifft die Materialverwaltungen und die Werkstätten.

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

# Betriebsausgaben.

Die	Betr	iebs	au	sga	ben	d	es	Jal	res	1	908	
belaufen	sich	auf	•			•	• •				•	Fr. 100,958,946. 25

Die Vermehrung der gesamten Betriebsausgaben gegenüber dem Vorjahr beträgt 4,67 % und gegenüber dem Budget 2,97 %.

Der Verminderung der Transporteinnahmen steht somit eine Vermehrung der Betriebsausgaben gegenüber, wodurch der Betriebskoeffizient von 67,48 pro 1907 um 3,55, d. h. auf 71,03 pro 1908 gestiegen ist.

Wie wir bereits hiervor bei der Verminderung des Betriebsüberschusses bemerkt haben, sind die vermehrten Betriebsausgaben in der Hauptsache einem teilweisen Anwachsen der Personalausgaben, den erhöhten Kosten für das Brennmaterial und für den Unterhalt des Rollmaterials, sowie den vermehrten Unfallund Transportentschädigungen zuzuschreiben; ferner haben sich auch die Fahrleistungen des Jahres 1908 gegenüber 1907 um rund 470,000 Lokomotivkilometer vermehrt.

Es ist einleuchtend, dass trotz des Rückganges des Verkehrs, wie er im Jahre 1908 bezüglich des Gütertransportes eingetreten ist, nicht sofort eine Verminderung der Betriebsausgaben erzielt werden konnte. Das für den vorangegangenen Verkehrsaufschwung vermehrte Personal konnte nicht plötzlich vermindert werden; die Fahrleistungen und die dadurch bedingten Ausgaben beruhen auf dem zum voraus festgestellten Fahrplan. In der zweiten Hälfte des Jahres 1907 sind die Arbeiterlöhne erhöht worden, was auf das ganze Jahr 1908 von Einfluss war. In den Kapiteln "Unterhalt des Rollmaterials" und "Brennmaterial" machen sich die erhöhten Arbeitslöhne und die reduzierte Arbeitszeit, sowie die Verteuerung der Materialpreise besonders geltend.

Die Abnahme des Verkehrs wird deshalb erst nach und nach in einer Verminderung der Betriebsausgaben ihren Ausdruck finden, d. h. letztere wird erst dann fühlbar werden, wenn das Personal infolge von nicht mehr besetzten Vakanzen eine bemerkbare Reduktion erfahren haben wird und wenn die Fahrleistungen durch Aufstellung eines reduzierten Fahrplanes wesentlich vermindert werden können.

Bevor wir zur rubrikenweisen Darstellung der Ausgaben übergehen, geben wir in den folgenden Tabellen noch eine Vergleichung der hauptsächlichsten Kapitel der Betriebsrechnung.

Gegenüber Gegenüber Gegenüber 1907 dem Budget Fr.	3,170,315 + 39,364 — 16,201,556 + 63,995 —	1	98,314,175 101,714,766 +4,380,278 +3,400,591	884,100 - 263,470 - 755,820 - 128,280 + 492,350	98,050,705 100,958,946 +4,508,558 +2,908,241	
Budget 1908 Fr.	3,292,075	32,392,560 37,419,990 8,852,550	98,314,17	_ 263,47	98,050,70	
Rechnung 1907 Fr.	3,130,951 16,137,561	31,703,411 36,679,788 9,682,777	97,334,488	- 884,100	96,450,388	
Kapitel	I. Allgemeine Verwaltung.	III. Expeditions- und Zugsdienst IV. Fahrdienst V Verschiedene Ausgaben		VI. Nicht rubrizierte Ausgaben und Einnahmen (Mehreinnahmen)		

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

Gegenüber dem Budget Rr.	200,670	288,740 23,309	64,761
	1.	+1	+
Gegenüber 1907 E.	+ 23,683	$^{+1,169,810}_{+475,001}$	+1,668,494
Rechnung 1908	5,063,230	29,527,860 12,831,481	47,422,571
Budget 1908	5,263,900	29,239,120 12,854,790	45,754,077 47,357,810 47,422,571
Rechnung 1907	5,039,547	28,358,050 12,356,480	45,754,077
Kapitel		Personal des Expeditions- und Zugs- dienstes	

Im Jahre 1906	haben	die	nämlichen	Aus-	
gaben betragen					Fr. 41,872,807
Im Jahr 1907					
Im Jahr 1908					
Die Vermehrung					
und diejenige für 19	008 geg	genüb	er 1907 3	3,65 %.	

Die Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen und des Rollmaterials weisen folgende Beträge auf:

	Rechnung 1907	Budget 1908	Rechnung 1908	Gegenüber 1907	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr	Ę
Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen	10,570,687	10,610,200	10,605,800	+ 35,113	4,400
Unterhalt und Erneuerung der Lo-komotiven und Tender.	5,518,994	5,718,800	6,632,350	<b>6,632,350</b> +1,113,356	+ 913,550
Unterhalt und Erneuerung der Personenwagen	2,335,859	2,457,200	2,834,892	+ 499,033	+ 377,692
Unterhalt und Erneuerung der Lastwagen	1,879,247	1,937,000	2,352,877	+ 473,630	<b>2,352,877</b> + 473,630 + 415,877
	20,304,787	20,723,200	1	+2,121,132	<b>22,425,919</b> +2,121,132 + 1,702,719
Im Jahre 1906 haben die Ausgaben	en für Unterh	alt und Ernev	für Unterhalt und Erneuerung betragen		Fr. 19,306,816

20,304,787 22,425,919 Für 1907 beträgt somit die Vermehrung gegenüber 1906 5,17 % und 1907 10,45 °/0, Im Jahre 1907 Im Jahre 1908 für 1908

Fr. 3,170,315.14

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

	Rechnung 1907	Budget 1908	Rechnung 1908		Gegenüber 1907		Gegeniiber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.		Fr.		Fr.
Verschiedene Ausgaben des Expeditions- und Zugsdienstes	3,345,361	3,153,440	3,370,307 +	+	24,946 + 216,867	+	216,867
Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen	14,051,891	13,884,500	14,562,415 +	+	510,524 + 677,915	+	677,915
8	17,397,252 17,037,940	17,037,940	17,932,722 +	+	535,470 + 894,782	+	894,782

Im Jahre 1906 betrugen die Ausgaben für die nämlichen Konsummaterialien Fr. 15,160,785; die Erhöhung für 1907 gegenüber 1906 beträgt somit 14,75 % und diejenige für 1908 gegenüber 1907 nur noch In den folgenden Aufstellungen erläutern wir die Differenzen der einzelnen Rubriken der Kapitel I—VI der Betriebsrechnung, in welchen jeweilen die Ausgaben der Zentralverwaltung und der vier Kreise enthalten sind.

# I. Allgemeine Verwaltung.

. •
•
•
•
•
•
140
•
betragen.
Capitels betragen.
s Kapitels betragen.
dieses Kapitels betragen .
sgaben dieses Kapitels betragen.
Ausgaben dieses Kapitels betragen
Die Ausgaben dieses Kapitels betragen .

Das Total der allgemeinen Verwaltung erzeigt gegenüber 1907 eine Vermehrung von  $1{,}25\,^{0}/_{0}$  und gegenüber dem Budget eine Verminderung von  $3{,}70\,^{0}/_{0}$ .

- A 1—9. Personalausgaben. Gegenüber dem Budget weisen sämtliche Rubriken Minderausgaben auf, welche der Nichtbesetzung budgetierter Stellen, verschiedenen Mutationen, sowie verminderten Überstunden und Reisevergütungen zuzuschreiben sind. Die Minderausgaben gegenüber dem Vorjahr entspringen den nämlichen Ursachen, wogegen die Mehrausgaben auf den Rubriken A 2, 4 und 8 aus einer Personalvermehrung herrühren.
- B 1—4. Verschiedene Ausgaben. Die Vermehrung der Bureau- und Druckkosten, namentlich gegenüber 1907 ist hauptsächlich durch den Druck neuer Couponsbogen für ein J. S.-Anleihen begründet; im weitern verursachten zahlreiche Vorlagen an die Verwaltungsbehörden, der Druck von Instruktionen und die Erhöhung der Drucktarife vermehrte Ausgaben. Die Mehrausgaben für Beleuchtung, Heizung etc. sind eine Folge der erhöhten Materialpreise. Die Ausgaben für Inventarunterhalt und Ersatz sind auf das Notwendigste beschränkt worden.

#### II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

Im Jahre 1908 betragen die Ausgaben Fr. 16,201,555.66.

Dieser Betrag enthält die reinen Ausgaben für die Aufsicht, den Unterhalt und die Erneuerung der Bahnanlagen; die Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung (Ausgaben für Änderungen und kleinere Abschreibungen anlässlich von Neubauten) sind im Kapitel VI, Ziffer 1, dargestellt. Die Abschreibung für grössere untergegangene Anlagen werden dem Konto "Zu amortisierende Verwendungen" belastet.

Rubriken	Rechnung 1907 타	Budget 1908	Rechnung 1908		Gegenüber 1907 Fr	Gegenüber dem Budget Fr
A1. Bureaux der Oberingenieure .	586,875	633,910	577,779	1	960'6	- 56,131
Bahningenieure und deren Hülfs- personal	365,937	380,950	362,550	1	3,387	- 18,400
Bahnmeister und deren Gehülfen	926,507	1,003,900	911,070	1	15,437	92,830
:	3.160.228	3.245.140	3.211.831	+	51,603	- 33,309
Unterbau und Kunstbauten.	1,933,873	2,116,800	1,987,397	+	53,524	-129,403
(S	6,197,699	6,476,800	6,521,296	+	323,597	+ 44,496
			•	-		
•	1,417,839	1,284,900	1,202,123	1	215,716	82,777
Telegraph, Signale und Ver-						1
•	701,260	615,700	733,138	+	31,878	+117,438
Räumung der Bahn von Schnee	,					
•	320,016	116,000	161,846	1	158,170	+ 45,846
•	89,496	87,200	91,468	+	1,972	+ 4,268
іі: :ш						
gung der Dienstlokale	50,461	58,500	52,219	+	1,758	go:
•	63,733	55,500	63,019	1:	714	+ 7,519
Ergänzung und Unterhalt des						
•	297,814	247,600	298,983	+	1,169	+ 51,383
Entschädigung für vorüberge- hende Beniitzung von Grund-						
stücken und für Kulturschaden	969	1,800	704	+	<b>∞</b>	-1,096
•	25,127	32,300	26,133	+	1,006	6,167
	16,137,561	16,357,000	16,201,556	+	63,995	-155,444

Die Vermehrung der Gesamtausgaben des Bahndienstes gegenüber 1907 beträgt 0,40 % und die Verminderung gegenüber dem Budget 0,95 %.

Unter Abzug der zu lasten des Spezialfonds fallenden Kosten für die Erneuerung des Oberbaues ergibt sich folgende Vergleichung der reinen Aufsichts- und Unterhaltungskosten des Bahndienstes:

	Rechnung 1907	Budget 1908	Rechnung 1908	1	jenüber 1 <b>907</b>	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.		Fr.	Fr.
Gesamtausgaben	16,137,561	16,357,000	16,201,556	+	63,995	-155,444
ab: Oberbau- erneuerung	4,285,740	4,700,000	4,558,412	+ 2	272,672	141,588
Netto	11,851,821	11,657,000	11,643,144	<b>—</b> 9	208,677	— 13,856

Die Verminderung auf den Nettokosten beträgt 1,76 % gegenüber 1907 und 0,12 % gegenüber dem Budget.

- A 1—4. Personalausgaben. Die zeitweilige Nichtbesetzung von technischen und administrativen Stellen, die Personalmutationen namentlich bei den Bahnmeistern und Vorarbeitern, und neue Wärterstreckeneinteilungen haben sowohl gegenüber 1907 als auch gegenüber dem Budget Minderausgaben verursacht; einzig die Ausgaben für Bahn- und Barrierenwärter sind infolge Erhöhung der Löhne des Ersatzpersonals und Vermehrung der Zahl der Barrierenwärterinnen (Kreis III) grösser als diejenigen des Vorjahres.
- B1. Unterbau und Kunstbauten. Durch die allgemeine Einschränkung der Bahnunterhaltungsarbeiten, hauptsächlich an Tunneln, Strassen und Vorplätzen, Fluss- und Uferbauten, sowie durch die Verschiebung der Schottereneuerung und des Schotterwerfens, mit Rücksicht auf den bevorstehenden Geleiseumbau, ist eine Verminderung der Ausgaben gegenüber dem Budget erzielt worden. Dagegen erforderten einige ausserordentliche Unterbauarbeiten zur Sicherung der Bahn und diverse Arbeiten für den Unterhalt der Brücken in den Kreisen III und IV, sowie vermehrte Schottereneuerung infolge Geleiseumbau im Kreis IV in Vergleichung zum Vorjahr grössere Aufwendungen.
- B 2. Oberbau. Die Mehrausgaben gegenüber der Rechnung 1907 und dem Budget sind die Folge einer vermehrten Geleise-

erneuerung und der Verwendung von neuem statt des vorgesehenen mittelguten Materials, ferner einer vermehrten Geleiseregulierung wegen Verwendung der schweren Maschinentypen
und nach stattgefundenen Umbauten, sowie den erhöhten Arbeitslöhnen. Diese Mehrausgaben betreffen die Kreise II, III und IV,
während der Kreis I infolge etwas reduzierten Umbaus eine Ausgabenverminderung aufzuweisen hat. Der Unterhalt und der
Umbau von Weichen erforderte in allen Kreisen weniger Ausgaben, als vorgesehen war.

- B 3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen. Die Minderausgaben dieser Rubrik sind der Verschiebung aller nicht dringlichen Arbeiten für den Unterhalt von Gebäuden jeder Art zuzuschreiben.
- B 4. Telegraph, Signale und Verschiedenes. Der Unterhalt der sich stets mehrenden Signal- und Sicherungseinrichtungen erforderte vermehrte Ausgaben, ebenso die Instandstellung und teilweise Verbesserung von Einfriedigungen; das Budget 1908 war auf dieser Rubrik etwas zu niedrig bemessen.
- B 5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis. Günstigere Witterungsverhältnisse gegenüber dem Vorjahr; das Budget 1908 war zu knapp.
- C 1—6. Sonstige Ausgaben. Die Differenzen sind meistens geringe; für die Beleuchtung der Bahn verursachten die Nachtarbeiten grössere Ausgaben, als die budgetierten, und für Unterhalt des Werkgeschirrs, Ersatz und Unterhalt von Schotterund Rollwagen etc. war das Budget unzureichend.

# III. Expeditions- und Zugsdienst.

Die	A	usga	ber	ո լ	oro	190	<b>38</b> :	die	ses	Ka	pite	els	×. 1			
betragen		•		•	•	•	•			•	•		Fr.	32,898,	167.	18

Sie verteilen sich auf die einzelnen Rubriken wie folgt:

restarriedo ar especial grupo del e

							(197)						
Gegenüber dem Budaet	Fr.	15,140	293,104	10,776	40,519		119,554	36,190		2,937	53,123	28,524	505,607
		ľ	+	+-	H		+			+	+	+	+
Gegenüber 1907	Fr.	12,303	977,765	179,742	00,040		74,721	66,115		430	35,936	8,700	,194,756
	٠	+	+	+-	+		+			+		ŀ	+1
Rechnung 1908	Fr.	+ 096'088	21,487,274	7,209,626	1,160,003	*	1,664,324	286,620		35,937	95,333	107,524	<b>32,898,167</b> +1,194,756
Budget 1908	) 1	846,100	21,194,170	7,198,850	000,101,1		1,544,770	322,810		33,000	42,210	79,000	32,392,560
Rechnung 1907	F.	818,657	20,509,509	7,029,884	1,120,025	α	1,589,603	352,735	8	35,507	131,269	116,224	31,703,411
Ruhriken		A 1. Betriebsinspektionen, Kursinspektionen	2. Bahnhof- und Stationsvorstände und das ihnen unterstellte Personal	3. Zugsdienstpersonal.	B 1. Bureau und Drückkösten .	2. Beieuchtung, neizung und Reinigung der Dienstlokale	und Beleuchtung der Bahn- höfe und Stationen	3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars.	4. Konsummaterialien für me-	gen und Telegraphenapparate	5. Camionnage und Plombage.	6. Verschiedenes	
		A		6	໘ີ	35 <b>3</b> 5		•••	4.				

Die Vermehrung gegenüber 1907 beträgt 3,77 % und gegenüber dem Budget 1,56 %.

Die im Jahre 1908 neuerdings vermehrten kilometrischen Leistungen verursachen hauptsächlich auf diesem Kapitel, sowie auf demjenigen des Fahrdienstes ein Anwachsen der Ausgaben. Die geleisteten Lokomotivkilometer, inklusive Rangierdienst, aber exklusive Motorwagen, weisen folgende Vermehrungen auf:

 Rechnung 1907
 Budget 1908
 Rechnung 1908
 Gegenüber 1907
 Gegenüber dem Budget Budget

 Lok.-km.
 Lok.-km.
 Lok.-km.
 Lok.-km.

 38,362,064
 38,600,000
 38,833,218
 + 471,154
 + 233,218

Die Mehrleistungen betragen gegenüber dem Vorjahr 1,23 % und gegenüber dem Budget 0,60 %. Im Jahre 1907 haben sich die nämlichen Leistungen gegenüber 1906 um 10,32 % vermehrt.

- A 1—3. Personalausgaben. Die Mehrausgaben für das Stationspersonal sind den Gehalts- und Lohnregulierungen der Arbeiter in der zweiten Hälfte des Jahres 1907, sowie der Personalvermehrung infolge Reduktion der Arbeitszeit zuzuschreiben. Für das Zugsdienstpersonal weisen die Kreise I und IV gegenüber dem etwas zu hohen Budget eine Minderausgabe auf, während die Kreise II und III infolge Personalvermehrung das Budget überschritten haben.
- B 1. Bureau- und Druckkosten. Mehrausgaben für Drucksachen und Billette; die erhöhten Preisansätze der Druckereien machen sich auch hier fühlbar.
- B 2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale und Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen. Die vermehrte Einrichtung der elektrischen Beleuchtung und die sonstigen verbesserten Anlagen, sowie die Verteuerung der Beleuchtungs- und Heizmaterialien erfordern noch immer vermehrte Ausgaben.
- B 3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars. Im Jahre 1907 erzeigte diese Rubrik eine starke Mehrausgabe, weshalb die Ausgaben für Ersatz und Unterhalt nunmehr reduziert werden konnten.
- B 4. Konsummaterialien. Die Differenzen sind unbedeutend.
- B 5. Camionnage und Plombage. Der Camionnagedienst in St. Gallen und Chur war pro 1908 nicht mehr budgetiert;

die neuen Verträge, nach welchen der Regiebetrieb verlassen wird, sind jedoch erst am 1. August 1908 in Kraft getreten.

B 6. Verschiedenes. Vermehrte Pferdemanöver und Miete von Decken zum Schutze von im Freien lagernden Gütern; zu niedriges Budget.

#### IV. Fahrdienst.

	Die	Αι	ısga	ben	d	es .	Jahr	es	190	98	bela	aufe	en			
sich	auf	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Fr.	39,790,382	. 45

Nachstehend die Verteilung auf die Rubriken:

- Rechnung 1907 Fr. 432,537 432,537 9,659,190 2,264,753 12,926,227 12,926,227 12,926,227 12,926,227 404,448 182,699 182,699 4,854,269 31,262,640 31,262,640	BudgetRechnungGegenüberGegenüber19081907dem BudgetFr.Fr.Fr.	449,430 <b>429,736</b> — 2,801 — 19,694	9,956,960 9,849,292 + 190,102 - 107,668	2,448,400 <b>2,552,453</b> + 287,700 + 104,053	12,801,000 13,487,013 + 560,786 + 686,013	393,000 <b>396,910</b> — 7,538 + 3,910	168,800 153,742 — 28,957 — 15,058			521,700 $524,750$ $ 13,767$ $+$ $3,050$		4,577,000 5,655,354 + 801,085 + 1,078,354	31,316,290 33,049,250 +1,786,610 +1,732,960
		v v						4. Reinigungs- und Desinfektions-	material, Wasser, Streusand und		C 1ª. Unterhalt der Lokomotiven und		

	Ribrikan	Rechnung 1907	Budget 1908	Rechnung 1908	Gegenüber 1907	<b>L</b>	Gegenüber dem Budget
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.		Fr.
	Übertrag	31,262,640	31,316,290	33,049,250	+1,786,610		+1,732,960
16.	1 <sup>b</sup> . Erneuerung der Lokomotiven und Tender	664,725	1,141,800	94,996	+ 312,271	. I	- 164,804
2ª.	2ª. Unterhalt der Personenwagen	1,969,644	1,910,000	2,136,804	+ 167,160	+ 0	- 226,804
$2^{b}$ .	Erneuerung der Personenwagen	366,215	547,200	698,088	+ 331,873	ج ا	- 150,888
3ª.	Unterhalt der Lastwagen .	1,789,989	1,600,000	2,043,491	+ 253,502	7	- 443,491
3b.	3b. Erneuerung der Lastwagen	89,258	337,000	309,386	+ 220,128	80	- 27,614
48	4a. Unterhalt der Motorwagen .	3,053	3,000	1,554	-1,499	- 6	- 1,446
D 1.	D 1. Bureaukosten	45,385	50,400	43,931	1,454	4.  -	6,469
. 2	2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale	173,574	166,500	184,146	+ 10,572	75	- 17,646
က်	Ergänzung und Unterhalt des Inventars	291,265	327,650	. 327,027	+ 35,762	ا 5	- 623
4	4. Verschiedenes	24,040	20,150	19,710	4,330	0	- 440
s **		36,679,788	37,419,990	39,790,383	+3,110,595		+2,370,393

Gegenüber 1907 beträgt die Vermehrung 8,48 % und gegenüber dem Budget 6,33 %.

In diesem Kapitel sind die Abschreibungen für das ausrangierte 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, d. h. der Ausgaben für Personal, Materialkonsum, Unterhalt des Betriebsmaterials und Verschiedenes:

	Rechnung 1907	Budget 1908	Rechnung 1908	Gegenüber 1907	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Totalausgaben .	36,679,788	37,419,990	39,790,383	+3,110,595	+2,370,393
Ab: Abschrei- bungen für aus-			X		
rangiertes Roll-		er e			
material	1,120,198	2,026,000	1,984,469	+ 864,271	- 41,531
NT-44	07 770 700	02 000 000	07.005.044	10010001	. 0 411 004

Nettoausgaben 35,559,590 35,393,990 37,805,914 +2,246,324 +2,411,924

Die Vermehrung der Nettoausgaben gegenüber 1907 beträgt alsdann 6,32 % und diejenige gegenüber dem Budget 6,81 %.

- A 1—3. Personalausgaben. Die Verminderung der Ausgaben der Zentralbureaux rührt her von Vakanzen und Mutationen. Für das Maschinenpersonal sind die Ausgaben für die Kreise I und III unter dem Budget geblieben, wogegen die Kreise II und IV kleine Mehrausgaben aufweisen; gegenüber der Rechnung 1907 sind die Mehrausgaben durch die um zirka 1½ % zugenommenen Fahrleistungen begründet. Das Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials hat infolge der vermehrten Leistungen und der verkürzten Arbeitszeit vermehrt werden müssen, und es hat die Regulierung der Gehalte und Löhne der Arbeiter im zweiten Halbjahr 1907 ebenfalls zu einer Ausgabenvermehrung beigetragen.
- B. 1. Brennmaterial. Die kilometrischen Mehrleistungen, die erhöhten Kohlenpreise und die Verwendung schwererer Lokomotivtypen veranlassten auf dieser Rubrik vermehrte Ausgaben.
- B 2—4. Weiteres Konsummaterial der Lokomotiven und Wagen. Die Differenzen sind nicht bedeutend und haben ihren Grund in verschiedenen aus dem Betrieb resultierenden Faktoren; die Minderausgaben für Beleuchtungsmaterial sind zum Teil der gegen Ende des Jahres 1908 bereits vorgenommenen Reduktion der Zugskompositionen zuzuschreiben.

C 1a bis 4a. Unterhalt des Rollmaterials. Die Ausgaben für den Unterhalt des Rollmaterials betragen:

Rechnung 1907	Budget 1908	Rechnung 1908	Gegenüber 1907	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	· Fr.	Fr.
8,616,956	8,090,000	9,837,203	+1,220,247	+1,747,203

Die Vermehrung gegenüber dem Vorjahr beträgt 14,16 % und gegenüber dem Budget 21,60 %. Von 1906 auf 1907 hatten wir auf diesen Ausgaben bereits eine Vermehrung von 16,47 %. Die aussergewöhnliche Zunahme dieser Unterhaltungskosten ist eine Folge der vermehrten Fahrleistungen und des schwereren Rollmaterials, sowie der erhöhten Löhne und der Reduzierung der Arbeitszeit der Werkstättearbeiter; die Verteuerung der Materialien ist eine weitere Ursache der Mehrausgaben.

C 1b bis 4b. Erneuerung des Rollmaterials (vergleiche Ausrangierung zu lasten des Erneuerungsfonds, Seite 74). Es ist folgendes Fahrmaterial ausrangiert, bzw. zur Ausrangierung vorgesehen worden:

				Rechnung 1907	Budget 1908	Rechnung 1908
				Anzahl	Anzahl	Anzahl
Lokomotiven .				11	18	19
Lokomotivkessel				1	7	1
Personenwagen	•			37	67	74
Lastwagen	•	•	•	<b>23</b>	81	96*)

D 1—4. Sonstige Ausgaben. Die Beleuchtung etc. der Dienstlokale erforderte vermehrte Ausgaben infolge grösseren Materialverbrauchs für die Wohlfahrtseinrichtungen; in Zürich ist der durchgehende Nachtdienst in der neuen Lokomotivremise eingeführt worden. Die Mehrausgabe gegenüber 1907 für Inventarunterhalt entspricht der grössern Zahl Akkumulatorenbatterien und Heizkuppelungen.

## V. Verschiedene Ausgaben.

Dieselben betrugen im Jahre 1908 . Fr. 9,654,345. 29

Sie verteilen sich wie folgt auf die Rubriken:

<sup>\*)</sup> Wovon 15 Wagen in Schotterwagen umgebaut wurden.

		, ,											
Gegenüber dem Budget	Fr.	42,436	404,340	3,100	5,202	241	149,471	163,857	1,186	79,720	11.784	34,384	801,795
		.	+	.	+	1	+.	+	- 1	+	+	-+	.+
Gegenüber 1907	Fr.	40,066	276,207	445	3,667	8,143	63,052	106,793	9.	71,737	126.539	167,868	28,432
				+	-	+	+	+	+	+		+	
Rechnung 1908	Fr.	573,564	3,254,340	35,900	35,702	173,009	1,119,471	349,857	4	158,320	3 574 784		9,654,345
Budget 1908	Fr.	616,000	2,850,000	39,000	30,500	173,250	970,000	186,000	1 900	78,600	3 563 000	345,000	8,852,550
Rechnung 1907	Fr.	613,630	3,530,547	35,455	39,369	164,866	1,056,419	243,064	ı	86,583	9 704 993	211,516	9,682,777
Rubriken		Pachtzinse für Gemeinschafts- bahnhöfe und -strecken			Gerichts- und Prozesskosten .	Feuerversicherung	Unfallversicherungen und Entschädigungen	Transportversicherungen und Entschädigungen		von bannunterprechungen Steuern und Abgaben	Beiträge an die Hülfskassen, Pensionen, Unterstützungen und	Gradinkationen	
**		A 1.	2	(m)	C 1.	2	က်	4.	J.	6.	7.	ź	

Die Verminderung gegenüber 1907 beträgt  $0,_{29}$   $^{0}/_{0}$  und die Vermehrung gegenüber dem Budget  $9,_{06}$   $^{0}/_{0}$ .

- A 1. Pachtzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und Bahnstrecken. Die Verminderung betrifft die Basler Verbindungsbahn und den Bahnhof Konstanz, für welche Objekte sich die durch die Gemeinschaft zu verzinsenden Kapitaleinschüsse der Bundesbahnen vermehrt haben.
- A 2. Rollmaterialmieten. Nachstehende Vergleichung zeigt die Veränderungen der Ausgaben, der Einnahmen (vide Abschnitt der "Verschiedenen Einnahmen") und der Nettoausgaben:

Rollmaterialmieten	Rechnung 1907	Budget 1908	Rechnung 1908	Gegenüber 1907	Gegenüber dem Budget	
*	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
Ausgaben	3,530,547	2,850,000	3,254,340	-276,207	+404,340	
Einnahmen	1,304,847	1,250,000	1,227,687	<b>— 77,160</b>	<b>— 22,313</b>	
Nettoausgaben	2,225,700	1,600,000	2,026,653	—199,047	+426,653	

Der Rückgang des Güterverkehrs gegenüber 1907 hatte eine Verminderung der Mieten zur Folge; das Budget 1908 für die Ausgaben war zu niedrig.

- C 3. Unfallentschädigungen. Die Kreise I und III erzeigen Minderausgaben; im Kreis I konnte die vorgesehene Erledigung des letzten Haftpflichtfalles von Palézieux noch nicht durchgeführt werden. In den Kreisen II und IV ist sowohl das Budget als die Rechnung des Vorjahres überschritten worden; die erledigten Fälle betrafen zum Teil noch das Jahr 1907.
- C4. Transportentschädigungen. Mehrausgaben hauptsächlich bei der Zentralverwaltung für Beschädigungen und Verluste aus dem internationalen Verkehr.
- C 6. Steuern und Abgaben. Die Zahlung der italienischen Verkehrssteuer für die Simplonlinie pro 1. Juni 1906 bis 31. Dezember 1908 hat die Mehrausgabe auf dieser Rubrik verursacht.
- C. 7. Beiträge an die Hülfskassen, Pensionen, Unterstützungen etc. Die Verwaltungsbeiträge an die Pensions- und Hülfskasse haben sich gegenüber 1907 vermindert, weil die Nachzahlungen für das erhöhte versicherte Gehaltsmaximum und die Beiträge für Gehaltserhöhungen weggefallen sind.
- C8. Verschiedenes. Die Vermehrung betrifft hauptsächlich den Publizitätsdienst, für welchen infolge Errichtung neuer Agen-

turen und Vermehrung der Propaganda erhöhte Aufwendungen gemacht werden mussten.

# VI. Nicht rubrizierte Ausgaben und Einnahmen.

Dieses Kapitel schliesst mit einem Überschuss der Einnahmen im Nettobetrage von . . . . . . . . . . Fr. 755,819. 47

Es umfasst folgende Positionen:

	Rechnung 1907	Budget 1908	Rechnung 1908	5	Gegenüber 1907	Gege	Gegenüber dem Budget
Ausgaben.	Fr.	Fr.	Fr.		Fr.	Α.	Fr.
1. Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung	1,416,724	2,027,000	1,486,574	+	69,850	70	540,426
Einnahmen.	*						
2. Vergütung des Baukontos für Verwaltungs- und Bauleitungskosten	243,329	294,000	137,453	1	105,876	1	156,547
3. Betriebskostenanteile für Gemeinschaftsbahnhöfe und Bahnstrecken (Mehreinnahmen)	1,035,826	997,470	1,074,434	. +	38,608	+	76,964
4. Entschädigungen für den Betrieb anderer Bahnen	994,866	997,000	1,082,498	+	87,632	+	85,498
<ul><li>5. Fahrdienstleistungen der S. B. B. auf andern Bahnen und umgekehrt (Mehreinnahmen)</li></ul>	26,803	2,000	(Mehrausgaben) + 51,991	n (n (	78,794	ŀ	53,991
Überschuss der Einnahmen	884,100	263,470	755,820		128,280	+	492,350

1. Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung. Auf diesen Spezialkonto werden die Ausgaben für Aenderungen an den bestehenden Bahnanlagen und für kleinere Abschreibungen untergegangener Objekte verrechnet; die Höhe dieser Ausgaben ist veränderlich und richtet sich nach dem Fortschritt der Bauarbeiten. Die Budgetierung findet jeweilen auf Grund des Baubudgets statt.

Die Ausgaben dieses Kontos werden nicht direkt mit dem Kapitel II «Unterhalt und Aufsicht der Bahn» vereinigt, sondern getrennt in die Betriebsrechnung eingestellt, damit das genannte Kapitel die reinen Kosten für Aufsicht, Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen aufweist.

- 2. Vergütung des Baukontos für Verwaltungs- und Bauleitungskosten. Diese Vergütungen an die Betriebsrechnung werden nur auf den grössern Bauobjekten erhoben und bilden eine Entschädigung für die durch das Personal der allgemeinen Verwaltung und des Bahndienstes besorgte administrative und technische Bauleitung; die effektiven Kosten der technischen Baubureaux kommen von dieser Belastung des Baukontos in Abzug. Im Jahre 1908 hat der Kreis I auf diesem Konto einen Ueberschuss der Ausgaben zu verzeichnen, weil die effektiven Kosten des Zentral-Baubureaus und weitere Bauleitungskosten für verschiedene Bahnhofumbauten den prozentualen Zuschlag auf den reinen Bauausgaben überstiegen.
- 3. Betriebskostenanteile für Gemeinschaftsbahnhöfe und -Bahnstrecken (Mehreinnahmen). Diese Rubrik enthält die Einnahmen aus den Anteilen anderer Bahnen an den Betriebs- und Unterhaltungskosten der von ihnen mitbenützten Bahnhöfe und Bahnstrecken der S.B.B., sowie die Ausgaben für analoge Anteile der S.B.B. für Mitbenützung der Gemeinschaftsobjekte anderer Verwaltungen. Die Einnahmen übersteigen die Ausgaben; für das Detail nach den einzelnen Bahnhöfen verweisen wir auf Seiten 44—46 der Jahresrechnung.

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

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

Die vermehrten Einnahmen resultieren aus den Strecken Vallorbe-Pontarlier-Verrières und Iselle-Domodossola, auf welchen der Verkehr zugenommen hat.

5. Fahrdienstleistungen auf andern Linien und umgekehrt. Das Detail befindet sich auf Seite 48 der Jahresrechnung. Der Ausgabenüberschuss des Jahres 1908 rührt her von den Vergütungen an die Maschinenfabrik Oerlikon für die Besorgung der elektrischen Traktion auf der Strecke Seebach-Wettingen.

## Rechnungsabschluss.

Der E	Cinnahm	eni	ibei	rsch	uss	d	er l	Beti	rieb	S-	
rechnung	beträgt	٠	•	•	•	٠	•	•	•	٠	Fr. 41,170,368.34

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

	Rechnung 1907	Budget 1908	Rechnung 1908	Gegenüber 1907	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Total der Betriebsein- nahmen	142,934,991	143,743,015	142,129,314	— 805,677	<b>— 1,613,701</b>
Total der Betriebsausgaben	96,450,388	98,050,705	100,958,946	+ 4,508,558	+ 2,908,241
Einnahmenüberschuss	46,484,603	45,692,310	41,170,368	- 5,314,235	<b>-</b> 4,521,942

Die Verhältnisse, welche die Minderbeträge des Einnahmenüberschusses veranlasst haben, sind im vorstehenden Bericht im einzelnen erläutert. Der Rückgang des Verkehrs wird erst vom Jahre 1909 hinweg einen merkbaren Einfluss auf eine Verminderung der Betriebsausgaben zeigen; dieser Verminderung werden jedoch ab 1. April 1909 die gesetzlichen Besoldungserhöhungen gegenüberstehen. Wenn somit nicht ein erneuter Verkehrsaufschwung die Einnahmen bedeutend verbessert, bedarf es einer intensiven Sparsamkeit, um das finanzielle Gleichgewicht der Bundesbahnen aufrechterhalten zu können.

# Rechnung über den Erneuerungsfonds.

Der Saldo dieser Rechnung betrug auf	Fr.
31. Dezember 1907	60,398,662.46
Die Einlagen für das Jahr 1908 betragen: Fr. Fr.	
a. für Oberbau 3,539,030.95	
b. für Rollmate-	
rial 3,883,613.15	
c. für Mobiliar	
und Gerät-	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •
schaften . 392,512.64	
7,815,156. 74	
Die Entnahmen für das Jahr	1
1908 betragen:	
a. für Oberbau 4,875,151. 35	•
b. für Rollmate-	
rial 1,984,469.49	
c. für Mobiliar	
und Gerät-	
schaften 213,726.81	
Überschuss der Einlagen	741,809. 09
Bestand auf Ende 1908	61,140,471.55
of DM actions, against a company of the company of	

Dieser Betrag ist bis zur Höhe von Fr. 60,358,055 durch die Wertschriften des besondern Portefeuilles des Erneuerungsfonds gedeckt (vide Jahresrechnungen 1908, Seite 214).

Die Entnahmen für die Oberbauerneuerung sind um zirka Fr. 1,330,000 grösser als die Einlagen; die Mehrentnahmen werden so lange andauern, als die Erneuerung des Oberbaues mit dem schweren Material der S. B. B. gemäss dem bisherigen Programm durchgeführt wird. Für das Rollmaterial und das Mobiliar übersteigen die Einlagen den Betrag der Entnahmen um zirka Fr. 2,080,000, so dass ein Nettoüberschuss der Einlagen von Fr. 741,809 entsteht.

# Rechnung über den Versicherungsfonds gegen Feuerschaden.

Die erste Einlage von Fr. 100,000 ist pro 1908 gemäss Budget gemacht worden.

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

Der Saldo dieses Spezialfonds betrug auf	29
31. Dezember 1907	Fr. 605,174. 90
hierzu: Zins à $3^{1}/_{2}$ $^{0}/_{0}$ für das Jahr 1908	<sub>n</sub> 19,692. 25
	Fr. 624,867.15
Bezahlte Pensionen im Jahre 1908	" 81,268. <b>55</b>
Bestand auf Ende 1908	Fr. 543,598. 60

## Rechnung der Nebengeschäfte.

## Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee.

Der Reinertrag des Jahres 1908 beträgt Fr. 127,087. 25

865 G		Rechnung 1907 Fr.	Budget 1908 Fr.	Rechnung 1908 Fr.	Gegenüber 1907 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Einnahmen		797,652	700,000	793,409	-4,243	+ 93,409
Ausgaben .	٠	618,349	670,600	666,322	+47,973	- 4,278
Reinertrag		179,303	29,400	127,087	52,216	+ 97,687

Die Mehrausgaben gegenüber 1907 betreffen die Rubriken Personal, Konsummaterial und Abschreibung der Schiffe; die Ausgabe dieser letztern Rubrik hat sich erhöht, weil das Baukapital per Ende 1907 der Schiffahrtsanlagen zugenommen hat.

# Gewinn und Verlustrechnung.

### Einnahmen.

1. Aktivsaldo vom Vorjahr. Derselbe beträgt Fr. 2,854,206. 95

Gemäss Beschluss unseres Verwaltungsrates, welcher die Genehmigung der Bundesversammlung erhielt, wurden diesem Saldo zur Ausrichtung von Teuerungszulagen an das Personal für das Jahr 1907 entnommen . . .

, 2,424,394.05

Verbleibt Fr. 429,812.90

2. Überschuss der Betriebseinnahmen.

Er beträgt für das Jahr 1908 . . . . Fr. 41,170,368. 34

Rechnung 1907	Budget 1908	Rechnung 1908	Gegenüber 1907	Gegenüber dem Budget
Fr.	. Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
46,484,603	45,692,310	41,170,368	-5,314,235	-4,521,942

Die Verminderung gegenüber 1907 beträgt 11,43 % und gegenüber dem Budget 9,90 %.

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

Der Betriebskoeffizient hat betragen:

Für	1902	(S.	B.	B.	ur	ıd .	J. S	<b>3.</b> )		•		61,11
າກ	1903											65,53
מר	1904		•							٠,٠	•	67,68
ກ	1905											66,42
ິ ກ	1906		•			٠.						65,80
ກ	1907										٠.	67,48
ກ	1908	bet	räg	gt e	ı					•		71,03
- " .	mit Ir	ibeg	grif	f de	er '	Гeu	eru	ngs	zul	age	n:	
מר	1906											67,49
" "	1907											69,22
" "	1908							٠.				72,82

Die grosse Vermehrung von zirka 3,6 von 1907 auf 1908 ist der Verminderung der Betriebseinnahmen und der gleichzeitigen Vermehrung der Betriebsausgaben zuzuschreiben; die Begründungen sind im Bericht zur Betriebsrechnung enthalten.

Rechnung 1907	Budget 1908	Rechnung 1908	Gegenüber 1907	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
4,073,761	2,835,000	3,478,270	-595,491	+643,270

Es ergibt sich eine Verminderung von 17,12 % gegenüber 1907 und eine Vermehrung von 18,49 % gegenüber dem Budget.

Ertrag 1907 Fr.	Ertrag 1908 Fr.	Differenz 1908 Fr.
2,715,916.55	2,455,749. —	<b>— 260,167.55</b>
50,251. 29	4,251. —	— 46,000.29
26,292. 28	77,094.84	+ 50,802.56
1,010,461. 26	934,845.38	<b>-</b> 75,615.88
260,553.32	1,318.70	<b>—</b> 259,234. 62
10,286.64	5,011. 53	<b>—</b> 5,275.11
4,073,761. 34	3,478,270. 45	- 595,490.89
	Fr. 2,715,916. 55 50,251. 29 26,292. 28 1,010,461. 26 260,553. 32 10,286. 64	Fr. Fr. Fr. 2,715,916. 55 2,455,749. — 50,251. 29 4,251. — 26,292. 28 77,094. 84 1,010,461. 26 934,845. 38 260,553. 32 1,318. 70 10,286. 64 5,011. 53

4. Zins für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien. Diese Zinsen erreichten pro 1908 . . . . Fr. 586,521. 75

Rechnung 1907	Budget 1908	Rechnung 1908	Gegenüber 1907	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
578,797	654,000	586,522	+7,725	$-67,\!478$

Gegenüber 1907 beträgt die Vermehrung 1,31 % und gegenüber dem Budget die Verminderung 11,50 %.

5. Ertrag von Nebengeschäften. Der Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee, als einziges Nebengeschäft der Bundesbahnen, ergab im Jahre 1908 einen Ertrag von . . Fr. 127,087. 25

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

- 6. Zuschüsse aus den Spezialfonds. Sie setzen sich zusammen aus den Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds und denjenigen aus dem Deckungsfonds für übernommene Pensionen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn.
- a. Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds. Im Berichtsjahre erreichten sie den Betrag von. Fr. 7,073,347. 65

Nachstehend geben wir die Zusammensetzung dieses Betrages:

	$\begin{array}{c} \text{Rechning} \\ \textbf{1907} \\ \text{Fr.} \end{array}$	Budget 1908 Fr.	Rechnung 1908 Fr.	Gegenüber 1907 Fr.		Gegenüber dem Budget Fr.
	Erneuerung	des Oberbaues.	aues.		*	
Kreis I	1,161,552	1,150,000	947,057	-214,495	95	202,943
ı II "	988,468	1,250,000	1,300,170	+ 311,702	+ 20	50,170
	1,484,610	1,600,000	1,715,571	+ 230,961	31 +	115,571
η IV · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	984,685	800,000	912,353	-72,332	32 +	. 112,353
	4,619,315	4,800,000	4,875,151	+ 255,836	+ 98	. 75,151
		;				
Ern	euerung d	rneuerung des Kollmaterials.	erials.			
Lokomotiven	654,334	1,032,600	966,580	+ 312,246	<b>-</b> 91	66,020
Kessel	10,391	109,200	10,416	+	25	- 98,784
Personenwagen	366,215	547,200	880'869	+ 331,873	+	150,888
Gepück- und Güterwagen.	89,258	337,000	309,386	+ 220,128	88	27,614
	1,120,198	2,026,000	1,984,470	+ 864,272	72	41,530
					z 6	
	Ersatz de	Ersatz des Mobiliars	Š			
Zentralverwaltung und Kreise IIV	329,960	150,000	213,727	-116,233	33 +	63,727
Gesamttotal der Entnahmen	6,069,473	6,976,000	7,073,348 + 1,003,875	+1,003,8	4 92	97,348
				Actual Control of the		

			kungsfond	s für über-				
nommene I Sie betr	ugen pro 19		F	r. 81,268. 55				
Rechnung 1907				Gegenüber dem				
Fr.	Budget 1908 Fr.	Fr.	Fr.	Budget Fr.				
90,105	90,000	81,268		-8,732				
7. Betri	ebssubventione	en	<u>F</u>	r. 66,000. —				
Dieser Betrag beruht auf dem zwischen der Schweiz und Italien abgeschlossenen Vertrag vom 25. November 1895, wonach die italienische Regierung an den Betrieb des Simplon eine jährliche Subvention von Fr. 66,000 während der ganzen Dauer der Konzession zu entrichten hat.								
8. Einn pro 1908 .	ahmen aus	verschiedenen 		r. 85,646.65				
Fr. 40,886	Fr. 20,000	Fr. 85,646	Gegenüber 1907 + 44,760	Gegenüber dem Budget Fr. + 65,646				
Diese E	innahmen se	tzen sich pro	1908 zusamm	en wie folgt:				
Wynent die Dienstbes bis Ende 190	orgung auf	rsalentschädigt der Station S	ıng für den A uhr per 1. Sep F	Anschluss und otember 1904 r. 5,000. —				
	is, herrühren	nd von verka	uften ent-	00.040.05				
behrlichen Li	egenschaften		· · · · <u> </u>	80,646.65				
			Total F	r. 85,646.65				
		Ausgaben.						
			von gepachteten					
Es ist Chexbres.	dies der ve	ertragliche Pa	chtzins der	Linie Vevey-				
		Provisionen e		1,321,865. 89				
Rechnung 1907	Budget 1908 Fr.	Rechnung 1908 Fr.	Gegenüber 1907 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.				
344,721	700,000		+977,145	$+621,\!866$				

40,675,531

Es ergibt sich somit eine Vermehrung der Passivzinse gegenüber 1907 von 73,920/0 und gegenüber dem Budget von 47,040/0.

abor 100. ton 10,92 /0 and gogonabor dom 2	daget 1011 11,04 /0.
Die Ausgaben des Jahres 1908 umfassen	:
Kontokorrentzinse	Fr. 4,483. 62
Verzinsung der Kassenscheine	<sub>n</sub> 1,137,666.65
Verschiedene Zinse	, 15,195. 90
Provisionen für Couponeinlösungen und Titel-	
rückzahlungen	<sub>n</sub> 58,724.65
Agios, Kursverluste, Minderwert von Titeln	
und Verschiedenes	<sub>n</sub> 105,795.07
Total	Fr. 1,321,865.89
3. Verzinsung der konsolidierten Anleihen.	
Im Jahre 1908 betrug sie	Fr. 40,479,988. 40
Rechnung 1907 Budget 1908 Rechnung 1908 Gegenüb	er 1907 Gegenüber dem Budget
Fr. Fr. Fr. Fr	

Die nachstehende Tabelle, welche die Verzinsung für jedes einzelne Anleihen besonders angibt, erklärt auch die Verminderung um 0.48  $^{0}/_{0}$  gegenüber 1907.

40,480,000 **40,479,988** — 195,543

Bemerkungen						Verminderung von Fr. 17,064 im Jahre 1908 gegen 1907 infolge Rückzahlung aus- geloster Titel.	Verminderung von Fr. 4734 im Jahre 1908 gegen 1907. Gleiche Bemerkung.					
Rechnung 1908	2,079,990	17,500,000	ed a	3,000,000	5,250,000	890,954	722,800	1,050,000	120,000	350,000 245,000	1,225,000 367,937	33,851,681
Budget 1908	2,079,990	17,500,000	v	3,000,000	5,250,000	890,954	722,800	$1,050,000 \\ 1,050,000$	120,000	350,000 $245.000$	1,225,000 $367,937$	33,851,681
Rechnung 1907	2,079,990	17,500,000		3,000,000	5,250,000	908,018	727,534	$1,050,000 \\ 1,050,000$	120,000	350,000 $245,000$	1,225,000 $367,937$	Übertrag 33,873,479
Bezeichnung der Anleihen	90	$3^{7/2}$ $^{0/o}$ Bundesbahnanleihen von 1899/1902 .		4°/o Bundesbahnrente von 1900	3% différé Bundesbahnanleihen von 1903.	4 °/o Centralbahn von 1876.	4 % Centralbahn von 1880.	$3^{1/2}$ $0/0$ , $1894$ (Juni) . $3^{1/8}$ $0/0$ . $1894$ (Okt.) .	Nordostba		2 0/0 x x x x x x x x x x x x x x x x x x	Übertrag

Bemerkungen		Verminderung von Fr. 9338 im Jahre 17,437 1908 gegen 1907 infolge Rückzahlung	fälliger Obligationen. Saldo am 1. Februar 1907 rückbezahlt.	190	geloster Titel.  376,468 Verminderung von Fr. 24,000 im Jahre	Saldo am 1. Juli 1907 rückbezahlt.	Saldo am 1. Juli 1908 rückbezahlt.	Verminderung von Fr. 3999 im Jahre 1908 gegen 1907 infolge Rückzahlung ausgeloster Titel	Verminderung von Fr. 1287 im Jahre 1908 gegen 1907. Gleiche Bemerkung	
Rechnung 1908	33,851,681	17,437		750,724	376,468		922	430,667	216,051	35,643,950
Budget 1908	33,851,681	17,437	.1	750,724	376,468	1	922	430,667	216,051	35,643,950
Rechnung 1907	33,873,479	26,775	310	798,724	400,468	1,230	4,035	434,666	217,338	Übertrag 35,757,025
Bezeichnung der Anleihen	Übertrag 33,87	Nordostbahn, Subventionsan- leihen rechtsufrige Zürich- seebahn	Nordostbahn, Subventionsan- leihen Bülach-Schaffhausen	4 % Vereinigte Schweizerbahnen, I. Hypothek	4 °/o Vereinigte Schweizerbah- nen, II. Hypothek	3 u. 5 % Vereinigte Schweizerbahnen 1857.	3 u. $5^{\text{0}/\text{0}}$ Vereinigte Schweizerbahnen 1859.	$2^{8}/_{11}$ % Franco-Suisse 1868 .	$3~^{0}/_{0}~$ Jougne-Eclépens	Übertrag

Bemerkungen		Saldo am 31. März 1907 rückbezahlt,	Saldo am 31. März 1907 rückbezahlt.		
g 1908	950			038	886
Rechnung Fr.	35,643	1	1	4,836,038	40,479
Rechnung 1907 Budget 1908 Rechnung 1908 Fr.	Übertrag 35,757,025 35,643,950 <b>35,643,950</b>	ĺ	1	4,836,037	40,675,531 *)40,479,987 <b>40,479,988</b>
Rechnung 1907 Fr.	35,757,025	74,620	7,849	4,836,037	40,675,531
Bezeichnung der Anleihen	Übertrag	$3^{1}/_{2}$ % Jura-Bern-Luzern 1889	$3^{1/2.0/0}$ Brünig 1889	$3^{1/2}$ % Jura-Simplon 1894 .	

\*) Im Budget 1908 aufgerundet auf Fr. 40,480,000.

n.	907 Budget 1908 Rechnung 1908 Fr. Fr.	21 700,000 1,321,866	31 40,480,000 40,479,988	41,180,000 41,801,854	3,489,000 4,064,792	37,691,000 37,737,062
inslaste	Rechnung 1907 $Fr.$	344,721	40,675,531	41,020,25	4,652,558	36,367,68
Vergleichung unserer Zinslasten.		n etc	n Anleihen	Brutto-Zinslast 41,020,252	n und Bauzinse.	Netto-Zinslast 36,367,694
		Kontokorrentzinse, Provisionen etc.	Verzinsung der konsolidierten Anlei		Ertrag verfügbarer Kapitalien und	

Die Vermehrung der Zinslasten beträgt gegenüber unsern Budgetansätzen Fr. 46,062 und gegenüber der Rechnung 1907 Fr. 1,369,368. Diese Differenz ist die Folge unserer Ausgaben für Neubauten und Rollmaterialanschaffungen und des Umstandes, dass wir vierprozentige Kassenscheine ausgeben mussten.

4. Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen. Diese . . Fr. 5,181,584.85 

Rechnung 1907	Budget 1908	Rechnung 1908	Gegenüber 1907	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
5,953,057	6,361,500	5,181,585	<b>771,472</b>	-1,179,915

Diese Abschreibungen umfassen die gesetzliche Amortisation,

die Amortisation der Anleihenskosten, die Absc gegangenen Objekten und verschiedener Ausg		
a. Gesetzliche Amortisation. Sie		
der sechsten Amortisationsquote des Anlage-	Des	tent aus.
kapitals auf 31. Dezember 1902 mit		
0,578,698 % von Fr. 861,589,069	Fr.	4,985,998. 72
der fünften Amortisationsquote der im Jahr 1903		
gemachten Ausgaben mit 0,583,905 % von		00 100 00
Fr. 6,542,027	רר	38,199. 22
der vierten Amortisationsquote der im Jahr 1904		
gemachten Ausgaben mit $0,564,159$ °/0 von Fr. $19,778,873$		111 801 90
der dritten Amortisationsquote der im Jahr 1905	רר	111,584. 29
gemachten Ausgaben mit $0.545, 0.81$ % von	. 3	
Fr. 21,299,433. 13	×	116,099. 16
der zweiten Amortisationsquote der im Jahr	מר	110,000.10
1906 gemachten Ausgaben mit 0,526,649 0/0		
von Fr. 22,959,266	מ	120,914.74
der ersten Amortisationsquote der im Jahr 1907	- //	
gemachten Ausgaben mit 0,508,840 % von		
Fr. 23,222,056.60	וו	118,163. 11
	Fr.	5,490,959. 24
abzüglich: Wiederabtretung an die Gewinn-		
und Verlustrechnung pro 1908 der in den		
Jahren 1903—1907 vollzogenen Amortisa-		
tion auf den Ausgaben für den Simplon-		044 000 74
tunnel auf italienischem Gebiet	77	941,203. 71
	Fr.	4,549,755.53

Nach der italienischen Konzession hat die Regierung das Recht, den auf italienischem Gebiet gelegenen Teil der Simplonlinie nach Ablauf von 30 Jahren, vom Datum der Betriebseröffnung an gerechnet, gegen vorhergehende Ankündigung auf ein Jahr zum voraus und mittelst vollständiger Rückzahlung der Anlagekosten der Linie, zurückzukaufen, immerhin unter Abzug des dem Konzessionär in Italien gewährten Subventionskapitals.

Unter diesen Bedingungen rechtfertigt sich die Amortisation der Bauausgaben für den italienischen Teil des Simplons nicht, weshalb wir, im Einverständnis mit dem Schweiz. Eisenbahndepartement, der Gewinn- und Verlustrechnung 1908 die in den Jahren 1903—1907 irrtümlich vollzogene Amortisation auf Fr. 39,573,035. 87 (Nettoverwendungen für den auf italienischem Gebiet gelegenen Teil der Simplonlinie) zurückvergüten, was nach den angewandten Quoten eine Totalsumme von Fr. 941,203. 71 ausmacht.

Der Betrag der in 60 Jahren zu amortisierenden Ausgaben pro 1907 ist wie folgt berechnet worden:

Bauausgaben des Jahres 1907	Fr.	33,	722,648. 54
Weniger Ausgaben für Betriebsmaterial (Roll- material und Gerätschaften)	<b>n</b>	15,0	000,845. 62
	Fr.	18,	721,802. 92
Plus 30 % der Ausgaben für Betriebsmaterial	ກ	,	500,253. 68
×	Fr	23,	222,056.60
b. Abschreibungen für untergeg	an	gen	e Objekte.
Alte Eisenkonstruktion der Malviebrücke b	ei		
St. Ursanne		Fr.	34,681.40
2. Hälfte des Beitrages der S. B. B. an die Sta	dt		
Zürich für den Neubau der Zollbrücke .	•	ກ	60,000. —
Altes Stationsgebäude in Wetzikon	•	ກ	17,635.85
Altes Stationsgebäude in Uznach		22	14,982. 52
Abgebrochene Drehscheibe in Sargans		 m	20,704.15
Alte Lokomotivremise in Sargans		" ກ	<b>52,030</b> . 80
Alter Güterschuppen in Arbon		••	8,040. —

Fr. 208,074.72

c. Amortisation der Anleihenskosten.
5. Amortisationsquote der Kursverluste und Emissionskosten des Anleihens 3 % différé Fr. 116,495. —
3. Amortisationsquote des Defizits des Eisenbahnfonds
2. Amortisationsquote der Kursverluste der Obli-
gationen S. B. B. $3^{1/2}$ % von $1899/1902$ $_{n}$ 59,759. 60
1. Amortisationsquote der Kursverluste auf den pro 1908 emittierten Kassascheinen " 85,000. —
Fr. 423,754. 60
5. Einlagen in die Spezialfonds Fr. 7,934,848.99
Rechnung 1907 Budget 1908 Rechnung 1908 Gegenüber 1907 Budget $_{\rm Fr.}^{\rm Fr.}$ Fr.
Die Mehreinlagen gegenüber 1907 betragen $2,78$ % und gegenüber dem Budget $0,66$ %.
Diese Einlagen setzen sich wie folgt zusammen:
<ul> <li>a. Erneuerungsfonds</li> <li>b. Deckungsfonds für übernommene Pen-</li> </ul>
sionen der Jura-Simplon-Bahn , 19,692. 25 c. Versicherungsfonds gegen Feuerschaden , 100,000. —
c. Versicherungsfonds gegen Feuerschaden 7 100,000. — Fr. 7,934,848. 99
F1. 1,334,040. 33
a. Erneuerungfonds.
1. Für den Oberbau:
a. per Meter Geleise im Jahresdurchschnitt, 4,173,476 m. Fr. Fr. à 30 Cts 1,252,042.80
b. per Lokomotivkilometer auf eigener Bahn, ausschliess- lich des Rangierdienstes,
km. 32,671,259 à 7 Cts 2,286,988. 15 Übertrag — 3,539,030. 95

Fr. Übertrag 3,539,030. 9 2. Für das Rollmaterial:	5
Nach Kilometern des eigenen Rollmaterials auf eigener und fremder Bahn, für Lokomotiven inklusive des Rangierdienstes und der Leerfahrten, nämlich:	
a. für Lokomotiven, 38,833,218 Fr. Lokomotivkm. à 4,7 Cts 1,825,161. 25 b. f. Personenwg., 345,210,731	
Achskilometer à 0,3 Cts 1,035,632. 20 c. für Lastwagen, 365,292,752 Achskilometer à 0,28 Cts. 1,022,819. 70	
3. Für Mobiliar und Gerätschaften:	5
$2^{1/2}$ % von Fr. 15,700,505. 50 Bestand im Jahresdurchschnitt	4
Total Einlagen 7,815,156. 7	4
b. Fonds zur Deckung der Pensionen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn.  Es ist der Zins auf diesem Fonds à $3^{1/2}$ % für 1908 Fr. 19,692. 28  c. Versicherungsfonds gegen Feuerschaden.  In seiner Sitzung vom 27. Dezember 1907 hat der Verwaltungsrat zum Zwecke des Übergangs zur Selbstversicherung ber alle werden der Sitzung vom 28 gegen Feuerschaften between der Sitzung vom 2900 gegen Feuerschaften der Verwaltungsrat zum Zwecke des Übergangs zur Selbstversicherung bei alle werden der Verwaltschaften der Verwalts	_  -  -
schlossen, es sei erstmals für 1908 ein Betrag von Fr. 100,000. – zur Bildung eines Versicherungsfonds gegen Feuerschaden in die	-
Gewinn- und Verlustrechnung einzustellen.	
6. Verwendungen zu verschiedenen Zwecken. Pro 1908 wurden ausgegeben Fr. 1,004,109. 83	1
Rechnung 1907 Budget 1908 Rechnung 1908 Gegenüber 1907 Budget dem Budget 1908 Fr. Fr. Fr. Fr. Fr. Fr. Fr. Fr. 1,004,110 + 40,908 + 21,110	
Diese Ausgaben umfassen folgende Posten: Betriebsdefizit der Wald-Rüti-Bahn, zu Fr. 20,000. — budgetiert Fr. 10,450. 94	4

Übertrag	Fr.	10,450. 94
Subvention an die Zürcher Dampfboot- gesellschaft für die Jahre 1906, 1907 und 1908	<b>33</b>	45,000
Wir haben hiefür pro 1908 nichts in das Budget aufgenommen, in der Meinung, dass die Betriebsergebnisse dieser Unternehmung das Defizit verschwinden lassen. Da diese Annahme nicht zutraf, haben wir zur Verwirklichung eines Rekonstruktionsprojektes Hand geboten, gemäss welchem die Bundesbahnen für die Periode von 1906—1912 statt der jährlichen Subvention an das Betriebsdefizit		
eine feste Subvention von jährlich Fr. 15,000 leisten.		
Verlust auf der Entschädigung für Mit- benützung der Station Glovelier durch die Saignelégier-Glovelier-Bahn für die Zeit vom 1. April 1905 bis 10. Februar 1906 zufolge Konkurses derselben	מ	1,671.82
Saldo der Kosten der Liquidationskom- mission der Vereinigten Schweizerbahnen.	, m	901. 05
Subventionen an Eisenbahnschulen	77)	31,086. —
Diese Ausgaben, mit Fr. 33,000. — budgetiert, verteilen sich wie folgt:		
St. Gallen Fr. 11,357. — Winterthur		
Zweite Quote für Verzinsung und Amor-		
tisation des Defizites der Eintrittsbilanz auf 1. Januar 1907 der Pensions- und Hülfskasse	" 9	15,000. —
Im Budget waren Fr. 900,000. — vorgesehen.		
Total	Fr. 1,0	04,109. 81

# Zusammenfassende Vergleichung der Gewinnund Verlustrechnung für 1908 mit der Rechnung für 1907 und dem Budget für 1908.

	Differenz 1908 Differenz 1908 gegengegen 1907 über Budget 1908 $\operatorname{Fr}$ .
Überschuss der Betriebseinnahmen	-5,314,235 $-4,521,942$
Ertrag der Nebengeschäfte	- 52,216 + 97,687
Entnahmen aus den Spezialfonds	+ 995,038 $+$ 88,616
Betriebssubventionen	33,000
Aus sonstigen Quellen	+ 44,761 $+$ 65,647
Differenzen bei den Einnahmen .	-4,359,652 -4,269,992
Netto-Zinslast	+1,369,368 + 46,062
Entschädigung für gepachtete Linien	
Verwendungen zu Amortisationen	- 771,472 $-$ 1,179,915
Einlagen in die Spezialfonds	+ 220,817 $+$ 52,849
Ausgaben für verschiedene Zwecke	+ 40,908 $+$ 21,110
Differenzen bei den Ausgaben	+ 859,621 - 1,059,894
Differenzen der Einnahmen	-4,359,652 -4,269,992
n Ausgaben	+ 859,621 $-$ 1,059,894
Differenz der Saldi	-5,219,273 $-3,210,098$

Gegenüber 1907 ist somit eine Verminderung von Fr. 5,219,273 und gegenüber dem Budget eine solche von Fr. 3,210,098.

### Bilanz auf 31. Dezember 1908.

Die Gesamtsumme der Aktiven und Passiven der Bilanz beträgt auf 31. Dezember 1908 Fr. 1,323,266,924. — gegenüber Fr. 1,287,804,772. 34 auf 31. Dezember 1907.

### Aktiven.

I. Baukonto. Er beläuft sich auf . Fr. 1,003,165,428. 20 und setzt sich wie folgt zusammen:

ing Vivel and pages			Mobiliar und Gerätschaften Fr.	Total Fr.
Bestand auf 31. Dezember 1907	800,234,683	163,644,206	15,077,262	978,956,151
Vermehrung laut Bau- rechnung 1908		15,992,675	1,235,422	24,209,277
Bestand auf 31. Dezember 1908	807,215,863	179,636,881	16,312,684	1,003,165,428

Die im Jahre 1908 dem Baukonto belasteten Ausgaben umfassen folgende Posten:

# a. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

w. Dunautuge and record	5
	Fr.
Elektrifikation des Simplontunnels I	685,300
Neues Aufnahmsgebäude Puidoux-Chexbres	149,624
Stationserweiterung Gampel	169,615
Geleiseerweiterung Station Visp	104,735
Stationserweiterung Gampel	2,028,373
Ausweichgeleise auf den Stationen Charrat-Fully,	
St-Léonard und Turtmann	146,214
Geleiseerweiterung im Güterbahnhof Basel	120,766
Figurengruppen an dem Aufnahmsgebäude Luzern	63,035
Vergrösserung der Lokomotivremise in Luzern	42,064
Neue Station Bettlach	86,519
Neues Aufnahmsgebäude und Geleiseerweiterung auf	
der Haltestelle Kaiserstuhl	71,719
Neue Wagenremise auf der Station Meiringen	56,348
Stationserweiterung Alpnach-Dorf	68,808
Neue Abstellgeleise für die Werkstätte Olten	44,383
Stationserweiterung Wetzikon	91,456
Dielsdorf	40,713
Dielsdorf	65,084
Erstellung bezw. Verlängerung von Ausweichgeleisen	
auf den Stationen Dottikon-Dintikon, Boswil-Bünzen,	
Bassersdorf und Oberrieden	55,473
Neue Wärterwohnhäuser	121,545
Verstärkung der Glattbrücke bei Zweidlen	111,668
Wildbachbrücke bei Embrach-Rorbas	93,475
Stationserweiterung Arbon	190,551
Bahnhoferweiterung St. Margrethen	182,568
Übertrag	4,790,036
	151 153

	*	Thoutness	Fr. 4,790,036
Wagenwascheinrichtungenau	fyorschieden	Übertrag	52,429
Erweiterungsbauten in der	Workstätte l	Rorsebach	55,000
Erweiterungsbauten in der	33,000		
Ersetzung von Niveauübergä			318,414
Überführungen			310,414
Zentralanlagen von Weichen	i uud Signai	en auf ver-	220 508
schiedenen Stationen .	non Stations		230,598
Neue Signale auf verschiede		eu	74,070 $90,903$
Vorsorgliche Landerwerbung		• • •	
Verschiedenes (ganzes Netz)			$1,\!369,\!730$
			6,981,180
b. Rollmaterial	Fr.	Fr.	
		7 7 7	
66 Lokomotiven	$6,\!331,\!552$	x *	
Weniger: Abschreibung			
von 19 Lokomotiven	1,039,333		
**	5,292,219		
Ausrüstung von 20 Lokomo-	0,202,210		*
tiven der Brünigbahn mit			
der Differenzialbremse .	35,347		
der Dinerenziarbreinse.	50,541	5,327,566	
224 Personenwagen	6,557,450	5,521,500	
Weniger: Abschreibung	0,551,450		
von 74 Personenwagen .	727,175		
von 14 Tersonenwagen .	121,110		
E = 0	5,830,275		
Einrichtung der elektrischen			
Beleuchtung in 98 Per-	2 ×		
sonenwagen	$92,\!567$		
		5,922,842	
877 Lastwagen	5,058,110		
Weniger: Abschreibung			
von 96 Lastwagen	$340,\!355$	2	
	1 717 755		
Distribution described	4,717,755		
Einrichtung der elektrischen		*****	n e na * Van I
Beleuchtung in 47 Ge-	94:514		
päckwagen	$24,\!511$	4 749 900	
		4,742,266	1 = 000 074
			15,992,674
		Übertrag	22,973,854
	¥2		

											Übertrag	Fr. 22,973,854
c. Mobil	ia	r u	$\mathbf{n}  \mathbf{d}$	G	erä	ts	ch:	a f t	e n	ı	ją taktīv	a since the con-
Zentralver	wa	ltu	ng	1.5%			•				317,687	
Kreis I						•					270,881	
, II	•							•			328,509	3 2 3
" III			ij.,	11					1.1		159,455	
" IV					•			•			158,890	The state of the s
		1								- <u>- i</u>	<del></del>	1,235,422
And the												
			٠									24,209,276

II. Unvollendete Bauobjekte. Auf 31. Dezember 1908 beträgt dieser Konto . . . . . . . . . . Fr. 72,562,531. 77

Die nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die im Jahre 1908 eingetretenen Vermehrungen.

		Best		
		Auf 31. Dez. 1907	Auf 31. Dez. 1908	Vermehrung
		Fr.	Fr.	Fr.
Generaldirektion	٠.	8,213	372,518	+ 364,305
Kreis I	•	15,009,360	16,238,135	+1,228,775
" II		3,645,678	5,664,147	+ 2,018,469
"III		4,522,491	7,453,720	+2,931,229
" IV		7,023,066	8,639,280	+1,616,214
Simplon-Tunnel II .			55,859	+ 55,859
Bahnhof Basel		18,564,404	18,972,966	+ 408,562
Bahnhof St. Gallen .		4,673,297	4,787,684	+ 114,387
Rickenbahn		6,694,258	10,352,790	+3,658,532
Brienzerseebahn	•		25,433	+ 25,433
	-	60,140,767	72,562,532	+12,421,765

Die Mehrbeträge auf 31. Dezember 1908 gegenüber denjenigen auf Ende 1907 rühren her vom Fortschreiten der Bauarbeiten an folgenden Objekten:

Generaldirektion: Vergrösserung des Dienstgebäudes im Brückfeld in Bern.

Kreis I: Erweiterung der Bahnhöfe Renens, Lausanne, Vivis und Neuenburg, sowie der Stationen St. Maurice, Sitten, Vallorbe, Serrières, Vauderens und Payerne; II. Geleise Villeneuve-Aigle,

Aigle-St. Maurice, St. Maurice-Martigny, Daillens-Bofflens; neues Dienstgebäude in Lausanne; Unterführung der Niveauübergänge bei Territet und bei km. 93,746 zwischen Bümpliz und Bern, neue Getreidelagerhäuser in Renens und Beamtenwohnhäuser in Brig.

Kreis II: Erweiterung der Stationen Lausen, Alt-Solothurn, Laufen, Münster, Court, Courtelary, Zäziwil, Signau, Emmenmatt, Brienzwiler, Sägestrassen-Unterführung in Langnau, Sicherungsanlagen am Steinlauibach bei Lungern, Landerwerb für die Bahnhoferweiterung Biel und für die Geleiseerweiterung im Bahnhof Olten; II. Geleise Aarburg-Luzern und Basel-Delsberg; Zentralanlagen für Weichen und Signale und vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen.

Kreis III: Neue Werkstätte in Zürich, Erweiterung der Stationen Örlikon, Cham, Möhlin, Wohlen-Villmergen, Mühlehorn, Uznach, Wülflingen, Kilchberg bei Zürich und Bubikon, Erweiterung der Haltestelle Sulz zu einer Station, Erstellung und Verlängerung von Ausweichgeleisen auf den Stationen Lachen, Altenburg-Rheinau und Benzenschwil; Ergänzung der Depotanlagen im Bahnhof Rapperswil, Wagenwascheinrichtungen auf diversen Stationen, Streckenblockeinrichtung auf der Strecke Möhlin-Pratteln, Erstellung der Römerstrassen-Unterführung bei Baden, sowie Fusswegunterführung und Beseitigung der Feldwegüberfahrt bei km. 24,082 bei Baden; Unterführung der Hornhaldenstrasse km. 7,456 und von zwei Fusswegen km. 7,373 und 7,680 bei Kilchberg (Zürich).

Kreis IV: Erweiterung der Stationen St. Fiden, Rheineck und Wattwil, Vergrösserung des Versand- und Zollschuppens in St. Gallen; Erstellung eines zweispurigen Tunnels zwischen St. Gallen und St. Fiden, Projektierungsarbeiten und Landerwerb für die II. Spur Winterthur-St. Gallen-St. Margrethen, II. Geleise Oberwinterthur-Romanshorn, neue Wagenwerkstätte in Romanshorn und Vergrösserung der Montierungshalle der Werkstätte Chur.

Simplontunnel II: Studien und Vorarbeiten für neue Kraftanlagen.

Bahnhof Basel: Vollendung der Hochbauten und der Geleiseanlagen; Landerwerbungen für die neue Einführung der Juralinien.

Bahnhof St. Gallen: Landerwerbungen und Geleiseerweiterungen.

Rickenbahn: Tunnelarbeiten, Stationsgebäude Kaltbrunn und Wärterhäuser.

Brienzerscebahn: Vorarbeiten und Tracestudien.

Bauausgaben 1908:	Fr.
Der Baukonto hat zugenommen um netto Der Konto Verwendungen auf Nebengeschäfte (Bod	24,209,276 len-
see) hat sich vermindert um	-133,224
die Vermehrung	. 12,421,765
Im Jahre 1908 betragen somit die Baukosten ne	etto 36,497,817
In diesem Betrage sind nicht inbegriffen:	
Die Abschreibungen für untergegangene Anlagen	
lasten des Kontos "Zu amortisierende Verw	
$dungen^{\alpha}$	148,075
Die Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung	
Die Abschreibungen für ausrangiertes Rollmater	
abzüglich Altmaterialerlös	
Im Jahre 1908 betragen diese Verwendungen .	3,608,702
III a. Überschuss des Rückkaufspreises übe chemaligen Gesellschaften. Dieses Kapitel hat Änderung erlitten; es weist auf Fr	
und verteilt sich wie folgt auf:	Fr.
und verteilt sich wie folgt auf: Zentralbahn	43,377,979. 16
Zentralbahn	43,377,979. 16 19,799,304. —
Zentralbahn	43,377,979. 16 19,799,304. — 5,977,316. 16
Zentralbahn	43,377,979. 16 19,799,304. —
Zentralbahn Nordostbahn Vereinigte Schweizerbahnen Jura-Simplon-Bahn	43,377,979. 16 19,799,304. — 5,977,316. 16
Zentralbahn Nordostbahn Vereinigte Schweizerbahnen Jura-Simplon-Bahn Total	43,377,979. 16 19,799,304. — 5,977,316. 16 11,817,270. 50
Zentralbahn Nordostbahn Vereinigte Schweizerbahnen Jura-Simplon-Bahn	43,377,979. 16 19,799,304. — 5,977,316. 16 11,817,270. 50 80,971,869. 82 Fr.
Zentralbahn Nordostbahn Vereinigte Schweizerbahnen Jura-Simplon-Bahn Total  IIIb. Zu amortisierende Verwendungen. Auf	$\begin{array}{r} 43,377,979. \ 16 \\ 19,799,304. \ \\ 5,977,316. \ 16 \\ 11,817,270. \ 50 \\ \hline 80,971,869. \ 82 \\ \end{array}$
Zentralbahn  Nordostbahn  Vereinigte Schweizerbahnen  Jura-Simplon-Bahn  Total  IIIb. Zu amortisierende Verwendungen. Auf 31. Dezember 1907 wies dieser Konto einen	43,377,979. 16 19,799,304. — 5,977,316. 16 11,817,270. 50 80,971,869. 82 Fr.
Zentralbahn Nordostbahn Vereinigte Schweizerbahnen Jura-Simplon-Bahn  Total  III b. Zu amortisierende Verwendungen. Auf 31. Dezember 1907 wies dieser Konto einen Saldo auf von Pro 1908 hat er sich um folgende Beträge erhöht:	43,377,979. 16 19,799,304. — 5,977,316. 16 11,817,270. 50 80,971,869. 82 Fr.
Zentralbahn Nordostbahn Vereinigte Schweizerbahnen Jura-Simplon-Bahn  Total  IIIb. Zu amortisierende Verwendungen. Auf 31. Dezember 1907 wies dieser Konto einen Saldo auf von Pro 1908 hat er sich um folgende Beträge erhöht: Verschiedene Kosten betreffend den	43,377,979. 16 19,799,304. — 5,977,316. 16 11,817,270. 50 80,971,869. 82 Fr.
Zentralbahn Nordostbahn Vereinigte Schweizerbahnen Jura-Simplon-Bahn  Total  III b. Zu amortisierende Verwendungen. Auf 31. Dezember 1907 wies dieser Konto einen Saldo auf von  Pro 1908 hat er sich um folgende Beträge erhöht: Verschiedene Kosten betreffend den Druck der Obligationen 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Fr.	43,377,979. 16 19,799,304. — 5,977,316. 16 11,817,270. 50 80,971,869. 82 Fr.
Zentralbahn Nordostbahn Vereinigte Schweizerbahnen Jura-Simplon-Bahn  Total  IIIb. Zu amortisierende Verwendungen. Auf 31. Dezember 1907 wies dieser Konto einen Saldo auf von Pro 1908 hat er sich um folgende Beträge erhöht: Verschiedene Kosten betreffend den Druck der Obligationen 3½ 0/0 Fr. S. B. B., Serien L, M und N . 50,057.50	43,377,979. 16 19,799,304. — 5,977,316. 16 11,817,270. 50 80,971,869. 82 Fr.
Zentralbahn Nordostbahn Vereinigte Schweizerbahnen Jura-Simplon-Bahn  Total  III b. Zu amortisierende Verwendungen. Auf 31. Dezember 1907 wies dieser Konto einen Saldo auf von  Pro 1908 hat er sich um folgende Beträge erhöht: Verschiedene Kosten betreffend den Druck der Obligationen 3½ % Fr. S. B. B., Serien L, M und N . 50,057.50 Kursverluste auf der Emission von	43,377,979. 16 19,799,304. — 5,977,316. 16 11,817,270. 50 80,971,869. 82 Fr.
Zentralbahn Nordostbahn Vereinigte Schweizerbahnen Jura-Simplon-Bahn  Total  III b. Zu amortisierende Verwendungen. Auf 31. Dezember 1907 wies dieser Konto einen Saldo auf von Pro 1908 hat er sich um folgende Beträge erhöht: Verschiedene Kosten betreffend den Druck der Obligationen 3½ % S. B. B., Serien L, M und N . 50,057. 50 Kursverluste auf der Emission von Fr. 34,000,000 in 4% Kassa-	43,377,979. 16 19,799,304. — 5,977,316. 16 11,817,270. 50 80,971,869. 82 Fr.
Zentralbahn Nordostbahn Vereinigte Schweizerbahnen Jura-Simplon-Bahn  Total  III b. Zu amortisierende Verwendungen. Auf 31. Dezember 1907 wies dieser Konto einen Saldo auf von  Pro 1908 hat er sich um folgende Beträge erhöht: Verschiedene Kosten betreffend den Druck der Obligationen 3½ % Fr. S. B. B., Serien L, M und N . 50,057.50 Kursverluste auf der Emission von	43,377,979. 16 19,799,304. — 5,977,316. 16 11,817,270. 50 80,971,869. 82 Fr. 19,073,269. 65
Zentralbahn Nordostbahn Vereinigte Schweizerbahnen Jura-Simplon-Bahn  Total  IIIb. Zu amortisierende Verwendungen. Auf 31. Dezember 1907 wies dieser Konto einen Saldo auf von Pro 1908 hat er sich um folgende Beträge erhöht: Verschiedene Kosten betreffend den Druck der Obligationen 3½ % S. B. B., Serien L, M und N . 50,057. 50 Kursverluste auf der Emission von Fr. 34,000,000 in 4% Kassascheinen auf 3 Jahre	43,377,979. 16 19,799,304. — 5,977,316. 16 11,817,270. 50 80,971,869. 82 Fr.

Untergegangene Objekte:  Alte Eisenkonstruktion der Malviebrücke bei St. Ursanne
Alte Eisenkonstruktion der Malviebrücke bei St. Ursanne
brücke bei St. Ursanne
Zweite Hälfte des Beitrages der S. B. B. an die Stadt Zürich für den Neubau der Zollbrücke . 60,000. — Altes Stationsgebäude in Wetzikon Altes Stationsgebäude in Uznach Abgebrochene Drehscheibe in Sargans
S. B. B. an die Stadt Zürich für den Neubau der Zollbrücke . 60,000. — Altes Stationsgebäude in Wetzikon Altes Stationsgebäude in Uznach Abgebrochene Drehscheibe in Sargans
den Neubau der Zollbrücke . 60,000. — Altes Stationsgebäude in Wetzikon Altes Stationsgebäude in Uznach Abgebrochene Drehscheibe in Sargans
Altes Stationsgebäude in Wetzikon Altes Stationsgebäude in Uznach Abgebrochene Drehscheibe in Sargans  Alter Lokomotivremise in Sargans Alter Güterschuppen in Arbon  Dagegen wurden pro 1908 abgeschrieben:  Für im Jahr 1908 untergegangene Objekte  Objekte  Objekte  Objekte  Auf Kursverlusten und Emissionskosten des Anleihens 3 % différé, 5. Annuität  Auf dem Defizit des Eisenbahnfonds, 3. Annuität  Auf Kursverlusten und Emissions- Auf Kursverlusten und Emissions- Auf Kursverlusten und Emissions- Auf dem Defizit des Eisenbahnfonds, 3. Annuität  162,500.  Auf Kursverlusten und Emissions- Auf Kursverlusten und Emissions-
Altes Stationsgebäude in Uznach Abgebrochene Drehscheibe in Sargans gans
Abgebrochene Drehscheibe in Sargans
Alter Güterschuppen in Arbon . 8,040. — 208,074. 72  Dagegen wurden pro 1908 abgeschrieben: Für im Jahr 1908 untergegangene Objekte
Alter Güterschuppen in Arbon . 8,040. — 208,074. 72  Dagegen wurden pro 1908 abgeschrieben: Für im Jahr 1908 untergegangene Objekte
Dagegen wurden pro 1908 abgeschrieben:  Für im Jahr 1908 untergegangene Objekte
Dagegen wurden pro 1908 abgeschrieben:  Für im Jahr 1908 untergegangene Objekte
Dagegen wurden pro 1908 abgeschrieben:  Für im Jahr 1908 untergegangene Fr.  Objekte
Für im Jahr 1908 untergegangene Objekte
Objekte
Auf Kursverlusten und Emissions- kosten des Anleihens 3 % dif- féré, 5. Annuität
kosten des Anleihens 3 % différé, 5. Annuität
féré, 5. Annuität
Auf dem Defizit des Eisenbahn- fonds, 3. Annuität 162,500. — Auf Kursverlusten und Emissions-
fonds, 3. Annuität 162,500. — Auf Kursverlusten und Emissions-
Auf Kursverlusten und Emissions-
Kosten des Anleinens $3^{1/2}$ $0/0$
1899/1902, 2. Annuität 59,759. 60
Auf Kursverlusten auf den pro 1908 emittierten Kassenschei-
nen, 1. Annuität 85,000. —
631,829. 32
Debitorsaldo auf 31. Dezember 1908 18,954,572. 55
Die Kursverluste auf der Emission der Kassenscheine werden
durch drei Annuitäten von Fr. 85,000 amortisiert.
Von 1901 bis 1907 wurden sukzessive Fr.
Abschreibungen gemacht im Betrage von 9,444,473. 11
unter Zurechnung der pro 1908 gemachten
Abschreibungen von
erreichen dieselben ein Total von 10,076,302. 43
ohne Inbegriff der gesetzlichen Amortisationen.

IV.	Verwendungen	auf	Nebengeschäfte	?.
-----	--------------	-----	----------------	----

17. Ter wernavingen and Incomposition to.	
Das Anlagekapital unserer Dampfschiff- unternehmung auf dem Bodensee beträgt auf Ende 1908	Fr. 2,728,293. 20
Dieser Konto betrug auf Ende 1907	2,861,516. 70
Er vermehrte sich um die Kosten eines Magazin-	2,001,010. 10
schuppens und der Inventarvermehrungen für	
die Schiffe und die Werfte von Fr.	
netto 9,852.35	. \
Dagegen wurden abgeschrieben	
5 % auf dem Anlagekapital per	
Ende 1907 143,075.85	
(es wurden keine Hauptreparaturen	
an einzelnen Schiffen ausgeführt,	
welche den Betrag von 10,000	
Franken überstiegen.)	400 000 50
Netto-Abschreibung pro 1908 . ————	133,223. 50
	2,728,293. 20

V. Verfügbare Mittel. Auf 31. Dezember 1908 betrugen dieselben Fr. 142,030,154. 06.

Die Vergleichung mit der Bilanz von 1907 zeigt die nachstehenden Veränderungen:

	Bet		
	auf 31. Dezember 1907	auf 31. Dezember 1908	Unterschiede
The second of	Fr.	Fr.	Fr.
Kassen	450,993	The state of the s	- 128,105
Wechselportefeuille .	239,254		-239,254
Bankguthaben	25,348,782	18,962,208 -	- 6,386,574
Allgemeines Porte-		,	
feuille	10,204,584	8,097,662	-2,106,922
Portefeuille des Er-			
neuerungsfonds .	58,744,305	60,358,055 -	<b>1,613,75</b> 0
Entbehrliche Liegen-			
schaften	4,775,326	4,982,234 - 27,477,936 -	<b>- 206,908</b>
Materialvorräte	22,266,458	27,477,936 -	<b>5,211,478</b>
Verschiedene Debi-			
toren	7,695,467	7,203,195	492,272
Durch die Kassen im			,
Jahre 1909 regu-			
lierte Einnahmen	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		
des Jahres 1908.	16,076,027	14,625,976 -	-1,450,051
	145,801,196	142,030,154 -	- 3,771,042

Diese Vergleichung gibt uns zu folgenden Bemerkungen Anlass:

Kassen, Bankguthaben. Nichts besonderes zu bemerken.

Wechselportefeuille. Unser Wechselportefeuille wies im ganzen Geschäftsjahre einen sehr reduzierten Bestand auf und war auf 31. Dezember 1908 gleich Null.

Wertschriftenportefeuille. Die Veränderungen desselben im Laufe des Jahres 1908 waren folgende:

Abzüglich:       Realisierung von verschiedenen       Fr.         Titeln	Bestand des Portefeuilles auf 31. Dezember 1907	Fr. 10,204,584. — 201,150. —
Realisierung von verschiedenen		10,405,734. —
beiterkrankenkassen	Realisierung von verschiedenen Titeln	
Kursdifferenzen       67,561.50         2,308,071.50         Bestand des Wertschriftenportefeuilles auf 31. Dezember 1908       8,097,662.50         Erneuerungsfonds-Portefeuille. Im Laufe de Jahres haben folgende Veränderungen stattgefunden.       Im Laufe de Jahres haben folgende Veränderungen stattgefunden.         Bestand des Portefeuilles auf 31. Dezember 1907       Fr.         Suwendung verschiedener Titel       58,744,305. –         Zuwendung verschiedener Titel       2,172,500. –         60,916,805. –       60,916,805. –         Kursdifferenzen       543,000. –         Kursdifferenzen       15,750. –	beiterkrankenkassen 45,000. — Zuteilung an das Erneuerungs-	
Zember 1908       8,097,662. 56         Erneuerungsfonds-Portefeuille.       Im Laufe de Jahres haben folgende Veränderungen stattgefunden.         Bestand des Portefeuilles auf 31. Dezember 1907       Fr. 58,744,305. —         Zuwendung verschiedener Titel       2,172,500. —         Abzüglich:       Fr. 60,916,805. —         Realisierung von verschiedenen Titeln       Fr. 543,000. —         Kursdifferenzen       15,750. —		2,308,071. 50
Jahres haben folgende Veränderungen stattgefunden.         Bestand des Portefeuilles auf 31. Dezember       Fr.         1907		8,097,662. 50
1907		
Abzüglich:         Realisierung von verschiedenen       Fr.         Titeln	1907	Fr. 58,744,305. — 2,172,500. —
Titeln		60,916,805. —
	Titeln	
		558,750. —
Bestand auf 31. Dezember 1908	Bestand auf 31. Dezember 1908	60,358,055. —

Entbehrliche Liegenschaften. Ihr Inventarwert war auf 31. Dezember 1907.	Fr. 4,775,326. 27
Im Jahre 1908 fanden ver- schiedene Erwerbungen statt für 481,745. 65 Dagegen wurden veräussert	
für	
über 1907	206,907. 34
Bestand auf 31. Dezember 1908	4,982,233. 61
Materialvorräte. Ihr Inventarwert betrug auf 31. Dezember 1907 Auf 31. Dezember 1908 beträgt derselbe	Fr. 22,266,458. 22 27,477,935. 84
Vermehrung gegenüber 1907	5,211,477. 62
Verschiedene Debitoren. Bestand auf 31. Dezember 1907	Fr. 7,695,467. 44 7,203,195. 07
Verminderung gegenüber 1907	492,272. 37
VI. Passivsaldo der Gewinn- und Verlustreck beträgt auf 31. Dezember 1908 Fr	
Dazu kommen noch Fr. 2,500,000 für Teuc das Personal pro 1908, gemäss Bundesbeschlus zember 1908.	

Fr. 1,149,056,250

# Passiven.

I. Konsolidierte Anleihen. Auf 31. Dezember 1907 betrug das Nominalkapital der die schweizerischen	Bundesbahnen betreffenden Anleihen Fr. 1,151,967,850	Es wurden folgende Rückzahlungen vorgenommen:	a. Ausaeloste Obligationen:
I. Kons	Bundesbahne	Es wur	a.

									Fr 2.58
880 Fr. 880									7
880	428,000	120,000	1,200,000	000,009	14,500	28,200	147,400	43,500	10
880	Fr.	દ	દ	٤	3	٤	ខ	E	
0/0       Schweiz. Centralbahn 1876          0/0       n       1880          0/0       n       n       II. hypothek         0/0       n       n       ron 1859         0/0       n       n       1859         8/11       0/0       Franco-Suisse 1868          0/0       Jougne-Eclépens	•	•		•	•	٠.	•	•	
0/0       Schweiz. Centralbahn 1876          0/0       n       1880          0/0       n       n       II. hypothek         0/0       n       n       von 1859         0/0       n       n       1859         8/11       0/0       Franco-Suisse 1868          0/0       Jougne-Eclépens	•	•		•	•	•			
0/0       Schweiz. Centralbahn 1876          0/0       n       1880          0/0       n       n       II. Hypothe         0/0       n       n       von 1859         0/0       n       n       1859         8/11       0/0       Franco-Suisse 1868          0/0       Jougne-Eclépens	•	•	, Y		•	•	. •	•	
0/0       Schweiz. Centralbahn 1876          0/0       n       1880          0/0       n       n       II.         0/0       n       n       von 18         0/0       n       n       von 18         8/11       0/0       Franco-Suisse 1868          0/0       Jougne-Eclépens	•	•	othe	E	59	59	•	,	
0/0       Schweiz. Centralbahn 1876          0/0       n       1880          0/0       n       n       II.         0/0       n       n       von         0/0       n       n       von         8/11       0/0       Franco-Suisse       1868          0/0       Jougne-Eclépens	٠	•	Iyp		18	18	•	•	
0/0       5       Schweiz. Centralbahn 1876       1880 <t< td=""><td>٠</td><td>•</td><td>i H</td><td>ٺ</td><td>von</td><td>E</td><td>•</td><td>٠</td><td></td></t<>	٠	•	i H	ٺ	von	E	•	٠	
0/0       x       n       1876         0/0       x       n       1880         0/0       x       x       n       n         0/0       x       x       x       n		•	J,		68				
% Schweiz. Centralbahn 1 %	876	880	ıneı				•	5 2.5	
% Schweiz. Centralbahr % " " " % Vereinigte Schweizer % " " " % " " " % " " " % " " " % " " " % " " " % " " " % " " " % " " " % " " " % " " " % " " " % " " " % " " " % " " " "	1 1	7	bal				89		
% Schweiz. Centrall % % % % % % % % % % % % % % % % % %	ahı		izeı	ક	٤	E	18		
<ul> <li>% Schweiz. Cent</li> <li>% Vereinigte Scl</li> <li>% Vereinigte Scl</li> <li>% "</li> <li>% "</li> <li>% "</li> <li>% "</li> <li>% "</li> <li>% "</li> <li>% Franco-Sui</li> <li>% Jougne-Eclépe</li> </ul>	rall	E	1We				sse	su	
<ul> <li>% Schweiz. C</li> <li>% Vereinigte</li> <li>% Vereinigte</li> <li>% "</li> <li>% "</li> <li>% "</li> <li>% "</li> <li>% "</li> <li>% Pranco-</li> <li>% Jougne-Ec</li> </ul>	ent		$\mathbf{Sc}$				Sui	lépė	
% Schweiz % 7 7 7 8 9 9 9 9 9 9 9 9 9 9 9 9 9 9 9 9			gte				00u	Ec.	
% Schr % Ver % Ver % % % % % % % % % % % % % % % % % % %	vei	£	eini	F	۶	E	Fra	gne	
0/0	Sch		Ver				[ 0/ <sub>0</sub>	Jou	
	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	8/11	0/0	

		2,911
•	330,000	
	٤	
, <del>-</del>	•	
üric	•	
S .	3.00	
irige	•	
tsu	•	
rechtsufrige	•	
. e .		
für die		
für	•	
en	•	
sanleihen	•	
san	•	
tion	٠	
bvent	•	
qng	•	
02	٠	
thn.	•	
Nordostbahn.	seebahn.	
$3^{0/0}$		

b. Verfallene Obligationen:

Auf 31. Dezember 1908 beläuft sich der Betrag der Anleihen auf

Die folgende Tabelle enthält eine Vergleichung über den Bestand unserer konsolidierten Schuld in den Jahren 1907 und 1908:

	Bemerkungen		428,000 durch Auslosung zurück bezahlt.	jā.		
	Unterschiede gegenüber 1907	<b>i</b> 1 1		- 120,000 		- 548,000
ge	auf 31. Dezember 1908 Fr	69,333,000 500,000,000 75,000,000	150,000,000 22,237,000	18,030,000 30,000,000 30,000,000	3,000,000 10,000,000 7,000,000 35,000,000	949,600,000
Beträge	auf 31. Dezember 1907 Fr	69,333,000 500,000,000 75,000,000	150,000,000	30,000,000 30,000,000 30,000,000	3,000,000 10,000,000 7,000,000 35,000,000	950,148,000
	Anleihen	n von 1899/1902	B. 1903	Juni 1894	1894	Übertrag
	Ā	$3^{0}/_{0}$ Eisenbahnrente von 1890 . $3^{1}/_{2}$ $0/_{0}$ Bundesbahn von 1899/1902 $4^{0}/_{0}$ Bundesbahnrente 1900	3 % différé S. B. B. 1903 4 % Centralbahn 1876	$3^{1/2} 0/0$	$3^{1/2}$ % $^{0}$ % $^{0}$ 1894 $3^{1/2}$ % $^{0}$ % $^{0}$ 1895 $3^{1/2}$ % $^{0}$ % $^{0}$ 1895 $3^{1/2}$ % $^{0}$ % $^{0}$ % $^{0}$ 1896	r

	Unterschiede gegenüber Bemerkungen 1907	Fr.	548,000	I	330,000 zur Rückzahlung fällig gewordener Teil des Anleihens.	- 1,200,000 durch Auslosung zurückbezahlt.	600,000 id.	14,500 Saldo zurückbezahlt den 1. Juli 1908.	— 28,200 ід.		— 147,400 durch Auslosung zurückbezahlt.	— 43,500 id.	-2,911,600
Beträge	auf 31. Dezember 1908	Fr.	949,600,000	10,512,500	540,000	18,168,100	9,111,700	1	1	138,172,500	15,762,450	7,189,000	1,149,056,250
Betr	auf 31. Dezember 1907	Fr.	950,148,000	10,512,500	870,000	19,368,100	9,711,700	14,500	28,200	138,172,500	15,909,850	7,232,500	1,151,967,850
	Anleihen		Übertrag	$3^{1}/_{2}$ % Nordostbahn 1897	Nordostbahn. Subventionsanleihen für die rechtsufrige Zürichseebahn	4 % V. S. B. I. Hypothek	4 °/0 " II. "	3 % 1859	$5^{0/0}$ , $1859$	$3^{1/2}$ % Jura-Simplon von 1894	$2^{8}/_{11}$ % Franco-Suisse 1868	3 % Jougne-Eclépens	

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 1908 hatten diese Hinterlagen folgenden Bestand:

1,145,000	107,500 112,500	107,500 112,500 594,000 — — — — 572,500 248,800 501,500 249,900 F71,000 —1,100		7,952,500  9,134,500 9,174,000 39,500	837,000 15,720 30,000 3,052,000 1,440 560,000 5,000 — — — 13,279,000 251,340 4,491,500 12,395,000 244,590 4,355,000 +884,000 +6,750 +136,500	15,720 1,440  251,340 244,590 +6,750	837,000 3,052,000 5,000 43,279,000 42,395,000 +884,000	lch	" II in Basel " III in Zürich " IV in St. Gallen Total Am 31. Dezember 1907 beliefen sich diese Hinterlagen auf
1,145,000	871,000 136,300 25,302,900 — 247,500 107,500 112,500 105,500	136,300 — 112,500	871,000		က ထ	67		152,640 150	Kreiskasse II in Lausanne " II in Basel.
4% Kassascheine S. B. B. von 1908/1911 Nominal- betrag	Anleihen der: J. S. Nominal-betrag	Anleihen der v. S. B. Nominal- betrag	Anleihen der N. O. B. Nominal- betrag	Anleihen der S. C. B. Nominalbetrag	3% differé S. B. B. Anleihen Nominal- betrag	S. B. B. Rente von 1900 Rente Fr.	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> °/ <sub>6</sub> S.B.BAn- leihen von 1899/1902 Nominal- betrag	3% Eisen- bahnrente von 1890 Rente Fr.	

II. Amortisationskonto. Derselbe beläuft
sich auf Fr. 28,710,101.13
Auf 31. Dezember 1907 betrug er 24,160,345.60
Vermehrung entsprechend der gesetz-
lichen Amortisation
III. Schwebende Schulden. Bestand derselben auf den 31. De-
zember 1908 Fr. 83,716,502. 72
Nachfolgend eine Vergleichung der einzelnen Posten dieses
Kontos mit denjenigen von 1907:

${f B}$	e.	tr	Ä.	g	A
_	J	~	w	_	J

		~	
	auf 31. Dez. 1907 Fr.	auf 31. Dez. 1908 Fr.	Unterschiede Fr.
Verfallene Obligationen			
und Coupons	2,869,925	2,861,143	<b>—</b> 8,782
Noch nicht verfallene			
Ratazinse	3,636,535	4,015,153	+ 378,618
Pensions- u. Hülfskassen	164,078	125,842	
Kautionen von Unter-			ti .
nehmern u. Lieferanten	613,353	629,060	+ 15,707
Rückzahlung der Aktien			
und Genussscheine der			
J. S	219,181	193,729	-25,452
Kassenscheine			+39,253,000
Verschiedene Kreditoren	2,064,390		
Von den Kassen im Jahre			
1909 regulierte Aus-			* *
gaben des Jahres 1908	38,251,070	34,692,267	<b></b> 3,558,803
-	47,818,532	83,716,503	+35,897,971
* · ·			2 1 1

Sie umfassen den Erneuerungsfonds, den IV. Spezialfonds. Versicherungsfonds gegen Feuerschaden und den Fonds zur Deckung der Pensionen der ehemaligen J. S. und belaufen sich auf 31. Dezember 1908 auf . . . . . . . Fr. 61,784,070.15

Für das Nähere dieser Fonds vergleiche man Seiten 70 und 71 dieses Berichtes.

# III. Kommerzielles Departement.

# a. Allgemeines.

- 1. Auf 1. Juni ist ein neues Verzeichnis der Reglemente, Instruktionen, Tarife und Verfügungen kommerzieller Natur für den Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr ausgegeben worden.
- 2. Infolge einer vom Verkehrs- und Verschönerungsverein Kreuzlingen an den Bundesrat gerichteten, von der Regierung des Kantons Thurgau empfohlenen Eingabe ist beschlossen worden, den Stationsnamen "Emmishofen-Egelshofen" auf 1. Oktober in "Emmishofen-Kreuzlingen" abzuändern.
- 3. Am 1. Februar ist die zwischen Erlen und Amriswil an der Linie Winterthur-Romanshorn gelegene Station Oberaach für den gesamten Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr eröffnet worden; die Taxen für diese Station sind mittelst Nachträgen zu den betreffenden Tarifen zur Einführung gelangt.
- 4. Auf 1. Dezember wurde die Station Sulz, die bis dahin nur für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr eingerichtet war, auch für den gesamten Tier- und Güterverkehr eröffnet.
- 5. Am 1. August ist die normalspurige Solothurn-Münster-Bahn, deren Betrieb die Emmenthalbahn übernommen hat, für den gesamten Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr eröffnet worden.
- 6. Wegen der Vermehrung der Betriebsunkosten, welche den offiziellen Camionneuren der Bundesbahnen in letzter Zeit infolge Gehalts- und Lohnerhöhungen für das Personal und Steigerung der Material- und Futterpreise etc. erwachsen sind, hat sich die Notwendigkeit ergeben, die Camionnagetarife, welche fast alle vor vielen Jahren erstellt wurden, zu erhöhen. Da zugleich eine Vereinheitlichung der Bestim-

mungen durchzuführen war, haben wir eine Neuausgabe aller Camionnagetarife angeordnet. Demgemäss sind im Berichtsjahre neue Camionnagetarife eingeführt worden für die Stationen Alt-Solothurn, Arbon, Biel, Burgdorf, Chur, Delémont, Glarus, Langenthal, Langnau, Lausanne, Liestal, Linthal, Luzern, Moutier (Münster), Näfels-Mollis, Neuchätel, Neu-Solothurn, Porrentruy (Pruntrut), Ragaz, Rapperswil, Romanshorn, Rorschach, Rüti (Zürich), St. Gallen, St. Imier, Thun, Uster, Uznach, Zofingen, Zürich Hauptbahnhof und Zürich-Tiefenbrunnen.

7. Auch der Fuhrhalter, der die Überfuhr von Eil- und Frachtstückgütern vom Bahnhof Luzern zu den Landungsplätzen am See und umgekehrt besorgt, erklärte, dass er mit Rücksicht auf die eingetretene Teuerung mit der ihm für die bezüglichen Leistungen vergüteten Entschädigung sein Auskommen nicht mehr finden könne. Wir sahen uns daher genötigt, eine Erhöhung derselben eintreten zu lassen.

## b. Personenverkehr.

- 1. Zum internen Personen- und Gepäcktarif sind im Berichtsjahr lediglich eine Anzahl Ergänzungen auf dem Verfügungswege durchgeführt worden.
- 2. Für den direkten schweizerischen Personen- und Gepäckverkehr wurde ein neuer Tarif zwischen Zugerberg, Station der Zugerberg- und Strassenbahn einerseits und einigen Stationen der schweizerischen Bundesbahnen anderseits eingeführt.

Neu erstellt wurden ferner ein Personentarif zwischen verschiedenen Nebenbahnen der Westschweiz unter sich (im Transit über die schweizerischen Bundesbahnen), sowie ein zur Berechnung der Taxen für die Beförderung von Gesellschaften, Schulen, Kranken, Leichen, Gepäck und Expressgut dienender Distanzenzeiger für den Verkehr einer grössern Anzahl schweizerischer Privatbahnen unter sich im Transit über die schweizerischen Bundesbahnen.

Zu einer Reihe bestehender Tarife gelangten Änderungen und Ergänzungen mittelst Nachträgen und auf dem Verfügungswege zur Durchführung.

- 3. An neuen Tarifen für den internationalen Verkehr sind eingeführt worden:
- Personen- und Gepäcktarif Schweiz-Italien via Simplon auf 1. März;
- Tarif für Auswanderer und deren Gepäck zwischen Basel S. B. B. einerseits und Bordeaux-Bastide, La Rochelle-Palice und Marseille anderseits auf 1. März;
- Personen- und Gepäcktarif Schweiz Südfrankreich via Gotthard und Simplon auf 1. April;
- Anhang zum Spezialtarif für englische Reisegesellschaften auf 1. Mai;
- Personen- und Gepäcktarif Schweiz Elsass-Lothringen und Pfalz auf 1. Juni;
- Personen- und Gepäcktarif Schweiz-Baden auf 1. Juni;
- Personen- und Gepäcktarif Schweiz Bayern auf 1. Juni;
- Personen- und Gepäcktarif Schweiz Württemberg auf 1. Juni;
- Nordwestdeutsch rheinisch schweizerischer Personen- und Gepäcktarif auf 1. Juni;
- Ost und mitteldeutsch-schweizerischer Personen- und Gepäcktarif auf 1. Juni;
- Tarif über die Zuschlagstaxen der Internationalen Schlafwagengesellschaft für die Benutzung der Luxuszüge, sowie der in den übrigen Zügen verkehrenden Schlafwagen auf 1. Juni, und sodann auf 15. Oktober ein Nachtrag hierzu, enthaltend die Zuschlagstaxen für den neuen, zwischen Altona und Genua via Basel-Gotthard verkehrenden Luxuszug "Lloyd Express";
- Personen- und Gepäcktarif Schweiz-Italien und Triest via Gotthard auf 1. Juli;
- Personen- und Gepäcktarif Deutschland Österreich-Ungarn über Kufstein, Salzburg und den Arlberg auf 1. August;
- Personen- und Gepäcktarif Deutschland und Niederlande — Russland (für den Verkehr mit Basel) auf 1. Oktober;

l'ersonen- und Gepäcktarif England und Niederlande— Schweiz über Köln auf 1. Oktober;

Personen- und Gepäcktarif Deutschland — Italien über den Gotthard und Simplon auf 1. November; Personen- und Gepäcktarif Schweiz — Italien via Genève-Modane auf 1. Januar 1909.

Die Umarbeitung der direkten Personen- und Gepäcktarife zwischen Deutschland und der Schweiz infolge der deutschen Tarifreform ist nunmehr vollständig durchgeführt; dagegen ist die Neuaufstellung der Tarife für die internationalen Verkehre im Transit durch Deutschland noch nicht zum Abschluss gelangt. Zur Behandlung verschiedener Fragen betreffend die letzterwähnten Verkehre wurde am 31. März in Paris eine Konferenz der beteiligten Verwaltungen abgehalten, bei der wir uns vertreten liessen.

- 4. Für die im Betriebe der Bundesbahnen stehenden Linien wurden folgende Tarifmassnahmen durchgeführt:
- a. Bière-Apples-Morges und Apples-L'Isle-Bahn:

Unter Aufhebung der besondern Sonn- und Festtagsbillette sind die gewöhnlichen Billette einfacher Fahrt an Sonn- und Festtagen zur Hin- und Rückfahrt gültig erklärt worden.

# b. Bulle-Romont-Bahn:

Für die gewöhnlichen Retourbillette zwischen Bulle und Vaulruz der Bulle-Romont-Bahn und der elektrischen Greyerzerbahnen wurde die wahlweise Rückfahrt über die eine oder die andere der beiden Linien eingeräumt.

# c. Martigny-Châtelard-Bahn:

Für die Tramwaystrecke Martigny-gare C. F. F.—Martigny-Bourg sind Abonnementsbillette für eine beliebige Anzahl Fahrten eingeführt worden.

5. Zum Tarif für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen vom 1. April 1906 ist auf 1. Juli ein II. Nachtrag in Kraft getreten. Er enthält abgeänderte Bestimmungen über die Taxberechnung für Lehrer und Lehrerinnen, welche Schulen begleiten, sowie über die Anwendung der Taxen für Rundfahrten, ferner eine Reihe Ergänzungen, namentlich zum Anhang des Tarifs.

- 6. Auf 1. Mai ist eine Neuerung hinsichtlich der Sonnttags-, Lust- und Rundfahrt billette eingeführt worden. An Stelle der für die 4 Kreise bisher publizierten Plakattarife, die infolge stetiger Zunahme der Zahl dieser Billette für die Dienststellen und das Publikum nicht mehr die nötige Übersichtlichkeit boten, haben wir in ähnlicher Weise wie für den Verkehr mit zusammenstellbaren Billetten ein alphabetisch geordnetes Verzeichnis in Taschenformat ausgegeben.
- 7. Über die Ausgabe eines neuen Reglements und Tarifs für die Ausführung von besonders bestellten Extrazügen haben einlässliche Verhandlungen innerhalb des Eisenbahnverbandes, sowie mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement stattgefunden. Eine Einigung konnte hierbei insofern nicht erzielt werden, als das schweizerische Militärdepartement, gestützt auf Art. 25 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872, das Verlangen stellte, dass auch für Militärextrazüge nur die Hälfte der neu vorgesehenen herabgesetzten Minimaltaxen Anwendung zu finden habe. Die Verwaltungen des Eisenbahnverbandes lehnten diese Forderung ab und beschlossen, von der Ausgabe eines gemeinsamen Tarifes abzusehen in der Meinung, dass es jeder Verwaltung überlassen sei, von sich aus die nötigen Vorkehren zu treffen. Demgemäss haben wir einen Entwurf eines besondern bezüglichen Tarifs für das Netz der Bundesbahnen dem Eisenbahndepartement vorgelegt. Die kilometrischen Minimalansätze sind hierbei wie folgt festgesetzt worden:

# A. Personenextrazüge:

						Tari	Per fkilometer
1. für einfache Fahrt		•			•	Fr.	8. —
2. für Hin- und Rück	kfahrt:						
a. bei Rückfahrt a	m gleicher	1 Tage	в .	. •		77	12. —
b. bei späterer Rü	ickfahrt .		• • • •	• :	•	י א	16. —
R. Güterextrazüg	e			•		חר	8. —

8. Auf 1. November wurde das Reglement betreffend Fahrbegünstigung zum Zwecke der Arbeitsvermittlung neu herausgegeben. Zur Vermeidung von Anständen ist in dasselbe die Bestimmung aufgenommen worden, dass es nur für solche Ausländer Anwendung finden darf, welche in der Schweiz wohnhaft sind und sich darüber durch

die Vorlage einer Aufenthalts- oder Niederlassungsbewilligung ausweisen können.

- 9. Am 1. Dezember ist ein neues, für die Verwaltungen des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen gemeinsam gültiges Reglement nebst Tarif für die Miete von Personen-wagen und Gepäckwagen in Kraft getreten.
- 10. Für die Miete von Wagenabteilen I. und II. Klasse wurde im Benehmen mit den beteiligten Verwaltungen auf 1. Januar 1909 ein neues Reglement nebst Tarif zur Einführung gebracht.
- Mit der Zürcher Dampfbootgesellschaft haben wir 11. über die wahlweise Benutzbarkeit der Retourbillette im Zürichseeverkehr mit Bahn oder Schiff eine Verständigung in dem Sinne getroffen, dass vom 1. Januar 1909 an auf den Umtausch der Schiffsretourbillette gegen Bahnbillette einfacher Fahrt verzichtet wird, d. h. dass die erstern ohne weiteres zur Rückfahrt mit der Bahn benutzt Dies bedingte eine Neuausgabe der bezügwerden können. lichen Instruktion für das Stations- und Zugspersonal. Gleichzeitig wurde vereinbart, von der Aufstellung einer besondern Abrechnung über die in Art. 4, Ziffer 2, Absatz 3, des Vertrages vom 20./28. Oktober 1902 vorgesehene gegenseitige Vergütung der Hälfte der eingehobenen Taxen aus den wechselseitig benutzten Retourbilletten künftig abzusehen, wogegen die Zürcher Dampfbootgesellschaft den Bundesbahnen eine jährliche Pauschalentschädigung von Fr. 2000 zu leisten hat. Diese Abmachungen sind unter dem ausdrücklichen Vorbehalte jederzeitiger Aufhebung getroffen worden.
- 12. Auf 1. September ist ein neues Übereinkommen betreffend die Rückerstattung von Fahrgeld im schweizerischen Verkehr in Kraft getreten; durch dieses ist die von den Verwaltungen des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen schon seit längerer Zeit angestrebte Übereinstimmung mit dem entsprechenden Übereinkommen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen nach Tunlichkeit herbeigeführt.
- 13. Auf 1. März ist das Reglement betreffend die Abgabe von Beamtenbilletten im gegenseitigen direkten

Verkehr der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen neu ausgegeben worden. Im Laufe des Berichtsjahres sind demselben einige weitere Verwaltungen beigetreten.

- 14. Ein Gesuch des Zentralvorstandes des Vereins schweizerischer Eisenbahn- und Dampfschiffangestellter um Berechnung des Preises der Beamtenbillette für Hin- und Rückfahrten zu ½ der Retourtaxen statt zu ½ der Taxe der gewöhnlichen Billette einfacher Fahrt, sowie um Gewährung der halben Beamtenbillettaxe für Kinder im Alter von 4—12 Jahren und um Einführung erleichternder Vorschriften für den Bezug der Beamtenbillette ist im Benehmen mit den übrigen Verwaltungen des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen unter eingehender Darlegung der Gründe ablehnend beantwortet worden.
- 15. Einem zutage getretenen Bedürfnis entsprechend, ist auf 1. Mai die direkte Abfertigung von Expressgut im Verkehr zwischen Domodossola und schweizerischen Stationen via Simplon eingerichtet worden.
- 16. Wir haben beschlossen, die auf 11. Dezember 1907 versuchsweise eingeführten Erleichterungen für die Beförderung von Skis und Sportschlitten auch weiterhin beizubehalten. Gestützt auf die gesammelten Erfahrungen wurden die bezüglichen Vorschriften in dem Sinne ergänzt, dass die Gegenstände bei Gratisbeförderung im Gepäckwagen mit haltbaren Adressen versehen sein müssen.
- 17. Zum Reglement über Militärtransporte auf den schweizerischen Eisenbahnen und Dampfschiffen ist am 1. Dezember ein I. Nachtrag in Kraft getreten. Er enthält eine Ergänzung der Vorschriften betreffend die Verpackung von Pulvertransporten, sowie eine Änderung der Bestimmung über die Taxierung von Gepäcksendungen auf Dampfschiffen.
- 18. Mit Rücksicht auf die im Laufe der Zeit eingetretenen zahlreichen Änderungen und Ergänzungen haben wir im Einverständnis mit den Verwaltungen des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen eine Neuausgabe der Ausführungsund Zusatzbestimmungen zu den Vorschriften über Militärtransporte angeordnet. Ein bezüglicher Entwurf ist durch Vermittlung des eidgenössischen Eisen-

bahndepartementes am 9. Oktober dem schweizerischen Militärdepartement vorgelegt worden.

- 19. Ein vom Verein schweizerischer Sektionsche fs durch Vermittlung des eidgenössischen Postund Eisenbahndepartements gestelltes Gesuch um Einräumung halber Fahrtaxe für den Besuch seiner Versammlungen und Konferenzen wurde im Benehmen mit den Verwaltungen des Eisenbahnverbandes abgelehnt, weil dieser Verband mehr berufliche als militärische Interessen verfolgt.
- 20. Einem Gesuche des schweizerischen Militärdepartements Folge gebend, wurde beschlossen, den schweizerrischen Umfange Brigaden folgen, auf Grund einer besonderen Ausweiskarte inskünftig in gleichem Umfange Militärbillette zu verabfolgen, wie bisher für den Besuch der jeweiligen Herbstmanöver.
- 21. Von verschiedenen Kantonsregierungen wurde ein Gesuch um Abänderung, beziehungsweise Erweiterung der am 15. Juli 1907 in Wirksamkeit getretenen Taxbegünstigung an solche kantonale Beamte der Zentralverwaltung, die regelmässig Dienstreisen ausführen, eingereicht. Da diese Abänderungsvorschläge unannehmbar waren und die weitgehenden Begehren, denen nicht entsprochen werden konnte, zeigten, dass der Zweck und der Umfang des Entgegenkommens auf diesem Gebiete verkannt wurde, so hat der Verwaltungsrat die Aufhebung des Zugeständnisses auf Ende des Berichtsjahres beschlossen.
- 22. Wir haben die Bahnhof- und Stationsvorstände ermächtigt, kranken oder verunfallten Inhabern von Arbeiterab onnem ents zum Zwecke des Arztbesuches bei Vorlage eines bezüglichen Arztzeugnisses die Bewilligung zur Benutzung eines passenden Zuges zur Hin- und Rückfahrt mit dem Abonnement ausserhalb der im Tarif festgesetzten Zeit zu erteilen.
- 23. Die Verhandlungen über die Revision des Reglements betreffend Polizeitransporte (vergl. Geschäftsbericht pro 1907, Seite 112) sind im Berichtsjahr weitergeführt worden.

- 24. Vom Verband schweizerischer Eisenbahnen ist infolge von zutage getretenen Zweifeln entschieden worden, dass Südfrüchte, frische und getrocknete, als Orangen, Zitronen, Datteln, Feigen und Rosinen, sowie eingemachte und konservierte Früchte und Gemüse aller Art von der Beförderung als landwirtschaftliche Traglasten ausgeschlossen sein sollen.
- 25. Der Verkauf von Fahrscheinen für Strecken der Bundesbahnen stellte sich bei den Firmen Th. Cook and Son in London und dem Reisebure au der Hamburg-Amerika Linie in Berlin in den zwei letzten Jahren wie folgt:

#### Es verkauften:

Tho	s. Co	oka	n	d 8	S 0	n i	n	$L_0$	n d	on:
im Jahre	1907	für .	•		•				Fr.	942,774
im Jahre	1908	für .	•	٠					מ	999,174
Gegenübe	r dem	Vorj	ahre	e n	neh	r.		•	Fr.	56,400

Reisebureau der Hamburg-Amerika Linie in Berlin:

im Jahre	1907	für .	•		•			Fr.	129,707
im Jahre	1908	für .	•	• •	•	•	•	າາ	105,508
Gegenübe	r dem	Vor	jahre	wei	niger	• •	•	Fr.	24,199

- 26. Das Internationale Reisebureau der Mährisch-Ostrauer Handels- und Gewerbebank in Mährisch-Ostrau, welches am 1. Januar 1908 mit der Billetausgabe begann, hat während des Berichtsjahres für Rechnung der Bundesbahnen für Fr. 214,214 Fahrscheine verkauft.
- 27. Der Billetverkauf unserer eigenen Agenturen in London und Paris hat neuerdings eine beträchtliche Steigerung erfahren. Die Einnahmen betrugen:

### Beider Agentur in London:

			•,		•			i	m ganzen	schwe	s intern eiz. Billetten b., Fahrscheine len Taxen u. s. w.)
im	Jahre	1907		•					481,140	Fr.	130,091
im	Jahre	1908	•	•	•	•	•	'n	586,620	ກ	151,108
Ge	genübe	er dem	Vo	rjah	re	me	hr	Fr.	105,480	Fr.	21,017

### Bei der Agentur in Paris:

							im ganzen	schwe (GenAl	s intern eiz. Billetten o., Fahrscheine len Taxen u.s. w.)
im Jahre	1907	•			•	Fr.	1,010,710	Fr.	426,042
im Jahre							1,217,375	າກ	492,727
Gegenübe	r dem Vo	rja	hre	me	hr	Fr.	206,665	Fr.	66,685

28. Der Absatz an Generalabonnements für 15 Tage hat im Berichtsjahre wiederum etwas abgenommen, während für die übrigen Sorten dieser Abonnements eine Vermehrung zu verzeichnen ist, namentlich bei den Abonnements für 45 Tage und bei den Jahreskarten für eine Person.

Es wurden gelöst:

		,			,	5.		ir	n Jahre 1907	1908	Diff	erenz
G	en.	-Ab.	für	15	Tage	•			44,759	44,725		34
	ກ	ກ	າາ	30	<b>7</b> )				12,057	12,156	+	99
	ກ	ກ	ກ	45	מי	•	•	•	1,846	$2,\!124$	+	278
	ກ	ຸກ	מר	100	Monat	е.		•	1,684	1,864	+	180
	ກ	ກ	ກ	6	າກ			٠	765	797	+	32
19	ກ	າກ	ກ	12	ກ	(1)			7,377	8,290	+	913
	ກ	ກ	• ກ	12	ກ	(2)	Per	s.)	807	847	+	40
					iı	m g	anz	en	69,295	70,803		1,508

Die Einnahmen aus Generalabonnements betrugen:

								Gesa	amteinnahmen	Aı	nteil S. B. B.
im	Jahre	1907				•		Fr.	7,254,578	Fr.	5,112,071
im	Jahre	1908		•	•	•,	٠	ກ	7,704,548	ກ	5,496,849
geg	genübe	r dem	Vo	rja	hre	me	hr	Fr.	449,970	Fr.	384,778

29. Die Instruktion für das Stations-, Zugsund Schiffspersonal zum Tarif für die Beförderung von Personen mit Generalabonnements ist neu herausgegeben worden.

Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1909 an wurden die elektrischen Viviserbahnen auf gestelltes Gesuch hin in den Verkehr mit Generalabonnements einbezogen.

30. Der Verkehr mit schweizerischen kombinierbaren Billetten erzeigt gegenüber dem Vorjahre eine kleine Zunahme.

Die Einnahmen betrugen:

	Im ganzen	Anteil S. B. B.
im Jahre 1907	Fr. 1,609,052	Fr. 961,340
im Jahre 1908	, 1,653,626	, 999,878
Gegenüber dem Vorjahre mehr	Fr. 44,574	Fr. 38,538

Folgende Unternehmungen wurden neu in diesen Verkehr einbezogen:

Solothurn-Münster-Bahn, Langenthal-Jura-Bahn, Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn, Strassenbahn Bremgarten-Dietikon, Strassenbahn Wetzikon-Meilen und Eisenbahn Bellinzona-Mesocco.

31. Die zusammenstellbaren Fahrscheinhefte des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen weisen neuerdings eine bedeutende Verminderung auf, die ohne Zweifel wiederum den infolge der deutschen
Personentarifreform eingetretenen veränderten Verhältnissen —
Wegfall der besondern Ermässigung auf den deutschen Strecken

zuzuschreiben ist.

Die Einnahmen betrugen:

Die Emmannen Seutgen.	schweiz. Transportanstalten im ganzen	Anteil S. B. B.
im Jahre 1907 im Jahre 1908	Fr. 4,496,712 , 3,899,555	Fr. 2,506,283 2,196,624
Gegenüber dem Vorjahre weniger	Fr. 597,157	Fr. 309,659

Neu einbezogen wurden in diesen Verkehr die Yverdon-Ste. Croix-Bahn und die Solothurn-Münster-Bahn.

Mit der französischen Ostbahn und der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn ist eine Vereinbarung getroffen worden, wonach diese Verwaltungen künftig bei ihren Ausgabestellen in Paris unter Verwendung der Vereinsfahrscheine in Verbindung mit französischen Fahrtausweisen bis zur Schweizergrenze zusammenstellbare Billette für die schweizerischen Strecken ausgeben können. Der Mindestumfang der Reise beträgt bei diesen Billetten, wie im schweizerischen Verkehr, 200 km und die Gültigkeitsdauer 45 Tage.

- 32. Am 8. Juli hat in Zürich eine ausserordentliche Bodenseeverbandskonferenz stattgefunden zur Weiterbehandlung der schon im Geschäftsbericht 1907 auf Seite 118 unter Ziffer 33 erwähnten Frage der Verbilligung der Personenfahrpreise für die Bodenseedampfboote. Wir haben unsern ablehnenden Standpunkt weiter vertreten, sahen uns aber schliesslich veranlasst, da auch die österreichischen Staatsbahnen inzwischen ihre Haltung änderten, uns grundsätzlich zu einer Revision des Tarifs bereit zu erklären und die Frage einer erneuten Prüfung zu unterstellen. In der am 18./19. August in St. Gallen stattgehabten ordentlichen Bodenseeverbandskonferenz ist dann die Angelegenheit neuerdings erörtert worden; man einigte sich dahin, dass behufs Gewinnung einer zuverlässigen Grundlage zur Berechnung der finanziellen Tragweite der verschiedenen Reformvorschläge zunächst während zirka eines Jahres weitere Frequenzerhebungen zu veranstalten seien.
- 33. Am 4./6. März fand in Venedig eine Sitzung des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen statt, zu der wir eine Vertretung abordneten.

#### c. Tierverkehr.

1. Die neuen Vorschriften für die laut den Geschäftsberichten pro 1906 und 1907 durchzuführende Änderung betreffend die Frachtzahlung für den Transport lebender Tiere sind vom Bundesrat zu Ende des Berichtsjahres genehmigt worden. Die Inkraftsetzung der Massnahme findet im nächsten Jahre statt.

2. Zur Durchführung zahlreicher Änderungen und Ergänzungen ist im Benehmen mit den beteiligten Verwaltungen eine Neuausgabe des allgemeinen schweizerischen Tarifs für die Beförderung lebender Tiere beschlossen worden. Gleichzeitig ist auch die Instruktion zu diesem Tarif neu herauszugeben. Die bezüglichen Entwürfe sind aufgestellt und durch die am 4. November in Bern abgehaltene 14. kommerzielle Verbandskonferenz zur Vorlage an das Eisenbahndepartement endgültig festgesetzt worden.

Die genannte Konferenz hat sich auch mit der Revision der für die Desinfektion des Viehtransportmaterials zu erheben den Gebühren befasst. Es ist mit Rücksicht auf die bedeutenden Kosten, welche den Verwaltungen aus der Durchführung der neuen, vom Bundesrate erlassenen Desinfektionsvorschriften erwachsen, sowie mit Rücksicht auf die in den letzten Jahren eingetretene, erhebliche Verteuerung der Arbeitslöhne eine angemessene Erhöhung der gegenwärtigen Ansätze als notwendig befunden und beschlossen worden. Die Durchführung soll anlässlich der sich in Arbeit befindenden Neuausaabe des Nebengebührentarifs erfolgen.

- 3. Auf 15. März ist für die Beförderung von lebenden Tieren in Einzelsendungen im direkten Verkehr zwischen Stationen der Berner Oberland-Bahnen einerseits und solchen der Bundesbahnen, sowie einigen Privatbahnen anderseits ein neuer Tarif zur Einführung gelangt.
- 4. Vom schweizerischen Bauernverband ist das Gesuch gestellt worden, es möchte für die Beförderung von prämiierten weiblichen Zuchttieren des Rindviehgeschlechts, welche prämiierten Zuchtstieren zugeführt werden, ähnliche Taxbegünstigungen zugestanden werden wie für die dem Bunde gehörenden Zuchthengste und die diesen zugeführten Stuten, d. h. taxfreier Rücktransport nach der Abgangsstation in gewöhnlicher Fracht. Wir haben dieses Begehren unter einlässlicher Begründung als zu weitgehend ablehnend beschieden.

5. Dem Gesuch einer Anzahl Pferdemetzger, es möchten für den Transport von Schlachtpferden die gleichen Taxen wie für Tiere des Rindviehgeschlechtes angewendet werden, konnten wir nicht Folge geben.

#### d. Güterverkehr.

- 1. Über die Leitung des Güterverkehrs nach und von den Stationen der am 1. Juni eröffneten Ramsei-Sumis-wald-Huttwil-Bahn, sowie des Transitgüterverkehrs dieser Bahn wurde zwischen den schweizerischen Bundesbahnen und der Emmentalbahn einerseits und der Langenthal-Huttwil-Bahn, als betriebsführende Verwaltung der Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn, anderseits folgende Vereinbarung getroffen:
- a. der Güterverkehr nach und von den Binnenstationen der Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn wird über die nach der Tarifdistanz kürzeste Route geleitet;
- b. der Güterverkehr der Station Ramsei von und nach der Richtung Huttwil-Langenthal und weiter, Huttwil-Wolhusen und weiter wird, soweit nach der Tarifdistanz die kürzeste Route über die Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn führt, ganz dieser Bahn zur Bedienung überlassen;
- c. der gleiche Grundsatz gilt für den gesamten Güterverkehr nach und von den Binnenstationen der Langenthal-Huttwil- und Huttwil-Wolhusen-Bahn;
- d. vom Güterverkehr Burgdorf loco und transit mit Einschluss des Güterverkehrs der Stationen der Emmentalbahn (exklusive Zollbrück) und der Burgdorf-Thun-Bahn von und nach Wolhusen und weiter, Richtung Luzern, ferner vom Güterverkehr Langnau loco und transit mit Einschluss des Güterverkehrs der Station Zollbrück der Emmentalbahn von und nach Langenthal und weiter, Richtung Olten, wird, soweit nach der Tarifdistanz die kürzeste Route über die Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn führt, 40 % dieser Linie zur Bedienung abgetreten.
- 2. Infolge der am 1. Januar erfolgten Umwandlung der bisherigen Haltestelle Dompierre in eine Vollstation ist die Einbeziehung derselben in die Gütertarife für den internen und direkten Verkehr notwendig geworden.

- 3. Am 1. April sind auf der Sensetalbahn Taxerhöhungen eingetreten. Die durch diese Massnahme bedingten Änderungen wurden für den Verkehr mit schweizerischen Stationen durchgeführt,
- 4. Am 1. Mai wurde die zwischen Gerlafingen und Utzenstorf gelegene Station Wiler der Emmentalbahneröffnet.

Distanzen und Taxen für den Transport von Gütern nach und von dieser Station wurden am 1. bezw. 15. Mai eingeführt.

- 5. Die Vereinbarung mit der schweizerischen Postverwaltung über die Beförderung der nicht regalpflichtigen Fahrpoststücke auf dem Bodensee ist hinsichtlich des Verfahrens für die Festsetzung der jährlich zu zahlenden Entschädigungen abgeändert, beziehungsweise vereinfacht worden.
- 6. Folgende Änderungen sind an den Ausnahmetarifen vorgenommen worden:
- a. Im Artikelverzeichnis des schweizerischen Ausnahmetarifs Nr. 3 für Lebensmittel in beschleunigter Fracht ist die "reine, eingekochte Milch in Kannen" gestrichen worden.
- b. zum Ausnahmetarif Nr. 4 für Brot, frische Butter, frisches Fleisch, flüssige Milch, Rahm etc. sind ausgerechnete Taxen über Routen, welche von der gewöhnlichen Instradierung abweichen, von den Versendern aber mit Rücksicht auf die Beschleunigung der Transporte vorgeschrieben werden, eingeführt worden.
- c. Im schweizerischen Ausnahmetarif Nr. 6 für Getreide etc. sind die durch die Distanzerhöhung der Sensetalbahn und die Eröffnung der Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn bedingten Änderungen durchgeführt worden.
- d. im Ausnahmetarif Nr. 41 für Milch im Abonnement soll das bisherige dreiteilige und etwas komplizierte Taxschema dieses Tarifes aufgehoben und durch ein solches auf folgender Grundlage ersetzt werden:
- a. fixe Gebühr für jedes Abonnement Fr. 1;
- b. Transporttaxen ohne Rücksicht auf die Dauer des Abonnements:

Taxen für je 5 Liter

											täglich p	er 1 l	kr
Von	1	bis	<b>5</b>	km	Ĺ		•				0,212	Cts.	•
ກ	6		10			•	•		•		0,172	מי	
77	11	,,	20	,,	×	•	•		•	• 1	0,112	ກ	
	21	km	an					i			0.032		

Der Tarif wird auf 1. Mai 1909 neu aufgelegt und in seinen Anwendungsbedingungen werden diejenigen Änderungen und Vereinfachungen durchgeführt, die sich nach Massgabe der gemachten Erfahrungen als notwendig erzeigt haben. Der Grund der Aufhebung des dreiteiligen Taxschemas liegt darin, dass die durch das letztere zum Ausdruck gebrachte Abstufung, beziehungsweise Ermässigung der Taxen nach der Dauer des Abonnements die Abonnenten häufig veranlasste, langfristige Abonnements zu lösen, die dann nicht ordnungsgemäss eingehalten werden konnten. Die Umwandlung des dreiteiligen Taxschemas in ein einteiliges verursacht im grossen und ganzen keine Taxerhöhungen, und es bleiben sich daher auch die Einnahmen der Bundesbahnen aus den betreffenden Transporten in ihrer Gesamtheit annähernd gleich.

- 7. Folgende Taxermässigungen haben wir gewährt für den internen Verkehr:
- a. für Bau- und Dünggips ab Frick, Bex und Villeneuve nach Chaux-de-Fonds und Locle;
- b. für Steinlieferungen an das Stauwehr bei Augst-Wyhlen für die Strecken Göschenen-, Gurtnellen- und Wassen-Basel S. B. B. zur Ermöglichung der Konkurrenz gegenüber ausländischen Lieferanten;
- c. für Schlacken und Abfallmaterial von Choindez nach Delsberg unter einschränkenden Bestimmungen bezüglich der Wagenverwendung und der Auf- und Abladefristen; damit wird die weitere Verwendung dieses geringwertigen Materials ermöglicht;
- d. für Pflastersteine ab Alpnach-Dorf nach Basel behufs Einhaltung der Konkurrenz gegenüber ausländischen Lieferanten;
- e. frachtfreie Beförderung für Liebesgaben aller Art, zugunsten der Brandbeschädigten in Bonaduz (Graubünden), sofern sie an das Hülfskomitee für die Brandbeschädigten von Bonaduz adressiert waren.

- 8. Der Vorstand der Getreidebörse Zürich hat den Wunsch ausgesprochen, wir möchten im Interesse eines einheitlichen Betriebes ein Inspektorat für die Getreide-lagerhäuser der Bundesbahnen errichten. Wir antworteten darauf, dass hierfür kein Bedürfnis vorhanden sei, indem die gewünschte, weitergehende Zentralisation des Lagerhausdienstes ganz gut ohne ein Inspektorat und ohne die mit demselben verbundenen erheblichen Kosten durchgeführt werden könne.
- 9. Am 1. Oktober 1897 ist gleichzeitig mit der Eröffnung des Hauptzollamtes in Zürich das Niederlagshaus im Güterbahnhof Zürich aufgehoben worden. Für das Fortbestehen war damals kein Grund vorhanden, da das Niederlagshaus in der Hauptsache nur noch der Einlagerung von Waren diente, die für den Konsum der Stadt Zürich und deren Umgebung bestimmt waren. Immerhin wurde seitens der zürcherischen Handelskammer an die Zustimmung zu dem Aufhebungsbeschluss der Vorbehalt der Wiederherstellung im Falle des Bedürfnisses geknüpft, womit sich die eidgenössische Oberzolldirektion einverstanden erklärte. Das Bedürfnis ist eher eingetreten, als man damals annahm. Die Zürcher Handelskammer berichtete nämlich, dass in den letzten Jahren der Transithandel der Schweiz an Bedeutung stark zugenommen habe, und dass sich der Mangel eines mit Transitzollbehandlung ausgerüsteten Niederlagshauses in Zürich immer mehr fühlbar mache; sie regte daher bei der Kreisdirektion III die Errichtung eines solchen auf dem Areal des Güterbahnhofes in Zürich an. Wir haben nach allseitiger, einlässlicher Prüfung der Frage folgende Beschlüsse gefasst:
- 1. Mit Rücksicht auf das als nachgewiesen zu betrachtende Bedürfnis eines Zollniederlagshauses in Zürich wird die Errichtung eines solchen grundsätzlich beschlossen.
- 2. Bau und Betrieb dieses Zollniederlagshauses werden unter noch näher festzustellenden und mit der Zürcher Handelskammer zu vereinbarenden Bedingungen durch die Bundesbahnen selbst übernommen.
- 3. Die Bauten sind nach Massgabe des vorhandenen Bedürfnisses tunlichst einfach, aber so zu erstellen, dass sie bei steigendem Verkehr jederzeit ohne Schwierigkeit erweitert werden können.

Die Kreisdirektion III wurde eingeladen, die Angelegenheit nach Massgabe dieser Beschlüsse weiter zu verfolgen und uns über die Grösse des Gebäudes, dessen innere Einrichtung und Kosten, ferner über das Abkommen mit der Zürcher Handelskammer betreffend die Beteiligung an den Kosten des Baues und Betriebes Vorschläge zu machen.

- 10. Das der Rheinhafen-Aktiengesellschaft in Basel seinerzeit gemachte Zugeständnis (vgl. Jahresbericht 1907, S. 128, Pos. 34), die ermässigten schweizerischen Exporttarife und die ermässigten Frachtsätze Italien-Basel transit auch für Sendungen anzuwenden, die bis und ab Basel mit Rheinschiffen befördert werden, wurde dahin erweitert, dass die Begünstigung auch dann gilt, wenn die Sendungen zeitweise im Lagerhaus der Rheinhafen-Aktiengesellschaft unter Bahnkontrolle gelagert haben.
- 11. Von den an den kommerziellen Konferenzen des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen und vom Eisenbahnverband im Korrespondenzwege behandelten Geschäften erwähnen wir folgende:
- a. Einem Gesuch der Firma P. Buchet in Genf um Zulassung der komprimierten Luft zum Eisenbahntransport zu den für verdichteten Sauerstoff, verdichteten Wasserstoff und verdichtetes Leuchtgas vorgesehenen Bedingungen wurde entsprochen.
- b. Ein Gesuch der Sprengstoff-Aktiengesellschaft Carbonit in Hamburg um Aufnahme ihres neuen Sicher-heitssprengstoffes "Plastrotyl" in die Position XIV der Anlage V zum Transportreglement wurde in zustimmendem Sinne erledigt.
- c. Einer Eingabe des Herrn J. Langhard, Chemiker in Unterstammheim, um Zulassung eines neuen Sprengstoffes "Nitrolit" zum Eisenbahntransport, wurde entsprochen.
- d. Neue Vorschriften über die Abfertigung leerer französischer Privatkesselwagen, welche die Beseitigung vorgekommener Unregelmässigkeiten bezwecken sollen, wurden erlassen.
- e. Die Bemerkungen und Begehren des Eisenbahndepartements zu dem im Jahresbericht pro 1907, S. 124, Pos. 27, erwähnten Entwurf eines neuen

- I. Nachtrages zum schweizerischen Transportreglement wurden durchberaten.
- f. Einem unserseits gestellten Antrag auf Änderung der Transport bedingungen für frische Häute in der Anlage V zum schweizerischen Transportreglement im Sinne der Gleichstellung der ungesalzenen mit den gesalzenen frischen Häuten wurde zugestimmt.
- g. Ein durch ein Gesuch des schweizerischen Bierbrauervereins veranlasster hierseitiger Antrag, die für schweizerische Privatreservoirwagen festgesetzten verlängerten Belade- und Entladefristen und ermässigten Verspätungsgebühren allgemein für schweizerische Privatgüterwagen zu gewähren, wurde angenommen.
- h. Einem Gesuche der Raffineries d'huiles et graisses végétales in Carouge-Genf um Bewilligung der Frachtfreiheit für das ihren Sendungen von vegetabilischen Kochfetten in Wagenladungen beigeladene, zur Konservierung des Fettes während des Transportes notwendige Eis wurde in dem Sinne entsprochen, dass die Begünstigung sich auch auf die Naturbutter erstrecken soll.
- i. Es wurde eine Erhöhung der Desinfektionsgebühren für Wagen, in denen gewisse, nur bedingungsweise zum Transport zugelassene Güter, wie fäulnisfähige tierische Abfälle, Stalldünger und andere Fäkalien und Latrinenstoffe etc., befördert worden sind, beschlossen.
- k. Einem Gesuche der Firma A. & W. Allendorf in Schönebeck a. Elbe um Aufnahme der Sprengstoffe "Dorfit" und "Aldorfit" unter die in der Anlage V zum Transportreglement unter Nr. XXXV c genannten Sicherheitssprengstoffe ist entsprochen worden.
- 12. Von den Tarifen für den Verkehr mit Deutschland wurden neu herausgegeben die Tarifhefte für den Verkehr mit Sachsen. Der Titel der "Tarife für den norddeutsch-schweizerischen Güterverkehr" wurde geändert in "Tarife für den preussische hessisch-schweizerischen Güterverkehr". Von diesen Tarifen
  wurden diejenigen für den Verkehr des ost- und mitteldeutschen
  Gebietes mit dem gesamten schweizerischen Gebiet, ferner die
  Tarife aus dem Ruhrkohlengebiet nach der Schweiz neu bearbeitet und herausgegeben.

- 13. Im bayerisch-schweizerischen Verkehr wurde ein neues Tarifheft, enthaltend die Taxen für den Verkehr mit der Gotthardbahn, ferner Ausnahmetarife für Getreide und Holz erstellt.
- 14. Für den deutsch-französischen Verkehr über Elsass-Lothringen ist am 1. Juli eine Neuausgabe des Teils I, Abteilung B (Tarifvorschriften und Güterklassifikation) erschienen. Dieser Tarifteil ist ab 15. Juli auch für die Abfertigung des Verkehrs zwischen Delle frontière einerseits und Basel anderseits gültig erklärt worden.
- 15. Die seit zwei Jahren schwebenden Verhandlungen mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn über Erstellung eines direkten Gütertarifes P. L. M. Schweiz führten gegen Ende des Berichtsjahres zu einer neuen Besprechung mit der P. L. M.; dabei wurde über die noch pendenten Punkte Einverständnis erzielt, so dass die Angelegenheit endlich zu einem befriedigenden Abschlusse gelangen wird.
- 16. Der Tarif commun international de transit Nr. 400 Basel—nordfranzösische Seehäfen ist auf 1. November umgerechnet und sind diejenigen Klassifikationsänderungen, welche im Konkurrenztarif Basel—belgische Seehäfen eingetreten sind, vorgenommen worden.
- 17. Im Verkehr mit Belgien und Holland sind eingeführt worden:
- eine Neuausgabe der Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation;
- ein III. Nachtrag zum niederländisch-basler Gütertarif, enthaltend Ausnahmetaxen für verschiedene Artikel;
- ein IV. Nachtrag zum belgisch-basler Tarishest 2 b, enthaltend Ausnahmesrachtsätze für Fensterglas u. s. w. im Verkehr mit der Westschweiz;
- neue Kohlentarife Belgien-Basel und Belgien-Schweiz.
- 18. Von den Tarifen für den deutsch-italienischen Güterverkehr wurde der Teil IIB, enthaltend die Taxtabellen für die italienischen Bahnstrecken, sowie der Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. neu aufgelegt.

- 19. Im französisch-italienischen Verkehr sind die Arbeiten für die Erstellung der Tarife mit den über die P. L. M. hinausgelegenen Bahnen im Gang.
- 20. Im deutsch-südfranzösischen Verkehr wurden die Tarifteile, welche die Taxtabellen für die ausserfranzösischen und die französischen Strecken enthalten; neu herausgegeben.
- 21. Mit dem Übergang der Eisenbahnnetze der ehemaligen Nordostbahn und Vereinigten Schweizerbahnen an den Bund ist in der Konkurrenzstellung zu den k. k. österreichischen Staatsbahnen und den königl. bayerischen Staatsbahnen eine wesentliche Änderung eingetreten. So ist z. B. der Wettbewerb zwischen der frühern Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen, welcher der Route über Bregenz-See-Romanshorn gegenüber den Routen via Buchs (Rheintal) und St. Margrethen verschiedene Vorteile gesichert hat, dahingefallen. Das Interesse der schweizerischen Bundesbahnen an den letztern beiden Routen ist grösser; es wurde daher bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen schon bald nach der Verstaatlichung eine der neuen Sachlage entsprechende Neuordnung der gegenseitigen Beziehungen im Güterverkehr angeregt. Die bezüglichen Verhandlungen dauerten ohne Unterbruch bis in die Berichtsperiode, und es konnten die neuen Vereinbarungen durch Ausgabe neuer Leitungsvorschriften erst auf 1. Juli 1908 in Kraft gesetzt werden. Aus dem Inhalt der Vereinbarungen heben wir hervor:

Neuordnung der Instradierung des via Arlbergbahn gehenden Verkehrs zwischen den Routen via Bregenz-Trajekt-Romanshorn, St. Margrethen und Buchs (Rheintal) im Sinne einer vermehrten Beteiligung der letztern beiden Routen.

Festsetzung der Bildung der österreichisch-ungarischen Taxen bis Buchs (Rheintal) und St. Margrethen einerseits und Bregenz/Lindau anderseits.

Änderung der Taxverteilung via Bregenz- und Lindau-Trajekt-Romanshorn zu gunsten der schweizerischen Strecken bis und ab Romanshorn.

Regelung der gegenseitigen tarifarischen Behandlung des Reexpeditionsverkehrs in Bregenz, Feldkirch, Romanshorn, Rorschach und Buchs (Rheintal).

- 22. Im osterreichisch = ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverband wurde eine Neuausgabe des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Holzaus Ungarn, eine solche des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Zuckeraus Österreich und ein neuer Tarif für die Beförderung von Eilund Frachtgütern zwischen Ungarn und der Schweiz eingeführt. Ferner gelangten neue Tarife für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten u. s. w. von ungarischen Bahn- und Schiffsstationen nach der Schweiz und nach Frankreich zur Einführung.
- 23. Im österreichisch = ungarisch-französischen Eisenbahnverband erfolgte am 1. Januar 1908 die Einführung einer Neuausgabe des Ausnahmetarifs für Holz aus Ungarn.
- 24. Das französische Zolltarifgesetz vom 11. Januar 1892 sieht (unter Pos. 719 des Tableau D) einen erheblichen Zuschlag für Waren vor, die aus Entrepôts stammen. Hiervon ausgenommen sind jedoch Waren, die in Entrepôts des Produktionslandes selbst lagerten und von diesen dann direkt zur Einfuhr nach Frankreich gelangen. Für "gemeine Hölzer" beträgt dieser Zuschlag 10 Franken per Tonne. Dies hatte bald zur Folge, dass die Einlagerung von österreichischem und ungarischem Holze auf den schweizerischen Grenzlagerplätzen Buchs (Rheintal) und Romanshorn unmöglich wurde, was nicht nur für den Zwischenhandel, sondern auch für die schweizerischen Transitbahnen von fatalen Folgen begleitet war. Es wurden daher wiederholt Anstrengungen gemacht, die französische Zollverwaltung zu bewegen, wenigstens für Einlagerungen auf dem Platze Buchs, der, da das Holz unter der Kontrolle des österreichischen Zollamtes steht, als österreichisches Gebiet angesehen werden könnte, den Zuschlag zu erlassen. Die bezüglichen Schritte waren ohne Erfolg; die französischen Behörden erklärten, für das Lager in Buchs (Rheintal) der Konsequenzen wegen keine Ausnahme machen zu können.
- 25. Dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr wurden die am 1. Juni 1908 eröffnete normalspurige Eisenbahn Ramsei-

Sumiswald-Huttwil mit Zweiglinie Sumiswald-Grünen-Wasen i. E., die schmalspurige Linie Samaden-Pontresina der Rhätischen Bahn und das Teilstück Le Châtelard-Trient local-Le Châtelard-Trient frontière der schmalspurigen Linie Martigny-Le Châtelard, ferner die elektrische Schmalspurbahn Bellinzona-Mesocco unterstellt.

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

- 26. Zum Verzeichnis der Gegenstände, auf welche das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr keine Anwendung findet, sind die Nachträge XIII und XIV erschienen.
- 27. Am 22. Dezember 1908 ist eine vom Zentralamt für internationalen Eisenbahntransport in Bern veranstaltete Neuausgabe des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr in Kraft getreten, in welcher die durch das II. Zusatzübereinkommen zu letzterem vom 19. September 1906 bedingten Änderungen und Ergänzungen durchgeführt sind. Infolge dieser Neuausgabe mussten die reglementarischen Bestimmungen (Taristeile IA) für den deutsch-schweizerischen, den schweizerisch-italienischen, den deutsch-italienischen, den belgischitalienischen, den belgisch- und niederländisch-deutschen, den niederländisch-italienischen, den deutsch-südfranzösischen und den deutsch-französischen Güterverkehr mit vorstehend erwähntem Übereinkommen in Einklang gebracht und auf den 22. Dezember 1908 neu ausgegeben werden.

In die Neuausgabe der reglementarischen Bestimmungen für den deutsch-schweizerischen Verkehr wurden auch die Bestimmungen der von beiden Regierungen abgeschlossenen "Vereinbarung leichterer Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen der Schweiz und Deutschlands rücksichtlich der nach dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 von der Beförderung ausgeschlossenen oder bedingungsweise zugelassenen Gegenstände" vom 22. September 1908 eingearbeitet.

- 28. Die im letztjährigen Geschäftsberichte auf S. 124, Pos. 27, erwähnte Neuausgabe der Anlage V zum schweizerischen Transportreglement ist vom Bundesrat genehmigt und auf den 22. Dezember 1908 in Kraft gesetzt worden.
- 29. Im Berichtsjahre haben nachstehende internationale Konferenzen stattgefunden, an welchen wir uns vertreten liessen:
- a. Die ordentliche Konferenz des nord deutsch- und preussisch=hessisch-schweizerischen Verbandes in Luzern.
- b. Die Konferenz des deutsch-südfranzösischen Verbandes in Marseille.
- c. Die Generalkonferenzen des deutsch-italien ischen und des südösterreichisch=ungarischdeutschen Verbandes in Zermatt.
- d. Die österreichisch = ungarisch-schweizerische Verbandskonferenz in Zürich.
- e. Die österreichisch=ungarisch-französische und die österreichisch=ungarischsüdfranzösische Verbandskonferenz in Triest.
- f. Eine Konferenz über die Erstellung direkter Tarife der über die P. L. M. hinausgelegenen französischen Bahnen mit Italien über den Simplon in Florenz.
- g. Zwei Sitzungen der deutschen ständigen Tarifkommission in Berlin und Baden-Baden.

## e. Einnahmenkontrolle und Abrechnungswesen.

1. Im Monat März erfolgte die allgemeine Einführung des Pausierverfahrens für die Ausfertigung der Güterfrachtkarten auf dem ganzen Netze der Bundesbahnen und der in ihrem Betrieb stehenden Privatbahnen. Damit im Zusammenhange steht auch der Erlass von Vorschriften und die Erstellung neuer Formulare für das Rechnungswesen der Stationen mit Bezug auf den Güterverkehr.

- 2. Um dem Handelsstande den Geldverkehr möglichst zu erleichtern, haben wir unsere Stationen ermächtigt, von bekannten Firmen, welche nicht am Orte der Dispositionsstation wohnen und daselbst weder eine Filiale noch einen Vertreter haben, als Zahlung für Frachten etc. auf Dispositionssendungen künftig auch Postchecks anzunehmen.
- 3. Am 28. November fand in Langnau die 6. Konferenz der Kontrollchefs statt, welche sich mit der Beratung verschiedener Fragen des Abfertigungs- und Abrechnungsdienstes befasste.
- 4. Bei den Kassastellen der Stationen, Lagerhäuser und Dampfschiffe wurden 1919 Kassen und Bücherrevirsionen vorgenommen, welche sich wie folgt auf die vier Kreise verteilen:

I. Kreis	II. Kreis	III. Kreis	IV. Kreis
568	525	494	332

Hierbei sind folgende Vorkommnisse und Unregelmässigkeiten zu erwähnen:

- a. Auf 23 Stationen wurden Defizite von verhältnismässig beträchtlicher Höhe konstatiert, während auf einer grössern Einnehmerei ein zutage getretener, grosser Überschuss seine Aufklärung bis jetzt nicht gefunden hat. Auf Grund der Ergebnisse der eingeleiteten Untersuchungen sind 3 Beamte, welche sich an der Kasse vergriffen hatten, aus dem Dienste der Bundesbahnen entlassen und 4 solche an andere Posten versetzt worden, wo sie keine Gelder mehr zu verwalten haben. Über mehrere Beamte wurden Disziplinarstrafen verhängt und ein Fall gab Veranlassung zur Überweisung der Akten an die zuständige Gerichtsbehörde. Bezüglich einiger anderer Fälle ist die Untersuchung noch nicht abgeschlossen, doch wird auch hier, wie in den bereits erledigten Fällen, voraussichtlich für die Verwaltung kein Schaden entstehen.
- b. Auf einer Güterexpedition wurden Veruntreuungen von Lokalspesen durch den verantwortlichen Rechnungsführer konstatiert, welche von der Kreisdirektion mit der Entlassung des Fehlbaren aus dem Dienste der Bundesbahnen geahndet wurden.
- c. In der Nacht vom 27. auf den 28. Januar wurde auf der Station Villeret und am 20. Dezember abends auf der

Station Colombier in das Stationsbureau eingebrochen. Im erstern Falle wurden Fr. 156.85, im letztern zirka Fr. 50 entwendet.

5. In bezug auf das Frachtkreditwesen sind folgende Geschäfte zu verzeichnen:

		Kr		_	
	I	II	III	IV	Total
a. Neue Kredite wurden eröffnet	. 24	35	43	26	128
b. Bestehende Kredite wurden ge-					
ändert	. 15	48	79	25	167
c. Aufgehoben wurden	. 10	13	13	7	43
					338
			5 1	198	

- 6. Im Monat August gelangte der neue einheitliche Drucksachenkatalog zur Ausgabe.
- 7. Indem wir nachstehend eine vergleichende Übersicht über die Betriebseinnahmen der Bundesbahnen und des Dampfschiffbetriebes auf dem Bodensee der Jahre 1907 und 1908 folgen lassen, verweisen wir auf die der Einnahmentabelle nachfolgende Begründung der Verkehrsschwankungen.

Betriebseinnahmen der schweizerischen Bundesbahnen.

	II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes: 4,03 1. vom Gepäck . 5,670,987. 51 4,18 162,642. 55 78,922. 69 1,76 2. von Tieren . 2,326,024. 34 1,71 2,817,157. 08 53,03 3. von Gütern . 69,659,596. 83 51,33	58,82 77,656,608.68 57,22 2,733,437.22 Total 135,702,996.81 100 970,846.13	B. Dampfschiffverkehr auf Fr. 9% Fr. 7% Fr. 9% Fr. 13,636. 20 — 24,79 II. Gepücktransport 3,858. 03 0,49 — 19,081. 573,28 IV. Gütertransport 565,410. 07 71,26 — 19,081. 57	100 Total 793,409.01 100 — 4,242.71
°/° I.		58,82 100		100
1907 (2463 Kilometer) Fr. 56,283,797.04	5,508,344.96 2,404,947.03 72,476,753.91	80,390,045.90 136,673,842.94	Fr. 197,747. 92 10,356. 27 5,055. 89 584,491. 64	797,651.72

Nach der vorstehenden vergleichenden Übersicht der Betriebseinnahmen pro 1907 und 1908 ergibt sich für das Berichtsjahr aus dem Bahnverkehr (A) eine Mindereinnahme von Fr. 970,846. 13. Die Ergebnisse der einzelnen Verkehrskategorien, in Prozenten ausgedrückt, sind folgende:

```
Personenverkehr . . . . + 3_{,13} \% (1907: + 5_{,17} \%)

Gepäckverkehr . . . + 2_{,95} \% (1907: + 6_{,31} \%)

Tiertransport . . . - 3_{,28} \% (1907: - 2_{,93} \%)

Gütertransport . . . - 3_{,88} \% (1907: + 10_{,21} \%)
```

Die Zunahme der Einnahmen aus dem Gepäckverkehr entspricht annähernd derjenigen im Personenverkehr, während der Rückgang der Einnahmen aus dem Tiertransport annähernd mit jenem im Güterverkehr parallel geht. Bezüglich der Erträgnisse der beiden Hauptverkehrskategorien ist folgendes zu erwähnen:

Personenverkehr. Das Ergebnis der einzelnen Monate pro 1908 gegenüber 1907 ist folgendes:

	0			*		E 20 E 1	0	
Januar .	•					+	Fr.	370,066
Februar .		•			•	+	יי	311,752
März							77	68,637
April	•					+	22	342,929
Mai		•	•	•		+	מר מר	6,567
Juni		•	•			+	 m	440,704
Juli				•		-	מ	31,623
August .	•			•	•	+	מו	217,663
September	•,	· ·	•	•	•		מי	212,194
Oktober .	•	•	•	•	•	+	יי	119,528
November	•			000 ■ •	•	+	77,	182,836
Dezember	•	•	•	٠	•	+	וו	83,000

Die Mindereinnahme pro März beruht lediglich auf einer Verkehrsverschiebung zwischen den Monaten März und April, indem pro 1907 der Verkehr der Osterfeiertage in den Monat März, im Berichtsjahre dagegen in den Monat April fiel. Eine ähnliche Ursache hat das geringe Plus von bloss Fr. 6567 pro Mai (Verschiebung des Pfingstverkehrs von Mai auf Juni). Als effektive, nicht auf Verkehrsverschiebungen beruhende Mindereinnahmen sind dagegen diejenigen pro Juli (Fr. 31,623) und September (Fr. 212,194) zu betrachten; sie sind in der Hauptsache auf die ungünstigen Witterungsverhältnisse zurückzuführen. Das unbeständige Wetter des Monats Juli liess den Fremdenverkehr nicht zur vollständigen Entwicklung gelangen;

auch der gewöhnlich noch lebhafte Septemberverkehr litt erheblich unter der Ungunst der Witterung. Das gesamte Jahresergebnis des Personenverkehrs von nahezu Fr. 1,800,000 mehr als 1907 kann als ein günstiges bezeichnet werden; es deckt sich fast genau mit unserem Voranschlag.

Während die Einnahmen um 3,13 % gestiegen sind, hat die Zahl der beförderten Reisenden um 3,74 % zugenommen. Die Vermehrung der Einnahmen hat also mit der Zunahme der Zahl der Reisenden nicht vollständig Schritt gehalten. Die Durchschnittseinnahme pro Reisenden betrug in den letzten 6 Jahren:

1903: 87,8 Cts. 1906: 82,4 Cts. 1904: 83,5 , 1907: 80,7 , 1905: 81,4 , 1908: 80,0 ,

Der Personenverkehr der Simplonlinie hat sich im Berichtsjahr weiter gehoben; die Einnahmen der Tunnelstrecke Brig-Iselle belaufen sich auf Fr. 702,800 gegenüber Fr. 635,700 pro 1907.

Güterverkehr (inklusive Gepäck und Tiere). Schon in unserem Bericht zum Betriebsbudget pro 1908, Seite 5, sprachen wir uns dahin aus, dass die ausserordentliche Verkehrsentwicklung der Jahre 1906 und 1907 ihren Höhepunkt erreicht haben dürfte. Die Ergebnisse des Berichtsjahres bestätigten diese Annahme; es ist nicht nur keine Zunahme, sondern leider ein erheblicher Rückgang der Einnahmen zu verzeichnen. Abgesehen vom Monat Februar weisen alle andern Monate Mindereinnahmen gegenüber dem Vorjahre auf, und zwar:

Januar				•	•	•	•	<del></del> ;	Fr.	127,846
Februar								+	מר	478,422
März .				•	•	• ,	•		ກ	38,095
April .					•			-	77	520,924
Mai .	. •	27.			•	•	•	<del></del> , .	- 77	206,779
Juni .		· /			•	•			7)	203,975
Juli .					•	•	•	_	מר	209,630
August				• ;. :	•		•		מר	489,978
Septemb	er				•			<del></del> .,	· 11	176,153
Oktober			•	• .	•	• ; ,	•	-	η.	343,692
Novemb	1000				• •	•. •	• :	-	)) ·	538,787
Dezemb	er			•	•	•	•. •		n	356,000

Die gesamte Mindereinnahme beträgt Fr. 2,733,437. Der Ertrag aus dem Gütertransport (einschliesslich Gepäck und Tiere) blieb infolgedessen um Fr. 2,343,391 hinter unserem Voranschlag zurück.

Die Zahl der beförderten Gütertonnen ging von 12,234,219 auf 11,758,531, d. h. um 475,688 oder 3,88 % zurück. Der Rückgang der Quantitäten hielt somit Schritt mit jenem des Ertrages. In den letzten 6 Jahren ergab sich folgender Durchschnittsertrag pro Tonne:

 1903 : Fr. 7,34 1906 : Fr. 6,72 

 1904 : 7,01 1907 : 6,61 

 1905 : 6,75 1908 : 6,60 

Der Simplonverkehr hat auch im Berichtsjahr hinsichtlich des Ertrages aus dem Gütertransport keine erwähnenswerte Besserung erfahren, dagegen hat der Tiertransport ganz erheblich zugenommen.

Bodensee-Dampfschiffbetrieb. Die vorstehende Übersicht der Einnahmen, Abschnitt B, zeigt ziemlich genau dasselbe Bild wie der Bahnverkehr, nämlich eine normale Vermehrung der Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr, dagegen einen Rückgang derjenigen aus dem Güter- und Tiertransport. Der Rückgang im Güterverkehr ist verhältnismässig etwas kleiner als im Bahnverkehr (3,26 gegenüber 3,88 %). Erheblicher zurückgegangen sind jedoch die Einnahmen aus dem Tiertransport. Zieht man indessen die aussergewöhnliche Verkehrszunahme pro 1907 in Betracht, so erzeigt sich auch für diese Rubrik ein ähnliches Verhältnis wie im Bahnverkehr; daher gibt das vorliegende Ergebnis zu keinen besondern Bemerkungen Anlass.

# f. Fracht- und Fahrgeldreklamationen.

Obschon der Gesamtverkehr des Berichtsjahres nicht die Höhe des vorjährigen erreicht, haben die vom Frachtreklamationsbureau zu behandelnden Geschäfte um rund 2200 gegenüber denjenigen pro 1907 zugenommen.

Nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die Zahl der im Jahr 1908 zur Behandlung gekommenen neuen Reklamationen und Taxrückerstattungsgesuche, sowie über die im gleichen Zeitraum zu lasten der S. B. B. ausbezahlten, bezw. andern Verwaltungen zur Verfügung gestellten Beträge.

Zu lasten der S. B. B. ausbezahlte Beträge	Fr. 178,335. 95 (Guter)  266. 98 (Gepäck)	7E	,, 212,025.14	,, 230,930 07	$n = 13,717.54^{-1}$ 35 648 65	e	n = 5303	Fr. 937,557.04
Anzahl neuer Geschäfte	10,137	2,245	2,702	450	2,637	449 2)	106	23,334
	a. Frachtreklamationen wegen unrichtiger Anwendung der Tarife, Tarifvorschriften etc.	b. Gesuche um nachträgliche Anwendung von Reexpeditions- und Exporttarifen	c. Gesuche um Einhaltung der über ausländische Konkurrenzrouten erreichbaren billigern Frachten	d. Taxrückerstattungsgesuche (Detaxen), auf Zugeständnissen der Generaldirektion, bezw. der verstaatlichten Bahnen beruhend .	e. Verschleppungen (Fehlinstradierungen)	g. Gesuche um Gewährung von Taxrückerstattung auf nicht vollständig benützten schweizerischen Generalabonnements	h. Prämienzahlungen an das Zugspersonal für die Entdeckung miss- bräuchlicher Benützung von Generalabonnements	Total

1) Dagegen haben die S.B. B. Fr. 11,812.15 erhalten.

<sup>2</sup>) 278 Fälle wegen Austritt des Titulars aus der Firma; 124 Fälle wegen Krankheit oder Todesfall; 33 Fälle wegen dauernder Landesabwesenheit; 9 Fälle wegen Umtausch gegen Firmenabonnements und 5 Fälle wegen Verhaftung des Titulars.

<sup>8</sup>) Diese Beträge fallen zu lasten der am Generalabonnementstarif beteiligten Verwaltungen.

## IV. Betriebsdepartement.

### a. Allgemeines.

- 1. Wir haben uns am 14. Januar mit der Gotthardbahn darüber verständigt, dass die Abgabe der auf 1. Mai 1909 fälligen Dienstkleider an ihr mit der Verstaatlichung an die schweizerischen Bundesbahnen übergehendes Personal durch die Materialverwaltung der Gotthardbahn auf Rechnung der Bundesbahnen, im Benehmen mit der Materialverwaltung des Kreises II, besorgt wird.
- 2. Am 14. Januar haben wir den zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen einerseits und der Generaldirektion der Internationalen Schlafwagengesellschaft in Brüssel anderseits vereinbarten Vertrag unterzeichnet, betreffend die Einrichtung eines Luxuszugeszwischen Altonaund Genua über Hamburg-Bremen-Cöln-Wiesbaden-Basel-Gotthard (Lloydexpress). Der Zug besteht aus Wagenmaterial der Internationalen Schlafwagengesellschaft und verkehrt in beiden Richtungen täglich. Der Vertrag dauert 15 Jahre, vom 1. Mai 1908 an gerechnet. Die Eröffnungsfahrt, an welcher wir vertreten waren, hat am 14. Oktober stattgefunden und am 15. Oktober haben die regelmässigen Kurse dieses Zuges begonnen.
- 3. Nachdem letztes Jahr die Abgabe von leichtern tüchenen Sommerblusen an das Zugspersonal und an einen Teil der im äussern Dienste beschäftigten Stationsbeamten erfolgt ist (Geschäftsbericht 1907, Ziffer 10, Seite 139) haben wir unterm 17. Januar die Tragzeit dieses Kleidungsstückes festgesetzt, unter gleichzeitiger angemessener Verlängerung der Tragzeit der Uniformröcke.
- 4. Unterm 17. Januar haben wir angeordnet, dass die Aufenthaltslokale des Zugspersonals mit dem zur Reinigung seiner Kleider und Schuhe erforderlichen Putzmaterial (Kleiderbürsten, Schuhbürsten, Wichse etc.) auf Kosten der Bahnverwaltung auszurüsten seien.

- 5. Am 23./24. Januar haben in Zürich Verhandlungen des engern Ausschusses zur Neubearbeitung des Tarifs für die Beschädigungen an Personenwagen im internationalen Wagendurchgangsverkehr unter dem Vorsitz der schweizerischen Bundesbahnen stattgefunden.
- 6. Am 31. Januar sind von uns neue Bestimmungen über die für die Dienstkleidung des Bundesbahnpersonals zur Verwendung kommenden Tücher genehmigt worden.
- 7. Mit Beschluss vom 4. Februar hat der schweizerische Bundesrat die Abschnitte III und IV (Art. 37—49) der Verordnung vom 30. Dezember 1899 über die Massnahmen zum Schutzegegen die Cholera und die Pest, soweit sie die Verkehrsanstalten, den Personen-, den Gepäck- und Warenverkehr betreffen, aufgehoben und durch neue Bestimmungen ersetzt.
- 8. Im Sinne der Weiterführung und Ausbildung der einheitlichen Betriebsanordnungen haben wir am 11. Februar das Schemazueinem einheitlichen Camionnagevertrag beschlossen. Mit der Übermittlung desselben an die Kreisdirektionen haben wir denselben die im weiteren notwendigen grundsätzlichen Weisungen über die Einführung dieses Vertrages erteilt.
- 9. Der schweizerische Bundesrat hat am 14. Februar die nachstehend genannten, von der eidgenössischen Kommission für elektrische Anlagen aufgestellten Vorschriften genehmigt, mit Inkraftsetzung auf 1. März 1908.
  - a. Vorschriften betreffend Erstellung und Instandhaltung der elektrischen Schwachstromanlagen;
  - b. Vorschriften betreffend Erstellung und Instandhaltung der elektrischen Starkstromanlagen;
  - c. Vorschriften betreffend Erstellung und Instandhaltung der elektrischen Einrichtungen elektrischer Bahnen;
  - d. Vorschriften betreffend Erstellung und Instandhaltung der Parallelführungen und Kreuzungen von Schwach- und Starkstromleitungen und von elektrischen Leitungen mit Eisenbahnen.

Damit wurden alle diesbezüglichen widersprechenden Verordnungen und Erlasse aufgehoben und ersetzt.

- 10. Unterm 18. Februar haben wir die Kreisdirektion IV ermächtigt, gemeinsam mit der K. K. Staatsbahndirektion Innsbruck für den Sommer 1908 Sonntagsrund fahrten auf dem Bodensee zu vereinbaren, mit hälftiger Teilung der Einnahmen bei hälftigen Fahrleistungen und mit Beginn der Fahrten am 7. Juni.
- 11. Vom 4. bis 7. März fand in Rom die europäische Wagenbeistellungskonferenz für den Sommerdienst 1908 statt. Diejenige für den Winterdienst 1908/1909 ist am 4./7. August in Danzig abgehalten worden. Wir waren an beiden Konferenzen vertreten.
- 12. Wir haben am 10. April zum Betriebschef des Kreises II in Basel gewählt Herrn Max Otto Wild, von St. Gallen, bisher Betriebsinspektor bei der Generaldirektion in Bern, und der Verwaltungsrat hat diese Wahl am 1. Mai genehmigt.
- 13. Unterm 15. April ist von uns beschlossen worden, demjenigen Dienstpersonal, dessen dienstliche Stellung die Kenntnis einer oder mehrerer Fremdsprachen notwendig oder wünschbar macht, die Teilnahme an besondersor-ganisierten Sprachkursen ausserhalb der Dienstzeit in der Weise zu erleichtern, dass den Teilnehmern, welche sich freiwillig zum Besuche der Kurse melden und dieselben mit Erfolg absolvieren, das Kursgeld vergütet wird. Die Kreisdirektionen wurden beauftragt, den weiteren Vollzug zu besorgen.
- 14. Unterm 24. April hat der schweizerische Bundesrat eine mit 1. Juli in Kraft getretene neue Verord-nung betreffend die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr auf on alen Verkehr erlassen, durch welche die gleichnamige Verordnung vom 14. Januar 1887 aufgehoben und ersetzt wurde. Dieselbe gilt im internationalen Verkehr zwischen der Schweiz, Deutschland, Österreich-Ungarn, Belgien, Bulgarien, Dänemark, Frankreich, Griechenland, Italien, Luxemburg, Norwegen, Niederlande, Rumänien, Serbien und Schweden; sie ist hervor-

gegangen aus den Beratungen der III. internationalen Konferenz für technische Einheit im Eisenbahnwesen vom 6./18. Mai 1907 in Bern (Geschäftsbericht 1907, Ziffer 18, Seite 141).

- 15. Der schweizerische Bundesrat hat am 1. Mai, in Erledigung einer Eingabe der Verbände des schweizerischen Eisenbahnpersonals vom 1. August 1906, betreffend Abschaffung der periodischen Prüfungen des Betriebspersonals, in Übereinstimmung mit der bezüglichen Vernehmlassung des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen beschlossen, an diesen Prüfungen grundsätzlich festzuhalten, indem dieselben unzweifelhaft eine wirksame Massnahme zur Erhöhung der Betriebssicherheit bilden. Dabei wurde vom Bundesrat zustimmend davon Vormerk genommen, dass die bestehenden einschlägigen Vorschriften gemäss Beschluss des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen in dem Sinne revidiert werden sollen, dass
  - a. die periodischen Prüfungen nicht nach dem Wortlaut der Reglemente, Instruktionen und Vorschriften, sondern an Hand praktischer Beispiele vorzunehmen sind;
  - b. dieselben Prüfungen sich nur über diejenigen Kenntnisse und Fähigkeiten erstrecken sollen, welche für die Betriebssicherheit erforderlich sind und daher, abgesehen vom Hör- und Sehvermögen, auch nur solche Beamte, Angestellte und Arbeiter betreffen, die im äussern Dienste beschäftigt sind;
  - c. hinsichtlich Belehrung des Personals mehr als bisher getan werden soll.

In diesem Sinne sind im neuen Reglement betreffend die Anstellung, die dienstliche Ausbildung und die Prüfung des Betriebspersonals die erforderlichen Bestimmungen aufgenommen worden.

16. Am 5. Mai haben wir, zur Einführung auf den 1. Juli, einheitliche Vorschriften über den Gebrauch der Diensttelephone erlassen, und zwar sowohl für Lokaltelephone, welche verschiedene Dienststellen eines Bahnhofes, einer Station oder einer andern Anlage der Bahn direkt oder unter Benutzung einer Zentrale unter sich verbinden, als auch für Strecken telephone, welche die Bahnhöfe und Stationen unter sich und mit den Haltestellen, den Blockstationen und den Streckenwärterposten verbinden.

- 17. 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 8. Mai zu den bisherigen Bedingungen um ein weiteres Jahr, d. h. bis 30. April 1909, verlängert.
- 18. Die Elektrizitätsgesellschaft Alioth A-G. in Münchenstein hat uns mit Eingabe vom 12. Mai um Überlassung der Unterlagen zum Studium des elektrischen Betriebes auf der Linie Basel-Olten ersucht. Wir haben diesem Gesuche unter den nämlichen Bedingungen entsprochen, wie sie gegenüber der Firma Brown, Boveri & Cie. in Baden gestellt worden sind (Geschäftsbericht 1907, Ziffer 32, Seite 145).
- 19. Der schweizerische Bundesrat hat unterm 26. Mai eine mit 1. Juli in Kraft getretene neue Verordnung betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen erlassen, durch welche die Verordnungen vom 9. August 1854 und vom 14. Januar 1887 über den gleichen Gegenstand aufgehoben und ersetzt wurden. Die neue Verordnung enthält wesentliche Erweiterungen gegenüber der bisherigen, indem dieselbe nicht nur Vorschriften über die Spurweite der Bahngeleise und die Bauart der Eisenbahnfahrzeuge aufstellt, sondern auch über den Unterhaltungszustand der Eisenbahnfahrzeuge und über die Beladung der Güterwagen. Diese Vorschriften sind hervorgegangen aus den Beratungen der III. internationalen Konferenz für technische Einheit im Eisenbahnwesen, welche vom 6. bis 18. Mai 1907 in Bern tagte (Geschäftsbericht 1907, Ziffer 18, Seite 141). Die neuen Vorschriften gelten im internen Verkehr sämtlicher schweizerischer Normalspurbahnen, soweit nicht mit Berücksichtigung besonderer Verhältnisse, auf ein bezügliches Gesuch der betreffenden Verwaltungen, vom Bundesrate Ausnahmen in diesem oder jenem Punkte ausdrücklich gestattet werden, und ausserdem im internationalen Verkehr zwischen der Schweiz, Deutschland, Österreich-Ungarn, Belgien, Bulgarien, Dänemark, Frankreich, Griechenland, Italien, Luxemburg, Norwegen, lande, Rumänien, Russland, Serbien und Schweden.
- 20. Unterm 5. Juni haben wir Vorschriften aufgestellt betreffend Tausch von Dienstper-

sonal zwischen den Kreisdirektionen der Bundesbahnen zum Zwecke der Ausbildung in der deutschen, französischen oder italienischen Sprache als Fremdsprache. Es wurde damit einem auch aus Personalkreisen laut gewordenen Wunsche Rechnung getragen.

- 21. Am 11./12. Juni ist in Heidelberg die europäische Fahrplankonferenz für den Winterdienst 1908/1909 abgehalten worden. Diejenige für den Sommerdienst 1909 fand am 9./10. Dezember in Nizza statt. Wir waren an beiden Konferenzen vertreten.
- 22. Der Kreiseisenbahnrat I hat in seiner Sitzung vom 14. Juli eine schon früher gemachte Anregung betreffend Einführung eines Jahresfahrplanes für die Schweiz wiederholt. Wir haben diese Anregung dem Eisenbahndepartement mit Bericht vom 27. August zur Kenntnis gebracht und es hat uns das letztere unterm 4. September mitgeteilt, dass es die Anregung für einmal nicht weiter zu verfolgen gedenke. Die Gründe, welche der Erstellung eines Jahresfahrplanes einstweilen noch entgegenstehen, sind in der Hauptsache folgende;
- a. Erstellung besonderer Sommer- und Winterfahrpläne der meisten benachbarten fremden Bahnen, mit welchen die schweizerischen Fahrpläne in Übereinstimmung zu bringen sind;
- b. jährlich zweimalige Abhaltung der europäischen Fahrplankonferenzen, welche in der Regel Änderungen am schweizerischen Fahrplan bedingen;
- c. Verschiedenheiten im Personen-, sowie im Güterverkehr im Sommer und Winter, speziell in der Schweiz, wodurch wesentliche Änderungen des Fahrplans für jede Saison erforderlich werden.

Solange alle durch die vorgenannten und andere Verhältnisse bedingten Fahrplanänderungen den kantonalen Regierungen in Vorlage gebracht werden müssen, ist ein Jahresfahrplan nicht wohl durchführbar.

23. 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. Dezem-

ber 1902 mit Beschluss vom 14. und 18. August ausnahmsweise Anordnungen für den Güterverkehr im Herbst, d. h. für die Zeit vom 30. August bis 22. November, den eidgenössischen Bettag ausgenommen, bewilligt, wie sie schon in den Vorjahren gewährt worden sind. Der Herbstverkehr hat sich in geordneter Weise abgewickelt.

- Mit Eingabe vom 2. September hat der Ein-24. wohnergemeinderat Olten das Gesuch gestellt, wir möchten einen Entscheid der Kreisdirektion II in Basel, womit 5 in Olten stationierten Beamten des äussern Dienstes die Bewilligung zur Annahme der Wahl als Einwohnergemeinderat verweigert worden sei, aufheben und die Kreisdirektion II ermächtigen, den betreffenden Beamten die Annahme des Gemeinderatsmandates zu gestatten. In unserer ablehnenden Antwort vom 24. September haben wir darauf hingewiesen, dass die Erledigung der Gesuche des Personals um Bewilligung zur Annahme von Ämtern in kantonale oder Gemeindebehörden Sache der vorgesetzten Direktion, d. h. in diesem Falle der Kreisdirektion II sei, welche sich dabei an die vom Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 27. April 1905 (Traktandum 6 des bezüglichen Protokolls) gegebene Wegleitung zu halten habe, wonach gegen die Wahl von Beamten und Angestellten der S. B. B. in kantonale und Gemeindebehörden grundsätzlich keine Einwendung besteht, sofern die Beanspruchung mit den dienstlichen Anforderungen vereinbar ist; es habe dabei die Meinung bestanden, dass es nicht richtig wäre, wenn der Verwaltungsrat oder die Generaldirektion in dieser Beziehung den Kreisdirektionen über eine allgemeine Wegleitung hinausgehende Vorschriften machen wollte. beanstandete Entscheid der kompetenten Kreisdirektion II stütze sich darauf, dass die Ausübung eines Gemeinderatsmandates mit den dienstlichen Anforderungen, welche an die betreffenden 5 Beamten gestellt werden müssen, nicht vereinbar sei, weil die Stellvertretung während der durch das Amt eines Gemeinderates bedingten Dienstabwesenheiten mit zu grossen dienstlichen Nachteilen verbunden sein würde. Im übrigen sei auch in Olten in der Mehrzahl der Fälle die Bewilligung zur Wahlannahme von der Kreisdirektion erteilt worden.
- 25. Auf Anregung der Generalstabsabteilung des Militärdepartements sind (Geschäftsbericht 1907, Ziffer 1, Seite 137) 2 neue Personenwagen III. Klasse der Serie C<sup>3</sup>

versuchsweise mit einer neuen Einrichtung für den Militärkrankentransport (in der Hauptsache Seitentüren für den Krankenverlad anstatt Stirnwandtüren) ausgerüstet worden. Im Einverständnis mit den kompetenten Organen des Militärdepartements und des Eisenbahndepartements sind diese Wagen als Muster für die mit dieser Einrichtung im ganzen auszurüstenden 200 Personenwagen III. Klasse erklärt worden. Diese Ausrüstungen sollen in den Jahren 1909 und 1910 durchgeführt werden in der Weise, dass die Bundesbahnen die Fr. 400 betragenden baulichen Mehrkosten per Wagen übernehmen, während die Anschaffung und die Kosten der erforderlichen Ständer samt übrigen beweglichen Ausrüstungen und deren Aufbewahrung zu Lasten der Militärverwaltung fallen. Dagegen werden bei allen künftig neu zu bauenden oder umzubauenden Personenwagen II. und III. Klasse (BC), sowie III. Klasse (C) der S. B. B. die bisherigen speziellen Einrichtungen für den Militärkrankentransport, wie sie das bundesrätliche Regulativ vom 27. August 1878 vorsieht, weg-Mit Beschluss vom 27. November hat der Bundesrat dieses Regulativ aufgehoben.

- 26. Unterm 9. Oktober haben wir in Ausführung des von unserem Verwaltungsrate erhaltenen Auftrages (siehe Budgetbericht vom 26. September 1908, Seite 48) hinsichtlich der ins Auge gefassten weiteren Massnahmen für die durchzuführenden Ersparnisse eine Eingabe an das eidgenössische Eisenbahndepartement gerichtet betreffend die Anwendung des Arbeitsgesten auf eine etwas veränderte Anwendung des Gesetzes (Differenzierung der Arbeitszeit und Dienstbereitschaft zwischen den grossen Stationen und solchen mit geringem Verkehr) aufmerksam gemacht und um eine zweckmässigere Handhabung der Kontrolle ersucht unter gleichzeitigem Hinweis auf verschiedene Vereinfachungen, welche in der Durchführung des Arbeitsgesetzes möglich sind.
- 27. Unterm 10. November haben wir dem Verwaltungsrate zu unserm Sparber icht vom 4. September 1908 einen Nachtrag vorgelegt betreffend Reduktionen im Personenzugsfahrplan und in den Zugskompositionen, sowie betreffend Anwendung des Arbeitsgesetzes. Er hat diesem Berichte in der Sitzung vom 28. November zugestimmt. Am gleichen Tage haben wir dem eidgenössischen Eisenbahndepartement, gestützt auf Art. 9 der Verordnung betreffend Vorlage, Prüfung und

Genehmigung der Fahrpläne vom 5. November 1903, Vorlage gemacht für die schon ab 1. Januar 1909 zum Wegfallen vorgesehenen Züge, deren Unterdrückung sich mit Rücksicht auf die geringe Frequenz oder die vorhandenen Parallelzüge begründen liess. Mit Schreiben vom 26. Dezember teilte uns das Eisenbahndepartement folgendes mit:

"Wir beehren uns, Ihnen auftragsgemäss mitzuteilen, dass der Bundesrat unterm 21. Dezember die Ihrerseits auf den 1. Januar 1909 in Aussicht genommenen Zugsreduktionen abgelehnt hat und dass es somit bis Schluss der Winterfahrplanperiode bei den genehmigten Fahrplänen sein Verbleiben haben muss. Der Bundesrat hat sich durchaus damit einverstanden erklärt, dass in Zukunft eine erhebliche Zugsreduktion stattfinde. Er musste aber zu seinem Bedauern Ihrer Vorlage vom 28. November seine Zustimmung versagen. Die Verordnung betreffend die Vorlage, Prüfung und Genehmigung der Fahrpläne vom 5. November 1903 setzt das diesfällige Verfahren ausführlich fest. Selbstverständlich konnte das vorgeschriebene Verfahren im vorliegenden Falle nicht eingehalten werden. Allerdings sieht Art. 1 der genannten Verordnung vor, dass der Bundesrat in besondern Fällen Abweichungen gestatten Der vorliegende Fall gehört aber nicht zu den "besondern Fällen" von Art. 1. Abgesehen von diesem formellen Hindernis hat sich der Bundesrat sagen müssen, dass der Nachteil der Beeinträchtigung der Geschäftssicherheit des Publikums, die die notwendige Folge einer plötzlichen Zugsreduktion bildet, durch den Vorteil einer auf zirka Fr. 140,000 anzuschlagenden, also verhältnismässig nicht bedeutenden Ersparnis, nicht aufgewogen werde. Endlich müsste es als eine bedenkliche Rechtsungleichheit empfunden werden, wenn unter der Herrschaft der gegenwärtigen Gesetzgebung die Bundesbahnen anders behandelt würden als die Privatbahngesellschaften."

28. In Ergänzung der "Erläuterungen und Ausführungsbestimmungen zum Reglement Nr. 22 betreffend die Nebenbezüge des Zugs-, Lokomotiv- und Dampfbootpersonals vom 1. Februar 1907" (Geschäftsbericht 1907, Ziffer 4, Seite 137), haben wir unterm 13. November in bezug auf die für Stellvertretungen von Oberzugführern auszurichtenden Vergütungen folgende grundsätzliche Weisung zu Art. 1 der erwähnten "Erläuterungen und Ausführungsbestimmungen" erlassen:

"Zugführer, welche die Stellvertretung von Oberzugführern zu besorgen haben, erhalten an Stelle der ihnen gemäss Art. 2—9 des Reglements zufallenden Nebenbezüge die für die Oberzugführer vorgesehene Vergütung von Fr. 3. — für jeden Diensttag und Fr. 4. — für jedes Übernachten ausserhalb des ihnen als Zugführer angewiesenen Dienstdomizils."

Ferner haben wir als Präzisierung zu Art. 15, Ziffer 2, der genannten Erläuterungen grundsätzliche Weisung erteilt betreffend die Frage der Vergütung für vorzeitiges Anfahren der Lokomotiven an die Züge und verspätete Rückkehr in das Depot.

- 29. Am 29. Dezember haben wir zu handen der Kreisdirektionen für die Verpachtung von Bahnhofrestaurationen einheitliche Bestimmungen aufgestellt
  betreffend Beschaffung, Ersatz und Unterhalt der Mobiliargegenstände und Gerätschaften für den Wirtschaftsbetrieb, betreffend Heizung, Reinigung und Beleuchtung der verpachteten
  Lokale, den Wasserverbrauch, die Steuern und Abgaben, sowie die Versicherung des Mobiliars, der Materialien und Vorräte etc. gegen Feuerschaden, betreffend Vertragsdauer und
  Kündigungsfrist, sowie die Zahlung des Pachtzinses seitens des
  Pächters.
- 30. Wir haben im Laufe des Berichtsjahres statistische Erhebungen über die Sprachkenntnisse des Betriebspersonals (Bahnhofvorstände und deren Stellvertreter, Stationsvorstände, Stationsgehülfen, Einnehmer, Gepäckexpedienten, Portiers, Zugführer und Kondukteure) veranlasst und haben die Resultate für das ganze Bundesbahnnetz in nachstehenden Tabellen zusammengefasst. In diesen Tabellen, welche den Stand auf 1. Oktober 1908 darstellen, sind die Beamten, welche eine, zwei, drei, vier oder fünf Sprachen sprechen, nach Kreisen und Kategorien ausgeschieden, unter jeweiliger Angabe der prozentualen Verhältnisse. Aus diesen Tabellen ergibt sich, dass 90 % der betreffenden Angestellten zwei oder mehr Sprachen sprechen und daher diese Verhältnisse ganz befriedigend sind.

partone de una como de la gradición de la productiva de la verte de la como della como de la como d

e e paradira distributa di Pariamente

Statistik der Sprachkenntnisse des Betriebspersonals. Stand 1. Oktober 1908.

				Bah	nhofvorstände	orst	inde						Bahn]	ooloo	rstan	dstel	lvert	Bahnhofvorstandstellvertreter		
Es sprechen	I ,			п	III	I	L	·AI	Alle	Alle Kreise					H	I		Λ	Alle Kreise	reise
	Zahl	%	Zahl	0/0	Zahl	0/0	Zahl	0/0	Zahl	0/0	Zahl	0/0	Zahl	%	Zahl	0/o	Zahl	%	Zahl	%
Sprache Sprachen	8 2 1 1	33 56	12   1	92   8	2411	25 50 13 12	7 1 1	20 70 10 —	28.62 1	17 70 8 5	19 19 1	24 66 7 3	122 4	95	111	68   29   3	1 8 8 1 1	85	145 20 120 120	83 11 1
"	6	100	13	100	o	100	10	100	40	100	29	100	76	100	38	100	33	100	176	100
	2	=		Stat	ionsvorstände	orstä	nde							Stat	Stationsgehülfen	ehiil	len			
Es sprechen	I		II	ı		1	IV	1	Alle Kreise	reise			п		III	I	VI	>	Alle Kreise	reise
	Zahl	0/0	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	0/0	Zahl	0/0	Zahl	0/0	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	0/0	Zail	0/0
Sprache Sprachen	108 66 4 1 1 179	60 37 2 1 1 100	139 139 3 — — 146	95.3	49 112 12 3 —	28 63 7 7 100	35 35 1 1 94	61 37 2 — — 100	218 352 21 4 4 —	87 59 3 1 1	27 54 19 1 1 1	27 53 19 1 1	240 33 5 —	86 12 12 100	265 60 60 3 346	177 17 100	70 67 1 140	50 48 1 1 1 1 100	116 626 114 10  866	13 13 100

					linne	Einnehmer								Gepäckexpedienten	ckexi	edic	nten			
Es sprechen	I .		II .		III	I	ΛI	A D	Alle Kreise	reise	I		П			I	IΙ	1	Alle k	Alle Kreise
	Zahl	0/0	Zahl	0/0	Zahl	0/0	Zahl	0/0	Zahl	0/0	Zahl	0/0	Zahl	0/0	Zahl	0/0	Zahl	0/0	Zahl	0/0
1 Sprache 2 Sprachen 3 "	6 28 6 1	15 68 15	60 4	88 9	38 112	74 24 2	11 11 1	42 54 4	17 140 23 6	9 75 12 4	3 16 1	80	29 1	83 14 3	18 18	82 14 11	10 10	45 9 9	13	13 74 11 1
	41	100	89	100	51	100	56	100	186	100	20	100	35	100	22	100	22	100	66	100
					Portiers	iers						n 2			Zugführer	hrer				
Es sprechen	I		11		III	I	ΛI	۸	Alle Kreise	reise	I		II		III	I	IV	Λ	Alle k	Alle Kreise
	Zahl	0/0	Zahl	0/0	Zahl	0/0	Zahl	0/0	Zahl	0/0	Zahl	0/,0	Zahl	0/0	Zahl	0/0	Zahi	0/0	Zahl	0/0
1 Sprache 2 Sprachen	110	04 44 8 8 1	1 4 6	122	10852	8 2 2 4 c	182781	35 30 30 90 90	13 74 23 26 4	53 10 10 10	8 115 6	89 e	159	99	1 164 9	94	47887	808113	13 24 24 24	93
	25	100	99	100	36	100	53	100	140	100	129	100	160	100	174	100	71	100	534	100

			K	ondu	kteur	'e		-	
Es sprechen	I	l II		11	I	ľ	V	Alle K	Creise
	Zahl 0/	o Zahl	º/o	Zahl	0/0	Zahl	º/o	Zahl	º/o
1 Sprache	$\begin{bmatrix} 8 \\ 2 \\ - \end{bmatrix}$	2 88 88 8 8 37 2 2 - 00 433	91 9 - 100	2 444 71 16 — 533	1 83 13 3 —	$ \begin{array}{c c} 2\\ 177\\23\\9\\1\\\hline 212\\\end{array} $	$ \begin{array}{c} 1 \\ 83 \\ 11 \\ 4 \\ \hline 1 \\ \hline 100 \end{array} $	$ \begin{array}{r} 6\\1102\\139\\29\\1\\\hline 1277 \end{array} $	1 86 11 2 — 100

		Gesamte	s Betriebs	personal	
Es sprechen	I	II	III	IV ,	Total
	Zahl º/o	Zahl º/o	Zahl º/"	Zahl º/o	Zahl º/o
1 Sprache	174 28 401 63 49 8 8 1 — — 632 100	$\begin{bmatrix} 6 & 1 \\ 1150 & 91 \\ 93 & 7 \\ 17 & 1 \\ & \\ 1266 & 100 \end{bmatrix}$	74 5 1081 78 187 14 40 3 2 — 1384 100	49 8 17 3 4 —	412 10 3035 77 378 10 82 3 6 — 3913 100

31. Die Einnahmendes Zugspersonals und des Lokomotivpersonals aus den Nebenbezügen gemäss Reglement Nr. 22 stellen sich für das Jahr 1907, für welches wir wieder spezielle statistische Erhebungen gemacht haben, wie folgt, wobei wir vergleichsweise die im Jahre 1904 festgestellten Zahlen beifügen:

			ı		Zugs- personal	Lokomotiv- personal
				8	Fr.	Fr.
Jahr	1904	Nebenbezüge		٠,	2,247,281	2,948,130
Jahr	1907	Nebenbezüge		•	2,702,182	3,497,753

Die Einzelheiten unserer Erhebungen sind aus den nachfolgenden Tabellen ersichtlich.

# Zusammenstellung des Zugspersonals nach den Einnahmen an Nebenbezügen pro 1907.

Betrag	1				А	rbei	tsta	ge	06.7 [4.1	.7		
der Nebenbezüge per Jahr	314 bis 310	309 bis 305	304 bis 300	299 bis 295	294 bis 290	289 bis 280	279 bis 270	269 bis 260	259 bis 250	249 bis 200	unter 200	Total
A. Zugführer. Über Fr. 1500 Fr. 14011500 " 13011400 " 12011300 " 11011200 " 10011100 unter Fr. 1001 Total		 1 3 6 4  14	4 19 53 64 8 3 —	- 16 21 35 4 - - 76	1 8 12 21 6 — 48	-6 15 48 10 2 - 81	 6 20 7 3 			$ \begin{array}{c c} - & 2 \\ 6 & 12 \\ 4 & 1 \\ \hline 25 & \\ \end{array} $		5 52 115 209 65 16 4 466
B. Kondukteure. Über Fr. 1500 Fr. 1401—1500 " 1301—1400 " 1201—1300 " 1101—1200 " 1001—1100 " 901—1000 " 801— 900 " 701— 800 " 601— 700 " 501— 600  Total	5 9 26 59 94 66 1 — — 260	4 	3 3 16 48 85 78 — — — — — 233	 2 6 18 50 35 5 1   117	- 3 22 43 38 3 - - - 109	- 1 5 14 43 48 5 1 - - - 117	1 1 6 12 31 4 2 — — 57	- 1 1 7 12 9 1 - - 31	1 2 2 3 - - 8	- - 1 5 7 16 5 - - - 34		13 16 67 221 418 366 50 15 2 1 —
C. Bremser. Über Fr. 1500 Fr. 1401—1500 " 1301—1400 " 1201—1300 " 1101—1200 " 1001—1100 " 901—1000 " 801— 900 " 701— 800 " 601— 700 " 501— 600 Total	- - - 7 22 8 2 - - - 39	-   -   2   20   4   -   -   -   27	30 1 - -	     3   18   21       42	18 - - - -	25 — — — —	13 - - -	- - 1 5 3 - - 9	- - 2 3 - - 5	- - - 1 3 6 1 - - 1 1	-   -   -   -   -   -     -     -     -     -       -	2 19 140 129 16 4 — 310

Zusammenstellung des Zugspersonals nach den Einnahmen an Nebenbezügen pro 1907.

				A	rbei	tstag	je			50.00 E
Betrag der Nebenbezüge	Kre	is I	Krei	s II	Krei	s III	Krei	s IV	To	tal
per Jahr	300 und mehr	unter 300	300 und mehr	unter 300	300 und mehr	unter 300	300 und mehr	unter 300	300 und mehr	unter 300
A. Zugführer.  Über Fr. 1500 Fr. 1401—1500 , 1301—1400 , 1201—1300 , 1101—1200 , 1001—1100 unter Fr. 1001  Total	1 15 17 2 - 3 - 38	$ \begin{array}{ c c c } \hline 1 \\ 21 \\ 22 \\ 16 \\ 4 \\ 1 \\ 2 \\ \hline 67 \end{array} $	5 7 40 7 —	1 6 54 18 4 —	3 2 19 25 5 —	6 18 48 25 5 1	13 3 - - - 16		4 22 56 70 12 3 —	1 30 59 139 53 13 4 299
B. Kondukteure.  Über Fr. 1500 Fr. 1401—1500  " 1301—1400  " 1201—1300  " 1101—1200  " 1001—1100  " 901—1000  " 801— 900  " 701— 800  " 601— 700  " 501— 600  Total	8 11 26 45 37 19 2 1 —	3 10 17 37 14 4 8  1  94	2 -2 19 82 111 1 - - - 218	 3 36 84 25 2   150	- 1 9 63 116 56 - - - - 245	- 1 19 58 62 17 2 2 - - 161	2 15 31 21 7 — — — 76	1 1 4 24 31 13 1 1 —	12 12 52 158 256 193 3 2 — — 688	1 4 15 63 162 173 47 13 2 1 —
C. Bremser.  Über Fr. 1500 Fr. 1401—1500  " 1301—1400  " 1201—1300  " 1101—1200  " 1001—1100  " 901—1000  " 801— 900  " 701— 800  " 601— 700  " 501— 600  Total		- - 1 12 13 3 2 - 31		- - - 6 29 3 - - - - 38	7 41 9   57	-   -   3   22   39   6   -   -   70	     14   1       15	  13 6 1 2   22	-   2   15   87   42   3   -     -	 -4 53 87 13 4  161

Vergleichende Zusammenstellung der Nebenbezüge des Zugspersonals pro 1904 und 1907.

	1 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2	er ein- nen Be-		ne der den Neben-	Durchs	chnit per	Mann u	nd Jahr
Kreise	24.5	ro 1907	4	pro 1907	19	07		04
und	mit 300 und	alle	derjenigen mit	für alle	für diejenigen	für alle	für diejenigen	für alle
Beamten-	mehr Arbeits-	einbezogenen	300 und mehr	einbezogenen	mit 300 u. mehr	einbezogenen	mit 300 u. mehr	einbezogenen
kategorien	tagen	Beamten	Arbeitstagen	Beamten	Arbeitstagen	Beamten	Arbeitstagen	Beamten
Kreis I.			Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Zugführer Kondukteure . Bremser	38	105	51,692	140,182	1360	1335	1340	1313
	149	243	185,123	292,110	1242	1202	1171	1152
	56	87	57,699	88,164	1030	1013	1023	996
Zugführer Kondukteure . Bremser	59	142	75,297	178,127	1276	1254	1287	1260
	218	368	243,344	401,576	1116	1118	1102	1081
	21	59	20,318	56,720	967	961	993	969
Zugführer Kondukteure . Bremser	54	157	70,319	198,003	1302	1261	1276	1246
	245	406	284,878	460,958	1163	1135	1157	1130
	57	127	58,830	128,018	1032	1008	1019	993
Zugführer Kondukteure . Bremser	16	62	21,013	78,701	1313	1269	1337	1310
	76	152	93,348	182,656	1228	1202	1221	1193
	15	37	15,660	37,190	1044	1005	1030	1021
Zugführer	167	466	218,321	595,013	1307	1277	1307	1282
Kondukteure .	688	1169	806,693	1,337,300	1172	1144	1157	1139
Bremser	149	310	152,507	310,092	1024	1000	1018	994

Vergleichende Zusammenstellung der durchschnittlichen einzelnen Nebenbezüge des Zugspersonals pro Mann in den Jahren 1904 und 1907.

Kreise und	Zahl der	  -  -		Kilo				_				Aus	_	Aus.	-				_	
Beamten- kategorien mit 300 n mehr	einbe- zogenen Be- amten		Kilometrische Leistungen	meter- geld	Rangier- dienst		Reserve- dienst		Mate- rialzüge	Stations- dienst		wärtige Aus- hülfe		wärtiges ber- nachten		Billett- prämie		Feste Zulage		Total
Arboitstagen	1904 1907	1904	1907	1904 1907 1904 1907 1904 1907 1904 1907 1904 1907 1904 1907 1904 1907	1904	07 19	04 1907	190	1907	1904	1907	1	907	904 18		1904 1907		1904 1907	1904	1907
:		km.	, km	Fr. Fr.	Fr. F	Fr. F	Fr.   Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr. ]	Fr.   F	Fr. F	Fr F	Fr. F	Fr. Fr.	Ĕ,	Fr.
Kreis I. Zugführer Kondukteure . Bremser	52 38 170 149 31 56		55,186 60,629 622 56,786 62,497 508 47,335 49,891 397	622 675 508 554 397 424	41 36 64	93 2 2 63 3 3 5 5 63 63 63 63 63 63 63 63 63 63 63 63 63	17 18 23 24 32 30		1	111	111	- o1 co	1 - 61	37 2 41 4 14 41	8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8	22 80 10 33 3	23 48 23 48	600 600 480 480 480 480	0 1340 0 1171 0 1023	0 1360 1 1242 3 1030
Kreis II. Zugführer Kondukteure Bremser	. 128 218 4 25 21 4	19 47,805 18 49,660 21 42,441	05 49,382 5 60 48,535 4 41 40,654 3	556 576 458 452 398 389	44 53 106	46 54 93	25 11 18 14 7 4	- 1 1		-111	111	01	1-	1 23 39 1 23 39	40 34 1	1 682	21 <u>27                                  </u>	600 600 480 480 480 480	0 1287 0 1102 0 993	77 1276 22 1116 38 967
Kreis III. Zugführer. Kondukteure. Bremser	50 54 202 245 79 57	54 51,034 245 52,798 57 51,735	34 54,570 581 98 54,811 481 35 53,219 465	581 636 481 504 465 484	56 57	61	4 1 2	111	- 61			2 6 2	0100	8 - 1	4 71	1 28	83 1 83 44 84 44	600 600 480 480 480 480	0 1276 0 1157 0 1019	6 1302 7 1163 9 1032
Kreis IV. Zugführer Kondukteure . Bremser	25 75 78 1	16 55,527 76 56,899 15 50,151	27 57,237 627 6 99 55,299 513 4 51 50,953 450 4	627 637 518 494 450 457	61 58 96 1	60 16 75 100	10 9 3 1	111	111			13	2 2 1	34 8 1 -	39 1	26 1415	1 60 20 48 6 48	600 600 480 480 480 480	0 1337 0 1221 0 1030	7 1313 11 1228 0 1044
Ganzes Netz.  Zugführer.  Kondukteure.  Bremser.	172 16 575 68 163 14	172 167 52,098 575 688 53,814 163 149 49,201	172 167 52,098 54,371 594 575 688 53,814 54,657 488 163 149 49,201 49,969 440	594 624 488 498 440 445	48 51 73	50 15 54 15 72 9	5 5 13 9 13	-	1	111	. 111	166	72-	27 2 34 8 7	30	22 6 6 6	89 48 10 48	600 600 480 480 480 480	0 1307 0 1157 0 1018	7 1307 7 1172 8 1024

Zusammenstellung des Lokomotivpersonals Lokomotivführer.

	_						_			_			
Betrag		42 4 4			A	rbe	eits	tag	е				
der Nebenbezüge	314	309	304	299	294	289	279	269	259	249	199	149	
7.1		bis	bis	bis	bis	bis	bis	bis	bis	bis	bis	bis	Total
per Jahr	310	305	300	295	290	280	270	260	250	200	150	100	
Klasse I.	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann
Hauptlinien mit Fr. 900 fester Zulage						2							
Über Fr. 2400	<u>  —</u>	-		-	_		-		_	_	_	_	
Fr. 2301—2400	-	-	2	1		-	_	_	-	-	-	-	3
" 2201—2300 " 2101—2200		1	4 15	18	2 2	9	3	2	-		_		15 50
2001-2100			38	27	5	14	2			1			87
1901-2000	_	1	51	28	20	16	12	2	1	2			133
1801—1900	_	ī	42	22	13	33	19	11	6	8	-	_	155
" 1701—1800 · · ·	1	2	28	12	19	15	13	4	2	6	1		103
" 1601—1700	-	4	9	3	4	6	5	3	7	5	-	1	47
" 1501—1600	-	1	2	1	4	2	5	-		3	2	-	20
" 1401—1500 · ·	<b> </b> -	-	-	-	_	-			-	1		-	1
" 1301—1400    .   .	-	-		-	-		-	-	-		. 1		1
" 1201—1300 · ·	-			-			—	-	-	-	-		-
" 1101—1200		-	_		-	_		-		-	-	-	
" 1001—1100	-	-		_	_	7.00	-			-			
" 1000 und darunter	_				_	_	_	_	_	_	_	_	
Total	_1	11	191	116	69	99	59	22	16	26	4	1	615
Klasse II.				100		8	t						
Nebenlinien mit Fr. 720												.	
fester Zulage.					. \								
Über Fr. 2000	_			_	-	_		}		-	-	-	_
Fr. 1901—2000	1		4					-			-	-	5
" 18 <b>0</b> 1—1900		1	• 6	1	1	1	1	-		-	-	-	11
" 1701—1800	-	3	17	8	2	1		1	!			-	32
" 1601—1700	1	2	22	6	6	7		1	-	-		-	45
, 1501—1600	-	7	22	8	3	6	1	1	-1		-		48
" 1401—1500 · · ·	-	7	18	6	3	3	6	2	1	1		-	47
" 1301—1400 · ·	-	4	10	13	2	9	4	2	3 2	1	1	_	49
"· 1201—1300 · · ·	_			- ,			1	_	2	5 3	_		8
" 1101—1200 " 1001—1100										3	_		Э
" 1001—1100 " 901—1000					1.								
801 _ 900								_	• 7.0				
800 und derunter							_	_			_		
Total	2	24	99	42	17	27	13	7	6	10	1	-	949
Lotal		24	99	42	11	21	19		0	10	1		248

Tabelle V.

# nach den Einnahmen an Nebenbezügen pro 1907. Lokomotivheizer.

	_												
Betrag			8		A	rbe	eitst	tage	9		•		ē
der Nebenbezüge per Jahr	bis	309 bis 305	304 bis 300	bis	294 bis 290	bis	bis	bis	bis	bis	bis	bis	Total
Klasse I.  Hauptlinien mit Fr. 600 fester Zulage.	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann
Über Fr. 1800 Fr. 1701—1800  " 1601—1700  " 1501—1600  " 1401—1500  " 1301—1400  " 1201—1300  " 1101—1200  " 1001—1100  " 901—1000  " 801— 900  " 701— 800  " 601— 700  " 501— 600  " 500 und darunter		5 3 2	2 6 9 8 		1 3 4 2 -	- - 3 7 3 4 - - - -				1 2 3 3			  1 2 18 32 26 19 4   
Total  Klasse II.	_	10	25	8	10	17	12	5.	4	9	1	_1	102
Nebenlinien mit Fr. 480 fester Zulage.									s = -	# ⊛		*****	
Über Fr. 1600 Fr. 1501—1600  " 1401—1500 " 1301—1400 " 1201—1300 " 1101—1200 " 1001—1100 " 901—1000 " 801— 900 " 701— 800 " 601— 700 " 501— 600 " 500 und darunter	 4 10 24 15 2  	2 17 24 20 12 —	19 33 27 24 —	- - 5 22 13 9 - - -	-   1   4   9   9   9   -   -   -   -     -     -     -       -     -     -     -       -		1 8 7 8 5	3 8 2 3					7 58 131 126 81 15 2
Total	55	75	103	49	32	43	29	16	8	9	1	_	420

Zusammenstellung des Lokomotivpersonals Lokomotivführer.

				Α	rbei	tstag	ge				Ī
Betrag	Kre	eis I	Kre	is II	Krei	s III	Krei	s IV	To	tal	
der Nebenbezüge per Jahr	300 und mehr	unter 300	300 und mehr	unter 300	300 und mehr	unter 300	300 und mehr	unter 300	300 und mehr	unter 300	
Klasse I.	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	١
Hauptlinien mit Fr. 900 fester Zulage.				ε/		á			14-1.25 14-1.25	22.00	
Über Fr. 2400	$\frac{-}{2}$		<del>-</del> 1	- - 1	_ 1	1 2	- 1	- - 3	2 5	1 10	
" 2101—2200	9 16 11	8 13 25	13 12	7 11 26	2 8 15	14 20 17	1 1 14	5 5 13	16 38 52	34 49 81	
" 1801—1900	1	15 3 1	20 22 9	35 44 23	15 1 —	45 18 4	8 7 4	17 7 6	43 31 13	112 72 34	
" 1501—1600	_	=	2	16 1	_	_	1 —	$\begin{vmatrix} 1 \\ -1 \end{vmatrix}$	3 -	17 1 1	
", 1201—1300	_	_	=	_	_	_	,	_	_	=	
" 1000 und darunter .			_	_		_		_			
Total	41	69	83	164	42	121	37	58	203	412	
Klasse II.  Nebenlinien mit Fr. 720 fester Zulage.	-,	*		· ·							
Über Fr. 2000	3 5				2 2	4	= 1	=	5 7	4	
" 1701—1800	8 7 2	6 8 4	6 11	1 3	10 12 10	10 11	6	1 1	20 25 29	12 20 19	
" 1401—1500	=	3 1 —	18 14 —	3 20 6	3	14 - 7 	<del>4</del>   -	2 7 2	25 14 —	22 35 8	
" 1101—1200		1 -	=	2 				=	=	-3 	
" 801— 900											
Total	25	23	51	37	39	50	10	13	125	123	

Tabelle VI.

# nach den Einnahmen an Nebenbezügen pro 1907. Lokomotivheizer.

				A	rbei	tstag	je			
Betrag	Kre	is I	Krei	s II	Krei	s III	Krei	s IV	To	tal
der Nebenbezüge per Jahr	300 und mehr	unter 300	300 und mehr	unter 300	300 und mehr	unter 300	300 und mehr	unter 300	300 und mehr	unter 300
Klasse I.  Hauptlinien mit Fr. 600  fester Zulage.	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann
Über Fr. 1800		- - 1 - 6 - - - - - - - 8	3 10 9 - - - - 22	 -3 9 11 18 3    44	1 2 1 			2 1 		
Klasse II. Nebenlinien mit Fr. 480 fester Zulage.									6 100 2	
Total	6 30 15 3 — — — — 54	3 13 5 2 	 -6 23 34 25    88	7 14 20 10 1 —	9 34 17 4 — — 64	1 9 29 40 14 2 1 —	- - 1 9 8 9 - - - - 27		 6 46 81 62 38   233	 1 12 50 64 43 15 2  - 187

# Vergleichende Zusammenstellung der Nebenbezüge des Lokomotivpersonals pro 1904 und 1907.

out the	bezo	der n- genen	der be Nebe	imme treffenden nbezüge	р	Durch er Mann	schnitt und Ja	hr
Kreise		mten 1907	pro	1907	19	07	19	04
und Beamtenkategorien	mit 300 u. mehr Arbeitstagen	alle einbezogenen Beamten	derjenigen mit 300 und mehr Arbeitstagen	für alle einbezogenen Beamten	für diejenigen mit 300 u. mehr Arbeitstagen	für alle einbezogenen Beamten	für diejenigen mit 300 u. mehr Arbeitstagen	für alle einbezogenen Beamten
		į.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Kreis I.						, T.	-	23,
Lokomotivführer I. Kl.  "II. " Lokomotivheizer I. " "II. "	41 25 7 54	110 48 15 77	84,972 43,642 10,183 65,821	221,600 80,743 20,505 91,658	2072 1746 1455 1219	2015 1682 1367 1190	2048 1725 1377 1161	2016 1571 1348 1155
Kreis II.						2.15		
Lokomotivführer I. Kl.  "II. " Lokomotivheizer I. " " II. "	83 51 22 88	247 88 66 140	154,774 75,432 26,793 93,230	451,968 126,562 76,466 144,272	1865 1479 1218 1059	1830 1438 1159 1031	1870 1426 1266 940	1853 1355 1212 913
Lokomotivführer I. Kl.  "II. " Lokomotivheizer I. "  "II. "	42 39 4 64	163 89 16 160	81,682 64,768 4,867 72,189	314,485 142,348 18,919 175,989	1945 1661 1217 1128	1929 1599 1182 1100	2032 1427 1378 1115	1998 1391 1346 1063
Kreis IV.						1.0		
Lokomotivführer I. Kl. II. " Lokomotivheizer I. " " II. "	37 10 2 27	95 23 5 43	69,155 14,929 2,741 28,540	179,151 33,085 6,638 44,243	1869 1493 1370 1057	1886 1438 1328 1029	1923 1590 1684 1112	1950 1562 1606 1092
Ganzes Netz.			1					
Lokomotivführer I. Kl.  II. " Lokomotivheizer I. " " II. "	203 125 35 233	615 248 102 420	390,583 198,771 44,584 259,780	1,167,204 382,738 122,528 456,162	1924 1590 1274 1115	1898 1543 1201 1086	1964 1572 1400 1108	1943 1466 1336 1072

Vergleichende Zusammensfellung der durchschnittlichen einzelnen Nebenbezüge des Lokomotivpersonals pro Mann in den Jahren 1904 und 1907.

Total	1904 1907	Fr. Fr.	2048 2072	$1725 1746 \\ 1377 1369$	1161 1219		1866 1865	1426 1479	940 1059	ŀ.			1378 1217	10 1120			50 1370	12 1057		62 1924	1572 1590	30 1257
o 0		Fr. F	900 20	720 17	480 11		900 18	720 14	480 9		00 20	720 1427	600 13	11 00		900 900 1923	600 1350	480 1112		900 1962	720 15	600 600 1330
Feste	1904 1907	Fr. I	6 006	$\frac{720}{600}$	4804		6 006	7207	4804	1	6006	7207	9009	1001		9009	600 600	480 4		006	7207	9009
Diverse Zulagen	1904 1907	Fr.		13	က	10			<del>പ</del> ന	4 ,	_		:n o			I	1 1	ı		3		٦,
		Fr.	-	1 -	1		1	-	1		1000	<u>α</u> (	_			<u> </u>	ı	1				က I
Aus- wärtiges Über- nachten	4 1907		0152	$\frac{2}{5}$ 116	-			0 32					2 72 72			_	1 75	·	1	_		5 85
,	7 1904	Fr.		5 132 2 175	1 131			74 30			5 171		50168	0		4 161	6 164	72 128			3 95	2 145
Ersparnis- prāmien für Brenn- u. Schmier- material	1904 1907	Fr. Fr.	224 233	202   195	101 131		CA	54 74			249 245		$\frac{157}{78}$ $\frac{145}{198}$			178 174	$\frac{129}{128}$	84 7		217   215	120 133	134 132
	1907	Fr. F	3		<del>†</del>				1 4		75	1;	1	· [	_	9	1 1	23	y Y		37	1
Mate- rial- züge	1904	Fr.   I	4	19	16		<u> </u>	4 -	- co		<u>.</u>	<u> </u>			. (	31 -	4			_	7	<u>.</u>
st, ot- lten		Fr.	69	107 48	61		88	2 3	48	3	38	09	220	0.7	. [	67	200	33		70	79	43
Reserve- dienst, Depot- arbeiten etc.	1904 1907	Fr.	85	96	89			64	20	*	က		27		(		66	40		81		200
Rangier- dienst	1904 1907	Fr.		89				4	126			_	18				220	CA		7.1	C.1	35
Ran		Fr.		155				454	ဏ		65	1	3 2 2			3 152	2 1 0 5 53	-		78	C/I	1 46
Kilo- meter- geld	904 1907	Fr.	5 655	2 499 4 431	5 344			$\frac{9}{2}$	2 237		606 602	1 449	4 4 1 2			1 528	7 433	8 194		2 559	2 329	0 361
- E -	190	Fr.	9 585	35 402 79 364	2 255	ī	বা	35 99	5 12		09 11	.0	8 384	12.		5 461	1 519	2 208	. 11	2 542	6 262	9350
Kilometrische Leistungen	1907	km.		29,985			CL3		24,395	U (S				04,400			59,937	20,032				39,669
Kilome	1904	km.	37,252	24,839	25,828	2	29,376	7,313	1,283		38,280	69	43,468	29,000		29,966	19,402	22,707		33,852	16,351	38,171
der nen en	1907			25.	54				88 77	,	42	39	4 2	100				27		503	43 125	35
Zahl der einbe- zogenen Be- amten	1904 1907		61	11	32	a I	94	11	11		71	က	30	7		56	2 =	18		252 203	43	$161 \mid 35$
en	8	э	KI.	2	. r		KI.	22	, ,		KI.	r	r	r	i	X.		r . r			r	ĸ
Kreise und Beamtenkategorien mit 300 und mehr	Arbeitstagen	Kreis I.	Lokomotivführer I. Kl	" II. Lokomotivheizer I	" II.	Kreis II.	Lokomotivführer I. Kl.	II. "	okomotivnenzer 1. " II.	Kreis III.	Lokomotivführer I. Kl.	II.	Lokomotivheizer 1.	3	Kreis IV.	Lokomotivführer I. Kl	Lokomotivheizer I	" II.	Ganzes Netz.	Lokomotivführer I. Kl.	ı. II.	Lokomotivheizer I.

32. Der schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahnbetrich, welche auf Ende 1908 aus 23 Mitgliedern bestand, haben wir für das Jahr 1909, wie in den Vorjahren, einen Beitrag von Fr. 10,000 bewilligt. Weil der Stand der finanziellen Mittel es erlaubte, wurde pro 1908, wie für das Jahr 1907, nur der ordentliche Beitrag von Fr. 500 eingefordert. Die programmmässigen Arbeiten der Kommission sind so weit gefördert worden, dass deren Abschluss im Jahre 1909 bevorsteht. Einer Beschlussfassung über die Systemsfrage vorgängig hat sich die Studienkommission auf Veranlassung des Eisenbahndepartements über die Wahl der Periodenzahl bei Wechselstromtraktion ausgesprochen. Nach eingehenden Untersuchungen und einlässlicher Diskussion kam die Kommission dazu, für die Traktion mittelst Einphasenwechselstrom die folgende Normierung der Periodenzahl anzunehmen:

"Als Norm der Periodenzahl werden 15 Perioden pro Sekunde festgesetzt. Bei Bahnen, die sich den Strom aus Werken beschaffen müssen, die mit 40 bis 50 Perioden betrieben werden, wird eine kleinste Periodenzahl von 13½ und eine grösste Periodenzahl von 16²/3 Perioden pro Sekunde zugelassen."

- 33. Die Zahl der pro 1908 an Beamte, Angestellte und Arbeiter der Bundesbahnen, sowie an deren Familienangehörige von der Generaldirektion und den Kreisdirektionen abgegebenen Freifahrtschein efür einzelne Fahrten beträgt 311,819 gegenüber 289,379 Freifahrtscheinen, welche im Jahre 1907 verabfolgt worden sind.
- 34. Im Jahre 1908 haben dreitechnische Konferenzen des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen stattgefunden, in denen zahlreiche Fragen betreffend den Bahnbetrieb zur Behandlung kamen. Unter anderem ist die in frühern Jahresberichten erwähnte Frage der Einschränkung der Lokomotivpfeifensignale zur abschliesslichen Behandlung gekommen, so dass die definitive Einführung des bisherigen Versuchsverfahrens mit Genehmigung des Eisenbahndepartements auf den 1. Januar 1909 erfolgen konnte. Ferner sind verschiedene Reglemente und Vorschriften betreffend den Betriebsdienst bearbeitet und in Fortsetzung der frühern Arbeiten Normalien für Rollmaterial neu aufgestellt oder vorhandene revidiert worden.

- Der Fremdenverkehr des Jahres 1908 litt unter der beginnenden allgemeinen geschäftlichen Depression. Die schöne Witterung, die bis in den Spätherbst hinein herrschte, hatte eine gute Nachsaison zur Folge. Der Besuch der Wintersportplätze blieb nicht hinter demjenigen des Jahres 1907 zurück; es ist vielmehr festzustellen, dass er von Jahr zu Jahr an Bedeutung gewinnt. Der schneereiche Winter war dem Sportsleben günstig und hat eine erfreuliche Belebung des Verkehrs in der stillen Jahreszeit gebracht. An ausserordentlichen Anlässen, welche besondere Betriebsmassnahmen nötig machten, sind nur die Herbstmanöver des III. Armeekorps zu nennen. Der Zugsverkehr hat sich im allgemeinen ohne erhebliche Störungen abgewickelt. Die Zugsverspätungen sind gegenüber 1907 bedeutend, d. h. um rund 50 % zurückgegangen, so dass die Abwicklung des Zugsverkehrs als normal bezeichnet werden kann.
- 36. Die Studien betreffend Ausführung des Art. 44 des Rückkaufsgesetzes (Eisenbahnschulen) sind noch nicht abgeschlossen und daher die bezüglichen Postulate der Bundesversammlung noch nicht erledigt.

## b. Expeditions- und Zugsdienst.

- 1. Der mit 1. Mai in Kraft getretene Sommerfahrplan, gültig bis 30. September 1908, hat neben den im Vergleich zum Winterfahrplan regelmässig eintretenden Änderungen und ausser verschiedenen kleinern Verbesserungen folgende wichtigere Neuerungen gebracht:
  - 1. Tramwayzug 1001 Genf-Nyon wurde bis Lausanne ausgedehnt als Ersatz für den ausgefallenen, nur an Werktagen geführten gemischten Zug 3021 Nyon-Lausanne.
  - 2. Als Gegenzug wurde Tramwayzug 1018 Nyon-Genf schon ab Lausanne ausgeführt als Ersatz für die durch den Güterzug 628 auf der Strecke Renens-Nyon vermittelte und nun in Wegfall gekommene Personenbeförderung.
  - 3. Schnellzug 71 (neu 75) Genf-Lausanne wurde ab Lausanne im Anschluss an den Simplonschnellzug 208, und zur Entlastung des Schnellzuges 25 via Bern, über Neuenburg-Biel-Solothurn nach Olten fortgesetzt.
- 4. Der Lokalzug 1043 Romont-Fribourg wurde durch einen neuen Personenzug 9 Lausanne-Bern ersetzt und dem bis-

- herigen Schnellzug 9 (neu 1041) eine beschleunigtere Fahrordnung gegeben, mit Anschluss an Zug 1458 nach Thun-Interlaken.
- 5. Die gemischten Züge 3056 Bern-Fribourg und 3052 Fribourg-Lausanne, sowie der Sonntagszug 1052 Fribourg-Lausanne wurden aufgehoben und an deren Stelle Personenzug 1052 Bern-Lausanne täglich geführt.

6. Neu eingelegt wurde der Werktagszug 1048 Palézieux-Lausanne:

7. Die Luxuszüge 493 und 494 (Paris-) Pontarlier-Domodossola (-Mailand) und zurück verkehrten gemäss internationaler Vereinbarung während der ganzen Fahrplanperiode und zwar täglich.

8. Schnellzug 1083 Pontarlier-Lausanne wurde weggelassen.

9. Als Ersatz für den ausfallenden gemischten Zug 1091 Vallorbe-Lausanne wurde neu eingelegt der Spätzug 3097 mit einer besondern beschleunigten Sonntagsfahrordnung.

10. Personenzug 1092 Lausanne-Vallorbe wurde als gemischter Zug nach Pontarlier fortgesetzt.

11. Neu eingelegt wurde Personenzug 1123 St. Maurice-Brig, wogegen der Personenzug 1121 Sion-Brig ausfiel.

12. Personenzug 1103 Lausanne-St. Maurice erhielt Fortsetzung bis Martigny.

13. Schnellzug 1131 Lausanne-Brig wurde statt wie letztes Jahr erst ab 1. Juli schon ab 1. Mai geführt.

14. Zwischen St. Maurice und Bouveret wurden neu eingelegt die Sonntagszüge 1168 und 1171.

15. Die Sonntagszüge 1192 und 1191 zwischen Neuenburg und Travers erhielten Fortsetzung bis und ab Verrières.

16. Neu eingelegt wurde der Personenzug 1253 Yverdon-Payerne-Lyss.

17. Personenzug 1274 Fribourg-Payerne erhielt Fortsetzung nach Yverdon.

18. Der gemischte Zug 506 Lyss-Payerne wurde in einen täglich verkehrenden Personenzug 1254 umgewandelt.

19. Auf der Basler Verbindungsbahn wurde neu eingelegt der Expresszug 1826, als Vorzug zu Zug 1828.

20. Zum Anschluss an die Schnellzüge 76 (Zürich)-Olten-Solothurn-Biel-Genf und 34 nach Bern ist ein neuer Schnellzug 1661 Basel-Olten eingelegt worden.

21. Infolge Früherlegung des Schnellzuges 1487 (alt 1489) und zur Aufrechterhaltung der bestandenen Anschlüsse wurde

- auf der Linie Biel-La Chaux-de-Fonds je ein neuer Personenzug in jeder Richtung geführt, nämlich 1488 und 1489.
- 22. Zur Entlastung des Schnellzuges 1473 ist für die Sonntage vom 28. Mai bis Ende September ein neuer Schnellzug 1467 (Interlaken-) Scherzligen-Bern eingelegt worden.

23. Zur Entlastung des Personenzuges 1431 wurde zwischen Oberbuchsiten und Olten für die grossen Arbeitertransporte ein Arbeiterzug 1433 eingelegt.

24. Zur Verbesserung der Anschlüsse in Solothurn sind auf der Strecke Herzogenbuchsee-Solothurn die neuen Personenzüge 1600 und 1599 eingelegt worden.

25. Neu eingelegt wurde Personenzug 1938 Zürich-Olten.

26. Neu eingelegt wurde Schnellzug 80 Romanshorn-Winterthur-Zürich.

- 27. Zur Verbesserung der Schnellzugsverbindungen mit Bayern und Norddeutschland via Lindau wurden in Vollziehung der auf den betreffenden internationalen Konferenzen zu stande gekommenen Vereinbarungen neu eingelegt die Schnellzüge 21 (Zürich-) Winterthur-Romanshorn-Rorschach-St. Margrethen und 26 St. Margrethen-St. Gallen-Winterthur-(-Zürich). Zwischen Rorschach und St. Margrethen waren diese Züge nur vom 1. Juli bis und mit 15. September vorgesehen.
- 28. Neu eingelegt wurde Personenzug 2410 Hinwil-Wetzikon zur Herstellung einer Verbindung vom Tösstal her in der Richtung nach Uster.
- 29. Zur Entlastung von Schnellzug 135 während der Hochsaison musste ab 1. Juli Schnellzug 137 Zürich-Sargans neu eingelegt werden.
- 30. Zur Entlastung des Personenzuges 2092 (alt 2094) musste auf der Strecke Wädenswil-Zürich der Personenzug 2094 eingeführt werden.
- 31. Als Gegenzug verkehrt der Personenzug 2083 Zürich-Wädenswil, mit Fortsetzung an Werktagen bis Richterswil.
- 32. Neu eingelegt wurde der Sonntagszug 2074 Sargans-Richterswil.
- 33. Bei Güterzug 4077 wurde auf der Strecke Weesen-Sargans die Personenbeförderung eingeführt.
- 34. Neu eingelegt wurde der Sonntagszug 2311 Glarus-Linthal.
- 35. Die Personenzüge 2364 und 2363 Rapperswil-Rüti-Rapperswil werden auch an Sonntagen bis und ab Wetzikon geführt.

- 36. Zur Entlastung des Zuges 2365 musste auf der Strecke Oerlikon-Uster Personenzug 2361 neu eingelegt werden.
  - 37. Ein neu eingelegter Güterzug 4255 wurde auf der Strecke Zug-Altstetten für die Personenbeförderung eingerichtet.
  - 38. Schnellzug 182 Schaffhausen-Zürich wurde in der Zeit vom 1. Juli bis und mit 15. September direkt nach Luzern fortgesetzt.
  - 39. Die Gotthardschnellzüge 229 und 232 Zug-Goldau-Zug erhielten direkten Anschluss von und nach Zürich durch die Schnellzüge 272 und 289 Zürich-Zug-Zürich.
  - 40. Schnellzug 175 Luzern-Zürich wurde als Personenzug 175 nach Schaffhausen fortgesetzt; dagegen wurden die Züge 4169/2169 Zürich-Bülach weggelassen.
  - 41. Zwischen Turgi und Waldshut wurden zwei neue Spätpersonenzüge, 2199 und 2130, geschaffen.
  - 42. Bei Anlass der versuchsweisen Einführung der elektrischen Traktion wurde auf der Linie Wettingen-Oerlikon der Fahrplan neu aufgestellt und dabei wurden ausser den Arbeiterzügen 2227/2226, sieben Personenzüge in jeder Richtung aufgenommen, anstatt bisher 4 Personenzüge und 1 Güterzug mit Personenbeförderung in jeder Richtung.
  - 43. Auf der Strecke Aarau-Wohlen wurde der Personenzug 1973 neu eingelegt.
  - 44. Infolge Verlegung der Züge 2554 St. Gallen-Winterthur und 2615 Sulgen-St. Gallen wurden die Personenzüge 2608 und 2615 St. Gallen-Winkeln-St. Gallen entbehrlich; dagegen wurden neu eingelegt die Personenzüge 2589 und 2598 Winkeln-St. Gallen-Winkeln. Ferner wurde der Sonntagszug 2570 in einen täglich verkehrenden Personenzug 2572 umgewandelt zur Entlastung des Schnellzuges 50 und als Ersatz für die bei Güterzug 4570 in Wegfall kommende Personenbeförderung.
  - 45. Neu eingelegt wurde ein Schnellzugspaar St. Gallen-Chur-St. Gallen 2553/2576 für die Zeit vom 1. Juli bis und mit 15. September, im Anschluss an die unter Ziffer 27 genannten internationalen neuen Schnellzugsverbindungen via Lindau, wogegen der bisherige Schnellzug 2576 Chur-St. Gallen in Wegfall kam.
  - 46. Werktagspersonenzug 2599 (alt 2571) wurde von Rorschach nach Altstätten forgesetzt.

- 47. Neu eingelegt wurde Personenzug 2509 Winterthur-Romanshorn, dagegen Sonntagszug 2505 auf der gleichen Strecke weggelassen.
- 48. Neu eingelegt wurde Personenzug 2717 Schaffhausen-Konstanz und der Werktagspersonenzug 2723 für Arbeitertransporte Etzwilen-Stein a./Rh. In Wegfall kamen dagegen Schnellzug 2715 Konstanz-Rorschach, Personenzug 2725 Etzwilen-Konstanz.

Aus diesen neuen Zugsleistungen ergibt sich im Vergleich mit dem Sommerdienst 1907 eine Vermehrung von 356,576 Zugskilometern, berechnet für die 5 Monate vom 1. Mai bis 30. September 1908.

- 2. Die wichtigsten Neuerungen für den mit dem 1. Oktober in Kraft getretenen Winterfahrplan sind:
  - 1. Die nachgenannten, auf den 1. Mai 1908 eingelegten Züge verkehren auch im Winter:

Schnellzug 75 Lausanne-Biel-Olten zur Entlastung des Zuges 25;

Personenzüge 9 und 1052 Lausanne-Bern, wofür die Züge 1245 und 1250 zwischen Lausanne und Palézieux ausfallen;

Werktagszug 1048 Palézieux-Lausanne;

Sonntagszüge 1168 und 1171 St. Maurice-Bouveret;

Personenzüge 1253 und 1254/1274 Yverdon-Payerne-Lyss;

Schnellzug 1661 Basel-Olten;

Personenzüge 1488/1489 Biel-La Chaux-de-Fonds;

Personenzüge 1599/1600 Solothurn-Herzogenbuchsee;

Personenzug 1938 Zürich-Olten;

Schnellzug 26 Rorschach-St. Gallen-Winterthur;

Personenzug 2094 Wädenswil-Zürich;

Sonntagszug 2074 Sargans-Richterswil;

Werktagszug 2361 Oerlikon-Uster;

Personenzüge 2220/2223 und 2229/2230 Wettingen-Oerlikon;

Personenzug 1973 Aarau-Lenzburg;

Werktagspersonenzug 2599 Rorschach-Altstätten;

Personenzug 2509 Winterthur-Romanshorn.

2. Personenzug 1046 Puidoux=Chexbres-Lausanne, welcher jeweilen an Werktagen im Oktober und April verkehrte, wurde fallen gelassen; dafür wurde Zug 1242 ab Payerne etwas vorgerückt.

3. Wegen ungenügender Frequenz wurde der Tramzug 1008

Lausanne-Genève aufgehoben.

4. Die Luxuszüge "Simplon Express" 493 und 494 verkehrten

auch im Oktober täglich.

5. Die Sonntagszüge 1665 und 1678 Sissach-Läufelfingen-Sissach, welche bisher in den Monaten Oktober und April verkehrten, wurden weggelassen.

6. Auf der Strecke Pruntrut-Delsberg wurden die Werktagszüge 3565 und 3588 der geringen Frequenz wegen aufge-

hoben.

7. Neu eingeführt wurden die Luxuszüge "Lloyd-Express" 487 und 488 (Altona-)Basel-Luzern(-Genua), welche seit 15. Oktober täglich verkehren.

8. Arbeiterzug 3980 verkehrt wegen geringer Frequenz nur

noch von Wohlen bis Dottikon statt Hendschikon.

9. Aus dem gleichen Grunde verkehrt der Personenzug 1973 nur noch bis Lenzburg statt bis Wohlen.

10. Der gemischte Zug 4181/2181 wurde der ungenügenden Frequenz wegen von Eglisau bis Schaffhausen unterdrückt.

11. Neu eingelegt wurde Personenzug 2550 Rorschach-St. Gallen im Anschluss an den neuen Zug 2703 Schaffhausen-Rorschach. Dafür ist auf der erstern Strecke der gemischte

Zug 4596/2596 ausgefallen.

12. Personenzug 2705 wurde von Schaffhausen bis Romanshorn aufgehoben und dafür der Personenzug 2703 Schaffhausen-Rorschach eingelegt zum Anschluss an Zug 2549 (alt 2547), welcher auf der Strecke St. Gallen-Chur in einen Schnellzug umgewandelt wurde.

Infolge dieser Änderungen ergibt sich im Vergleich zum Winterdienst 1907/08 eine Vermehrung von 232,216 Zugskilometern, berechnet für die sieben Monate vom 1. Oktober 1908 bis 30. April 1909.

Die Gesamtmehrleistungen im Personenzugsverkehr betragen auf Grund der genehmigten Fahrpläne für das Jahr 1908 gegenüber 1907 total 898,842 Zugskilometer und für die Zeit vom 1. Mai 1908 bis 30. April 1909 gegenüber der gleichen Periode 1907/08 total 588,792 Zugskilometer.

3. Zur Verminderung der bisherigen Publikationskosten für die Bekanntgabe der neuen Fahrpläne

heben wir unterm 19. Juni angeordnet, dass vom 1. Oktober an diese Bekanntmachung inskünftig nur noch in den kantonalen Amtsblättern und im Handels-amtsblatt zu erfolgen hat.

- 4. Im Interesse einer raschen Beförderung der Transitgüter durch die Schweiz haben wir weitere Verbesserungen der Fahrpläne der direkten Güterzüge in den Richtungen Süd-Nord-Süd und West-Ost-West
  eingeführt, unter Aufstellung einheitlicher Beförderungsvorschriften.
- 5. Die Zusammenstellung der internationalen Zugsverbindungen wurde auch pro 1908 wieder herausgegeben.

### c. Telegraphendienst und elektrische Anlagen.

- 1. Im Einverständnis mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement ist auf der Station Etzwilen am 1. Februar ein Aufgabe bureau für den öffentlichen Telegraphen dienst eröffnet worden. Ebenso am 3. April auf der Station Neuhausen. Diese beiden Aufgabebureaux und ausserdem Rorschach sind im Einverständnis mit dem Eisenbahndepartement auf den 27. August in Bahntelegraphen bureaux mit beschränktem Bestelldienst umgewandelt worden.
- 2. In Anlehnung an die mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement abgeschlossene Übereinkunft vom 16./19. März 1907 betreffend die Benützung der Bahnhöfe und Stationen für den öffentlichen Telegraphen- und Telephondienst haben wir am 16. Mai einheitliche Vorschriften über die dem Bahnpersonal für die Besorgung der Privattelegramme auszurichtenden Provisionen erlassen, mit Gültigkeit ab 1. Januar 1908.

### d. Fahr- und Werkstättedienst.

1. Im Berichtsjahre haben folgende Rollmaterialvergebungen stattgefunden: An die Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur:

## Mit Vertrag vom 2/6. April:

- 17 Vierzylinder-Verbund-Nassdampflokomotiven der Serie A<sup>3</sup>/<sub>5</sub> mit dreiachsigem Tender;
- 17 Heissdampf-Zwillingslokomotiven der Serie B<sup>3</sup>/<sub>4</sub> mit dreiachsigem Tender;
- 4 Heissdampf-Zwillingslokomotiven der Serie C<sup>4</sup>/<sub>5</sub> mit dreiachsigem Tender;
- 3 Nassdampf-Zwillingstenderlokomotiven der Serie Ec3/4;
- 9 Nassdampf-Zwillingstenderlokomotiven der Serie E<sup>3</sup>/<sub>3</sub>;
- 6 Vierzylinderverbund Nassdampfzahnradlokomotiven für die Brünigbahn der Serie HG<sup>3</sup>/<sub>3</sub>.

An die Schweiz. Industriegesellschaft Neuhausen:

### Mit Vertrag vom 24. März:

2 dreiachsige Gepäckwagen der Serie F<sup>3</sup> für die Brünigbahn.

### Mit Vertrag vom 10. April:

- 30 dreiachsige Personenwagen der Serie AB3;
- 20.  $\eta$   $\eta$   $\eta$   $BC^3$ ;
- 50 vierachsige n C<sup>4</sup>;
- 10 dreiachsige Gepäckwagen " F<sup>3ii</sup>;
- 120 offene Güterwagen der Serie L4;
- $200 \qquad \qquad n \qquad \qquad n \qquad \qquad m^6.$

An die Schweiz. Wagonsfabrik A. G. Schlieren:

## Mit Vertrag vom 24. März:

- 5 zweiachsige Güterwagen der Serie K
  5 n n n L für die Brünigbahn
- 5 vierachsige  $\frac{n}{n}$   $\frac{n}{n}$   $\frac{n}{n}$   $M^6$

## Mit Vertrag vom 10. April:

- 10 dreiachsige Personenwagen der Serie B<sup>3</sup>;
- 100 ...  $^{\circ}$   $^{\circ}$   $^{\circ}$   $^{\circ}$   $^{\circ}$   $^{\circ}$   $^{\circ}$   $^{\circ}$   $^{\circ}$
- 310 gedeckte Güterwagen der Serie K2.

## An die Werkstätte S. B. B. Yverdon:

80 offene Güterwagen der Serie L4.

#### An die Werkstätte S. B. B. Olten:

60 gedeckte Güterwagen der Serie K<sup>2</sup>.

### An die Werkstätte S. B. B. Chur:

- 30 gedeckte Güterwagen der Serie K2.
- 2. Im Laufe des Berichtsjahres hat die Vergebung folgender Gegenstände für das Rollmaterial stattgefunden:
  - 550 Zugsbeleuchtungsbatterien an die Akkumulatorenfabriken Örlikon und Olten;
- 32,500 Glühlampen für die elektrische Wagen-, Schiffs- und Werkstättebeleuchtung an die schweizerische Glühlampenfabrik Zug, an die Zürcher Glühlampenfabrik Zürich, an die elektrische Glühlampenfabrik Aarau, an Herrn L. Raoux, Ingenieur in Lausanne, für das Haus Fabius Henrion in Nancy und an die Deutsche Gasglühlicht-Aktiengesellschaft in Berlin;
  - 300 Zugsbeleuchtungsausrüstungen an die Firmen Brown, Boveri & Cie. in Baden und C. Wüst & Cie. in Seebach;
  - 300 Riemenscheiben an die Firmen Wanner & Cie. in Horgen und Bachofen & Hauser in Uster;
  - 1,300 Dampsheizungskupplungshälften mit Überschlagbügel an die Metallwarensabrik Öderlin & Cie. in Baden;
    - 60 Hauptluftbehälter zur Westinghousebremse neuer Lokomotiven an die Firma Pintsch in Berlin;
    - 27 Geschwindigkeitsmesser, Bauart Hasler; Umänderung von 22 Geschwindigkeitsmessern, Bauart Hausshälter, in solche nach Bauart Hasler, an die letztere Firma in Bern;
    - 47 Rauchverbrennungsapparate Type S. B. B. für neue Lokomotiven an die Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur;
    - 56 Schlittenwinden und 20 Fusswinden zur Ausrüstung neuer Lokomotiven an Gebrüder Dickertmann in Bielefeld;
    - 273 Lokomotivsignallaternen an die Firmen Mottaz in Yverdon, Rämi in Bern und Lang-Bachmann in Zürich;
      - 80 Fingerschutzvorrichtungen, System Messer, an die Firma Heer & Cie. in Olten;

- 300 Zughaken für Lokomotiven und Wagen an unsere Werkstätte in Olten;
- 248 Lokomotiv- und Wagenachsen, sowie
- 2,714 Lokomotiv- und Wagenradreifen an die A.-G. Phönix in Duisburg-Ruhrort;
  - 744 Lokomotivradreifen, sowie
  - 672 Wagenradscheiben an den Bochumer Verein für Bergbau und Gusstahlfabrikation in Bochum;
  - 46 Lokomotiv- und Tenderradsterne an die A.-G. Fischer in Schaffhausen.
- 3. Am 7. Februar haben wir mit der Nordfranzösischen Bergwerksvereinigung in Douai einen Nachtragsvertrag abgeschlossen betreffend Lieferung von je 28,000 Tonnen Steinkohlenbrikets in den Jahren 1908 bis und mit 1911.
- 4. Zur weitern Ausdehnung der Proben mit Lokomotivfeuerungsmaterial haben wir am 7. Februar
  mit der Firma Les Fils Charvet in St. Etienne einen Vertrag
  abgeschlossen betreffend Lieferung von 3000 Tonnen Steinkohlenbrikets im Jahre 1908 aus den Gruben von la
  Grand' Combe.
- 5. In Ausführung von Art. 7 der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetz ist die Zuteilung des neuen Rollmaterials an die Kreise von uns vorgenommen worden.
- 6. Für die weitere Einrichtung der elektrischen Beleuchtung und die Ergänzung derselben mit Dynamos in Personen- und Gepäckwagen sind die erforderlichen Anordnungen getroffen worden (Baubudget 1908, Nr. 15, 16, 17 und 18).
- 7. Am 12. und 26. Juni haben wir die Kreisdirektionen III und II ermächtigt, bei der Lokomotivfabrik Winterthur 3 Lokomotivkesselder Serie B¾ bezw. 1 Lokomotivkesselder Serie E<sup>b 2</sup>/<sub>4</sub> zu beschaffen.
- 8. Zufolge von Verhandlungen mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement betreffend die Frageder Einrich-

tung der Personenwagen für Nachtzüge werden eine Anzahl Wagen II. Klasse mit Einrichtung der Bestuhlung zum Herausziehen des Sitzkissens und einige Wagen III. Klasse mit Kopfpolstern über den Sitzen ausgerüstet.

9. Die Qualitätskontrolle der Lokomotivschmieröle ergab folgende Durchschnittsresultate für das im Jahr 1908 zur Ablieferung gelangte Schmiermaterial:

0/0	303)	[9]JIK		0,100		0,071		0,03					iber		1,
Säuregehalt in	(bezogen auf SO 3)	2. Bestimmung		0,107		0,072		0,03			0		Spuren, nicht über 0,33 %		0
Säurege	(pezoge	ganmmitze8				0,000		0,03					Spuren 0.3	•	
-		[0]][K	5	208,3	•	329,3		349,5	•			•		•	
ındsbun	offenen Tiegel (° C.)	Sestimmung Bestimmung		208,4		329,5	2	349			190-220		8—360		371
Entzündungspunkt im	offenen	1. Bestimmnng	0	208,2		329,2		350			16		338		
<u>.</u> E	(°C.)	Kittel		161,1 160,0 161,0 208,2 208,4 208,3 0,106	* * * * * * * * * * * * * * * * * * *			274				•		• ) • > = 1	
Flammpunkt im	offenen Tiegel (° C.)	2. Bestimmung		160,0		263,0 264,0		273		•	158—175		312		332
Flam	offenen	I. ganmmitzed	Mechanismusöl	161,1	eröl.	264,4	ıpföl.	275		a. Mechanismusöl.	12	röl.		ıpföl.	
		Mittel	hanisı	2,0	b. Zylinderöl	4,68	Heissdampföl	5,3.	n	hanisı	50	b. Zylinderöl.		c. Heissdampföl	
nach Engler	100 °	S. Destimmung	Mec.	2,0	b. Z	4,64	c. Hei	5,5	: ue	Mec]	1,75-2,6	b. Z	4,5—4,9	. Hei	6,38
Inach	bei	1. Bestimmung	ස්	2,0		4,63	J	5,4	laute	<b>.</b>	1		4		
Viscositätsgrad	C.	Nittel	,	10,61		45,4		55,3	ıriften						
Viscosi	i 50 °	S. Bestimmung		10,62		45,4		55,1	Vorse		8—11		25—42		1
	bei	1. Bestimmung		0,920 10,61	. 2	45,4		55,6	chen						
ewicht		lənik		0,920		0,911		0,904 0,905 0,904	Die vertraglichen Vorschriften lauten:		910		104		
Spezifisches Gewicht	15°	Sestimmung.		0,920		0,911		0,905	ie ver		0,908-0,910		0,894—0,904		0,903
Spezifi	bei	. t ganmmilas8		0,920		0,911		0,904	Di		, 0	, .	о,		
		znA lo19		64		51		, 							- H

10. Die Qualitätskontrolle des Lokomotivfeuerungsmaterials ergab folgende Durchschnittsresultate für die im Jahre 1908 zur Ablieferung gelangten Brennmaterialien:

		181	100	
		Aschen- gehalt	Heizwert	Flüchtige Bestandteile
Brennmaterial	Anzahl Proben	Durch- schnitt in Pro- zenten	Durch- schnitt in Wärme- einheiten (luft- trocken)	Durch- schnitt in Pro- zenten der brenn- baren Substanz
Saarkohlen aus Grube:				
Dudweiler Altenwald Sulzbach König Maybach Brefeld Velsen Püttlingen Jägersfreude	147 117 53 38 46 29 4 1	6,4 7,3 6,6 4,2 9,6 6,1 5,6 5,0	7473 7354 7420 7526 7269 7470 7197 6901 7385	36,7 37,1 37,7 38,0 37,5 35,7 41,8 42,1 36,9
Summa und Durchschnitt	438	6,8	7413	37,2
Ruhrkohlen	202	11,2	7195	27,7
Merlenbach-Fettstückkohlen H. Stinnes	. 2	4,0	7364	39,4
Ruhrbrikets.  Marke H St, ab Rheinau	152 680 170 101 168	7,8 7,5 7,4 7,7 7,6	7627 7636 7665 7635 7652 7641	20,6 22,5 21,0 20,1 21,6
	12/1	7,5	7041	21,8
Französische Brikets.  Mines d'Ostricourt	179 110 25 49 79 1 13 24 23	7,8 8,3 7,6 8,0 8,1 7,2 8,3 7,7	7648 7656 7723 7674 7676 7715 7636 7691 7639	17,6 18,4 17,6 17,9 16,5 15,0 21,9 17,8 17,1
Summa und Durchschnitt	503	8,0	7664	17,7
a a				

Die genannten Durchschnittsergebnisse der Brennmaterialkontrolle, sowie die im Betriebe gemachten Erfahrungen können als befriedigende bezeichnet werden. Immerhin sind wir in den Fall gekommen, einige Lieferungen wegen mangelhafter Beschaffenheit zu beanstanden.

11. Gegen Ende des Berichtsjahres haben wir beschlossen, an 17 in Bestellung befindlichen Schnellzugslokomotiven der Serie A 3/5 Kropfachsen aus Nickelstahl zu beschaffen, da sich die Kropfachsen aus Tiegelstahl im Betriebe nicht bewährt haben. Aus dem gleichen Grunde müssen auch an einer grössern Zahl im Betriebe stehender Lokomotiven Auswechslungen stattfinden.

12. Der Bestand des Rollmaterials auf Ende 1908 im Vergleich zum Bestande auf Ende 1907 ergibt sich aus den dem Geschäftsberichte beigegebenen statistischen Tabellen. Wir führen aus denselben hier folgendes an:

# A. Normalspuriges Material.

### I. Lokomotiven.

	e	19	08		В	19	07	
Serie	Total Loko- motiven	Trieb- achsen	Lauf- achsen der Loko- motiven u. Tender	Achsen	Total Loko- motiven	Trieb- achsen	Lauf- achsen der Loko- motiven u. Tender	Total Achsen
A	198	494	1038	1532	167	401	883	1284
В	300	870	1088	1958	290	840	1048	1888
C	118	365	338	703	118	358	330	688
D	97	303	213	516	100	312	219	531
E	284	750	185	935	277	729	188	917
$\overline{\mathbf{F}}$	4	14	4	18				
Total	1001	2796	2866	5662	952	2640	2668	5308
				"		1		

II. Personenwagen.

2			ř	8061					13	2061	m <sup>125</sup>	
Serie	Wage			Sitzl	Sitzplätze					Sitzi	Sitzplätze	
	Hayell	Aciiseii	I. Kl.	II KI.	III. KI.	Total	wayen	Acusen	I. KI.	II. KI.	III. KII.	Total
	Anzahl	Anzahl	\		1 N		Anzahl	Anzahl				
A	. 73	192	1683	i		1 683	74	194	1698		!	1 698
AB	809	1743	5932	15 687	1	21 619	574	1605	5482	14 544	1	20026
В	. 268			10376	1	10 376	277	629	1	10 126	I	10126
BC	. 282	_	1	4 303	-	13 906	569	758	1	4 119	8 992	13
	. 1373	4020	.	1	81 607	81 607	1260	3664	İ		75 032	75
CF			1		09	09	27	4		1	09	09
	6	18	17	19	53	65	6	18	17	19	29	. 65
Motorwagen .	-		1	-	54	54	_	2		I	54	54
Tol	Total 2616 7472	7472	7632	30 385	91 353	129 370	2466	6924	7197	28 808		84 167 120172
			-				2		2 600			
•	•	-		,		_	-	-	-			

III. Gepäck- und Güterwagen.

		8061			1907	
Serie	Wagen	Achsen	Ladegewicht	Wagen	Achsen	Ladegewicht
	Anzahl	Anzahl	i,	Anzahl	Anzahl	ټډ .
	558	1.298	4 793,5	502	1 126	4 233,5
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	542	1 084	6.042,5	572	1 144	6 342,5
<u> </u>	6.847		82 560,0	6 265	12 530	75 242,5
I	2.569		$31\ 196,5$	2 387	4 7 7 4	28 381,5
		3 334	22 721,0	1685	3 370	22 908,0
· · · · · · · · ×	294	588	3 550,0	302	604	3 630,0
0	58	118	735,5	58	118	735,5
X (Gepäckwagen für Güterzüge)	66	198	1 134,5	66	198	1 134,5
Total eigene Wagen	12 634	25 452	152 733,5	11 870	23 864	142 608,0
P (Privatwagen)	322	646	$4\ 021'_{,1}$	313	628	3 887,6
Im ganzen	12 956	26 098	156 754,6	12 183	24 492	146 495,6
	Gedeckte	Offene	Total	Gedeckte	Offene	Total
Wovon 2achsie	8137	4634	12 771	7562	4496	12 058
8	182	2	184	122	2	124
4	I	-	1	I	_	
Total	8319	4637	12 956	7684	4499	12 183
	-					

# IV. Dienstwagen.

		Bezeichnung			1908	1907
Serie	S.	Schotterwagen	•		710	688
າາ	X.	Gastransportwagen	•		7	7
))	20	Akkumulatorentransportwagen .		•	10	10
מר	ກ	Werkzeugwagen (Hülfswagen) .		•	11	12
מר	ກ	Rüstwagen für Bahnunterhalt .	•	•	11	11
2)	22	Kranenwagen		•	10	10
ກ	יו	Schutzwagen zu Kranenwagen .		•	10	
ກ	ກ	Wagen für diverse andere Zwecke			49	34
יי		Schneepflüge	•	•	43	43
			Tota	ıl	861	815

# B. Schmalspuriges Material.

# I. Lokomotiven.

		19	08			19	07	, .
Serie	Total Loko- motiven	Trieb- achsen	Lauf- achsen	Total Achsen	Total Loko- motiven	Trieb- achsen	Lauf- achsen	Total Achsen
G <sup>3</sup> / <sub>8</sub>	10	30		30	10	30	_	30
$G^{3}/_{4}$	2	6	~ <b>2</b>	8	2	6	2	8
HG 2/2 .	7	14	7	21	13	26	13	39
HG 8/3 .	11	33		33	7	21		21
Total	30	83	9	92	32	83	15	98
								î.

II. Personenwagen.

			16	8061			E		16	2061		æ
Serie				Sitzp	Sitzplätze		300			Sitzp	Sitzplätze	
	wagen	wagen Acnsen	I. Kl.	П. КІ.	III. KI.	Total	wagen	Acinsen	I. Kl.	II. Kl.	Ш. КІ.	Total
	Anzahl	Anzahl					Anzahl	Anzahl	12			
A <sup>3</sup>	20	09	460		1	460	20	09	460	l	1	460
AB <sup>9</sup>	<b>%</b>	24	99	190	1	256	œ	24	99	190	1	256
$B^3$	23	69	1	912	1	912	23	69	1	912	I	912
BC <sup>3</sup>	9	18	1	48	168	216	9	18		48	168	216
C3	31	93	l	1	1200	1200	31	93		1	1200	1200
Total	88	264	526	1150	1368	3044	88	264	526	1150	1368	3044
				5			Ŧ					

III. Gepäck- und Güterwagen.

~ .		1908		1	1907	,
Serie	Wagen	Achsen	Lade- gewicht	Wagen	Achsen	Lade- gewicht
	Anzahl	Anzahl	. t.	Anzahl	Anzahl	t.
$F^3$	13	39	104,0	11	33	88,0
K	50	100	500,0	45	90	450,0
L	20	40	200,0	15	30	150,0
M	<b>22</b> .	44	220,0	22	44	220,0
$M^4$	4	12	60,0	4	12	60,0
M <sup>6</sup>	5	20	75,0		_	
Total	114	255	1,159,0	97	209	968,0
	1					

### IV. Dienstwagen.

		Total	7	1
- 20		Schneepflüge	_1	1
Serie	$\mathbf{S}$	Schotterwagen	6	-
		Bezeichnung	1908	1907

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

Auf Kreis	I (e.	xklusive	Ve	vey-	-Che	exb	res)	1		9,012,920	km.
וו וו	II .				•	٠		•	•	11,498,924	າາ
יור ורי											ກ
ກ ກ	IV .		•	•	•	•	•	•	٠	5,729,753	<del>"</del>
Total Loko	motivk	ilometer	auf	den	S.B	.В.	pro	190	08	38,167,387	km.
Total Loko	motivk	ilometer	auf	den	S.B	.В.	pro	190	07	37,767,495	מ
Mehrleistur	ng pro	1908 (	1,06	<sup>0</sup> / <sub>0</sub> )			•	•		399,892	km.
										Motorwagen) Linien betru	
Lokomotive	en des	Kreises	I	٠.						9,671,140	km.
" "	. <b>ນ</b>	77)	II		.•	•	٠	•	•	11,490,527	ກ
					* -	1	Übeı	tra	g	21,161,667	km.

							Übe	rtra	ag	21,161,667	km.
Lokomotiven											ກ
ກ	ກ	ກ	IV	•	•	•	•	•	٠	5,623,146	ກ
Total Lokomo	tivki	lometer s	sämtli	che	r S	в.	B. I	lok	0-		
motiven pr	o 19	908 .				•	•	•	•	38,833,218	km.
Total Lokomo											
motiven pr	o 19	907 .		•	•	•	•	•	•	38,371,981	າາ
Mehrleistung	pro	1908 (1	L,20 º/	<b>(</b> 0)	•	•	•	٠		461,237	km.

14. Der Bestand des Betriebsmaterials der S. B. B. auf dem Bodensee war zu Ende des Jahres 1908 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 Trajektdampffähre (letztere zur Hälfte) haben betragen:

1908: 158,145 km. 1907: 151,308 "

diejenigen der Schleppschiffe:

1908: 128,344 ... 1907: 127,195 ...

#### Werkstätten:

15. Neben dem laufenden Unterhalt und den Erneuerungen am eigenen Rollmaterial, sowie an Bahnpostwagen und an Schlafund Speisewagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft und der Schweizerischen Speisewagengesellschaft besorgten die Werkstätten mehrfache Arbeiten für den Bahnunterhaltungsdienst und den Neubau der Bundesbahnen, sowie Reparaturarbeiten für Nebenbahnen und öffentliche Anstalten. Überdies wurde den Werkstätten zur Sicherung gleichmässiger Beschäftigung wie im Vorjahre ein Teil des Neubaus von Rollmaterial (Güterwagen) übertragen, wovon im Berichtsjahre zur Ablieferung gelangten:

 durch die Werkstätte Yverdon:
 60 L<sup>4</sup>
 Nr. 52841—52900

 n
 n
 Olten:
 60 K<sup>2</sup>
 n
 33061—33120

 n
 n
 Chur:
 30 K<sup>2</sup>
 n
 33121—33150

16. Der Bestand der eigentlichen Werkstättearbeiter, ihre Lohnklasseneinteilung und Durchschnitts-Stundenlöhne auf 31. März des Berichtsjahres und des Vorjahres, auf welchen Zeitpunkt die Kreisdirektionen gemäss Reglement Nr. 15, Art. 12, den Bestand der Arbeiter und ihrer Löhnungen auszuweisen haben, stellt sich wie folgt:

Bestand der Werkstättearbeiter, ihre Lohnklasseneinteilung und Durchschnitts-Stundenlöhne auf 31. März 1908 und 1907.

		Einç	Eingeteilte	Arbeiter	iter	geteilte iter	əgui	bestand beiter egnilnr	Arb Max	Arbeiter, o Maximum i	die das überschr	die das ordentliche überschritten haben	liche aben	Durch	schnittli n per L	Durchschnittlicher Stunden- Iohn per Lohnklasse*	nden-
Werkstätte	te	Anzab	ıl per	Anzahl per Lohnklas	rlasse	niə tr İəd <b>ı A</b>	ilndə.	1А 1	Anzahl	hl per		Lobnklasse	0/0	I	п	Ш	Total
•		П	11	III	Total	loiN	1		I	11	Ш	Total	2	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
	000	100	9	6	7	90	0	208	90	77	06	160	д 7.	до ::	50 85	49	54 33
Yverdon .	1908	287	27	88	382	35	0 %	200 425	02	41	39	150	39,26	59,97	51,39	43,17	54,52
	1908	57	43	26	126	3	9	132	19	18	7	44	34,92	62,84	52,18	45,23	55,57
Freiburg .	1907	52	30	30	117	!	2	124	18	91	4	38	. 32,47	61,98	53,13	44,50	55,23
12	1908	224	113	116	453	١	21	474	20	31	13	114	25,16	64,72	52,73	45,58	56,83
Biel	1907	227	102	109	438	1	21	460	53	22	2	83	18,72	63,13	52,21	45,03	26,08
	1908	385	218	155	755	89	29	890	155	121	53	329	43,46	62,27	51,21	43,00	55,14
Olten	1907	357	191	155	629	19	20	810	140	104	62	908	45,06	61,26	51,21	43,93	54,67
	1908	429	138	119	989	37	-	723	171	89	36	275	40,08	66,37	54,85	47,77	60,83
Zurich	1907	414	125	124	899	23	1	989	691	64	35	268	40,42	65,04	54,13	47,21	59,66
	1908	40	8	50	89	1	-	89	30	9	10	46	67,64	66,92	55,62	45,10	59,17
Komanshorn	1907	43	6	20	72	_	1	72	22	2	8	42	58,33	65,67	54,55	44,30	58,84
	1908	164	87	67	318	33	_	358	37	54	13	74	23,27	61,64	56,02	45,41	55,48
Korschach	1907	151	63	69	283	7.7	8	315	22.2	13	1	36	12,72	61,41	51,00	45,00	55,10
	1908	155	77	58	290	٦	10	301	84	34	16	134	46,20	64,38	51,00	44,39	56,82
Chur	1907	147	65	52	564	ಌ	9	276	22	2	1	30	11,36	62,66	50,46	44,30	56,04
Total und	1908	1738	770	099	3168	165	119	3452	662	346	177	1185	37,40	63,40	51,06	44,70	56,00
±	1907	8191	635	645	2898	147	123	3168	521	274	157	952	32,85	62,59	52,03	44,66	56,29
* Die S	Stunden	* Die Stundenlöhne basieren auf dem 9-	ısieren	auf der		stlindigen Arbeitstag.	rbeitsta	b'n									
Bei An	nahme		Arbeit	stagen		unden be	trugt i	Stunden beträgt im Durchschnitt das Jahreseinkommen eines Werkstättearbeiters pro 1908:	chnitt d	as Jahr	eseinkor	nmen eir	ons Werk	stattearb	eiters pr	o 1908:	
	a der		opnkia "	I. Lounkiasse fr. 1140.	1418.05	05 (305 × 9 × 51, e)	XXX	(9)	1	Frhőhn	nor dec	Jurchsch	907	1545, 15	(305 X 9	mi cosmic marchael 1907 1545, 15 (305 × 9 × 56,23)	10. 15.
	0		F	£	1220.00	く coo!	よく.	1 (92.		TITION TO	con 9m	TOTOTO TO				1142. 42	1,40
Die eingetretene Erhöhung des durchschnittlichen Jahreseinkommens eine iährliche Mehrausgabe von $3168 \times 10.15 = \text{Fr. } 32.155.$	getrete	ne Erből uszabe 1	h <b>ung</b> d	es durc 8 × 10	hschnitt. $15 = F$	lichen Ja r. 32,155	hresein . —.	kommens	bedente	ot für a	ie oben	angegen	9D6 Zani	Von Slo	S eingete	bedeutet für die oben angegebene Zahl von 3165 eingeteilten Arbeitern	)elterii
Fur die	im Al	kord Ar	beitend	en stel	It sich	das Jahr	eseinko	Fur die im Akkord Arbeitenden stellt sich das Jahreseinkommen höher.	ler.								

## V. Baudepartement.

### a. Allgemeines.

1. Von seiten des Vereins schweizerischer Eisenbahn- und Dampfschiffangestellter ist das Gesuch gestellt worden, es seien die Bestimmungen für Überzeitarbeit auch auf die Nacht- arbeiten des Bahn dienstes anzuwenden. Auf dieses Gesuch wurde nicht eingetreten, weil der Wortlaut der erwähnten Bestimmungen in keiner Weise für die Nachtarbeiten des Bahndienstes passt und für die Vergütung der letztern überdies besondere Normen erlassen werden sollen.

Von seiten dieses Vereins sind auch drei schon früher behandelte Postulate der Bahnmeister, hinzielend auf Abgabe von Jahresfreikarten für das ganze Netz des Kreises, auf Bewilligung von Feldzulagen und auf Änderungen in der Stellveitretung an Rast- und Krankheitstagen wieder vorgebracht worden (siehe Jahresbericht pro 1907, Seite 176). Diese Postulate sind nach reiflicher Erwägung neuerdings abgelehnt worden.

2. Der Schweizerische Zugspersonalverein hat die Anregung gemacht, die Schotterwagen mit besseren Schutzvorkehren für das Begleitpersonal, namentlich mit Bremshütten, auszurüsten. Es wurde zugesagt, dass bei der Reparatur und Revision der Schotterwagen die Auftritte verbessert, sowie Handgriffe, Plattformen und Schutzgeländer angebracht werden sollen, soweit die Konstruktion der Wagen diese Arbeit erlaube und deren Zustand die Kosten noch lohne. Die Anbringung von Bremshütten wurde dagegen, weil nicht notwendig und die Verwendbarkeit der Wagen beeinträchtigend, abgelehnt.

In einer weiteren Eingabe hat dieser Verein die Einrichtung der Unterkunftslokale für das Zugspersonalim Bahnhof Renens beanstandet. Diese Unterkunftslokale sind in einem für die Bahnhoferweiterung Renens expropriierten Hause untergebracht. Man hatte daher in der

Anordnung und Dimensionierung der Lokale nicht ganz freie Hand. Nichtsdestoweniger erwies sich die Beanstandung als unbegründet. Die Eingabe wurde in diesem Sinne beantwortet. Der Zugspersonalverein gab sich jedoch nicht zufrieden, sondern wandte sich auch noch an das eidgenössische Eisenbahndepartement. Dieses beantwortete die Beschwerde nach Einholung unserer Vernehmlassung und nach Untersuchung der Verhältnisse an Ort und Stelle durch seine Kontrollorgane ebenfalls in ablehnendem Sinne.

- 3. Vom Vereinschweizerischer Weichenund Bahnwärter sind Wünsche vorgebracht worden betreffend die Signalisierung von Extrazügen, die Bekanntgabe von Vakanzen, das Vorrücken in die erste Gehaltsstufe, die Abgabe von Kohlen zum Heizen der Wärterbuden, die Einteilung der Ruhepausen, die Anbringung von Wasserablaufröhren an den Wärterhäusern und die Mitteilung der Strafanträge an den Fehlbaren vor deren Weiterleitung an den Dienstchef. Diesen Wünschen konnte nur zu einem kleinen Teile entsprochen werden.
- 4. Die Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten ist mit dem Gesuche bei uns vorstellig geworden, die für die Arbeiter des Expeditions- und Fahrdienstes in den grossen, verkehrsreichen Bahnhöfen verfügte Herabsetzung der Arbeiter des Bahnunterhaltungsdienstes gültig zu erklären. Dem Gesuche konnte nicht entsprochen werden, weil die Arbeit des Bahnunterhaltungsdienstes namentlich in grossen Bahnhöfen durch den Zugsverkehr und die Manöver oft unterbrochen, von den Arbeitern also keine volle Tagesleistung verlangt wird, und weil diese Arbeiter im Winter während vier Monaten bei vollem Lohn nicht zehn Stunden täglich Dienst zu leisten haben.
- 5. Ein Gesuch des Vereins der Bureaugehülfen des Fahrdienstes um Abgabe von Ausweiskarten zum Begehen der Bahnanlagen am Stationierungsorte an alle Bureaugehülfen des Fahrdienstes in den Depots wurde abgelehnt, mit dem Bemerken, dass in jedem einzelnen Falle entschieden werden müsse, ob die Abgabe einer derartigen Karte dienstlich notwendig sei, und dass dieser Entscheid in die Kompetenz der Kreisdirektion falle.

6. In Anlehnung an die Bestimmungen des Reglementes Nr. 21 betreffend die Entschädigung für Dienst-reisen ist verfügt worden, dass den Handwerkern des Bahndienstes für dienstliche Verrichtungen ausserhalb des Wohnsitzes eine Vergütung von Fr. 1.50 für den Tag und von Fr. 2 für die Nacht verabfolgt werden solle.

Im fernern wurde die Verfügung vom 8. Dezember 1903, betreffend die Arbeitszeit für das Bahndienst-personal, dahin abgeändert, dass der Arbeitsschluss in den Wintermonaten um eine halbe Stunde hinausgerückt und die Kompetenz zur Verschiebung von Beginn und Schluss der Arbeitszeit und der Ruhepausen an die Bahningenieure übertragen wurde.

- 7. Über die Benutzung von Dienstwohnungen sind einheitliche Vorschriften erlassen werden.
- 8. Die allgemeinen Bedingungen für den Verkauf von alten Oberbaumaterialien wurden einer Revision unterzogen und für die Lieferung und Aufstellung von Weichen- und Signalstellwerken wurde ein Bedingnisheft aufgestellt.
- 9. Das eidgenössische Eisenbahndepartement ersuchte uns im Auftrage des politischen Departementes um Begutachtung der Vorschläge des italienischen Kriegsministeriums über die Bestimmungen, welche den Zutritt der mit der Ausführung, Unterhaltung und Überwachung der italienischen Befestigungsanlagen im Simplontunnel betrauten Personen zu diesem Tunnel regeln sollen. Die gewünschte Begutachtung wurde abgegeben und mit Beschluss vom 17. November 1908 hat der Bundesrat im Einvernehmen mit der italienischen Regierung diesen Bestimmungen die Genehmigung erteilt.
- 10. Mit Kreisschreiben vom 27. August 1908 hat das eidgenössische Eisenbahndepartement den schweizerischen Bahnen
  mitgeteilt, dass es beabsichtige, die Brückenverordnung vom 19. August 1892 zu revidieren, und hat sie eingeladen, ihre diesbezüglichen Anregungen und Anträge einzureichen. Der Verband schweizerischer Eisenbahnen hat beschlossen, dem Eisenbahndepartement zu beantragen, es möchte

die Revision dieser Verordnung auf den Zeitpunkt verschieben, wo bekannt sei, welche Belastungsnormen der kommende elektrische Betrieb erheische. Das Eisenbahndepartement ist auf diesen Antrag nicht eingetreten, hat indes die Frist zur Einreichung weiterer Anträge bis Ende Juli 1909 erstreckt.

11. Auf Antrag des Industriedepartements hat der Bundesrat unterm 30. Juni 1908 beschlossen:

Sämtliche Verwaltungsabteilungen des Bundes werden angewiesen, bei Malerarbeiten, die sie vergeben oder in Regie ausführen, die Verwendung von Bleiweiss für den Anstrich von Innenräumen auszuschliessen.

- 12. Es wurde verfügt, dass in folgenden Fällen vom Grundsatz, bei Submissionen den Zuschlag der niedrigsten Offerte zu erteilen, abgegangen werden dürfe:
  - a. Wenn im billigsten Angebot ein so niedriger Preis gefordert wird, dass auf Grund desselben regelrechte Arbeit nach normaler Einschätzung nicht geleistet werden kann, so soll ein solches Angebot nur dann berücksichtigt werden, wenn vom Angebotsteller eine genügende Begründung gegeben wird, oder eine solche bekannt ist.
  - b. Wenn das niedrigste Angebot von einer ausländischen Firma ausgeht, so kann es übergangen werden, sofern die Differenz zwischen diesem und dem nächst höhern Angebot eines zuverlässigen schweizerischen Bewerbers nur gering ist.
  - c. Unter der gleichen Voraussetzung kann der Offerte des am Arbeitsorte oder in dessen Nähe ansässigen Unternehmers vor derjenigen eines entfernt wohnenden Unternehmers der Vorzug gegeben werden, jedoch nur bei kleinern Arbeitsvergebungen und wenn der Verwaltung überdies in Hinsicht auf spätere Reparaturen ein Vorteil hieraus erwächst.
- 13. Auf eine Eingabe der "Konvention schweizerischer Draht- und Stiftfabrikanten" betreffend Vergebungen an die ausländische Konkurrenz haben wir geantwortet, dass bei künftigen Ausschreibungen vom Offertsteller die Angabe der Herkunft des Fabrikates verlangt werde, dass es jedoch abgelehnt

werden müsse, die ausländische Konkurrenz von den Lieferungen für die Bundesbahnverwaltung auszuschliessen.

14. Dem Organisationskomitee der toggenburgischen Industrie- und Gewerbeausstellung 1910 in Wattwil wurde die Erklärung abgegeben, dass wir bereit seien, Pläne und Photographien der neuen Rickenbahn, sowie eine Sammlung der im Rickentunnel angetroffenen Gesteinsarten unter der Voraussetzung auszustellen, dass der nötige Platz unentgeltlich zur Verfügung gestellt werde.

## b. Bahnbau.

1. Unterm 3. Januar 1908 wurde der Baugesellschaft für den Simplontunnel, Brandt, Brandau & Cie., der Auftrag zum Ausbaudes Tunnels II erteilt, worauf diese mit Zuschrift vom 31. Januar 1908 eine Besprechung der mit dem Baudes II. Tunnels zusammenhängenden Fragen (grösseres Profil, Vermehrung der Nischen, Verwendung von künstlichem Portlandzement und Beschaffung von Kraft, an Stelle der für die elektrische Traktion verwendeten) vorschlug.

Die Besprechung fand am 24. Februar statt. In derselben bestritt die Unternehmung, zur Ausführung des Tunnels II auf Grund des Vertrages für den Tunnel I verpflichtet zu sein, lehnte eventuell jede Verantwortlichkeit für den Bestand des Tunnels I bei Ausführung des Tunnels II ab und machte den Vorschlag, die schwierigsten Partien des Tunnels II in Regie auszuführen und für die Ausführung der übrigen Partien sodann einen neuen Unternehmer zu suchen. Auf diesen Vorschlag konnte nicht eingetreten werden. Tunnel I und II bilden ein zusammenhängendes Ganzes, wenn auch der Ausbau des II. Tunnels erst in der zweiten Bauperiode zur Ausführung kommt. Der Unternehmung wurde daher in einer weiteren, am 1. Juni 1908 stattgehabten Besprechung eröffnet, dass an der Ausführung des Werkes gemäss dem Vertrage, welcher ihr auch die Verantwortlichkeit für den Tunnel I überbinde, festgehalten werden müsse. Die Unternehmung wiederholte, dass die Ausführung des Baues auf Grund des Vertrages durch sie ausgeschlossen sei, weil ihre Zusammensetzung dies nicht zulasse. Von den Gesellschaftern sei der eine gestorben, der andere stehe bereits in vorgerückten Jahren. Wenn auch dieser sterben sollte, so fehle der Gesellschaft jede persönlich verantwortliche

Leitung, denn die übrigen Beteiligten seien Kommanditäre und als solche nur mit dem eingeschossenen Kapitale haftbar. Ein weiterer Grund, der es der Gesellschaft unmöglich mache, die Arbeit zur Ausführung zu bringen, sei sodann der, dass sie dabei dem sichern Ruin entgegengehen würde. Im Anschluss an die Konferenz haben wir der Unternehmung unter Zusammenfassung der Gründe, welche gegen die teilweise Ausführung des Tunnels in Regie sprechen, mit Schreiben vom 7. Juli 1908 mitgeteilt, dass wir an unserer Auffassung festhalten, wonach die Unternehmung verpflichtet sei, den Tunnel II, unter Verantwortlichkeit für den Bestand und den Betrieb des Tunnels I, zu den Bedingungen des Vertrages vom 15. April 1898 und des Nachtragsvertrages vom 9. Oktober 1903 auszuführen. fernern wurde die Unternehmung eingeladen, beförderlich ein Bauprogramm einzusenden, wie ein solches seinerzeit, gemäss Art. 2 des Vertrages, für Tunnel I aufgestellt worden sei und aus welchem ersehen werden könne, wann die Inangriffnahme der Bauarbeiten erfolgen werde.

Dem Eisenbahndepartement haben wir auf seine Einladung vom 15. Juli 1908 hin von diesen Verhandlungen Mitteilung gemacht. Die Unternehmung ersuchte hierauf in einer neuen Eingabe an den Bundesrat um dessen Intervention. Diese Eingabe ist uns durch Vermittlung des Eisenbahndepartementes zur Vernehmlassung zugestellt worden. In unserer Antwort setzten wir die Gründe einlässlich auseinander, welche uns hindern, unsere Stellungnahme zu ändern.

- 2. Von der Berner Alpenbahngesellschaft ist dem Eisenbahndepartement ein Projekt über den Anschluss ihrer Linie an den Bahnhof Brig vorgelegt worden, zu welchem wir uns auf Einladung der Behörde zu äussern hatten. Wir konnten uns mit demselben nicht einverstanden erklären, da es auf die für die Aufnahme der Lötschberglinie in den Bahnhof Brig notwendige Erweiterung dieses Bahnhofes keine Rücksicht nahm.
- 3. In der Vernehmlassung zum Projekt betreffend die Erweiterung der Station Sitten hatte die Kantonsregierung verlangt, dass der Niveauübergang der Strasse nach Bramois nicht durch eine Unterführung, wie vorgesehen war, sondern durch eine Überführung ersetzt werde. Da eine Überführung ganz erhebliche Mehrkosten verursachen würde, haben wir die Er-

klärung abgegeben, dass von der Beseitigung dieses Niveauüberganges Umgang genommen werde, wenn sie nicht nach dem von uns vorgelegten Projekt erfolgen könne. Das Eisenbahndepartement hat zur Behebung der Differenzen eine Besprechung an Ort und Stelle veranlasst und im Anschlusse an dieselbe unterm 23. November 1908 einen Entscheid getroffen, wonach

- a. auf die Unterführung der Strasse nach Bramois, wie sie in dem am 29. Mai 1906 mit Vorbehalten genehmigten allgemeinen Projekte für die Erweiterung der Station Sitten enthalten ist, nicht eingetreten wird;
  - b. der Niveauübergang der Strasse nach Bramois bis auf weiteres beizubehalten und mit gekuppelten Schlagbaumbarrieren zu versehen ist;
  - c. der Kantonsregierung anheimgestellt wird, die Tieferlegung des Sionnebettes bei der Kreuzungsstelle mit der Bahn in ihr Projekt für die in Aussicht stehende Korrektion dieses Baches einzubeziehen;
  - d. die Frage der Überführung der Strasse nach Bramois wieder in Behandlung genommen und zum Entscheide geführt werden soll, wenn die Tieferlegung des Sionnebettes unter der Bahn ausgeführt sein wird;
  - e. der die oben besprochene Überführung betreffende Vorbehalt des Genehmigungsbeschlusses vom 29. Mai 1906 in Sachen der Erweiterung der Station Sitten vorläufig als erledigt betrachtet wird.
- 4. Dem eidgenössischen Eisenbahndepartement wurde zufolge der Vernehmlassung der Kantons- und Gemeindebehörden zur ersten Vorlage ein revidiertes Projekt für die Erstellung der Doppelspur auf der Strecke St. Maurice-Martigny eingereicht, dessen Kostenvoranschlag den für den Bau dieser Doppelspur bewilligten Kredit um Fr. 110,000 übersteigt.
- 5. Zum Projekt betreffend die Erweiterung der Station Villeneuve hat die Kantonsregierung eine Reihe von Abänderungs- und Ergänzungsbegehren gestellt, die sich alle auf den Ersatz der Niveauübergänge in der Station bezogen. Es wurde verlangt, dass die Strassenüberführung weiter nördlich vorgesehen werde, sowie dass sie eine grössere Breite und ihre

Zufahrtsrampen geringere Steigungen erhalten sollten. Ausserdem wurden an der Stelle der jetzigen Niveauübergänge Personenunterführungen und auf der Nordseite der Station eine weitere Wegunterführung gefordert. Wir haben einige Verbesserungen für die vorgesehene Strassenüberführung zugestanden, die übrigen Begehren aber abgelehnt. Bei den weitern Verhandlungen zeigte sich jedoch, dass es den Ortsbehörden erwünscht wäre, wenn die Strassenüberführung nicht zur Ausführung käme. Es wurde daher dem eidgenössischen Eisenbahndepartement ein neues Stationserweiterungsprojekt vorgelegt, in welchem die Belassung der Niveauübergänge vorgesehen ist.

- 6. Einem uns in Abschrift zugekommenen Schreiben des Baudepartementes des Kantons Waadt, vom Dezember 1907, an die Gemeinden Villeneuve, Veytaux, Les Planches und Le Châtelard, enthaltend Vorschläge über die Beteiligung an den Kosten der Ersetzung des Niveauüberganges bei Territet durch eine Unterführung, glaubten wir entnehmen zu können, dass die Behandlung dieses Geschäftes, welche durch die Subventionierungsfrage ins Stocken geraten war, nunmehr einen Schritt vorwärts gebracht werde. Wir täuschten uns in diesem Punkte, indem bald darauf aus Interessentenkreisen ein Initiativkomitee gebildet wurde, das die Verlegung der Bahn zwischen Montreux und Veytaux in einen Tunnel anstrebt. Durch Vermittlung des Staatsrates des Kantons Waadt ist unterm 25. September 1908 der Bahnverwaltung ein Projekt für diese Linienverlegung zur Prüfung in technischer Beziehung übermittelt worden.
- 7. Von seiten der Gemeinde Lausanne ist mit Unterstützung durch den Staatsrat des Kantons Waadt gegen die Er-weiterung des Lokomotivdepots im Bahn-hof Lausanne an seiner jetzigen Stelle Einsprache erhoben worden mit dem Hinweis darauf, dass die Rauchentwicklung im Depot die anstossenden Quartiere schädigen und namentlich auch den Ausblick von der Montbenonpromenade beeinträchtigen würde. Es wurde vorgeschlagen, das Depot in der Richtung gegen Renens zu verlegen. Auf diesen Vorschlag konnte nicht eingetreten werden, dagegen wurde in Aussicht genommen, das Depot mit zentraler Rauchabführung und Hochkaminen auszustatten.

- 8. Die Kreisdirektion I hat die Ermächtigung erhalten, mit dem Regierungsrat des Kantons Waadt eine Vereinbarung abzuschliessen, wonach der Niveauübergang der Strasse nach Lussery zwischen Cossonay und Daillens auf gemeinsame Kosten beseitigt und durch eine Überführung ersetzt werden soll.
- 9. Ein Schreiben des Regierungsrates des Kantons Bern betreffend die in einer Eingabe des Gemeinderates von Twann nachgesuchte Verlegung der Bahnlinie und Verbesserung der Station wurde dahin beantwortet, dass diese Frage anlässlich der Studien für das zweite Geleise Biel-Neuenstadt zur Prüfung gelange.
- 10. Die Gemeinde Thun hatte mit Unterstützung durch die Militärbehörden verlangt, dass noch vor dem Umbau dieses Bahnhofes der Niveauübergang ander Allmendstrasse eine Passerelle erstellt werde. Wir lehnten es ab, vor der Erledigung der Frage des Bahnhofumbaues Thun Änderungen von Bedeutung an den bestehenden Anlagen vorzunehmen, sagten dagegen die Erstellung einer provisorischen Passerelle in Holzkonstruktion an der Mittleren Strasse zu. Die Militärbehörde gab sich mit diesem Bescheide nicht zufrieden, sondern verlangte durch Vermittlung des Eisenbahndepartements, dass an der Allmendstrasse vorläufig wenigstens eine Personenunterführung erstellt werde. Auch dieses Begehren wurde abgelehnt und dafür die Erstellung einer provisorischen hölzernen Passerelle in Aussicht gestellt.
- 11. In der Vernehmlassung zu dem vom Verwaltungsrat unterm 9. März 1908 genehmigten neuen Projekte für die Erstellung der Doppelspur Wilerfeld-Gümligen mit Verlegung der Station Ostermundigen wurden von der Kantonsregierung auf Veranlassung der interessierten Gemeindebehörden beim Eisenbahndepartement eine Reihe von Begehren eingebracht, die sich zum grössten Teil auf Ergänzung und Verbesserung des öffentlichen Strassennetzes im Bereiche der neuen Station bezogen. Daneben war von privaten Interessenten Einsprache gegen die Verlegung der Station Ostermundigen erhoben worden. Auf diese Einsprache sind wir nicht eingetreten, dagegen haben wir einige der vorgebrachten Begehren zugestanden. Die Gemeinden waren mit unsern Zugeständnissen je-

doch nicht zufrieden und liessen die abgewiesenen Begehren, worunter sich auch dasjenige um sofortige Erstellung einer vollständigen Station auf dem Wilerfeld befand, durch den Regierungsrat beim Eisenbahndepartement wiederholen. Wir haben in der Hauptsache an unserer Stellungnahme festgehalten. Der Entscheid des Eisenbahndepartements fällt nicht mehr ins Berichtsjahr.

12. Im Jahresbericht pro 1907 wurde davon Kenntnis gegeben, dass das Eisenbahndepartement demjenigen Teile des Projektes betreffend die Erweiterungsbauten in Bern die Genehmigung erteilt hat, welcher den Rangier- und Rohmaterialbahnhof bei Weiermannshaus, das Lokomotivdepot im Aebigut und die Vermehrung der Geleiseanlagen auf der Strecke zwischen Weiermannshaus und der Bühlstrassenbrücke umfasst. Die Genehmigung erfolgte unter einer Reihe von Vorbehalten. Dieselben machten eine Revision der Voranschläge notwendig. Dabei ergaben sich unter Berücksichtigung der seit 1903 eingetretenen Preiserhöhungen für den Weiermannshausbahnhof Mehrkosten von Fr. 680,000 und für die Anlagen zwischen Weiermannshaus und der Bühlstrassenbrücke Mehrkosten von Fr. 485,000. Der wichtigste der Vorbehalte betrifft die von der Bern-Neuenburg-Bahn verlangte und vom eidgenössischen Eisenbahndepartement verfügte Erstellung eines zweiten Geleises für den Zugsverkehr dieser Unternehmung und der von ihr betriebenen Linien, der Gürbetalbahn und der Bern-Schwarzenburg-Bahn. Die durch diese Forderung entstehenden und in obigen Summen eingerechneten Mehrkosten werden sich auf Fr. 134,000 für die Strecke im Bereiche des Weiermannshausbahnhofes und auf Fr. 230,000 für die Strecke zwischen Weiermannshaus und der Bühlstrassenbrücke belaufen. Für die Weiterführung dieses Geleises in den Personenbahnhof werden weitere Mehrkosten im Betrage von ungefähr Fr. 336,000 entstehen. Die Gesamtkosten dieses Geleises werden somit auf Fr. 700,000 ansteigen. Dem eidgenössischen Eisenbahndepartement und der Direktion der Bern-Neuenburg-Bahn wurde hiervon Mitteilung gemacht, der letztern mit dem Bemerken, dass sie uns diese Summe zu vergüten habe.

Ein Projekt für die Erweiterung der Gepäckdienstanlagen im Bahnhof Bern hat das Eisenbahndepartement zurückgewiesen, weil es im Zusammenhang mit den vom Departement verlangten Studien für die Erweiterung des gesamten Personenbahnhofes steht und mit dieser zur Erledigung kommen soll.

- 13. Die Frage der Beitragsleistung an die Kosten der Bahnhoferweiterung Bielhat zu einem weiteren Schriftenwechsel mit der Behörde dieser Gemeinde geführt, indem diese Änderungen an den Subventionsbedingungen wünschte, die, weil zu weitgehend, zum Teil abgelehnt werden mussten. In einem an diesen Schriftenwechsel anschliessenden Augenschein wurde sodann noch seitens der Vertreter der beteiligten Gemeinden eine Änderung des Projektes in Vorschlag gebracht, die in Prüfung genommen wurde.
- 14. Mit dem Initiativkomitee für eine Schmalspurbahn Mett-Bözingen wurde Einverständnis über das Projekt für den Anschluss ihrer Linie an die Station Mett-Bözingen erzielt.
- 15. Die Vorlage vom 28. Juni 1906 betreffend die Erstellung der Doppelspurauf der Strecke Aesch-Ruchfeld ist vom Eisenbahndepartement am 7. Februar 1908 unter einer Reihe von Vorbehalten genehmigt worden. Gegen den einen dieser Vorbehalte betreffend die Korrektion des Weges von der Angensteinerbrücke zur Station Aesch haben wir beim Eisenbahndepartement Einsprache erhoben und damit erzielt, dass die Korrektion auf eine billigere Art zur Ausführung kommen kann, als ursprünglich gefordert worden war.
- 16. Der Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen wurde auf ihre Anfrage mitgeteilt, dass der zweigeleisige Ausbauder Verbindungsbahn in Basel in Aussicht genommen sei und die Projektsbearbeitung angeordnet werde, dass dagegen die Erstellung eines dritten Geleises für den Güterverkehr nicht in Betracht kommen könne.

Sodann wurde mit dieser Verwaltung eine Einigung über die Verteilung der Kosten für die anlässlich des Bahnhofumbaues vorgenommene Tie ferlegung der Bahngeleise der Verbindungsbahn und der Linie nach Pratteln ausserhalb der Gemeinschaftsgrenze des Bahnhofes in Basel erzielt, in dem Sinne, dass die Kosten für diese Änderungen zur Hälfte dem Baukapital der Verbindungsbahn zugeschlagen werden.

Anderseits wurde dieser Verwaltung die Bereitwilligkeit erklärt, auch die Aufwendungen für die teilweise Verlegung der Verbindungsbahn zur Anpassung an den neuen Personenbahnhof der Badischen Bahm in Basel auf das Baukapital der Verbindungsbahn verrechnen zu lassen.

- 17. Mit einem Projekt der Stadt Basel für die Überführung von Strassen beim "Singer" in Basel
  haben wir uns einverstanden erklärt und die Kreisdirektion II
  ermächtigt, mit der Stadt eine Vereinbarung zu treffen, wonach
  die Bundesbahnen die Widerlager samt Flügel, sowie den Überbau der Überführungsbrücken erstellen, wogegen die Stadt einen
  Beitrag von Fr. 40,000 an die daherigen Kosten leistet und
  die übrigen Teile des Projektes auf ihre Kosten ausführt.
- 18. Die Kreisdirektion II erhielt die Ermächtigung, der Gesellschaft für die Erricht ung eines Emigrantenasyls in Basel behufs Einrichtung von provisorischen Unterkunftslokalitäten für Auswanderer einen Bauplatz auf dem Bahnareal südlich des Personenbahnhofes zinsfrei zu vermieten.
- 19. Eine Eingabe der Gundeldinger- und Äschenquartiervereine in Basel betreffend Verlängerung des Per-rondurchganges im dortigen Personenbahn-hof nach der Güterstrasse und die Öffnung dieses Durchganges für das Publikum des Gundeldinger-Quartiers, wurde neuerdings ablehnend beschieden, da die Rücksicht auf die Reisenden und auf die Ordnung im Bahnhof es nicht gestattet, den fraglichen Durchgang dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung zu stellen.
- 20. Dem Gemeindepräsidenten von Buckten (Baselland) haben wir auf seine Anregung hin, es möchte im Falle der Tieferlegung der Hauensteinlinie der nördliche Eingang des neuen Tunnels bei Buckten vorgesehen werden, mitgeteilt, dass dies nicht möglich sei, wenn die Tieferlegung mit einer Herabsetzung der Maximalsteigungen auf 10 % durchgeführt werden solle.
- 21. Der Verkehrs- und Verschönerungsverein Aarburg hat die Anregung gemacht, zur Entlastung des Rangierbahnhofes Olten in Aarburg einen grossen Rangierbahnhofes hof zu erstellen. Es wurde geantwortet, dass die Entlastung

des Rangierbahnhofes Olten durch die vorgesehene Erweiterung der Rangierbahnhofanlagen in Basel eintreten werde, und dass, wenn die Anlagen in Olten gleichwohl nicht mehr ausreichen sollten, eine Erweiterung derselben im Anschluss an die bestehenden und nicht getrennt davon, z. B. in Aarburg, vorzunehmen sei.

- 22. Das Wiedererwägungsgesuch des Regierungsrates des Kantons Luzern, dahingehend, das Projekt betreffend die Erweiterung der Station Sursee sei so zu gestalten, dass die künftige Einmündung der projektierten Nebenbahn Sursee-Triengen auf der Südseite der Station zwischen der Konservenfabrik und dem Lagerhaus gesichert bleibe, wurde in ablehnendem Sinne beantwortet mit dem Bemerken, dass für den Fall, dass die Einmündung von Süden her erfolgen sollte, der Anschluss am südlichen Ende der Station gesucht werden müsse.
- 23. Der Stadtrat von Luzern hat eine Eingabe an die Bundesbahnverwaltung gerichtet, in welcher die Erweiterrung des Bahnhofes Luzern im allgemeinen und die Verlängerung und Verbreiterung der Langensandwegbrücke im besonderen verlangt wird. Diese Begehren sind in Prüfung genommen worden.

Anderseits erhielt die Kreisdirektion II den Auftrag, im Hinblick auf die Erstellung einer neuen Reussbrücke bei St. Carli mit der vorgenannten Behörde bezüglich der Beseitigung der zwei Niveauübergänge im Reussbühl in Unterhandlung zu treten.

24. Das eidgenössische Eisenbahndepartement hat uns die Projekte der Schweizerischen Seetalbahn betr. die Einrichtung der Gemeinschaftsstationen Wildegg, Lenzburg und Emmenbrücke für den elektrischen Betrieb ihrer Linie zur Vernehmlassung zugestellt. Wir haben der Behörde die Bedingungen bekannt gegeben, unter denen diese Einrichtung gestattet werden könne.

Ein Gesuch der Direktion der Seetalbahn, es möchte ihr bewilligt werden, dass sie die Kontaktleitung für den elektrischen Betrieb ihrer Linie auf unserem Geleise von Emmenbrücke nach Luzern weiterführe und auch die normalspurigen Zugsgeleise des Personenbahnhofes Luzern mit Kontaktleitungen versehe, damit ihre Züge bis Luzern elektrisch geführt werden könnten, wurde abgelehnt, einerseits, weil es nicht angeht, die Seetalbahn, der die Führung ihrer Züge auf der Strecke Emmenbrücke-Luzern nur auf Zusehen gestattet worden ist, auf unserem Gebiete feste Einrichtungen erstellen zu lassen, und anderseits, weil diese Einrichtungen für unsern Betrieb Unzukömmlichkeiten aller Art und Gefährdungen zur Folge haben würden.

- 25. Laut Projekt für die Erweiterung der Station Oerlikon war die Passerelle südlich vom Aufnahmsgebäude zu versetzen und zu verlängern und zwischen dieser Passerelle und der Affolternstrassenüberführung eine zweite Passerelle zu erstellen. Die Gemeinde wünschte jedoch, dass an Stelle dieser Passerellen eine Personenunterführung auf der Südseite der Perronanlagen erstellt werde. Wir haben zugestanden, diesem Wunsche zu willfahren, nachdem sich die Gemeinde bereit erklärt hatte, die Mehrkosten in der Hauptsache zu tragen und die Beleuchtung und Reinigung dieses Durchganges, sowie desjenigen an der ehemaligen Zürcherstrasse auf ihre Rechnung zu übernehmen.
- 26. Durch Vermittlung der zürcherischen Regierung hat die Gemeinde Glattfelden beim Eisenbahndepartement das Gesuch gestellt, das Aufnahmsgebäude Seite der Geleiseanlage und etwas näher zum Übergang der Strasse Glattfelden-Rorbas verlegt werden. Dem Eisenbahndepartement wurde mitgeteilt, dass auf dieses Gesuch nicht eingetreten werden könne, nicht nur, weil eine Ersetzung des Aufnahmsgebäudes der Station Glattfelden nicht beabsichtigt sei, sondern auch, weil die verlangte Änderung die Verlängerung der Stationshorizontalen zur Voraussetzung hätte, welche grosse Kosten verursachen würde, indem die Änderung der Nivellette in einen tiefen Bahneinschnitt eingreifen würde.
- 27. Auf Grund eines am 30. November in Thalwil abgehaltenen Augenscheins hat das eidgenössische Eisenbahndepartement in Sachen der Erstellung einer Fusswegüberführung, einer Strassenunterführung
  (Ludretikonerstrasse) und eines Fussgängerdurchlasses bei der Station Thalwil verfügt, dass

sich die Bundesbahnverwaltung mit der Gemeinde über die Verwendung der Ersparnis verständigen soll, welche sich für die Fusswegüberführung infolge der Änderung des Bebauungsplanes von Thalwil ergibt, und

die Gemeinde sich dem Eisenbahndepartement gegenüber zu erklären hat, ob sie die Expropriation für die in Rede stehende Unterführung der Ludretikonerstrasse und eventuell auch die damit im Zusammenhang stehenden Strassenbauten gegen Bezahlung der im Voranschlag der Bundesbahnen hierfür enthaltenen Beträge übernehmen wolle, in der Meinung, dass sie dann das von ihr gewünschte Projekt zur Ausführung bringen könne.

- 28. In Sachen der Erweiterung der Station Wädenswilliessen wir dem Eisenbahndepartement unsere Äusserungen zu den noch hängigen Begehren der Gemeindeund Kantonsbehörden zukommen. Wir erklärten uns darin bereit, für die eingehenden Hafenanlagen der Gemeinde und der Brauerei Wädenswil Ersatz durch Erstellung einer neuen Hafenanlage zu schaffen unter der Bedingung, dass die Interessenten angemessene Beiträge an die Ausführungskosten leisten. Auf die Erstellung einer von der Gemeinde gewünschten Quaistrasse erklärten wir neuerdings nur eintreten zu können, wenn diese die dadurch entstehenden Mehrkosten übernehme. Die Begehren um Verbreiterung der Seestrasse auf 10 m und um Verminderung der Steigung der zu verlegenden Strecke derselben, sowie um Versetzung der südlich vom Sustgebäude vorgesehenen Lokomotivdrehscheibe wurden abgelehnt.
- 29. Als durch das Baubudget für das Jahr 1906 bekannt geworden war, dass beabsichtigt sei, auf den Stationen Ziegelbrücke als Abzweigstation gefordert, würde von seiten des Verkehrsvereines des Kantons Glarus die Anregung gemacht, die Verbindung mit dem Glarnerland durch Verlegung der Bahnlinie auf das linke Ufer des Linthkanals und durch Schaffung einer Hauptabzweigstation zu verbessern. Die Regierungen der Kantone Glarus und St. Gallen zeigten sich einer derartigen Verbesserung grundsätzlich günstig gestimmt. In der Folge wurde aber glarnerischerseits die Beibehaltung von Ziegelbrücke als Abzweigstation gefordert, während die st. gallischen Interessenten erklärten, jeder Änderung ihre Zustimmung zu verweigern, die nicht Weesen als Abzweigsta-

tion nach dem Glarnerland vorsehe. Auf Wunsch des Regierungsrates des Kantons Glarus und des Kreiseisenbahnrates III wurde die Anregung von uns einlässlich geprüft und wurden eine Reihe von Projekten aufgestellt und die Kosten derselben berechnet. Wir kamen zum Schlusse, dass jedes Projekt vor allem enorme Kosten verursachen würde und anderweitig neben gewissen Vorteilen dermassen beträchtliche Nachteile für einen wesentlichen Teil der Bevölkerung im Gefolge hätte, dass eine so grosse Ausgabe sich nicht rechtfertigen liesse. Dem Regierungsrat des Kantons Glarus wurde hiervon in einem vom 10. November 1908 datierten Schreiben Mitteilung gemacht; ebenso dem Regierungsrate des Kantons St. Gallen.

- 30. Die Regierung des Kantons Thurgau hat das Gesuch gestellt, die Unterführung der Strasse Sirnach-Fischingen möchte bei Anlass der Erstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Winterthur-Wil in einer Weise umgebaut werden, dass die Strasse mit weniger gekrümmtem Tracé und mit grösserer Lichtweite durchgeführt werden könne. Mit dieser Planänderung haben wir uns einverstanden erklärt unter der Bedingung, dass der Kanton <sup>2</sup>/<sub>3</sub> der entstehenden Mehrkosten übernehme.
- 31. Am 23. November 1908 wurde in St. Gallen eine Konferenz der interessierten Behörden und Verwaltungen abgehalten, an welcher man sich in bezug auf die Gestaltung der Bauten am Bahnhofplatze in St. Gallen dahin einigte, dass auf eine Verlegung des Haupteingangs des Bahnhofgebäudes und damit des Bahnhofvorplatzes auf die Westseite endgültig nicht eingetreten werde, und dass durch die Gemeinde für das neue Postgebäude weiteres Land zu erwerben sei, um eine rationellere Platzgestaltung zu ermöglichen. Für die Beordnung dieser Punkte ist vertragliche Vereinbarung in Aussicht genommen.
- 32. Im Plangenehmigungsverfahren über das Projekt betreffend die Doppelspur St. Gallen-St. Fiden und die Erweiterung der Station St. Fiden stellte die Gemeinde Tablat eine Reihe weitgehender Begehren bezüglich der Gestaltung der durch diese Bauten veranlassten Änderungen an den Strassenanlagen bei der Station St. Fiden. Die Kreisdirektion trat in Unterhandlung mit den Gemeindebehörden,

und es gelang ihr, zu erwirken, dass diese einen Teil ihrer sehr weitgehenden Forderungen fallen liess. Immerhin werden die infolge dieser Verhandlungen am Projekte vorgenommenen Änderungen Mehrkosten von zirka Fr. 200,000 nach sich ziehen.

- 33. Den in einem Vertrage niedergelegten Abmachungen der Kreisdirektion IV mit der Gemeinde Goldach über die Beseitigung eines Niveauüberganges bei der Station Goldach konnte die Genehmigung nicht erteilt werden, da die Zugeständnisse der Gemeinde unzulänglich waren, sowohl in Hinsicht auf die Kosten der an Stelle dieses Niveauüberganges projektierten Unterführung, als auf die Vorteile, welche dem Strassenverkehr aus der letztern erwachsen wären.
- 34. Die Regierung des Kantons St. Gallen hat auf ihre Vorstellung hin die Zusicherung erhalten, dass die Errichtung einer provisorischen Passerelle beim Niveauübergang der Staatsstrasse im Bahnhof St. Margrethen in Aussicht genommen werde, insofern die Gemeinde St. Margrethen einen Drittel der Erstellungskosten übernimmt.
- 35. Das Projekt der Bodensee-Toggenburg-Bahn für die Führung ihrer Linie im Galgen-tobel bei St. Fiden sieht die Überführung der Lukasstrasse sowohl über ihr eigenes Geleise als auch über dasjenige der Bundesbahnen vor. Vom Eisenbahndepartement eingeladen, zu diesem Projekte Stellung zu nehmen, haben wir demselben, vorbehältlich der Einigung über unsere finanzielle Beteiligung an den Kosten dieser Überführung, unsere Zustimmung erteilt.
- 36. Anlässlich der Genehmigung des Projektes der Bodensee-Toggenburg-Bahn über die Erstellung ihres Streckengeleises zwischen Lichtensteig und Wattwil wurde vom Eisenbahndepartement die Beseitigung dreier
  Niveauübergänge zwischen diesen beiden Stationen angeregt.
  Auf die Anfrage der Bodensee-Toggenburg-Bahn hin haben wir
  unsere Bereitwilligkeit erklärt, an die Kosten der Beseitigung
  dieser Niveauübergänge einen Beitrag zu leisten.

Mit der Verwaltung dieser Unternehmung wurde ausserdem über unsere Beteiligung an den Mehrkosten verhandelt, welche ihr aus der von uns verlangten Änderung des Projektes bei der Einmündungsstelle ihrer Linie in Romanshorn dadurch erwachsen, dass auf die spätere Erstellung des zweiten Geleises Rorschach-Romanshorn Rücksicht genommen wird.

37. Vom Regierungsrat des Kantons Schwyz wurde bekannt gegeben, dass die Gemeinde Schübelbach beschlossen habe, die von uns gestellten Bedingungen für die Errichtung einer Station bei diesem Orte anzunehmen und demnach das für die Station benötigte Land der Bahn gratis zur Verfügung zu stellen, sowie einen Barbeitrag an die übrigen Kosten zu leisten.

Der Baudirektion des Kantons Aargau gegenüber wurde auf wiederholtes Ansuchen die Bereitwilligkeit erklärt, bei Brittnau eine neue Station zu errichten, sofern die Interessenten an die Kosten einen Barbeitrag leisten und das erforderliche Land auf ihre Kosten erwerben und es uns unentgeltlich abtreten. Die gestellten Bedingungen sind von den Interessenten angenommen worden.

Eine Anregung der Ortsvorsteherschaft von Hüttlingen zur Einrichtung der Haltestelle Hüttlingen. Mettendorf für den Güterverkehr, sowie die Gesuche um Errichtung von Stationen bei Bärau an der Linie Langnau-Luzern und bei St. Gingolph-France, ferner die Gesuche um Errichtung von Haltestellen bei Etziken an der Linie Herzogenbuchsee-Neu-Solothurn und bei Wülflingen an der Linie Winterthur-Schaffhausen wurden abgelehnt, da mit Rücksicht auf die Nähe der Nachbarstationen nicht von einem wirklichen Bedürfnis für Neuanlagen gesprochen werden kann und weil auch eine genügende Frequenz nicht zu erwarten wäre.

38. Für die einheitliche architektonische Gestaltung der Hoch bauten am neuen Bahnhofplatz in St. Gallen (neue Post und Aufnahmsgebäude) und für die Gestaltung der Fassaden der neuen Bahnhofbauten von Lausanne wurden Wettbewerbe veranstaltet. Im erstern sind 25 Projekte eingelangt, von welchen sechs mit Preisen bedacht und weitere zwei angekauft wurden. Im letztern sind 31 Entwürfe eingereicht worden. Sechs derselben erhielten Preise und weitere drei Ehrenmeldungen.

## 39. Bauausführung.

# a. Bauten unter Leitung der Generaldirektion.

#### Bau der Rickenbahn.

Von den 8604 m der Gesamtstollenlänge des Rickentunnels waren Ende 1907 durchbrochen: auf der Südseite 3997 m, auf der Nordseite 4203 m, total 8200 m. Es blieben somit noch 404 m zu durchbrechen. Das geschah ausschliesslich von Süden her mit Handbohrung und unter Beachtung der im letztjährigen Berichte erwähnten Vorsichtsmassregeln (Sicherheits-lampen, elektrische Zündung, Untersagung jeder Manipulation mit offenem Feuer und Ausschluss der Verwendung von Lokomotiven). Am Morgen des 30. März fand der Stollendurchschlag 4400 m vom Südportal entfernt statt. Richtung und Höhe der südlichen und nördlichen Stollenhälfte stimmten gut überein. Das durchfahrene Gestein bestand hauptsächlich aus Mergel, stellenweise von Kalksandsteinbänken durchsetzt. Einzig zwischen km 4,050 und 4,056 wurde eine Schicht Bildhausermolasse angetroffen. Die mittlere Felstemperatur vor Ort betrug 21,7° C., im Maximum 23,3 ° C., die mittlere Lufttemperatur 17,0 ° C., im Maximum 17,9 ° C. Die am Südportal auslaufende Wassermenge wurde gemessen:

im	I.	Quartal	zu	21,6	Sekundenliter
77	II.	מי	- ກ	22,5	<b>7)</b>
11	III.	יי מי	ກ	22,2	מר
າກົ	IV.	, n	ກ	19,3	77

Bis zum Ende des III. Quartals sind ausserdem fast konstant 2 Sekundenliter zum Nordportal hinausgepumpt worden.

Unmittelbar nach dem Stollendurchschlag wurde auf der Südseite die Arbeiterzahl vermehrt und von km 3,525 vorwärts die seit Juni 1907 eingestellten Ausweitungs- und Mauerungsarbeiten fortgesetzt; dabei wurde grösstenteils wieder mit offenen Grubenlichtern gearbeitet und auch der Lokomotivbetrieb wieder aufgenommen. Auf der Nordseite waren die Ausbruchsund Mauerungsarbeiten ununterbrochen im Gange, so dass am 22. August der Firstschlitz und am 12. September die Strossen durchgeschlagen, am 25. September die Widerlagermauerung und am 3. Oktober die Gewölbemauerung geschlossen wurden. Hand in Hand mit der Ausmauerung des Tunnels wurden auch die Sohlenversicherungen mit Beton erstellt und die Zement-

rohre für den Tunnelkanal verlegt. Im Oktober konnte sodann mit dem Einbringen der ersten Beschotterung und im November mit dem Transport der Oberbaumaterialien aus dem Depot in Wattwil begonnen werden. Diese Arbeiten waren bis Jahresschluss vollendet.

Aufgewendete Arbeitsschichten:

Auf der in gebrächem Mergel liegenden Strecke zwischen km 3,270 und 3,440 vom Nordportal aus sind im Mauerwerk erhebliche Deformationen eingetreten, welche grössere Wiederherstellungsarbeiten notwendig machen. Es wird zum Teil das ganze Profil, zum Teil nur die Widerlagermauerung neu erstellt werden müssen.

Gasausströmungen. Die Gasausströmungen bei km 3,800 der Südseite dauerten fort, wenn auch in bedeutend geringerm Masse. Das Gas tritt aus einer Spalte in der Tunnelsohle und verbrennt vorweg. Die Gasausströmung bei km 4,141 der Nordseite hat ganz aufgehört, dagegen sind zwischen km 4,382 und 4,389 bei den Ausweitungsarbeiten weitere stärkere Gaszuflüsse aufgeschlossen worden.

Installationen. Ventilation:  $\mathbf{Der}$ nach dem Stollendurchschlag eingetretene natürliche Luftzug Süd-Nord hatte mit dem Fortschritt der Ausweitungsarbeiten und dem damit erfolgten Abkühlen des Felsens bald nachgelassen, so dass an warmen Tagen im Mai ab und zu eine Luftbewegung im entgegengesetzten Sinne eintrat, weshalb die Lufteinführung von Süden her bis Anfang Juni fortgesetzt wurde. Zugleich war am Nordportal ein Saugventilator bis zum 28. Mai im Betrieb, wobei die Öffnung des schrägen Stollens geschlossen und die Ventilatorenanlage in der Rickenschlucht ausser Betrieb gesetzt waren. Der Umstand, dass der Lokomotivverkehr hauptsächlich auf der Südseite stattfand, alle Rauchgase also die Arbeitsstellen bestrichen, veranlasste die Unternehmung, die Anlage am Nordportal in einen Druckventilator umzubauen. 29. Mai an wurde die Luft von oben her in den Tunnel eingeblasen, vorerst durch einen und später durch zwei hintereinander geschaltete Ventilatoren, welche einen Luftstrom von 20-25 m³ per Sekunde bewirkten. Diese Anlage ist bis gegen Schluss des Jahres in Betrieb geblieben, mit Ausnahme an den Tagen mit niedriger Temperatur, an welchen sich ein kräftiger, natürlicher Luftzug Süd-Nord einstellte.

Unfälle: Im Jahre 1908 kamen auf der Südseite 211 Unfälle zur Anzeige, sämtliche ohne schwere Folgen; auf der Nordseite 176, worunter 2 Todesfälle und 1 mit schweren Folgen (Verlust beider Augen). Total der Unfälle seit Beginn des Baues: Südseite 1285 (wovon 5 Todesfälle), Nordseite 1162 (wovon 11 Todesfälle), insgesamt 2447 (wovon 16 Todesfälle).

Arbeiten ausser dem Tunnel.

a. Strecke vom Südportal des Tunnels bis Uznach; Sta-

tionserweiterung daselbst.

Die Unterbauarbeiten dieser Strecke sind mit Ausnahme einiger Nacharbeiten und des Einbringens der zweiten Schotterlage nahezu vollendet; einzig im grossen Einschnitt bei Hof-Oberkirch sind infolge von Terrainbewegungen noch einige Sicherungsarbeiten auszuführen. Die verlegte Linie südlich der Station Uznach gegen Ziegelbrücke ist im Sommer dem Betrieb übergeben worden. Die Steinenbachverlegung daselbst ist vollendet.

b. Stationserweiterung Wattwil und offene Linie bis zum

Nordportal des Tunnels.

Die Materialauffüllungen für das alte Thurbett und die Stationserweiterung, sowie für die Verlegung der Toggenburgerlinie und für den Damm der Rickenbahn von der Deponie Bleiken bis Stationsanfang sind ausgeführt. Die eiserne Brücke bei kni 13,200 wurde montiert, ferner im Anschluss an die Stationsgeleise der Oberbau für die neue Toggenburgerlinie und die Rickenbahn bis km 13,200 gelegt. Seit dem 28. August verkehren die Züge Wil-Ebnat auf dem neuen Geleise.

c. Hochbauten.

Das Stationsgebäude, der Güterschuppen und das Nebengebäude auf Station Kaltbrunn wurden fertig erstellt, ebenso die beiden Wärterhäuser bei den Tunnelvoreinschnitten.

Vergrösserung des Dienstgebäudes im Brückfeld.

Der Bau ist unter Dach und mit dem inneren Ausbau wurde begonnen, so dass das Gebäude auf Ende Juni 1909 bezogen werden kann.

b. Bauten unter Leitung der Kreisdirektionen.

Simplon. Die Garantiefrist der Unternehmung für den Tunnel I und den Parallelstollen ist am 22. Februar 1908 abgelaufen. In den Tagen vom 15. bis 19. Februar hat eine kontradiktorische Feststellung des baulichen Zustandes stattgefunden, mit dem Ergebnis, dass die Unternehmung für Rekonstruktion deformierter Gewölberinge und Ausfugungsarbeiten

Fr. 80,000 und an die Kosten des bis dahin erstellten Einbaues des Parallelstollens Fr. 10,000 bezahlt. Hinsichtlich der Arbeiten im Parallelstollen, welche auf Rechnung der Unternehmung gehen, hat eine Verständigung nicht stattgefunden. Die seitherigen Beobachtungen haben ergeben, dass infolge fortdauernder Steinablösungen und des Gebirgsdruckes an verschiedenen Stellen im südlichen Parallelstollen umfassende Konsolidierungsarbeiten notwendig werden. Der in den Jahren 1906 und 1907 erstellte hölzerne Einbau ist auf die Dauer nicht genügend widerstandsfähig und geht verhältnismässig rasch zu Grunde. Im Berichtsjahr ist der Holzeinbau auf eine Länge von 243 m ersetzt oder verstärkt und auf 27 m Länge Ausmauerung ausgeführt worden. Im Laufe des Monats September wurden an den hauptsächlichsten Warmwasserquellen zwischen km 9,128 und 9,153 Messungen mit folgendem Ergebnis vorgenommen:

km	Anfangstemperatur 31. Dezember, 1904	Temperatur im September 1908	Differenz
9,128	45 °	36 °	<u> </u>
9,140	46,5.0	36,5 0	— 10°
9,146	46 °	35,8°	— 10,2°
9,153	47°	39 0	— 8°

Die Abkühlung beträgt somit im Mittel 9,5° und die Temperatur des Wassers ist annähernd derjenigen des Felsens gleich, welche gegenüber den Messungen im Jahre 1907 wenig differiert.

Für die Lüftung des Tunnels waren auch im Berichtsjahre auf jeder Seite zwei Ventilatoren im Betriebe, wobei von der Nordseite her eingeblasen und auf der Südseite angesaugt wurde, mit Erzeugung eines Luftstromes von 80 bis 100 m³ in der Sekunde.

Die auf der Südseite ausgeflossene Wassermenge variierte zwischen 931 (April) und 1326 (Juni) Sekundenliter, wovon 283 (September) und 381 (Juni) Liter warmes Wasser.

Von den im Kreise I in Ausführung begriffenen Bauten sind im Berichtsjahre folgende vollendet worden.

Strassenüberführung in Collombey an der Strecke Monthey-Vouvry; Uferversicherung der Rhone bei "Plata d'en bas" zwischen Sitten und St. Léonard; Schneehürden zwischen La Sarraz und Croy; Fussgängerpasserelle bei Colombier (für Rechnung des Herrn E. Reutter); Abstellgeleise in Monthey; Ausweichgeleise in St. Léonard und Turtmann; Verbindungsgeleise zwischen dem alten und neuen Bahnhof in Brig; direkte Verbindung des Salzmagazingebäudes mit den Bahnhofgeleisen in Freiburg; Erweiterung der Station Colombier; Vergrösserung und Umbau des Aufnahmsgebäudes und neuer Abort in Bex; Verlängerung der Güterrampe in Raron und Wiederaufbau des alten Güterschuppens von St. Triphon daselbst; neues Aufnahmsgebäude und Perronüberdachungen in Puidoux-Chexbres; Anbau an die Lokomotivremise in Freiburg; Vergrösserung des Güterbureaus und Anbau an das Buffet III. Klasse in Neuenburg; Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in Grandson; Vergrösserung der Güterschuppen in Châtillens und Avenches; Lastkran von 10 Tonnen Tragkraft in Gampel; elektrische Beleuchtungseinrichtungen auf 26 Stationen und Gasbeleuchtungseinrichtung auf einer Station; Wasserversorgungen von 5 Stationen und 4 Wärterhäusern; Zentralanlagen in Charrat-Fully und St. Maurice; Lokaltelegraphendraht Biel-Neuenburg; neue Telegraphenleitung zwischen Travers und Verrières-Suisse; zweites Telegraphenkabel im Tunnel von St. Maurice; Streckentelephon zwischen Lausanne und Lutry, Lausanne und Conversion, und Bex-St. Maurice; elektrische Läutewerke Jougne-Tunnel (auf Rechnung der P. L. M.) und auf den vier Zusahrtsstrecken der Station Payerne, sowie auf der Strecke Faoug-Fräschels; Ersatz der Umformergruppe auf der Tunnelstation im Simplontunnel durch eine solche mit grösserer Kapazität.

Am 1. August wurde auf der Strecke La Sarraz-Arnex und am 11. Oktober auf der Strecke Daillens-La Sarraz die zweite Spur dem Betriebe übergeben, womit die Doppelspuranlage auf der Linie Lausanne-Vallorbe zur Vollendung gelangt ist.

Bauten in Ausführung.

Bahnhof Renens. Das neue Aufnahmsgebäude, das Dienstgebäude und die Abortanlagen sind fertig erstellt und dem Betriebe übergeben; ebenso die Hauptgeleise I, II und III, sowie die Perrons I und II. Der Durchgang zwischen den Perrons ist in der Hauptsache vollendet, desgleichen die Überdachungen auf den Perrons I und II, auch die Getreide-Entrepôts 5 und 6 und die Anlage für den Viehumlad für das städtische Schlachthaus sind nahezu fertig erstellt. Auszuführen bleiben noch verschiedene Geleiseanlagen, die zentrale Weichenund Signalstellung, die Überdachung des Perrons III, der öffentliche Durchgang, welcher an Stelle der bisherigen Passerelle

treten soll, und die Ergänzung der Beleuchtungseinrichtung. Die Arbeiten "en Malley" für das Anschlussgeleise der Gasanstalt Lausanne sind begonnen.

Bahnhof Lausanne. Das Transitpostgebäude ist unter Dach und der Posttunnel fertig erstellt, ebenso der östliche Perrondurchgang. Zu erstellen bleiben das neue Bahnhof- und Dienstgebäude, mit Vergrösserung des Buffetgebäudes und die Perronhallen, die Überführung des Weges de Villard, der Gepäcktunnel und die gesamte Depotanlage.

Das zweite Verwaltungsgebäude ist unter Dach.

Bahnhof Vevey. Die Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes ist im Rohbau fertig.

Bahnhof St. Maurice. Das neue Aufnahmsgebäude ist in Ausführung begriffen und die Arbeiten für das Dienstgebäude vergeben. Für die Abortanlage und ein Postlokal ist das Projekt genehmigt.

Station Sitten. Die Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes und die Abortanlagen gehen der Vollendung entgegen. Das Buffetgebäude ist unter Dach. Die Unterführung des Chemin des Creusots ist erstellt und die Arbeiten für die Verbreiterung des Bahndammes von km 92,100 bis 92,938 sind vergeben.

Zweites Geleise St. Maurice-Martigny. Das II. Geleise ist von St. Maurice bis Evionnaz fertig erstellt und der Betrieb auf dasselbe übergeleitet, um den Ersatz der eisernen Brücken unter dem alten Geleise leichter ausführen zu können. Von Evionnaz nach Martigny ist mit den Arbeiten angefangen.

#### Kreis II.

Vollendete Bauten.

Passerelle über den Rangierbahnhof Olten und über die Liniengeleise Olten-Aarburg südlich vom Bahnhof Olten; Personendurchgang beim Aarwangerstrassenübergang auf der Station Langenthal; Unterführung der Sägestrasse in Langnau und Passerelle daselbst; Verlängerung der Steinlauibachschale und Änderung des Linienzuges der Brünigbahn daselbst; Ersatz der Eisenkonstruktion des Malvie-Viaduktes zwischen Glovelier und St. Ursanne; Gewölbeerhöhung im Tunnel nördlich der Station Münster; Ausmauerung des Tunnels 0 auf 12 m Länge und des Tunnels IV auf 20 m Länge der Strecke Biel-Reuchenette; Erweiterung der Geleisegruppe K im Güterbahnhof Basel, Weichenverbindung zwischen den Geleisen F 8 und 9 und Ver-

besserung der Einrichtungen für den Viehverkehr daselbst; zwei Abstellgeleise im Bahnhof Delsberg; zwei Abstellgeleise in Neu-Solothurn; Ausweichgeleise in Dotzigen; Freiverladeplatz in Lausen; Stationserweiterungen in Zäziwil und Signau; Erweiterung der Haltestellen Kaiserstuhl und Brienzwiler zu Kreuzungsstationen; Umbau des Dienstgebäudes im provisorischen Personenbahnhof Basel zu einem Magazingebäude für die Materialverwaltung; Perrondach am Aufnahmsgebäude Laufen; Vergrösserung des Bureaugebäudes in der Werkstätte Biel; neues Dienstgebäude und Postkarrenschuppen in Lyss; Überdachung der Umladerampe in der Brüniganlage in Luzern; Vergrösserung des Postbureaus und der Vorstandswohnung im Aufnahmsgebäude der Station Brünig; Wagenwascheinrichtung und Düngergrube in der Eilgutanlage im Bahnhof Bern und neuer Bockkran im Güterbahnhof daselbst; Brückenwage in Lausen; Verbesserung der Wasserstation und Kanalisation in Lyss; Erstellung einer grössern Zahl von Vorsignalen zu den Abschlussignalen.

Verbesserung der Sicherungsanlage in Läufelfingen und Olten-Hammer; Änderung der Zentralanlage in Alt-Solothurn für die provisorische Einführung der Solothurn-Münster-Bahn; neue Zentralanlagen in Laufen, Lausen und Wiggen.

Bauten in Ausführung.

Zweites Geleise Ruchfeld bis Aesch. Die Unterbauarbeiten wurden vergeben.

Zweites Geleise Aarburg-Sursee. Die Strecke Reiden-Nebikon ist am 1. Oktober 1908 dem Betriebe übergeben worden. Die Bauarbeiten der übrigen Strecke sind so vorgeschritten, dass zwischen Nebikon und Sursee voraussichtlich auf 1. Mai und zwischen Zofingen-Reiden auf 1. Oktober 1909 der zweispurige Betrieb eröffnet werden kann. Die Strecke Aarburg-Zofingen ist noch im Rückstande.

Zweites Geleise Wilerfeld-Gümligen mit neuer Station Ostermundigen. Die Vergebung der Unterbauarbeiten ist vorbereitet.

Brienzerseebahn. Die Aufnahmen auf dem Terrain sind beendigt, und es wird an der Aufstellung des Ausführungsprojektes gearbeitet.

Station Münster. Die Unterbauarbeiten und die Geleiseanlagen gehen der Vollendung entgegen, die mechanischen Einrichtungen, die Wasserversorgung, die Güterdienstanlagen sind erstellt. Die Lokomotivremise ist in Ausführung begriffen. Ausstehend sind noch die Perrondächer, die Anbauten an das Aufnahmsgebäude, das neue Dienstgebäude und die zentrale Weichen- und Signalstellung.

Bahnhof Bern. Die Arbeiten für das I. Baulos des Rohmaterial- und Rangierbahnhofes in Weyermannshaus konnten zu Beginn des Jahres 1909 zur Konkurrenz ausgeschrieben werden.

### Kreis III.

Vollendete Bauten.

Unterführung der Hornhaldenstrasse und zweier Fusswege auf der Strecke Wollishofen-Kilchberg bei Zürich; Ersatz zweier eiserner Brücken auf der Strecke Oberrüti-Rothkreuz; Schutzwände gegen Steinschlag zwischen Weesen und Mühlehorn; Verlängerung des Kreuzungsgeleises in Siggenthal-Würenlingen; neues Ausweichgeleise in Altenburg-Rheinau; Erweiterung der Geleiseanlagen und des Vorplatzes in Möhlin; Verlängerung des Stumpengeleises in Suhr; Verlängerung der Ausweichgeleise in Benzenschwil, Boswil-Bünzen, Muri, Sins und Oberrüti; provisorische Aufstellgeleise im Bahnhof Brugg; Geleisekreuzung mit Sicherungsanlage für die elektrische Strassenbahn Seebach-Glattbrugg am Übergang der Bülacherstrasse in Glattbrugg; neues Stumpengeleise in Pfungen-Neftenbach; Erweiterung des Verladeplatzes in Mels; Lokomotivdrehscheibe von 18 m Durchmesser in Rapperswil; Anbauten an die neue Lokomotivremise im Hauptbahnhof Zürich und Unterkunftslokal im Feld A des Rangierbahnhofes, Wasser- und Kohlenstation daselbst, elektrischer Aufzug in der Empfangshalle des Güterbahnhofes und Rohrleitungen im Personenbahnhof Zürich für die Beheizung der Personenzüge mit Dampf; Anbau an das Abortgebäude für Lampisterie und Waschküche in Zürich-Tiefenbrunnen; neue Aufnahmsgebäude in Dielsdorf, Möhlin, Wülflingen, Mühlehorn, Wetzikon; Vergrösserung der Aufnahmsgebäude in Kilchberg bei Zürich, Affoltern bei Zürich, Regensdorf-Watt, Buchs-Dällikon, Hüntwangen-Wil, Hunzenschwil; Umbau des alten Aufnahmsgebäudes in Näfels-Mollis und in Embrach-Rorbas; Bahnmeisterwohnhaus in Bülach (altes Aufnahmsgebäude in Flums versetzt und umgebaut); Anbau an das Aufnahmsgebäude, Perronverlängerung und neuer Abort in Wohlen-Villmergen; Perrondach in Herrliberg-Feldmeilen; Perronanlage und Perrondach vor dem Aufnahmsgebäude Wetzikon; neues Abortgebäude und neues Perrondach in Baden-Ober-

stadt; Einsteigeperrons zwischen den Geleisen in Wallisellen und Effretikon; Vergrösserung der Güterschuppen in Altstetten, Kilchberg, Bubikon, Illnau, Ebikon, Pfäffikon (Zürich), Cham, Mellingen, Linthal und Wülflingen; Umbau des alten Aufnahmsgebäudes Dielsdorf zu einem Güterschuppen; neuer Güterschuppen auf der Station Sulz; Versetzung und Vergrösserung des Güterschuppens in Dottikon-Dintikon; Eilgutschuppen in Zug; Erstellung von 8 neuen Wärterwohnhäusern; Wagenwascheinrichtungen und Düngergruben auf 11 Stationen: Brückenwagen in Buchs-Zürich, Eglisau und Wülflingen; neuer Bockkran von 25 Tonnen Tragkraft in Zürich-Wollishofen; Wasserversorgung von 5 Stationen und 7 Wärterhäusern; elektrische Beleuchtungsanlagen auf 6 Stationen; Zentralanlagen in Boswil-Bünzen, Benzenschwil, Birrfeld, Lachen und Ergänzung der Zentralanlagen in Zweidlen und Altenburg-Rheinau; Streckenblockeinrichtungen Flums-Mels, Sihlbrugg-Baar, Effingen-Mumpf und Möhlin-Pratteln; Glockensignale Birrfeld-Hendschikon, Oerlikon-Kloten-Bassersdorf; Telephonanlagen Seebach-Wettingen mit Einbeziehung aller Stationen.

Bauten in Ausführung.

Neue Werkstätte in Zürich. Der innere Ausbau im Verwaltungs- und Magazingebäude ist zu Ende geführt. Die Maurerarbeiten für die Lokomotivreparaturwerkstätte sind fertig erstellt und das Gebäude unter Dach gebracht; die Rollladen- und Malerarbeiten sind ausgeführt und die Kanalisationsanschlüsse vollendet; die Schiebebühne und die Drehkrane der Hallen I und III und die Sodawäscherei sind montiert. Schmiedegebäude, die Räderdreherei, Bandagerie und Kesselhaus sind eingedeckt und die Fundamente der Dampf- und Lufthämmer, der Richtplatten und Federprobiermaschinen erstellt. Im Kesselhaus ist die gesamte Kesselanlage montiert und ausgemauert und das Hochkamin erstellt. Die Heizungsanlage ist in Ausführung begriffen. Die Maurerarbeiten für die Wagenreparatur- und Malerwerkstätte sind bis zur Unterkante der Auflager der Dachkonstruktion ausgeführt. Anstatt der ursprünglich vorgesehenen Eindeckung in armiertem Beton wurde eine eiserne Dachkonstruktion gewählt. Die Lieferungen für die maschinellen Einrichtungen sind vergeben.

Station Oerlikon. Der öffentliche Personendurchgang bei km 4,952 und der Perrondurchgang bei km 4,678 nebst den Perronanlagen und der Perronüberdachung sind vollendet. Die Montierung der Zentralanlage ist in Angriff genommen.

Vollendete Bauten.

Personendurchgang bei der Station Sulgen; Auffüllungen für die Bahnhoferweiterung St. Margrethen; Erweiterung des Ausladeplatzes in Winkeln; Erweiterung der Geleiseanlagen in Seuzach, Thalheim und Mammern; Verlängerung der Kreuzungsgeleise in Stammheim, Ermatingen und Egnach; provisorische Abstellgeleise in Romanshorn; Verbindung des Stumpengeleises mit dem Hauptgeleise in Sitterthal; Verlängerung eines Werkstättegeleises in Chur; hydraulische Räderversenkeinrichtung im Depot Ost in Winterthur; Vordächer samt Perronanlagen in Felben, Müllheim, Märstetten, Bürglen, Erlen. Amriswil, Steckborn, Emmishofen, Kreuzlingen, Kesswil, Au und Oberriet und Perrondach in Arbon; neue Aborte in Amriswil, Emmishofen und Stein a. Rhein; Verlängerung der Viehund Holzverladerampe im Bahnhof Winterthur; Vergrösserung des Güterschuppens in Marthalen; Vergrösserung des Versandzollschuppens und neue Petrolrampe im Güterbahnhof St. Gallen; Güterschuppenumbau und Rampenverlängerung in Au und Oberriet; Güterschuppenumbau und neue Viehrampe in Chur; Vergrösserung der Montierungshalle und neue Bureauräumlichkeiten in der Werkstätte Chur; neue Lokomotivremise samt äusserer Putzgrube und Wasserkran in Sargans; neue Wagenwerkstätte in Romanshorn; Magazingebäude mit Malerei und Schreinerei bei der Werkstätte in Rorschach; Wasserversorgung von 5 Stationen und Wasserkran mit Anschluss an die Ortswasserleitung in Sulgen; Wagenwascheinrichtungen und Düngergruben auf 21 Stationen; Drehkran von 6 Tonnen Tragkraft in Amriswil; Brückenwagen in Märstetten, Amriswil, Arbon, Oberaach und St. Margrethen; elektrische Beleuchtungseinrichtungen auf 8 Stationen; Zentralanlagen in Sulgen, Amriswil, Hauptwil, Kesswil und Ergänzung der Anlagen in Winkeln und Seuzach; Telephonanlagen Arlen-Rielasingen-Singen und Etzwilen-Ossingen; Glockensignale Arnegg-Kradolf, St. Gallen-Bruggen, Wil-Lichtensteig, Wattwil-Ebnat.

Bauten in Ausführung.

Zweites Geleise Winterthur-St. Margrethen.

a. Strecke St. Gallen-St. Fiden. Das Projekt für den doppelspurigen Tunnel St. Gallen-St. Fiden und die Erweiterung der Station St. Fiden ist genehmigt und die Arbeiten sind im Februar 1909 vergeben worden.

Die Korrektion und Einwölbung der Steinach in St. Fiden wurde in Angriff genommen und zum Teil durchgeführt.

b. Strecke Winterthur-Wil. Die Projektvorlage ist den Behörden unterbreitet.

Bahnhof St. Gallen. Auch im Berichtsjahre mussten die Erweiterungsarbeiten zum grössten Teil ruhen, weil die Frage der Gestaltung des Vorplatzes etc. immer noch nicht endgültig erledigt worden ist. Mit den Unterbauarbeiten für die Anlage neuer Abstellgeleise auf der Westseite ist begonnen worden.

Station Rheineck. Die Anschüttungen sind erstellt und die auf denselben erstellten Geleise provisorisch dem Betriebe übergeben. Die Ausführung der Hochbauten ist vorbereitet.

#### c. Bahnunterhalt.

Als wichtigere Unterhaltungsarbeiten erwähnen wir:

Kreis I: Felsabräumung an den Hängen über dem Portal des Salgeschtunnels Seite Leuk und über dem Tunnelportal in Iselle, sowie Schutzbauten gegen Steinschlag daselbst; Ersatz der Auflagerquader der eisernen Brücke über die Lizerne bei Ardon; Rekonstruktion von Gewölberingen im Jougnetunnel und der Stützmauern zwischen Hôpitaux und Frambourg für Rechnung der P. L. M.; Entwässerungsarbeiten im Einschnitt in Chambésy; Rekonstruktion von Gewölberingen in den Tunnels von Brot, Bois de Bast et des Moyats Places Bourgeoises und St. Sulpice der Strecke Neuenburg-Verrières und im Vauderenstunnel; Sicherungsbauten gegen Steinschlag bei km 98,860 in Tüscherz; Rekonstruktion des Widerlagers, Seite Evionnaz, der Brücke II im Bois Noir; Rekonstruktion des Mauerwerkes der Brücken bei Moulinet und Chafford der Strecke Lausanne-Biel, sowie der Viadukte bei Couvet und Maconnens; teilweise Erneuerung der Wasserleitung zum Wasserturm in Yverdon.

Kreis II: Erneuerung der Uferschwellen der Emmenbrücke bei Emmenmatt; Absprengen gefährlicher Felspartien bei den untern Galerien zwischen Meiringen und Brünig; Ausräumung des Bachbettes der Grossen Schliere; Entwässerung rechts der Bahn bei km 26,280 Sommerau-Läufelfingen infolge Dammrutschung; Auswechslung der Auflager an den Pfeilern der Birsbrücke in St. Jakob.

Kreis III: Entwässerung des Bahndammes zwischen Oberrüti und Rothkreuz; Rekonstruktion von Mauerwerkspartien in den Widerlagern und im Gewölbe des Albistunnels; Neuerstellung der Sohlenpflästerung in der Linth, unterhalb dem Wehr zur Fabrik Schuler & Cie. in Rüti (Glarus); Neuerstellung von Einfriedungen auf der Strecke Glarus-Linthal; Rekonstruktion einer gewölbten Durchfahrt und Umbau des Böschungsflügels einer Strassendurchfahrt zwischen Brugg und Schinznach-Dorf; Entwässerungsanlage im Landikoner Rutschgebiet zwischen Birmenstorf und Bonstetten; Bachverbauung im Bürgertobel zwischen Thalwil und Oberrieden-Dorf; Wiederaufbau des abgebrannten Güterschuppens in Suhr.

Kreis IV: Uferschutz in Tellen bei Sitterthal; Umbau der Talsperre im Seitentobel der Steinach oberhalb der Station Mörschwil; Erstellung von Bankettmauern zwischen Schwarzenbach-Uzwil, Goldach-Mörschwil und Wil-Bazenhaid; Auswechslung verwitterter Steine im Mauerwerk des Viaduktes in Feuerthalen, am östlichen Gewölbe der Sitterbrücke bei Bruggen und an der gewölbten Durchfahrt vor Mörschwil; Auswechseln der Auflagerquader der Trübbachbrücke; Verbesserung der Fundation am südlichen Widerlager der Goldachbrücke zwischen Horn und Rorschach; feuersicherer Anstrich der hölzernen Rheinbrücke bei Ragaz (mit Pyraspis); Wiederaufstellen eines Holzschuppens mit Magazin bei der Schiffswerfte in Romanshorn; Versetzen der Wagenremise in Flawil nach Schwarzenbach und Umbau als Magazin; provisorische Viehrampe in Buchs.

Geleiseerneuerungen haben im Berichtsjahre
stattgefunden:
Lfm. Geleise
mit Material nach den neuen Normalien S. B. B. auf 115,447
mit Material nach den neuen Normalien S. B. B. für
Nebenbahnen auf
mit Material nach den alten Normalien S. E. II,
mittelgut, auf
auf den französischen Pachtstrecken mit Material
nach den Normalien der P. L. M. auf 3,206
Schienenerneuerung allein nach den alten Normalien
auf
Schwellenerneuerung allein auf

	Wall Late Millian Colored Salah Marajarah Late at tanggar	Lfm. Geleise
	Geleiseverstärkung durch Vermehrung der Schwellen	
	auf	39,960
	Ersatz von Weichen durch solche nach den neuen	
	Normalien, Stück	192
	Ersatz von Weichen durch solche nach den alten	
	Normalien, Stück	148
	Die Gesamtlänge der zu unterhaltenden Geleise be-	
	trägt auf Ende 1908 inklusive Vevey-Chexbres	
	(7850 m)	4,249,041
	(7850 m)	va.
	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	4,205,103
	Stahlschienen exklusive Weichen und Kreuzungen	
	liegen in der Bahn	3,722,293
	Eisenschienen exklusive Weichen und Kreuzungen	
	liegen in der Bahn	336,908
•	Länge der sämtlichen Weichen und Kreuzungen auf	77.77
٠	eigenem Netz	145,902
	Stableshianen nach neven C P P Profiler liegen	110,002
	Stahlschienen nach neuen S. B. BProfilen liegen	968,479
	in der Bahn	
	Geleise mit eisernen Schwellen	2,651,911
	Geleise mit hölzernen Schwellen	1,553,192

## d. Vorarbeiten für den elektrischen Betrieb.

- 1. Mit den Gemeinden Ausserbinn, Ernen, Grengiols und Binn sind Verträge über die Erteilung der Konzession für die Ausnützung der Wasserkräfte der Binna abgeschlossen worden.
- 2. Dem zwischen dem Regierungsrat des Kantons Uri und der Direktion der Gotthardbahn abgeschlossenen Konzessionsvertrag betreffend die Ausnützung der Wasser-kräfte im Reussgebiet hat sowohl der Landrat des Kantons Uri als der Bundesrat die vorbehaltene Genehmigung erteilt.
- 3. Bei der Regierung des Kantons Aargau wurde das Konzessionsgesuch für die Ausnützung der Wasser-

kraft der Aare zwischen Wildeggund Stilli eingereicht. Die Regierung hat geantwortet, dass sie von diesem Konzessionsgesuche Notiz nehme und den Bundesbahnen, vorbehältlich der Erledigung der Frage betreffend die Staatsbeteiligung bei der Nutzbarmachung der Wasserkräfte, die Wasserkraft der genannten Flusstrecke reserviere.

- 4. Im Namen der Gesellschaft "Dinamo" in Mailand hat sich die Aktiengesellschaft "Motor" in Baden um die Abtretung der uns gemäss der italienischen Simplonkonzession zustehenden, aus dem untern Gefälle der Cairasca zu gewinnenden Wasserkraft beworben, indem sie sich anerbot, aus dem zu erstellenden Werke die für Bahnzwecke nötige elektrische Energie zu liefern. Dem "Motor" wurden die Bedingungen bekannt gegeben, unter denen wir auf diesen Vorschlag eintreten könnten, und auf dessen Ansuchen hin wurde sodann der Präfektur von Novara durch Vermittlung der Kreisdirektion I eröffnet, dass wir, vorbehältlich unserer Ansprüche, mit der Vorprüfung des Konzessionsgesuchs der "Dinamo" für die Wasserkraft der Cairasca einverstanden seien.
- 5. Auf den 1. Juni 1908 wurden die von der Firma Brown, Boveri & Cie. erstellten Einrichtungen für den elektrischen Betrieb im Simplontunnel und die zugehörigen elektrischen Lokomotiven käuflich übernommen. Mit dem Unterhalt der Anlagen und der Betriebsmittel, sowie mit der Leitung des Fahrdienstes wurde die Kreisdirektion I beauftragt.
- 6. Die Maschinenfabrik Oerlikon hat die Erklärung abgegeben, dass sie nach Ablauf des mit dem 30. November 1908 endigenden Betriebsjahres den elektrischen Versuchsbetrieb auf der Linie Seebach-Wettingen nicht weiterzuführen gedenke, dass sie dagegen bereit sei, der Bundesbahnverwaltung die Einrichtungen für den elektrischen Betrieb auf dieser Strecke und die hierzu verwendeten elektrischen Lokomotiven käuflich abzutreten. Bei den bezüglichen Verhandlungen erklärte sich die Maschinenfabrik Oerlikon dazu bereit, den Betrieb vorläufig noch bis Mitte Januar 1909 zu führen. Bezüglich der Übernahme der Einrichtungen durch die Bundesbahnverwaltung wurden noch Untersuchungen angeordnet und Verhandlungen geführt.

7. Die Direktionskommission der Bodensee-Toggenburg-Bahn hat angefragt, ob wir beabsichtigen, auf der neuen Linie durch den Ricken den elektrischen Betrieb einzuführen. Diese Anfrage wurde verneinend beantwortet, da noch keine genügenden Erfahrungen über den elektrischen Betrieb von Normalbahnen zur Verfügung stehen, um über die Wahl des Systems mit Sicherheit entscheiden zu können. Hierfür müssen auf jeden Fall vorerst die Ergebnisse der Arbeiten der elektrischen Studienkommission abgewartet werden.

Die Bodensee-Toggenburg-Bahn hatte mit ihrer Anfrage den Wunsch ausgesprochen, dass ihre Linien auf Kosten der Bundesbahnen, als voraussichtlicher Betriebsverwaltung der Bodensee-Toggenburg-Bahn, mit den Einrichtungen für den elektrischen Betrieb ausgerüstet werden. Diesem Wunsche konnte natürlich nicht entsprochen werden.

Auch dem Bureau für elektrische Bahnen (Maschinenfabrik Oerlikon und Siemens-Schuckert Werke) in Zürich wurde
mitgeteilt, dass wir nicht in der Lage seien, auf dessen Vorschläge betreffend die Elektrifizierung der Strecke
Zürich-Luzern einzutreten, da man vorerst die Ergebnisse der Arbeiten der elektrischen Studienkommission abwarten wolle.

8. Eine Abordnung der Bayerischen Staatsministerien für Verkehrsangelegenheiten und des Innern hat die Schweiz bereist, um die Vorarbeiten der schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb kennen zu lernen und eine Reihe neuerer Wasserkraftanlagen, sowie mehrere elektrische Vollbahnen, speziell die Linien Seebach-Wettingen und Brig-Iselle (Simplon) zu besichtigen.

# e. Oberbaumaterialverwaltung.

1. Im November des Berichtsjahres wurde mit dem Stahlwerksverband, Aktien-Gesellschaft in Düsseldorf, wiederum ein Vertrag abgeschlossen über die Lieferung des Bedarfes an Schienen und eisernen Schwellen für das Jahr 1909. Mit Rücksicht auf die durch die Finanzlage gebotene Einschränkung im Umbau der Geleise und in der Ausführung von Ergänzungsbauten ist dieser Bedarf bedeutend kleiner als für das Jahr 1908. Er beträgt inklusive diejenigen Quantitäten, welche für den Kreis V beschafft werden mussten,

# 6000 Tonnen Schienen und 5500 Tonnen Schwellen.

Infolge des Niederganges der Industrie konnte gegenüber den letztjährigen Preisen eine Reduktion erzielt werden.

- 2. Versuchsweise wurden bei den Röchlingschen Eisenund Stahlwerken in Völklingen 250 Tonnen Streckenschienen und 50 Tonnen Kreuzungsschienen aus Elektrostahl bestellt. Der Preis ist zwar höher als der für Schienen aus Thomas-Stahl bezahlte; der Elektrostahl soll aber erheblich zäher und dauerhafter sein.
- 3. Der Verkauf von Oberbaumaterialien an Dritte ergab einen Erlös von rund Fr. 1,007,000. Hiervon entfallen rund Fr. 551,200 auf die im Wege der Submission veräusserten Ausschussmaterialien, sodann rund Fr. 247,300 auf die zu Geleiseanlagen und andern Zwecken an Behörden, Korporationen, industrielle Unternehmungen und Private abgegebenen noch brauchbaren Schienen, Schwellen und Zubehörden und rund Fr. 208,500 ergaben endlich die kleineren, das ganze Jahr hindurch in grosser Zahl stattfindenden Verkäufe an Privatpersonen.

## 4. Beschaffung von Material:

#### Stahlschienen.

Typ n n n	S. B. I	II. V.	(48,9) $(36,2)$	kg. ກ ກ	per	laufenden " " " "	Meter)  n  n  n	•	•	18,287 927 2,519 427	t n n
						u d'	Zusan	ıme	en	22,160	t
				Eis	e n s	chwelle	n.				
Bahr	ischwel	len S	8. B. B			für Haupt				13,683	$\mathbf{t}$
<b>337</b> ·	, π	. ,,	ກ	,		für Neber				1,106	ກ
vv ei	chensch	welle	en S.	в. в.		Hauptlinie Nebenlini		•	•	778 513	ກ
	ກ			77	Iui	Йерепип	en .	•	•		"
							Zusan	me	en	16,080	t
Sch	ienen	b e f	estig	u n g	; s m	ittel		•	•	3,606	t

# Weichen und Kreuzungen.

Verschränkte Ausweichung Typ. S. E. II, komplett Einfache Ausweichungen, System Vögele, komplett Zusammen         1 Stück 3 m           Einfache Weichen Weichen zu englischen Ausweichungen         345 m           Weichen zu englischen Ausweichungen         110 m           Zusammen Zusammen doppelte doppelt	Wording and Riouzungon.		
Zusammen	Verschränkte Ausweichung Typ. S. E. II, komplett	1	Stück
Einfache Weichen         345         n           Weichen zu englischen Ausweichungen         110         n           Zusammen         455         Stück           Kreuzungen einfache         320         Stück           n doppelte         67         n           n abnormale         95         n           Zusammen         482         Stück           Hartguss-Herzstücke         68         Stück           Zwangswinkel, normale         1136         Stück           Zusammen         1191         Stück           Stellböcke mit Signalständern         290         Stück           Weichensignalständer         350         n           Stellvorrichtungen zu englischen und halbenglischen         46         n           Weichen         16         n           Vollschienen zu Weichenzungen         303         t           Unterzugsbleche für Weichen und Kreuzungen         390         n           Stablspitzen zu Kreuzungen         75	Einfache Ausweichungen, System Vögele, komplett	3	מר
Einfache Weichen         345         n           Weichen zu englischen Ausweichungen         110         n           Zusammen         455         Stück           Kreuzungen einfache         320         Stück           n doppelte         67         n           n abnormale         95         n           Zusammen         482         Stück           Hartguss-Herzstücke         68         Stück           Zwangswinkel, normale         1136         Stück           Zusammen         1191         Stück           Stellböcke mit Signalständern         290         Stück           Weichensignalständer         350         n           Stellvorrichtungen zu englischen und halbenglischen         46         n           Weichen         16         n           Vollschienen zu Weichenzungen         303         t           Unterzugsbleche für Weichen und Kreuzungen         390         n           Stablspitzen zu Kreuzungen         75	Zusammen	4	Stück
Weichen zu englischen Ausweichungen         Zusammen         455 Stück           Kreuzungen einfache         320 Stück           " doppelte         67 "           " abnormale         95 "           Zusammen         482 Stück           Hartguss-Herzstücke         68 Stück           Zwangswinkel, normale         1136 Stück           " abnormale         55 "           Zusammen         1191 Stück           Stellböcke mit Signalständern         290 Stück           Weichensignalständer         350 "           Stellvorrichtungen zu englischen und halbenglischen         16 "           Weichen         16 "           Vollschienen zu Weichenzungen         303 t           Unterzugsbleche für Weichen und Kreuzungen         390 "           Stahlswitzen zu Kreuzungen         75			
Weichen zu englischen Ausweichungen         110 π           Zusammen         455 Stück           Kreuzungen einfache         320 Stück           n doppelte         67 π           n abnormale         95 π           Zusammen         482 Stück           Hartguss-Herzstücke         68 Stück           Zwangswinkel, normale         1136 Stück           n abnormale         55 π           Zusammen         1191 Stück           Stellböcke mit Signalständern         290 Stück           Weichensignalständer         350 π           Stellvorrichtungen zu englischen und halbenglischen         16 π           Vollschienen zu Weichenzungen         303 t           Unterzugsbleche für Weichen und Kreuzungen         390 π           Stablspitzen zu Kreuzungen         75	Einfache Weichen	345	20
Kreuzungen einfache.         Zusammen         455 Stück           n doppelte         67 n ebnormale         95 n           zusammen         482 Stück           Hartguss-Herzstücke         68 Stück           Zwangswinkel, normale         1136 Stück           zwangswinkel, normale         55 n           Zusammen         191 Stück           Stellböcke mit Signalständern         290 Stück           Weichensignalständer         350 n           Stellvorrichtungen zu englischen und halbenglischen         16 n           Weichen         16 n           Vollschienen zu Weichenzungen         303 t           Unterzugsbleche für Weichen und Kreuzungen         390 n           Stahlspitzen zu Kreuzungen         75	Weichen zu englischen Ausweichungen	110	
Kreuzungen einfache $320$ Stück $n$ doppelte $67$ $n$ $n$ abnormale $95$ $n$ ZusammenZusammenHartguss-Herzstücke $68$ StückZwangswinkel, normale $1136$ Stück $n$ abnormale $55$ $n$ Zusammen $1191$ StückStellböcke mit Signalständern $290$ StückWeichensignalständer $350$ $n$ Stellvorrichtungen zu englischen und halbenglischen $16$ $n$ Weichen $16$ $n$ Vollschienen zu Weichenzungen $303$ tUnterzugsbleche für Weichen und Kreuzungen $390$ $n$ Stablspitzen zu Kreuzungen $75$		1.U.V	
doppelte 67 95 7 95 7 95 7 7 95 7 7 95 7 7 7 7 7 7	Zusammen	455	Stuck
$\begin{array}{cccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	Kreuzungen einfache	320	Stück
Zusammen   482 Stück		67	•
Zusammen 482 Stück Hartguss-Herzstücke		95	
Hartguss-Herzstücke			
Zwangswinkel, normale	Zusammen	482	Stück
Zusammen Zusammen 1191 Stück  Stellböcke mit Signalständern	Hartguss-Herzstücke	68	Stück
Zusammen Zusammen 1191 Stück  Stellböcke mit Signalständern	Zwanoswinkel normale	1136	Stück
Zusammen 1191 Stück  Stellböcke mit Signalständern	abnormalo		
Stellböcke mit Signalständern	, , , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	<del></del>	ີ ກຸ
Weichensignalständer	Zusammen	1191	Stück
Weichensignalständer		200	G: " 1
Stellvorrichtungen zu englischen und halbenglischen Weichen			Stück
Weichen		350	າກ
Vollschienen zu Weichenzungen		4.0	
Unterzugsbleche für Weichen und Kreuzungen . 390 " Stahlsnitzen zu Kreuzungen . 75			
Stahlsnitzen zu Kreuzungen 75			t
Stahlspitzen zu Kreuzungen			າາ
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·			ונ
Eisen zu Zwangswinkeln	Eisen zu Zwangswinkeln	113	າາ
		8 g g	
Holzschwellen.	Holzsch wellen.		
a. Querschwellen:	a. Querschwellen:		
eichene		0.211	Stück
wovon inländische 44,979 Stück		,	
aug Frankroich 94 149	and Frankraich 24 142		
aus Deutschland 1 089	aus Deutschland 1 089		
buchene		1.130	-
wovon inländische 70,172 Stück		1	, 77
aus Frankreich 751	aus Frankreich 751		
and Doutschland 207	and Doutschland 207		
,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,		1.944	04::-1
Übertrag 141,341 Stück	Ubertrag 141	1,541	Stuck

	Übertrag	
	lärchene, alles inländische	7,602  , $22,350$ ,
	tannene, alles inländische	´911
	aus australischem Sarraholz	1 364
	Zusammen	173,568 Stück
b.	Weichen- und Brückenschwellen eic	hene 1421 m <sup>3</sup>
	wovon inländische 1095 m <sup>3</sup>	*
	aus Frankreich 326 n	
	aus australischem Sarraholz	33 "
,	Zusar	nmen $\frac{1454 \text{ m}^3}{1454 \text{ m}^3}$
	Imprägniert wurden:	
a.	Querschwellen.	
	1. Mit Chlorzink nach dem Burnettschen Verfahren.	
	Eichenschwellen 31,164 Stück	
	Föhrenschwellen 9515	
	Lärchenschwellen 1799	
		35,478 Stück
	2. Mit Chlorzink nach dem Straschunschen Verfahren.	·
	Eichenschwellen 885 Stück	
	Föhrenschwellen 958 "	
	,	1,843
	3. Mit Teeröl (Volltränkung).	"
	Eichenschwellen 4,314 Stück	
	Buchenschwellen 18,477 "	25
	Föhrenschwellen 5,915 "	
		28,706
	4. Mit Teeröl (Sparverfahren System Rü-	
	ping).	
	Eichenschwellen 21,473 Stück	
	Buchenschwellen . 52,396 "	
	Lärchenschwellen . 5,259 "	
	Föhrenschwellen 10,594 "	
		89,722
	7	
	Zusammen	155,749 Stück
		(4)

Ver 741 m <sup>3</sup> 115 , hren 308 ,
men 1164 m³ Bahndienst ab-
2,140 Stück 500 "
2,640 Stück

## VI. Rechtsdepartement.

## a. Allgemeines.

- 1. Mit Schreiben vom 3. November hat uns das eidgenössische Eisenbahndepartement mitgeteilt, dass der Bundesrat in seiner Sitzung vom 27. Oktober die Jahresrechnungen und Bilanzen der Pensions- und Hülfskassen der Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen pro 1907, sowie die Ausweise über den Bestand und die Anlage der Kautionen des Eisenbahn personals auf Ende 1907 behandelt habe. Der Bundesrat verlangt, dass die Einnahmen und Ausgaben, welche der Pensions- und Hülfskasse der Beamten der Bundesbahnen aus den nach den Art. 57 und 58 der Statuten zu behandelnden Versicherungen erwachsen, künftighin ebenfalls in die Gewinn- und Verlustrechnung dieser Kasse einbezogen werden.
- 2. Unter C, VI, a, 5 des Geschäftsberichtes für das Jahr 1906 haben wir erwähnt, dass der Bundesrat mit Beschluss vom 3. Dezember 1906 ein im Widerspruch mit den geltenden bundesrechtlichen Bestimmungen ergangenes Urteil des Appellhofes des Kantons Genf vom 12. November 1904 aufgehoben habe, durch welches die Beseitigung eines Wärterhauses angeordnet worden war, das auf einem den schweizerischen Bundesbahnen gehörenden und mit einem Wegrecht zu gunsten der Stadt Genf belasteten Terrain errichtet wurde.

Die Stadt Genf hat gegen diesen Beschluss des Bundesrates gleichzeitig an das Bundesgericht und an die Bundesversammlung rekurriert. Beide Rekurse sind abgewiesen worden (vgl. oben C, I, 2, a, 2).

3. Zur Sicherung des Winterbetriebes auf der Linie von Brünig nach Meiringen haben wir das eidgenössische Eisenbahndepartement ersucht, dem Bundesrat vorzuschlagen, das Holzreisten auf dieser Strecke zu verbieten. Der Bundesrat hat am 16. Oktober in diesem Sinne Beschluss gefasst.

Der Kreisdirektion II ist es nach langen Bemühungen gelungen, mit den Vertretern der Regierung von Obwalden und der Gemeinde Lungern bezüglich der Beiträge, welche der Kanton und die Korporationsgemeinden Giswil und Lungern an die Schutzbauten zu leisten haben, welche die Bundesbahnen zur Sicherung des Betriebes der Brünigbahn im Gebiete der Reistzüge zwischen Giswil und Brünig ausführen müssen, ein Abkommen zu treffen. Dieses Abkommen haben wir am 31. Juli genehmigt. Das Baubudget pro 1909 enthält einen Kredit von Fr. 30,000 zur Ausführung dieser Arbeiten, die am 1. Dezember 1909 beendigt sein müssen.

- 4. Am 10. Januar hat der Bundesrat den deutschen und am 17. November den französischen Text der einheit-lichen Zusatzbestimmungen zum revidierten Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr genehmigt; dieselben sind am 22. Dezember, gleichzeitig mit den Beschlüssen der zweiten Revisionskonferenz vom Juli 1905, in Kraft getreten.
- 5. Ein neues Übereinkommen zum Reglement für den belgisch-deutschen Eisenbahnfrachtverkehr ist abgeschlossen worden und am 1. Januar 1909 in Kraft getreten.
- 6. Am 27. Mai/2. Juni haben wir mit den Elsass-Lothringer Bahnen eine neue Übereinkunft über die
  gegenseitige Übergabe und Übernahme der
  Güter im Bahnhof Basel und in der Güterstation BaselSt. Johann abgeschlossen.
- 7. Wir haben dem eidgenössischen Eisenbahndepartement zu handen des schweizerischen Justiz- und Polizeidepartements eine Anzahl statistischer Angaben geliefert, welche bei den Vorarbeiten für den Entwurfeines Bundesgesetzes über die Schaffung eines eidgenössischen Verwaltungsgerichtes Verwendung finden sollen.
- 8. Vom eidgenössischen Eisenbahndepartement aufgefordert, uns über ein Gesuch des Herrn Prof. Dr. Bosshard in Zürich um Bewilligung zum Transport von Sprengstoffen als Handgepäck in unsern Zügen auszusprechen, haben wir uns in ablehnendem Sinne geäussert, worauf der Bundesrat den Gesuchsteller abgewiesen hat.
- 9. Das Sekretariat des Verbandes schweizerischer Likör- und Spirituosenhändler hat uns den Ab-

schluss einer Vereinbarung vorgeschlagen, laut welcher die Bahnverwaltung im Falle von Bruch gefüllter und von den Mitgliedern des Verbandes versandter Korbflaschen während des Bahntransportes eine feste Entschädigung bezahlen würde.

Nach erfolgter Begutachtung dieser Frage durch die Reklamationskonferenz des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen haben wir in ablehnendem Sinne geantwortet.

- 10. Ein Gesuch des Zentralkomitees der schweizerischen ornithologischen Gesellschaft in Basel, dahingehend, es möchte den Empfängern von mit Nachnahme belasteten Tiersendungen dungen (namentlich bei Geflügel und Kaninchen) gestattet werden, vor Einlösung des Frachtbriefes zuerst die Tiere einer Besichtigung zu unterwerfen, haben wir abschlägig beschieden.
- 11. Am 15. August 1907 hat der Regierungsrat des Kantons Zürich gegen einen Entscheid des eidgenössischen Eisenbahndepartementes vom 21. Juni 1907 betreffend Niveau-kreuzung der Linie Rapperswil-Wallisellen durch eine Strasse II. Klasse von Wendhäuslen nach Fuchsbühlbeim Bundesrat Rekurs eingelegt und gestützt auf den Art. 15 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 verlangt:
  - 1. dass die Kreuzung an der Stelle erfolge, die in dem Vorschlag der Gemeinde Bubikon dafür vorgesehen war; und
  - 2. dass, gegenteiligenfalls, die Bundesbahnen verhalten werden, die Mehrkosten zu übernehmen, die aus der Änderung des Traces erwachsen.

Durch Entscheid vom 10. März hat der Bundesrat die erste dieser Schlussfolgerungen abgewiesen und sich in bezug auf die zweite für inkompetent erklärt.

- 12. Am 12. März hat das eidgenössische Eisenbahndepartement eine einheitliche Instruktion betreffend die Handhabung der Bahnpolizei genehmigt.
- 13. In Beantwortung einer uns von der schweizerischen Bundesanwaltschaft unterbreiteten Anfrage haben wir uns dahin ausgesprochen, dass das Bundesgesetz betreffend Handhabung der Bahnpolizei unseres Er-

achtens auch auf die Trambahnen Anwendung finde, soweit deren besondere Verhältnisse es gestatten.

- 14. Ein Postbureau verweigerte die portofreie Beförderung einer Sendung, die einen Bahnpolizeirapport
  enthielt und von einem unserer Stationsvorstände an die zuständige Behörde aufgegeben wurde. Wir unterbreiteten die
  Angelegenheit der Oberpostdirektion, die uns antwortete, dass
  die Portofreiheit nur den obern Verwaltungsorganen (Verwaltungsrat, Kreiseisenbahnräten, Direktionen und Dienstabteilungsvorständen) zukomme.
- 15. Mit Beschluss vom 21. Januar hat das schweizerische Zolldepartement, in Übereinstimmung mit unserer Vernehmlassung und derjenigen des eidgenössischen Eisenbahndepartementes, bestimmt, dass die in der Schweizstehen-den Reservewagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft in analoger Anwendung der beim Fahrmaterial ausländischer Eisenbahnunternehmungen geübten Praxis zollfrei behandelt werden.
- 16. Das schweizerische Bundesgericht hat am 10. Juli seinen Entscheid in dem Prozesse gefällt, den der Kanton Freiburg gegen uns anhängig gemacht hatte, um den Zins auf dem Restguthaben der Ablösungssumme für seine Heimfalls-recht einfalls-recht efür die Zeit vom 1. Mai bis 31. Dezember 1903 vergütet zu erhalten. Die Klage des Kantons Freiburg im Betrage von Fr. 22,960 ist einstimmig abgewiesen worden. Durch den Entscheid des Bundesgerichtes sind gleichzeitig die analogen Begehren der Kantone Neuenburg und Genf, im Gesamtbetrag von Fr. 18,246. 60, hinfällig geworden.
- 17. Mit Urteil vom 19. Dezember 1907 hat das Bundesgericht die Klage der Bundesbahnen abgewiesen, welche die Kreisdirektion III in unserm Auftrag gegen die Gesellschaft der elektrischen Strassenbahn Zürich-Oerlikon-Seebach auf Bezahlung eines Beitrages an die Kosten für die Erstellung der Unterführung der Zürcherstrasse in Oerlikon anhängig gemacht hatte (vgl. den Geschäftsbericht für das Jahr 1906, C, VI, a, 4).

Ein von der Kreisdirektion III beim Bundesgericht anhängig gemachtes Begehren um Revision dieses Urteils ist am 26. März ebenfalls abschlägig beschieden worden.

- 18. Mit Klage vom 30. Dezember 1907 hat die Rickentungen in Gesamtbetrag von über 3,6 Millionen gegen uns geltend gemacht, von denen wir ungefähr Fr. 20,000 für berechtigt anerkennen können. Der Prozess ist vor dem Bundesgericht anhängig; wir haben unsere Vertretung Herrn Ständerat Dr. Scherrer in Basel übertragen, welcher unsere Antwort auf die Klage dem Bundesgerichte am 13. Mai eingereicht hat.
- 19. Die Liquidation der Regionalbahn Saignelégier-Glovelier (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1906 C, VI, a, 11) gelangte zum Abschluss. Unsere Forderung, welche nach Berichtigung im ganzen noch Franken 48,972. 20 betrug, wurde in der Höhe von Fr. 36,197. 24 (aus dem direkten Verkehr und aus der Mitbenützung der Station Glovelier sich ergebende Guthaben) als privilegiert anerkannt. Dagegen sind wir für den Restbetrag von Fr. 12,774. 96 betreffend Ausgaben, die für die Stationserweiterung in Glovelier gemacht, aber nicht auf Baukonto getragen werden konnten, im letzten Rang kolloziert worden.
- 20. Am 12. Juni hat im Prozesse gegen die Gürbetalbahn höfe Bernund Thun zu leistenden Entschädigungen ein Rechtstag stattgefunden, nachdem die Expertengutachten und die verlangte Ergänzung derselben eingelangt waren. Auf Grundlage derselben wurde ein Vergleich abgeschlossen, gemäss welchem die Gesellschaft der Gürbetalbahn den Bundesbahnen eine jährliche Aversalentschädigung von Fr. 17,500 für den Bahnhof Bern und Fr. 6500 für denjenigen von Thun zu bezahlen hat (vgl. oben A, I, 23).
- 21. Zwischen der Rhätischen Bahn und unserer Verwaltung ist über die Frage Streit entstanden, ob die auf den Gemeinschaftsstationen Chur und Landquart beim Gütertransport entstehenden und gemäss dem Übereinkommen über die Haftpflicht aus dem direkten schweizerischen Verkehr nach Verhältnis der Kilometerzahl zu verteilenden Entschädigungen im Verhältnis der Parteien unter sich nach dem genannten Übereinkommen in der Weise liquidiert werden müssen, dass jede Partei den der Länge ihrer befahrenen Strecke entsprechenden Anteil übernehme, oder aber nach den Gemeinschaftsverträgen

in der Weise, dass der auf die beiden Verwaltungen entfallende Schaden durch die Gemeinschaft oder, mit anderen Worten, durch die Bundesbahnen zu übernehmen sei, die den Stationsdienst gegen eine Pauschalsumme besorgen.

Das Schiedsgericht, dem diese Frage unterbreitet worden ist, hat entschieden, dass die Entschädigungen der Gemeinschaft

zur Last falle.

22. Internationales Eisenbahnfrachtverkehr, ersetzt seien.

Wir haben dem Komitee auf seinen Wunsch einen Bericht erstattet, bezüglich einer zwischen der französischen Ostbahn und den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen entstandenen Meinungsverschiedenheit über die Auslegung der Eingangsbestim-

mung dieses Übereinkommens.

In der Sitzung des Komitees vom 9./10. April in Florenz haben wir uns vertreten lassen; ebenso im Redaktionskomitee, welches vom Transportkomitee mit der Ausarbeitung eines Entwurfes zu einheitlichen Bestimmungen über die Austragung von Frachterstattungsansprüchen beauftragt worden ist, und sich am 6./7. November in Berlin besammelt hat.

# b. Versicherungswesen.

1. Am 27. Dezember 1907 hat der Verwaltungsrat in Gutheissung unserer Anträge vom 29. Oktober beschlossen, einen erstmaligen Betrag von Fr. 100,000 zur Bildung eines Versicher ungsfonds gegen Feuerschaden in die Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung für 1907 einzustellen (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1907, A, 11, 1 und C. VI, b, 4); dieser Beschluss ist vollzogen worden.

2. Die jährliche Revision der in unserm allgemeinen Feuerversicherungsvertrag enthaltenen Werte weist folgendes Resultat auf:

	. /									Tot	al	Fr.	246,300,000
е.	Gebäude		٠	•	•	•	•	•	٠	•	٠	. n	6,900,000
													40,000,000
													21,000,000
b.	Rollmate	rial		•				•	•	•	•	מר	165,000,000
a.	Vorräte		•	•			•	•				Fr.	13,400,000

Mit Bezug auf die letztjährigen Beträge bedeutet dies eine Erhöhung der Versicherungssumme um Fr. 17,500,000, welche in der Hauptsache auch diesmal wieder der Vermehrung des Rollmateriales zuzuschreiben ist. Die für die Zeit vom 30. Juni 1908 bis zum 30. Juni 1909 bezahlte Versicherungsprämie beläuft sich auf Fr. 121,872. 25.

- 3. Mit dem Versicherungskonsortium gegen Feuerschaden ist vereinbart worden, dass in Zukunft die Versicherungsprämie und die Entschädigungen für das Rollmaterial nicht mehr auf Grund der Angaben des Baukonto, sondern des wirklichen Wertes der versicherten Gegenstände berechnet werden sollen. Es wird daraus eine Reduktion der jährlichen Prämie um rund Fr. 15,000 resultieren.
- 4. Während des Berichtsjahres sind Entschädigungen für Brandschaden vergütet worden:
  - a. Von den kantonalen obligatorischen Versicherungsgesellschaften für 13 Brandfälle . . . . Fr. 18,292. 50

Für im ganzen 91 Brandfälle total Fr. 38,981.65

#### c. Kautionswesen.

1. Während des IV. Quartals hat die durch das Regulativ vorgeschriebene allgemeine Revision der für Frachtenkredite geleisteten Kautionen stattgefunden; sie hat zu keinen besondern Massnahmen Veranlassung geboten.

	2.	Der	Stand	der	Kautionen	war	auf 31.	Dezember 1908
folg	end	er:						

#### Barkautionen:

Generaldirektion:	248	Kautionen	im Betrage	von	Fr.	249,314.25
Kreisdirektion I:	259	77	ກຸ່ກ	20	20	160,337.40
, II:	338	ກ	מ מ	<b>3</b> 7	מר	145,820. 40
7)	92	"	ກ ກ	<b>3</b> 0	ກ	39,327. 75
, IV:	142	ກ	ກ ກໍ	20	ກ	26,890. —

## Wertschriftenkautionen:

Gene	eraldir	ektion:	486	Kautione	n im E	etrag	e von	Fr.	4,985,399.60
Krei	sdirek	tion I:	63	n	ກ	ກ	າກ	ຸກ	221,390. 46
	ກ	,	· 77	״	רר	מנ	- າາ	מי	628,793. 45
	າ		126	יו	רר	ກ .	ຶກ	וו	248,320. 15
	27	IV:	<b>5</b> 9	" "	. 22	• •		22	150,424. 35

#### Kautionen durch Bürgschaft:

Generaldirektion:	549	Kautionen	im	Betrage	von	Fr.	4,073,100. —
Kreisdirektion I:	48	7)	יי	77)	70	່າກໍ	96,600. —
n II:	66	ກ	າາ	יור	ກ	າາ	136,480. —
n = III:	100000000000000000000000000000000000000	7)	າາ	n -	מ	וו	206,923. 60
n IV:	<b>5</b> 3	ກ	ກ	ກ	ກ	ກ	86,150. —

Total 2747 Kautionen im Betrage von Fr. 11,455,271. 41.

In dieser Summe sind 13 Generalkautionen im Betrage von Fr. 977,250 inbegriffen

#### d. Steuerwesen.

1. Mit Schreiben vom 11. November hat uns die Kreisdirektion I mitgeteilt, dass sie vom Steuereinnehmer von Domodossola, unter Berufung auf den Art. 3, Ziffer 6, Absatz 2, der italienischen Konzession vom 22. Februar 1896 zur Bezahlung folgender Beträge aufgefordert worden sei:

Wir haben an den Finanzminister in Rom ein Gesuch gerichtet, in welchem wir um Befreiung von dieser Steuer für

die Zeit vom 1. April bis 31. Mai 1906 (Fr. 4800), und von der auferlegten Busse ersuchten.

Diesem Gesuche ist im Januar 1909 entsprochen worden.

2. Veranlassung zu einem Steuerrekurs gab der Kreisdirektion III die Gemeinde Kaisten, welche bei der Revision des Steuerbuches zwei Sicherheitsstreifen längs der Bahn mit zusammen 8226 m² Flächeninhalt zur Besteuerung heranzog. Der Rekurs wurde von der Steuerkommission gutgeheissen.

#### e. Unfälle.

- 1. Bezüglich der Anzahl der Unfälle und der im Jahre 1908 ausbezahlten Entschädigungen verweisen wir auf die statistischen Tabellen, sowie auf die als Beilage zum Geschäftsbericht publizierten Rechnungen.
- 2. Im Laufe des Berichtsjahres wurden von der Kreisdirektion I 43, von der Kreisdirektion II 56, von der Kreisdirektion III 35 und von der Kreisdirektion IV 28 Haftpflichtfälle erledigt. Von diesen Fällen mussten uns 3 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. $\mathrm{m}^2$	Kaufpreis. Fr.
Kreis	I	•		107	<b>52,0</b> 91	189,585.15
ກ	$\mathbf{II}$	•	•	61_	67,065,27	471,654.45
	Ш	•	•	68	51,721,60	350,307.85
	IV		•	226	168,543,50	691,297.99
		То	tal	462	339,421,37	1,702,845.44

#### Landverkäufe:

	Parzellen.	Grösse.	Verkaufspreis. Fr.
Kreis I	13	2,340,68	2,022.75
, II	16	13,617,70	111,722.
" III	28	25,735,50	114,105.35
" IV	22	15,887,80	5,329.20
Total	79	57,581,68	233,179.30

Unter den Landankäufen befinden sich folgende wichtigere:

- 2 Parzellen mit 582 m², auf denen zwei Wohnhäuser stehen, zum Preise von Fr. 97,000 zur Erweiterung des Bahnhofes Lausanne;
- 25 Parzellen mit 6819 m² zum Preise von Fr. 17,824.30 zum Bau der Doppelspur auf der Bahnstrecke Arnex-Daillens;
- 23 Parzellen mit 17,106 m<sup>2</sup> zum Preise von Fr. 11,646. 10 zur Errichtung von Schneeschutzhürden auf dem Gebiet von Croy, Bofflens und Pompaples;
- 17 Parzellen mit 10,227 m<sup>2</sup>, worunter sich ein kleines Wohnhaus mit Garten befindet, zum Preise von Fr. 18,796. 10 zur Erweiterung der Station Vauderens;
- 1 Parzelle mit 4935,5 m² zum Preise von Fr. 144,223.50 zur Einführung der Juralinie in den Personenbahnhof Basel;
- 3 Parzellen mit 26,823 m<sup>2</sup> zum Preise von Fr. 172,022. 40 zur Erweiterung des Bahnhofes Olten;
- 12 Parzellen mit 1172 m<sup>2</sup> zum Preise von Fr. 17,659. 25 zur Erweiterung der Niederönzstrasse in Herzogenbuchsee;
- 3 Parzellen mit 21,660 m² zum Preise von Fr. 98,000 als vorsorgliche Erwerbung für den Bahnhofumbau Biel;
- 7 Parzellen mit 3680 m<sup>2</sup> zum Preise von Fr. 14,817 zur Erweiterung der Station Signau;
- 1 Parzelle mit 145,1 m² zum Preise von Fr. 42,002. 70 für die Unterführung der Lenzburgerstrasse in Aarau;
- 3 Parzellen mit 16,047 m² zum Preise von Fr. 163,459. 45 zur Erweiterung des Bahnhofes Schaffhausen;
- 6 Parzellen mit 9500 m² nebst Gebäulichkeiten zum Preise von Fr. 171,168. 70 zur Erweiterung der Station St. Fiden;
- 16 Parzellen mit 42,433 m<sup>2</sup> zum Preise von Fr. 105,107.69 zum Bau der Rickenbahn;

78 Parzellen mit 24,293 m<sup>2</sup> zum Preise von Fr. 20,041.50 zum Bau der Doppelspur Winterthur-Wil;

1 Parzelle mit 4226 m<sup>2</sup> nebst den darauf befindlichen Gebäuden zum Preise von Fr. 58,493. 50 zur Stationserweiterung Wil;

2 Parzellen mit 15,751 m² nebst den darauf befindlichen Gebäuden zum Preise von Fr. 187,659. 95 zur Erweiterung des Güterbahnhofes St. Gallen.

Gemäss Rückkaufsgesetz wurde für 24 Verträge betreffend Grunderwerbungen, für 27 Verträge betreffend Landverkäufe und für 10 Verträge betreffend Abtausch von Grundeigentum unsere Genehmigung eingeholt.

Die zwischen der Kreisdirektion II und der Stadt Luzern geführten Verhandlungen über Landabtausch beim Bahnhof Luzern für die bevorstehende Erweiterung desselben (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1907, C, VI, f) haben noch nicht zum Abschluss geführt.

Die Verhandlungen mit dem Kanton Bern über Ankauf des gepachteten Areals bei der grossen Schanze in Bern konnten nicht weiter geführt werden, da der neue Landbedarf für die derzeitige Bahnhoferweiterung noch nicht genau bekannt ist.

### g. Reklamationswesen.

- 1. Wir haben öfter grosse Mühe, von den italienischen Staatsbahnen die Aufschlüsse zu erhalten, deren wir für die Erledigung der Transportreklamationen bedürfen. Zuweilen erhalten wir erst nach Monaten und wiederholten Erinnerungsschreiben eine Antwort. Mit Schreiben vom 25. August haben wir uns über diese Behandlungsweise bei der Generaldirektion in Rom nachdrücklich beschwert; sie hat uns versprochen, ihren Kreisdirektionen die notwendigen Weisungen zugehen zu lassen.
- 2. Wir haben die Kreisdirektionen eingeladen, in ihren Quartalberichten über die Anzahl und die Erledigung der von ihnen für eigene oder für Rechnung der Generaldirektion geführten Prozesse in Reklamationsfällen Aufschluss zu erteilen.

Sie finden nachstehend die Angaben betreffend die von der Generaldirektion und den Kreisdirektionen im Berichtsjahr geführten Prozesse. 3. Wir haben eine Entschädigung von Fr. 177,814. 31 hervorzuheben, welche für die Beschädigung von sechs für die italienischen Staatsbahnen bestimmten Personenwagen I. Klasse zu Lasten der Bahnhofgemeinschaft Basel bezahlt werden musste. Nachdem diese Wagen in den Werkstätten der Eisenbahnen von Elsass-Lothringen repariert worden waren, sind sie von der Verwaltung, für die sie bestimmt waren, um Fr. 137,473. 75 zurückgenommen worden.

## 4. Reklamationen und Unregelmässigkeiten.

## A. Im internationalen Verkehr.

a. Zahl der Reklamationen:	Wegen Verlustes Beschädigung und Minderung	, Wegen Verspätung	Total
aus dem Jahr 1907 unerledigt über-			
nommen	2463	2888	5351
im Jahr 1908 neu eingegangen	8189	4607	12,796
Gesamtzahl der im Jahr 1908 behan-			
delten Reklamationen	10,652	7495	18,147
dayon:	9966	8173	18,139)
	E710	4104	0040
durch Zahlung erledigt	5748	4194	9942
als unbegründet abgewiesen auf Ende des Jahres 1908 noch un-	2713	1557	4270
erledigt	2191	1744	3935
b. Entschädigungsbeträge:			
die Forderungssumme der im Jahr 1908 neu eingegangenen Reklamationen betrug Fr. die Summe der im Jahr 1908 ausbe- zahlten Entschädigungen betrug Fr.	1,053,740.06		
c. Verteilungen mit andern Bahnen:	AND HERE		
Zahl der durchgeführten Verteilungen	5630	4756	10,386
Betrag der Anteile der S. B. B Fr. auf Ende des Jahres noch nicht durch-			164,813. 63
geführte Verteilungen	993	557	1550
d. Unregelmässigkeiten:			
Zahl der Rapporte wegen Beschädi-			
gungen und Minderungen	1. 4. 1. 1.	5477	4,7
Zahl der Rapporte wegen Ablieferungs- hindernissen		1332	
Gesamtzahl der Rapporte		6809	
	(1907:	7733)	1. (1)

#### B. Im internen Verkehr.

# (Durch die Kreisdirektionen behandelt.)

### Reklamationen:

# Am 1. Januar 1908 blieben noch zu erledigen:

<u> </u>		mationen w	Rekla- regen Verlustes etc.:	Rekla- mationen wegen Verspätung			
		Anzahl	Summen	Anzahl	Summen		
Kreis	s I	190	16,413. 10	63	5,988. 75		
ກ	II	134	3,780. 42	25	480. 90		
ກ	III	136	9,024. 55	21	1,267. 10		
າ ກ	IV	180	15,448. 30	35	2,870. 50		
	Total	640	44,666. 37	144	10,607. 25		
	1907 :	556	27,535. 08	131	6,366. 45		

# Im Berichtsjahre sind eingegangen:

	mationen w	Rekla- vegen Verlustes etc.:	Rekla- mationen wegen Verspätung :		
	Anzahl	Summen	Anzahl	Summen	
Kreis I	1,957	61,428. 49	300	12,602.42	
, II	2,315	64,437. 22	189	8,882. 10	
" III	2,638	90,890. 30	324	13,525. 25	
" IV	1,161	31,430. 28	184	8,995. 33	
Total	8,071	248,186. 29	997	44,005. 10	
1907:	8,286	264,465. 95	1234	60,589. 39	

# Davon wurden:

# a. gutgeheissen:

	mationen w	Rekla- egen Verlustes etc. :	matic	Rekla- mationen wegen Verspätung:		
	Anzahl	Summen	An	Anzahl Summen		
		(Entschädigungs- anteil der 8. B.B.)		(Entsehädigungs- anteil der 8. B. B.)		
Kreis 1	$1,\!429$	<b>25,657</b> . 16	12	27 2,354. 50		
n II	1,329	27,244. 16	7	77 935. 58		
" III	$2,\!228$	33,542. 31	20	00 5,961. 65		
" IV	941	21,495. 74	12	27  2,252.90		
Total	5,927	107,939. 37	<b>5</b> 3	31 11,504. 63		

# b. abgewiesen:

	Rekla- mationen wegen Verlustes etc.:	Rekla- mationen wegen Verspätung:		
	Anzahl	Anzahl		
Kreis I	591	200		
n II	1,007	120		
" III	489	127		
n IV	328	65		
Total	2,415	512		

# c. Auf Ende des Jahres blieben unerledigt:

		mationen w	Rekla- egen Verlustes etc. :	Rekla- mationen wegen Verspätung:				
		Anzahl	Summen	Anzahl				
Kreis	I	127	18,549.63	36	4,591.30			
ກ	II	113	11,076. —	17	630.70			
n .	$\prod_{i \in I} \sum_{j \in I} a_{ij}$	57	1,833. 95	18	1,485. 20			
. m	ÍV	72	5,057. 10	27	1,951. 55			
	Total	369	36,516. 68	98	8,658. 75			

# Unregelmässigkeiten:

Die Anzahl der im Jahre 1908 eingegangenen Unregelmässigkeitsrapporte beläuft sich auf 10,305 (1907: 10,969), welche sich verteilen wie folgt:

s I	•						3773
$\mathbf{II}$							1651
III							2622
IV	•%						2259
	II III	II . III .	II III	II III	II III	II III	

zesse.	
Froz	

	We	gen Ye	gen Verlustes, Minderung und Beschädigung	, Minde	erung	pun		Weg	Wegen Verspätung	ıpütung	•-	
	ાંજ્		Erledigt	Erledigt im Jahre 1908	e 1908	nper g	ig.		Erledig	Erledigt im Jahre 1908	e 1908	g nper
	onst. I mA gasd 8091	I ərdst mI məy yiynädna	Ganz oder zum Teil zu gunsten der S.B.B.	Zu gunsten der Rekla- manten	Total	Am 81. Dezer 1908 häng	unst.lmA 1908 läng	In Jahre II meg gignädna	Ganz oder zum Teil zu gunsten der S.B.B.	Zu gunsten der Rekla- manten	Total	Am 31. Dezer 1908 häng
										01		
Generaldirektion	9	17	10	-	11	<u></u>	4	30	-	7	က	9
Kreisdirektion I	22	13	14	67	16	19	4	7	က	1	က .	$\infty$
Kreisdirektion II	22	∞ °	ġ.	<del>, -</del>	10		Η.		Η	2	က	I
Kreisdirektion III	<del>.</del>	9	က	က	9.	7	-	2	က	1.	က	
Kreisdirektion IV		2	1	<del></del>	7		I	1		1	•	. 1
Total	31	46	37	∞	45	32	10	16	œ	7	12	14
	-	=	_		_							_

- h. Verwaltung der Pensions-, Hülfs- und Krankenkassen.
- 1. In seiner Sitzung vom 31. Januar hat der Bundesrat der ihm am 17. Dezember 1907 zugestellten Eintrittsbilanz der Pensions- und Hülfskasse der Beamten und ständigen Angestellten die Genehmigung erteilt.
- 2. Am 12. März hat uns das eidgenössische Eisenbahndepartement eine von 7018 Mitgliedern unserer Pensions- und Hülfskasse unterzeichnete Einsprache gegen den vorgenannten Bundesratsbeschluss vom 31. Jan u a r 1908 zur Vernehmlassung zugestellt. Mit Schreiben 12. Juni haben wir dem Eisenbahndepartement zu handen des Bundesrates Nichteintreten auf diese Einsprache beantragt. Der Bundesrat hat aber in seiner Sitzung vom 21. September beschlossen, auf die Einsprache einzutreten, und hat das Eisenbahndepartement eingeladen, die Fragen über den in der technischen Eintrittsbilanz anzuwendenden Zinsfuss und über die Dauer der Amortisation des Defizites im Sinne von Art. 4, Absatz 2, des Hülfskassengesetzes einer Kommission von Sachverständigen zu unterbreiten. (Vgl. auch oben A, 8, 10, d).
- 3. Die Gewinn-und Verlustrechnung für das Jahr 1907 und die Bilanz pro 31. Dezember 1907 sind in die Jahresrechnungen der Bundesbahnen aufgenommen worden.

Der Jahresbericht der Pensions- und Hülfskasse, welcher die Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung, und namentlich auch die ermittelten Gewinnund Verlustquellen enthält, ist von der Hülfskassenverwaltung fertiggestellt und am 8. August der Delegiertenversammlung der Hülfskassenkommissionen vorgelegt worden, die sich zu keinen Anträgen auf Abänderung oder Zusätzen veranlasst sah. Der Verwaltungsrat hat diesen Bericht in seiner Sitzung vom 26. September genehmigt, worauf wir ihn dem Bundesrat zu Handen der Bundesversammlung unterbreitet haben (vgl. oben A, 1, b).

4. Die Gewinn-und Verlustrechnung der Pensions-und Hülfskasse für 1908 und deren Bilanz auf Ende 1908 sind in die Jahresrechnungen der Bundesbahnen aufgenommen. Der erläuternde Bericht hierzu kann erst später nachgeliefert werden.

- 5. Am 27. März hat der Bundesrat den vom Verwaltungsrat am 9. März (vgl. oben A, 2, a) beschlossenen neuen Artikel 61 der Übergangsbestimmungen zu den Statuten der Pensions- und Hülfskasse vom 19. Oktober 1906 genehmigt. Die Arbeiten zur Vollziehung dieser Bestimmungen sind abgeschlossen; die durch den neuen Artikel erhöhten Pensionen konnten vom Juli an mit Rückwirkung auf den 1. Januar 1908 zur Auszahlung gelangen.
- 6. Mit Schreiben vom 25. März haben wir die Kreisdirektionen eingeladen, uns diejenigen Angehörigen des Fahrpersonals namhaft zu machen, welche Anspruch auf die vom Verwaltungsrat am 9. März (vgl. oben A, 8, 6) beschlossene Rückwirkung des Art. 10 unserer Hülfskassenstatuten vom 19. Oktober 1906 erheben. Auf Grund der von den Kreisen gemachten Angaben ist sodann die Rückwirkung durchgeführt worden.
- 7. Da es sich herausgestellt hatte, dass über die Frage der Pensionierung von Beamten wegenteil-weiser Erwerbsunfähigkeit abweichende Ansichten bestanden, haben wir den Kreisdirektionen mit Kreisschreiben vom 16. Juni in Erinnerung gebracht, dass ein Beamter, sofern er mit reduziertem Gehalte im Dienste verbleibt, nicht zugleich nach Art. 10 und nach Art. 25 der Hülfskassenstatuten behandelt werden kann; es ist vielmehr einem solchen Beamten freizustellen, ob er nach Art. 10 oder nach Art. 25 behandelt zu werden wünscht, und es ist die einmal gegebene Erklärung als definitive zu betrachten.
- 8. In zwei Fällen haben wir Beschlüsse von Hülfskassenkommissionen aufheben müssen:
- a. In einem Haftpflichtfalle hatte die Hülfskassen-kommission eines Kreises die in Art. 4 der Hülfskassenstatuten vorgesehene Rückerstattung von 60% der gemachten eigenen Einlagen beanstandet. Wir haben diesen Beschluss, gestützt auf Art. 2, Absatz 2, des Reglementes Nr. 14 über die Verwaltung der Pensions- und Hülfskasse aufgehoben.
- b. Entgegen dem Beschlusse ihrer Kreisdirektion, welche einen Beamten unter Anwendung des Art. 5 unserer Hülfskassenstatuten (grobes Selbstverschulden) pen-

sioniert hatte, beschloss die Hülfskassenkommission eines Kreises, in diesem Falle die Vollpensionierung eintreten zu lassen. Wir haben diesen Beschluss der Hülfskassenkommission aufgehoben, weil gemäss Art. 22 unserer Hülfskassenstatuten die Pensionierung eines Beamten Sache der Wahlbehörde ist.

- 9. Mit Schreiben vom 21. August an die Delegierten und Suppleanten der Delegiertenversammlungen der Hülfskassenkommissionen haben wir die in der Sitzung der Delegierten versammlung vom 28. Dezember 1907 aufgestellten Postulate in zum Teil ablehnendem und zum Teil zustimmendem Sinne beantwortet. Abgelehnt haben wir sämtliche Anregungen, welche eine Revision der Hülfskassenstatuten mit grösserer Belastung der Bundesbahnen zur Folge gehabt hätten; dagegen konnten wir verschiedenen Anregungen mit Bezug auf die interne Verwaltung der Hülfskasse entsprechen.
- 10. Ein Gesuch von fünf Pensionierten der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn um Erhöhung des für ihre Pensionen anrechenbaren und beitragspflichtig gewesenen Maximums von Fr. 3000, bezw. um Revision des Artikels 61 der Hülfskassenstatuten, vom 19. Oktober 1906, mussten wir mit Rücksicht auf die grosse finanzielle Belastung, welche eine Entsprechung veranlasst hätte, ablehnen.
- 11. In einer ersten Konferenz mit Delegierten der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten vom 11. Januar haben
  wir deren Bemerkungen und Vorschläge zu unserm Statutenentwurfe betreffend eine einheitliche
  Kranken- und Hülfskasse der ständigen Arbeiter der Bundesbahnen entgegengenommen. In einer zweiten
  Konferenz vom 16. April wurde ihnen Gelegenheit gegeben,
  sich auch zu dem von uns ausgearbeiteten Entwurfeines
  Verwaltungsreglementes zu dieser Kasse auszusprechen, den wir den Personalverbänden zur Vernehmlassung
  zugestellt hatten.
- Am 19. Juni haben wir sodann den Entwurf der erwähnten Statuten und des zugehörigen Reglementes über die Verwaltung der Kranken- und Hülfskassen, sowie den Entwurf eines bezüglichen Berichtes an den Verwaltungsrat der ständigen Kommission des Verwaltungsrates zugestellt.

Mit Schreiben vom 17. November hat uns das Zentralkomitee der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten von einer Resolution der ausserordentlichen Delegiertenversammlung der Arbeiter-union, vom 15. November, in Sachen der vorgeschlagenen Kranken- und Hülfskasse Kenntnis gegeben und uns mitgeteilt, dass sich die Versammlung bereit erklärt habe, in eine noch höhere Belastung der künftigen Mitglieder der Kasse einzuwilligen, sofern auch die Ansätze für die Invaliditätsentschädigung nach Massgabe der gemachten Vorschläge von den Bundesbahnen erhöht werden.

12. Im Laufe des Berichtsjahres sind der Hülfskassenverwaltung nachstehend aufgeführte Fälle zu statutengemässer Erledigung überwiesen worden:

Fälle	General-		Kre	eise	Zu-	
	direktion	I	II	III	IV	sammen
Invalide:	<b>3</b> - 3	61 5 56	<b>89</b> 8 81	53 1 52	47 5 42	253 19 234
Gestorbene Aktive:	3   2 3 	33 7 14 — 18 32 6	32 1 3  25 54 2	3 7 - 19 41 1	13 1 1 - 11 22 -	110 12 25 — 75 152 9
Gestorbene Invalide:		26 23 22 —	25 14 7 1	37 22 5	14 15 3	102 74 37 1
Gestorbene Witwen:	_	<b>20</b>	<b>21</b>	<b>27</b>	<b>8</b>	<b>76</b> 4
Wiederverheiratete Witwen: pensionierte Doppelwaisen .	_	. <b>3</b>	7 12	<b>3</b>	1	14 18

Ausserdem sind 83 Gesuche um Unterstützung gemäss Art. 36 eingegangen, welchen von den zuständigen Hülfskassenkommissionen entsprochen wurde. Die Summe der so bewilligten Unterstützungen beträgt Fr. 10,937. 25.

Der Mutter eines verstorbenen ledigen Beamten wurde eine jährliche Unterstützung von Fr. 460.80 gemäss Art. 37 bewilligt.

Aus Haftpflicht herrührend sind der Hülfskassenverwaltung im Berichtsjahre 20 Invaliditäts- und 11 Todesfälle gemeldet worden.

### D. Kreisdirektionen.

- 1. Am 24. Dezember hat der Bundesrat die bisherigen Präsidenten und Vizepräsidenten der Kreisdirektionen I—IV für eine neue Amtsdauer vom 1. Januar 1909 bis zum 31. Dezember 1911 bestätigt.
- 2. 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 in unserer Berichterstattung erwähnt. Die Tätigkeit der Kreisdirektionen nahm ihren geordneten Gang.

Die Kreisdirektion I hat in 104 Sitzungen 2045, die Kreisdirektion II in 97 Sitzungen 2338, die Kreisdirektion III in 89 Sitzungen 2021 und die Kreisdirektion IV in 99 Sitzungen 1663 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 des Jahres 1908 und die Bilanz auf 31. Dezember 1908 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.
- 2. Der Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung pro 1908 von Fr. 2,854,074. 40 wird auf neue Rechnung vorgetragen

und es ist ihm der Betrag der für das Jahr 1908 ausbezahlten Teuerungszulagen (rund Fr. 2,540,000) beizufügen.

3. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen des Jahres 1908 wird genehmigt.

Wenn wir Ihnen vorschlagen, das Defizit der Gewinn- und Verlustrechnung von rund Fr. 5,395,000 (mit Inbegriff der Teuerungszulagen) auf neue Rechnung vorzutragen, so geschieht dies in dem Sinne, dass später zu erörtern sei, auf welche Weise dieses Defizit gedeckt werden soll. Es darf angenommen werden, dass durch die Einschränkung der Betriebsausgaben eine Vermehrung des Betriebsüberschusses und dadurch nach und nach die Deckung des Defizites ermöglicht werden kann.

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

Bern, den 7. April 1909.

Für die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen, Der Präsident:

Weissenbach.

#### Beilagen:

- 1. Rechnungen für das Jahr 1908.
- 2. Statistische Tabellen.

