

Zeitschrift: Rechnungen für das Jahr ... / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1911)

Artikel: Bericht der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen für das Jahr 1911 an den schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung
Autor: Dinkelmann
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676012>

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: 11.01.2026

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

D



Bericht

der

Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über
die Geschäftsführung und die Rechnungen für das Jahr
1911 an den schweizerischen Bundesrat zuhanden der
Bundesversammlung.

(Vom 12. April 1912.)

Hochgeachteter Herr Bundespräsident!

Hochgeachtete Herren Bundesräte!

Wir haben die Ehre, Ihnen zuhanden der Bundesversammlung
gemäss Art. 17 des Rückkaufgesetzes über die Geschäftsführung
der Bundesbahnverwaltung für das Jahr 1911 zu berichten und
die Rechnungen dieses Jahres zur Genehmigung vorzulegen.

Das Ergebnis des abgelaufenen Jahres darf wiederum als ein
recht günstiges bezeichnet werden. Der Überschuss der Betriebs-
einnahmen über die Betriebsausgaben ist von Fr. 70,473,383 auf
Fr. 71,864,082 gestiegen, wobei berücksichtigt werden muss, dass
die ausserordentlichen Zulagen an das Personal (ausschliesslich
derjenigen für die Arbeiter und für das Personal der ehemaligen
Gotthardbahn), die pro 1910 in den Ausgaben der Gewinn- und
Verlustrechnung figurieren, für 1911 in den Betriebsausgaben in-
begriffen sind. Die Gewinn- und Verlustrechnung erzeugt, unter
Einrechnung des Passivsaldo vom Vorjahr im Betrage von
Fr. 1,535,615. 95, sowie des Mehrerfordernisses für Verzinsung
der Rückkaufssumme, der gesetzlichen Amortisation und der
Amortisation des Aufgeldes von 6 Millionen für den Übergang
der Obligationenschuld der Gotthardbahn pro 1909 und 1910 von
Fr. 3,647,785 einen Aktivsaldo von Fr. 5,575,267. 77. Das Budget
für 1911 hatte nur einen Betriebsüberschuss von Fr. 64,462,870
und einen Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von
Fr. 2,007,680 vorgesehen.



Die bedeutende Verbesserung des Rechnungsabschlusses ist in erster Linie der beträchtlichen Steigerung der Betriebseinnahmen um Fr. 8,907,802, dann aber auch dem Umstande zuzuschreiben, dass trotz der anhaltenden Verkehrszunahme ein stärkeres Anwachsen der Betriebsausgaben vermieden werden konnte, indem auch im vergangenen Jahr unsere Bestrebungen fortgesetzt wurden, den Haushalt der Bundesbahnen möglichst sparsam einzurichten. Mit Rücksicht auf die durch das Inkrafttreten des neuen Besoldungsgesetzes und der revidierten Lohnreglemente zu erwartende aussergewöhnliche Ausgabensteigerung erscheint es notwendig, auch künftig Mass zu halten, wenn das nun wieder hergestellte finanzielle Gleichgewicht der Bundesbahnen nicht von neuem eine Störung erfahren soll.

Der Betriebskoeffizient ist mit Einrechnung der ausserordentlichen Zulage von 65,48 % im Jahr 1910 auf 64,26 % gefallen.

Die Kreiseinteilung des Bundesbahnnetzes hat während des Berichtjahres keine Änderung erfahren; die Länge der dem Bunde gehörenden Linien beträgt auf Ende 1911:

		Baulänge km	Betriebslänge km
Kreis	I	643,207	657,158
"	II	614,951	620,975
"	III	736,445	757,528
"	IV	428,771	432,958
"	V	272,537	275,150
Total		2695,911	2743,769

Die Betriebslänge der von den Bundesbahnen betriebenen, fremden Bahnen gehörenden Anschlusstrecken Mitte Rhein—Waldshut, Vallorbe Grenze—Pontarlier, Les Verrières Grenze—Pontarlier und Delle Grenze—Delle umfasst km 36,236. Ferner besorgen wir auf der den italienischen Staatsbahnen gehörenden 19,068 km langen Strecke Iselle—Domodossola und auf der ebenfalls den italienischen Staatsbahnen gehörenden 14,640 km langen Anschlusstrecke Grenze Pino—Luino den Zugs- und Fahrdienst.

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 und Visp—Zermatt, zusammen 97,697 km Betriebslänge, sowie die Linie Nyon—Crassier der Bahngesellschaft Nyon—Crassier (5,941 km) und die anschliessende Linie Crassier—Divonne-les-Bains der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn (3,202 km) gemäss besonderen Betriebsverträgen.

Ferner wird die Linie Vevey-Chexbres mit einer Betriebslänge von 7,825 km laut Pachtvertrag vom 2. Juli 1903 mit der Eisenbahngesellschaft Vevey—Chexbres von den Bundesbahnen betrieben. Der Zugs- und Fahrdienst der ebenfalls im Betriebe der Bundesbahnen stehenden Wald-Rüti-Bahn mit einer Betriebslänge von 6,570 km wird seit dem 1. Oktober 1906 von der Tösstalbahn besorgt. Die Bundesbahnen betreiben endlich die am 3. Oktober 1910 eröffnete 53,208 km lange Bodensee-Toggenburgbahn gemäss Betriebsvertrag vom 18./21. Juni 1910.

A. Verwaltungsrat.

Der Verwaltungsrat hat im Berichtsjahre 10 und die ständige Kommission 17 Sitzungen abgehalten; in denselben sind folgende Geschäfte behandelt worden:

1. Vorlagen an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung:

a. Geschäftsbericht und Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1910, vom Verwaltungsrat mit Beschluss vom 28. April 1911 genehmigt.

Die Bundesversammlung hat über diese Vorlage am 16. Juni und 28. September 1911 Beschluss gefasst (vgl. C, Allgemeines, 1 a).

b. Der Bericht für das Jahr 1909 über die Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten, welcher eine Beilage zum Geschäftsbericht für das Jahr 1909 bildet, und der infolge längerer Erkrankung des Vorstandes der Hilfskassenverwaltung erst Ende 1910 fertiggestellt werden konnte, wurde vom Verwaltungsrat am 6. Mai 1911 genehmigt; der Bericht über die nämliche Kasse für das Jahr 1910 ist am 23. September 1911 genehmigt worden.

Den Bericht für das Jahr 1910 über die Kranken- und Hilfskasse für die ständigen Arbeiter, umfassend den Zeitraum vom 1. Juli bis 31. Dezember, hat der Verwaltungsrat am 2. Dezember 1911 genehmigt.

c. Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1912, umfassend:

1. Das Betriebsbudget mit 17 Beilagen, enthaltend die Voranschläge der Hilfs- und Nebengeschäfte;
 2. das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung;
 3. das Baubudget;
 4. das Budget der Kapitalrechnung,
- vom Verwaltungsrat durch Beschluss vom 22. September 1911 estgestellt.

Die Bundesversammlung hat über diese Vorlage am 20. Dezember 1911 Beschluss gefasst (vgl. C, Allgemeines, 1 b).

2. Vorlagen an den Bundesrat.

In den Sitzungen vom 29. April und 5. Mai 1911 hat der Verwaltungsrat den ihm von der Generaldirektion vorgelegten Entwurf einer neuen Gehaltsordnung für die Beamten und ständigen Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen mit einigen Änderungen angenommen. Am 27. Juni 1911 ist der Entwurf vom Bundesrat mit der einzigen Abänderung genehmigt worden, dass die Lokomotivführer von der dritten in die zweite Gehaltsstufe der V. Besoldungsklasse versetzt worden sind (vgl. C, Allgemeines, 4, Seite 18). Die neue Gehaltsordnung ist auf den 1. April 1912 in Kraft getreten.

3. Wahlvorschläge.

a. Auf den Vorschlag des Verwaltungsrates hat der Bundesrat am 10. März 1911 als Mitglied der Kreisdirektion V, an Stelle des zurückgetretenen Herrn Lusser, für die mit dem 31. Dezember 1911 abgelaufene Amtsdauer Herrn Anton Schrafl, von Bellinzona, Stellvertreter des Obergeringieurs dieses Kreises, gewählt, unter Übertragung des Baudepartements an denselben.

Gleichzeitig wurde Herr Theodor Siegfried, Mitglied der Kreisdirektion V, als Vizepräsident dieser Behörde bezeichnet.

b. Mit Beschluss vom 11. Dezember 1911 hat der Bundesrat auf den Vorschlag des Verwaltungsrates als Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen I—V für eine neue, mit dem 31. Dezember 1917 ablaufende Amtsdauer bestätigt, bzw. gewählt:

A. Generaldirektion.

Die drei bisherigen Mitglieder, nämlich:

die Herren

Otto Sand, für das Baudepartement,
Hans Dinkelmann, für das kommerzielle Departement und
Emil Colomb, für das Finanzdepartement.

Als neues Mitglied, an Stelle des auf Ende 1911 zurücktretenden Herrn Placid Weissenbach

Herrn Dr. jur. Robert Haab, für das Rechtsdepartement.

Gleichzeitig wurde der Verwaltungsrat eingeladen, für die durch den Hinscheid des Herrn Vizepräsidenten Flury, Vorstehers

des Betriebsdepartementes, erledigte Stelle eines fünften Mitgliedes der Generaldirektion dem Bundesrate später einen Vorschlag zu unterbreiten.

Für eine neue, am 31. Dezember 1914 ablaufende Amtsdauer wurden gewählt:

als Präsident der Generaldirektion: Herr Dinkelmann.

als Vizepräsident der Generaldirektion: Herr Sand.

B. Kreisdirektionen.

Die sämtlichen bisherigen Mitglieder, nämlich:

Kreisdirektion I:

die Herren

Joseph Stockmar, Präsident, für das Finanz- und Rechtsdepartement,

Victor Duboux, Vizepräsident, für das Baudepartement,

Emil Gorjat, für das Betriebsdepartement.

Kreisdirektion II:

die Herren

Karl Forster, Präsident, für das Finanz- und Rechtsdepartement,

Paul Baldinger, Vizepräsident, für das Betriebsdepartement,

Julius Christen, für das Baudepartement.

Kreisdirektion III:

die Herren

Arnold Bertschinger, Präsident, für das Betriebsdepartement,

Heinrich Eusebius Mezger, Vizepräsident, für das Baudepartement.

Dr. Heinrich Hafner, für das Finanz- und Rechtsdepartement.

Kreisdirektion IV:

die Herren

Heinrich Stamm, Präsident, für das Betriebsdepartement,

Dr. Oskar Seiler, Vizepräsident, für das Finanz- und Rechtsdepartement,

Ernst Münster, für das Baudepartement.

Kreisdirektion V:

die Herren

Joseph Zingg, Präsident, für das Finanz- und Rechtsdepartement,

Theodor Siegfried, Vizepräsident, für das Betriebsdepartement,

Anton Schrafl, für das Baudepartement.

Die Präsidenten und Vizepräsidenten der Kreisdirektionen sind ebenfalls für die neue, am 31. Dezember 1914 ablaufende Amtsdauer bestätigt worden.

4. Wahlen.

a. Im Bestande des Verwaltungsrates haben im Berichtsjahr folgende Änderungen stattgefunden:

1. Als Ersatz für den verstorbenen Herrn Oberst Geilinger ist vom Bundesrat am 28. Februar 1911 Herr Hans Knüsli, Delegierter des Verwaltungsrates der schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur, als Mitglied des Verwaltungsrats ernannt worden.

2. An Stelle des verstorbenen Herrn A. Wild hat der Regierungsrat des Kantons Thurgau Herrn A. O. Aepli, Regierungsrat in Frauenfeld, zum Mitglied des Verwaltungsrates gewählt.

b. Am 18. Dezember 1911 hat der Bundesrat die bisherigen von ihm ernannten Mitglieder des Verwaltungsrates für die neue, mit dem 31. Dezember 1914 ablaufende Amtsdauer bestätigt und als neues Mitglied an Stelle des verstorbenen Herrn Ingenieur Manuel Herrn Placid Weissenbach, gewesenen Präsidenten der Generaldirektion, gewählt.

Ebenso haben die Kantone und die Kreiseisenbahnräte ihre Vertretungen im Verwaltungsrate neu bestellt.

Auf Grund dieser Wahlen gehören dem Verwaltungsrate für die 4. Amtsperiode an:

a. *Durch den Bundesrat gewählte Mitglieder.*

(25 Mitglieder.)

Die Herren:

1. Abt, Heinrich, Nationalrat, in Bünzen.
2. von Arx, Casimir, Ständerat, in Olten, Präsident.
3. Battaglini, Antonio, Dr., Advokat, in Lugano.
4. Bell, Theodor, Ingenieur, Präsident der Aktiengesellschaft Th. Bell & Cie., in Kriens.
5. Diethelm-Grob, Theodor, Präsident des kaufmännischen Direktoriums in St. Gallen.
6. Dubois, Leopold, Delegierter des Verwaltungsrates des schweizerischen Bankvereins, in Basel.
7. Eckenstein-Schröter, Eduard, Kaufmann, in Basel.
8. Eigenmann, Guido, Dr., Advokat, in St. Gallen.
9. Frey, Alfred, Dr., Vizepräsident des schweizerischen Handels- und Industrievereins, Nationalrat, in Zürich.

10. Frey, Julius, Dr., Direktor der schweizerischen Kreditanstalt, in Zürich.
11. Gaudard, Emil Louis, Rechtsanwalt, Nationalrat, in Vivis.
12. Hirter, Johann, Vizepräsident der bernischen kantonalen Handels- und Gewerbekammer, Nationalrat, in Bern.
13. Knüsli, Hans, gew. Direktor der Lokomotivfabrik, in Winterthur.
14. Köchlin, Karl, Industrieller, in Basel.
15. Krebs, Werner, Sekretär des schweizerischen Gewerbevereins, in Bern,
16. Lachenal, Adrien, Rechtsanwalt, Ständerat, in Genf.
17. Leumann, Georg, Ständerat, in Frauenfeld.
18. von Moos, Paul, Direktor der Obwaldner Kantonalbank, in Sachseln.
19. Moser, Karl, Dr., Regierungsrat, in Bern.
20. Moser, Robert, Dr., gew. Oberingenieur der ehemaligen Nordostbahn, in Zürich.
21. Räber, Josef, Dr., Regierungsrat, in Küssnacht (Schwyz).
22. von Stockalper, Ernst, Ingenieur, in Sitten.
23. Weissenbach, Placid, gew. Präsident der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen, in Aarau.
24. Wild, Karl Emil, Architekt, Direktor des Industrie- und Gewerbemuseums, Nationalrat, in St. Gallen.
25. Wuilleret, Karl, Regierungsstatthalter, Nationalrat, in Freiburg.

b. Durch die Kantone und Halbkantone gewählte Mitglieder.

(25 Mitglieder.)

Kanton

Die Herren:

- | | |
|---|------------|
| 1. Bleuler-Hüni, Conrad, alt Regierungsrat, in Zürich | Zürich. |
| 2. Könitzer, Karl, Regierungsrat, in Bern | Bern. |
| 3. von Schumacher, Felix, Regierungsrat, in Luzern | Luzern. |
| 4. Furrer, Josef, Landammann, Nationalrat, in Silenen | Uri. |
| 5. Rickenbach, Heinrich, Kantonsrat, in Einsiedeln | Schwyz. |
| 6. Wirz, Adalbert, Landamman, Ständerat, in Sarnen | Obwalden. |
| 7. Wyrsh, Jakob, Dr., Landammann, Ständerat, in Buochs | Nidwalden. |
| 8. Blumer, Eduard, Industrieller, Landammann, Nationalrat, in Schwanden . | Glarus. |

	Kanton
9. Schmid, Josef Leonz, Dr., Ständerat, in Baar	Zug.
10. Cardinaux, Louis, Staatsrat, Ständerat, in Freiburg, Stimmzähler . . .	Freiburg.
11. Kyburz, Rudolf, Dr., Regierungsrat, in Solothurn	Solothurn.
12. Wullschleger, Eugen, Regierungsrat, in Basel	Basel-Stadt.
13. Brodbeck, Adolf, Regierungsrat, in Liestal	Basel-Land.
14. Keller, Jakob, Regierungsrat, in Siblingen	Schaffhausen.
15. Eugster, Arthur, Regierungsrat, Nationalrat, in Speicher	Appenzell A.-Rh.
16. Steuble, Adolf, Landammann, Nationalrat, in Appenzell	Appenzell J.-Rh.
17. Messmer, Anton August, Regierungsrat, in St. Gallen	St. Gallen.
18. Conrad, Franz, Regierungsrat, in Sils im Domleschg	Graubünden.
19. Keller, Emil, Regierungsrat, in Aarau, Stimmzähler	Aargau.
20. Aepli, A. O., Regierungsrat, in Frauenfeld	Thurgau.
21. Cattori, Giuseppi, Staatsrat, in Bellinzona	Tessin.
22. Decoppet, Camille, Staatsrat, Nationalrat, in Lausanne	Waadt.
23. Kuntschen, Joseph, Staatsrat, Nationalrat, in Sitten	Wallis.
24. Martin, Louis, Handelsmann, Nationalrat, in Les Verrières, Vizepräsident .	Neuenburg.
25. Charbonnet, Victor Marc, Staatsrat, Nationalrat, in Genf	Genf.

c. Durch die Kreiseisenbahnräte gewählte Mitglieder.
(5 Mitglieder.)

Die Herren:

1. Fonjallaz, Karl Eugen, Staatsrat, Nationalrat in Lausanne	Kreis I (Lausanne).
2. Reese, Heinrich, alt Regierungsrat, in Basel	" II (Basel).
3. Billeter, Robert, Stadtpräsident, Nationalrat, in Zürich	" III (Zürich).
4. Kilchmann, Leonhard, Städtischer Baudirektor, in St. Gallen	" IV (St. Gallen).
5. Lusser, Florian, alt Landammann, Ständerat, in Altdorf	" V (Luzern).

Mitglieder der ständigen Kommission.

Die Herren

- | | |
|---------------------------|--------------------|
| 1. von Arx, Präsident, | 7. Martin, |
| 2. Bleuler-Hüni, | 8. von Schumacher, |
| 3. Decoppet, | 9. von Stockalper, |
| 4. Dubois, | 10. Wild, |
| 5. Hirter, Vizepräsident, | 11. Wullschleger. |
| 6. Lachenal, | |

5. Wahlgenehmigungen.

Der Verwaltungsrat hat folgende von uns vorgenommene Wahlen genehmigt:

a. bei der Generaldirektion:

- des Herrn Bernhardt zum Vorstand des Personentarifbureaus;
- des Herrn Dr. Wiedemann zum Vorstand des statistischen Bureaus und des Publizitätsdienstes;
- des Herrn Knechtli zum Vorstand der Einnahmenkontrolle.

b. bei den Kreisdirektionen:

- des Herrn Jäggi zum Betriebschef des Kreises V;
- des Herrn von Waldkirch zum Obermaschineningenieur des Kreises II;
- des Herrn Egger zum Obermaschineningenieur des Kreises III;
- des Herrn Egli zum Vorstand des Rechnungsbureaus des Kreises V;
- des Herrn Huber zum Vorstand der Materialverwaltung des Kreises III.

6. Folgenden Anschluss- und Mitbenützungsverträgen mit andern Bahnunternehmungen ist vom Verwaltungsrat die vorbehaltene Genehmigung erteilt worden:

a. Nachtrag zu den Verträgen vom 22. Juli 1897 und 12. Juli und 4. August 1898 mit der Stadt Luzern als Eigentümerin der Kriens-Luzern-Bahn betreffend deren Anschluss an den Bahnhof Luzern und die Mitbenützung des letztern, vom 20./24. Dezember 1910; vom Verwaltungsrat genehmigt am 28. April 1911.

b. Vertrag mit der Schmalspurbahn Bözingen-Mett betreffend deren Anschluss an die Station Mett-Bözingen, vom 3. Januar/3. Februar 1911; vom Verwaltungsrat genehmigt am 28. April 1911.

c. Vertrag mit der Bern-Schwarzenburg-Bahn betreffend die Einführung in den Bahnhof Bern und dessen Mitbenützung durch die Bern-Schwarzenburg-Bahn, vom 4. März 1911; vom Verwaltungsrat genehmigt am 28. April 1911.

d. Nachtrag zum Vertrag vom 31. März/11. April 1908 mit den Locarneser Trambahnen betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Locarno, vom 3./25. Februar 1911; vom Verwaltungsrat genehmigt am 28. April 1911.

e. Vertrag mit der elektrischen Schmalspurbahn Biasca-Acquarossa betreffend ihren Anschluss an den Bahnhof Biasca und die teilweise Mitbenützung desselben durch die genannte Schmalspurbahn, vom 21. Juni/21. Juli 1911; vom Verwaltungsrat genehmigt am 22. September 1911.

f. Vertrag mit der Regionalbahn Saignelégier-Glovelier betreffend die Mitbenützung der Station Glovelier, vom 28. September/27. Oktober 1911; vom Verwaltungsrat genehmigt am 1. Dezember 1911.

7. Konkurrenzvertrag.

Dem von uns mit der Direktion der Berner Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon in Bern über die gegenseitigen Beziehungen und Konkurrenzverhältnisse im Güterverkehr abgeschlossenen Verträge vom 13. Mai/5./27. Juni 1911 erteilte der Verwaltungsrat am 23. September die vorbehaltene Genehmigung.

8. Bauvorlagen.

Im Berichtsjahr sind die nachstehend aufgeführten Projekte vom Verwaltungsrate gutgeheissen und die dafür nachgesuchten Kredite bewilligt worden:

a. Projekt für die Verlegung des Bahnhofes Biel im Voranschlagsbetrage von Fr. 13.700,000, wovon Fr. 300,000 durch die Subvention der Gemeinden Biel und Madretsch gedeckt werden, dazu für Abschreibungen Fr. 3,000,000 (Beschluss vom 11. Februar 1911).

b. Projekt für die Erweiterung der Station Ziegelbrücke im Kostenbetrag von Fr. 690,000, dazu Fr. 10,500 für Abschreibungen (Beschluss vom 6. Mai 1911).

c. Projekt für die Erweiterung der Station Wädenswil; Kredit Fr. 2,325,000 (wovon Fr. 1,630,000 vom Verwaltungsrate schon am 11. Juli 1906 bewilligt worden waren), dazu für Abschreibungen Fr. 100,000 (Beschluss vom 23. September 1911).

d. Projekt für die Erstellung eines Zentralbahnhofes in Thun; Kredit Fr. 5,280,000 (der Verwaltungsrat hatte für die Erweiterung des bestehenden Bahnhofes Thun schon am 29. Mai 1903 einen Kredit von Fr. 1,845,000 bewilligt); darin ist die von der Regierung des Kantons Bern namens der Interessenten zugesicherte Subvention von Fr. 900,000 inbegriffen (Beschluss vom 2. Dezember 1911).

e. Projekt für die Erstellung einer Transitpostanlage im Personenbahnhof Basel im Kostenvoranschlag von Fr. 2,620,000. Die eidgenössische Postverwaltung hat den Bundesbahnen den Wert des für ihre Anlage beanspruchten Bodens im Voranschlagsbetrage von Fr. 1,404,000 zu verzinsen und die durch die Erstellung dieser Anlagen verursachten Baukosten im Voranschlagsbetrage von Fr. 1,630,000 zu verzinsen und zu amortisieren (Beschluss vom 2. Dezember 1911).

f. Projekt betreffend den Ersatz des Niveauüberganges bei der neuen St. Karlibrücke in Luzern durch eine Unterführung und des Niveauüberganges oberhalb der Reussinsel durch eine Durchfahrt im Kostenbetrage von Fr. 510,000, nebst Fr. 2000 für Abschreibungen (Beschluss vom 6. Mai 1911).

g. Projekt über die Strassenunterführung beim Tivoli, am Nordende des Bahnhofes Freiburg, einschliesslich vorsorgliche Landerwerbung für die zukünftige Bahnhofserweiterung; Kredit Fr. 580,000 (Beschluss vom 6. Mai 1911).

h. Projekt für die Erstellung des II. Geleises von Sursee nach Rothenburg mit Erweiterung der Stationen Nottwil und Sempach; Kredit Fr. 1,410,000, wovon Fr. 1,270,000 auf Baukonto und Fr. 140,000 auf Betriebsrechnung entfallen (Beschluss vom 11. Februar 1911).

i. Projekt für die Erstellung des II. Geleises zwischen St. Blaise und Neuenstadt mit Erweiterung der Stationen St. Blaise, Cornaux, Cressier und Landeron; Kredit Fr. 2,630,000, sowie Fr. 60,000 für Abschreibungen (Beschluss vom 11. Februar 1911).

k. Projekt für die Erstellung des II. Geleises auf der Strecke Martigny-Riddes und den Ausbau der Stationen Charrat-Fully, Saxon und Riddes; Kredit Fr. 1,400,000 (Beschluss vom 23. September 1911).

l. Projekt für die Erstellung des II. Geleises von Maroggia nach Mendrisio; Kredit Fr. 1,130,000 (Beschluss vom 23. September 1911).

m. Projekt für die Beseitigung des Hotels Terminus und Bau einer neuen Bahnhofrestauration in Lausanne; Kreditbewilligung Fr. 440,000, dazu für Abschreibung der untergehenden Anlagen Fr. 435,000 (Beschluss vom 6. Mai 1911).

n. In seiner Sitzung vom 10. Februar 1911 hat der Verwaltungsrat beschlossen, auf das von uns im Einverständnis mit der ständigen Kommission vorgelegte Projekt VIII, vom 30. November 1910, für den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich nicht einzutreten, sondern eine Spezialkommission mit der Prüfung dieser Vorlage, sowie mit der Berichterstattung darüber zuhanden des Rates zu beauftragen. Diese Spezialkommission hat unterm 11. April 1911 dem Verwaltungsrat über das Ergebnis ihrer Prüfung einen gedruckten Bericht vorgelegt. Die Behandlung desselben kann erst nach Vorlage unseres dem Rate in Aussicht gestellten Gegenberichtes erfolgen, dessen Ausarbeitung längere Zeit beansprucht.

o. Das Projekt über die Erweiterung des Bahnhofes Brig anlässlich der Einführung der Lötschbergbahn ist am 23. September 1911 vom Verwaltungsrat an uns zurückgewiesen worden mit der Einladung, zu untersuchen, ob es sich nicht empfehlen würde, im Zusammenhang mit der Bahnhofserweiterung eine vollständige Korrektur der Rhone auf der ganzen Länge des Bahnhofes durchzuführen. Das hierauf vorgelegte modifizierte Projekt, welches eine geradlinige Verlegung des Flusses auf eine Länge von 1680 m und u. a. auch eine vom ursprünglichen Projekt abweichende Lage der Hauptgeleise vorsieht, hat der Verwaltungsrat am 2. Dezember 1911 genehmigt und den für die Ausführung erforderlichen Kredit von Fr. 2,050,000, wovon Franken 965,000 von der Berner Alpenbahngesellschaft übernommen werden, bewilligt.

p. In seiner Sitzung vom 11. Februar 1911 hat der Verwaltungsrat die vorläufig nachgewiesene Kreditüberschreitung beim Bau der Rickenbahn im Betrage von Fr. 2,060,000 genehmigt.

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

a. Vertrag mit Herrn F. Baud, Unternehmer in Lausanne, über die Ausführung der Erd-, Maurer- und Steinhauerarbeiten für das neue Aufnahmsgebäude in Lausanne, im Betrage von Fr. 624,734 (am 11. Februar 1911).

b. Vertrag mit den Herren Bellorini & Griffey über die Ausführung der Unterbauarbeiten des dritten Bauloses des Bahnhofes Vallorbe, im Betrage von Fr. 1,434,054 (am 29. April 1911).

c. Vertrag mit der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur über Lieferung von 21 Lokomotiven, im Betrage von Fr. 2,058,200 (am 5. Mai 1911).

d. Vertrag mit der Schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen für die Lieferung von

- 25 dreiachsigen Personenwagen III. Klasse, Serie C³,
- 10 dreiachsigen Gepäckwagen, Serie F^{3u},
- 50 gedeckten Güterwagen, Serie J^{2a},
- 100 offenen Güterwagen, Serie M⁶,

(am 6. Mai 1911).

e. Vertrag mit der Schweizerischen Wagonsfabrik A.-G. in Schlieren für die Lieferung von

- 25 dreiachsigen Personenwagen III. Klasse, Serie C³,
- 70 gedeckten Güterwagen, Serie J^{2a},

(am 6. Mai 1911).

f. Vertrag mit der Gesellschaft der L. von Roll'schen Eisenwerke in Gerlafingen über die Lieferung von Schienenbefestigungsmitteln (vom 2. Dezember 1911).

10. Personalangelegenheiten.

a. Eine Eingabe des Vereins schweizerischer Lokomotivführer vom 23. Oktober 1910, worin das Gesuch gestellt wurde, Art. 10 der Statuten der Pensions- und Hülfskasse in dem Sinne auszulegen, dass der einmal versichert und beitragspflichtig gewesene anrechenbare Teil der Nebenbezüge für Angehörige des Lokomotivpersonals auch bei eintretender Gehaltserhöhung als Ausgangspunkt für die durch die Gehaltserhöhung bedingte Versicherungserhöhung zu gelten habe, ist vom Verwaltungsrate am 11. Februar 1911 erheblich erklärt worden.

b. Durch Beschluss des Verwaltungsrates vom 28. April 1911 sind wir ermächtigt worden, an Personal-Baugenossenschaften, die sich zum Zwecke der Beseitigung der Wohnungsnot für das Personal der schweizerischen Bundesbahnen bilden, unter bestimmten Voraussetzungen und Bedingungen Hypothekendarlehen für Rechnung der Pensions- und Hülfskasse zu gewähren.

c. Unserm Antrage entsprechend hat der Verwaltungsrat am 6. Mai 1911 beschlossen, auf die vom Zentralkomitee der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten und einer ausserordentlichen Delegiertenversammlung der Krankenkassenkommissionen gemachte Anregung auf Änderung der Statuten der Kranken- und Hilfskasse nicht einzutreten, unter zustimmender Vormerknahme von unserer Erklärung betreffend die Ermittlung des Monatsverdienstes zur Zeit der Erkrankung gemäss Art. 19 der Statuten.

d. Gestützt auf ein Gesuch des Generalsekretariates des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten um authentische Interpretation des Art. 29 des Reglementes Nr. 3 betreffend die allgemeinen Dienstvorschriften für die Beamten und ständigen Angestellten hat der Verwaltungsrat am 22. September 1911 für Art. 29 des Reglementes Nr. 3 folgende neue Fassung genehmigt:

„Beamten und Angestellten, für welche die in Art. 28 erwähnte Gesetzgebung keine Ruhetage vorschreibt (Bundesgesetz betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen), ist ein zusammenhängender Urlaub zur Erholung zu bewilligen:

1. von einer Woche bei einer Amtsdauer im Dienste einer schweizerischen Eisenbahn bis auf 10 Jahre;
2. von zwei Wochen bei einer Amtsdauer im Dienste einer schweizerischen Eisenbahn von 11 bis 20 Jahren;
3. von drei Wochen bei einer Amtsdauer im Dienste einer schweizerischen Eisenbahn von mehr als 20 Jahren.

Zur Amtsdauer wird auch unbezahlte Lehrzeit im Eisenbahndienst hinzugerechnet.“

11. Verschiedenes.

a. In seiner Sitzung vom 6. Mai 1911 hat der Verwaltungsrat dem zwischen dem Staatsrat des Kantons Wallis und unserer Kreisdirektion I abgeschlossenen Verträge vom 29. Oktober 1910 betreffend die Konzessionierung der Wasserkraft an der Rhone zwischen Fiesch und Mörel die vorbehaltene Genehmigung erteilt.

b. Am 6. Mai 1911 ist uns vom Verwaltungsrat zu vorsorglichen Landerwerbungen für die Erweiterung des Bahnhofes Genf-Cornavin ein Kredit von Fr. 350,000 erteilt worden.

c. Auf unsern Antrag hat der Verwaltungsrat am 1. Dezember 1911 das vom eidgenössischen Eisenbahndepartement verlangte Gutachten über die Erstellung einer Abkürzungslinie vom Hauensteinbasistunnel zur Aarauerlinie in folgendem Sinne abgegeben:

„Der Verwaltungsrat erachtet die Erstellung einer Verbindungslinie vom südlichen Ausgang des Hauensteinbasistunnels zur Linie Olten-Aarau mit Umgehung des Bahnhofes Olten für den Personenverkehr überhaupt und für den Güterverkehr zurzeit nicht als notwendig; dagegen hält er es für zweckmässig, die für einen spätern Bau einer dem Güterverkehr dienenden Linie erforderliche Landerwerbung vorsorglich vorzunehmen.“

d. Mit Beschluss vom 23. September 1911 hat uns der Verwaltungsrat zur sofortigen Ausschreibung der Arbeiten für den Ausbau des II. Simplontunnels ermächtigt.

B. Kreiseisenbahnräte.

1. Im Berichtsjahre haben

der Kreiseisenbahnrat	I	4,
„ „	II	5,
„ „	III	5,
„ „	IV	5,
„ „	V	3

Sitzungen abgehalten, in welchen neben den laufenden Geschäften die folgenden wichtigeren Angelegenheiten behandelt worden sind:

bei Kreis I: Erweiterung des Bahnhofes Genf-Cornavin; Ausbau des II. Simplontunnels; Erstellung des II. Geleises auf der Strecke Visp-Brig; Handhabung der Bahnpolizei im Bahnhof Genf.

bei Kreis II: Umbau des Bahnhofes Biel; Gutachten betreffend Erstellung einer Abkürzungslinie vom Hauensteinbasistunnel zur Aarauerlinie; Erweiterung des Wolfbahnhofes in Basel; Umbau des Bahnhofes Thun; Erstellung des II. Geleises Rothenburg-Luzern.

bei Kreis III: Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich; Gutachten betreffend Erstellung einer Abkürzungslinie vom Hauensteinbasistunnel zur Aarauerlinie; Erweiterung der Station Ziegelbrücke; Erweiterung des Bahnhofes Schaffhausen; Bau einer Surbtalbahn durch den Bund.

bei Kreis IV: Umbau des Bahnhofes St. Gallen; Verlegung des Güterbahnhofes Konstanz; Eulach-Korrektion und Erstellung des II. Geleises Elgg-Unterschottikon.

bei Kreis V: Erstellung des II. Geleises Giubiasco-Chiasso; Erweiterung des Bahnhofes Chiasso; Lohnverhältnisse der Arbeiter der Werkstätte Bellinzona; Weiterführung des Lebensmitteldepots in Bellinzona.

2. Am 18. Dezember 1911 hat der Bundesrat die bisherigen von ihm ernannten Mitglieder der Kreiseisenbahnräte I—V für die neue mit dem 31. Dezember 1914 ablaufende Amtsdauer bestätigt und als neues Mitglied des Kreiseisenbahnrates V, an Stelle des zum Mitglied des Bundesrates ernannten Herrn Giuseppe Motta, Herrn Ständerat Soldini in Chiasso gewählt.

Ebenso haben bis zum Schlusse des Berichtsjahres die meisten Kantone ihre Vertretungen in den Kreiseisenbahnräten neu bestellt. Im Kreiseisenbahnrat II wurde an Stelle des verstorbenen Herrn Brosi Herr Nationalrat Dr. Max Studer (Solothurn), im Kreiseisenbahnrat III an Stelle des Herrn Muri-Flück Herr Nationalrat Dr. Carl Christoph Burckhardt (Basel-Stadt) und an Stelle des Herrn Dr. Grüter Herr Walter Pfyffer, gewesener Kantonsingenieur (Luzern), und im Kreiseisenbahnrat IV an Stelle des zurückgetretenen Herrn Dr. Olgiati Herr R. Pedotti, Stadtpräsident in Chur (Graubünden), gewählt.

C. Generaldirektion.

Die Generaldirektion hat in erster Linie alle für den Verwaltungsrat bestimmten Vorlagen vorbereitet. Sie behandelte in 103 Sitzungen 3228 Geschäfte.

Wir erwähnen folgende wichtigere Angelegenheiten:

Allgemeines.

Am 29. November 1911 wurde uns unser hochverehrte Kollege, Herr Vizepräsident Joseph Flury, nach längerem Kranklager, aber doch unerwartet durch den Tod entrissen. Herr Flury hat seit dem Übergang der Hauptbahnen an den Bund das Betriebsdepartement der Generaldirektion mit Auszeichnung geleitet. Seine reiche Wirksamkeit, seine unermüdliche Pflichttreue und seine vortrefflichen Charaktereigenschaften sichern ihm unser dauerndes, treues Gedenken.

Zu unserm grossen Bedauern hat sich Herr Präsident Weissenbach veranlasst gesehen, auf den Ablauf der Amtsdauer dem Eisenbahndepartement zuhanden des Bundesrates die Erklärung abzugeben, dass er aus Altersrücksichten eine allfällige

Wiederwahl als Mitglied und Präsident der Generaldirektion nicht mehr annehmen könnte. Der Bundesrat hat von dieser Erklärung Vormerk genommen und dem aus dem Amte Scheidenden die bei der Durchführung der Verstaatlichung der Hauptbahnen, sowie bei der Organisation der Verwaltung der Bundesbahnen dem Lande geleisteten vorzüglichen Dienste in besonderem Schreiben verdankt. Die Generaldirektion verliert in Herrn Weissenbach einen hervorragenden und zielbewussten Mitarbeiter und Leiter und entbietet ihm auch ihrerseits an dieser Stelle den wärmsten Dank.

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

a. Bundesbeschluss betreffend Genehmigung des Geschäftsberichtes und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1910, vom 28. September 1911, lautend:

„1. Die Rechnungen des Jahres 1910 und die Bilanz auf 31. Dezember 1910 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

„2. Der Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung pro 1910 von Fr. 1,535,615. 95 wird auf neue Rechnung vorgetragen.

„3. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1910 wird genehmigt.“

b. Bundesbeschluss betreffend den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1912, vom 20. Dezember 1911, lautend:

„Die nachstehenden Budgets der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1912 werden genehmigt:

1. Das Betriebsbudget der schweizerischen Bundesbahnen, abschliessend mit Fr. 199,815,310 Einnahmen und mit Fr. 135,221,555 Ausgaben.

2. Das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung der schweizerischen Bundesbahnen, abschliessend mit Fr. 78,142,805 Einnahmen und mit Fr. 71,184,370 Ausgaben.

3. Das Baubudget der schweizerischen Bundesbahnen im Betrage von Fr. 36,128,100.

4. Das Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung der schweizerischen Bundesbahnen im Betrage von Fr. 42,941,550.“

c. Bundesbeschluss betreffend die Genehmigung des zwischen der Gotthardbahngesellschaft in Liquidation und der bundes-

rätlichen Delegation namens der Schweizerischen Eidgenossenschaft abgeschlossenen gerichtlichen Vergleiches vom 10. Juni 1911 über die Feststellung der Rückkaufsentschädigung für die Gotthardbahn, vom 5. Dezember 1911, lautend:

„Art. 1. Dem zwischen der Gotthardbahngesellschaft in Liquidation und der bundesrätlichen Delegation namens der Schweizerischen Eidgenossenschaft unterm 10. Juni 1911 abgeschlossenen Prozessvergleich, betreffend die Feststellung der Rückkaufsentschädigung für die Gotthardbahn, wird die Genehmigung erteilt.

Art. 2. Der Bundesrat wird mit der Vollziehung dieses Vergleiches beauftragt.“

2. Mit Botschaft vom 24. November 1911 hat der Bundesrat der Bundesversammlung einen Beschlussesentwurf betreffend Erteilung der Ermächtigung an Beamte, Angestellte oder Arbeiter der schweizerischen Bundesbahnen zur Annahme eines öffentlichen Amtes (passives Wahlrecht) vorgelegt. Die Beratung des Entwurfes in der Bundesversammlung fällt nicht mehr ins Berichtsjahr.

3. Am 28. November und 4. Dezember 1911 erstattete der Bundesrat den eidgenössischen Räten Bericht über eine neue Eingabe der Arbeiter der Werkstätte der schweizerischen Bundesbahnen in Bellinzona, vom 10. Juli 1911, betreffend die Ausrichtung von ausserordentlichen Zulagen für die Jahre 1909 bis 1911, sowie über die Eingabe der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten, vom 31. Oktober 1911, betreffend Erhöhung der ausserordentlichen Zulage an die Arbeiter der schweizerischen Bundesbahnen von jährlich Fr. 150 auf Fr. 200.

4. Mit Beschluss vom 27. Juni 1911 hat der Bundesrat die vom Verwaltungsrate festgestellte, durch uns vorbereitete Gehaltsordnung für die Beamten und ständigen Angestellten der Bundesbahnen genehmigt.

5. Rückkauf der Gotthardbahn.

a. Auf den Wunsch des Bundesrates haben wir am 18. August 1911 mit der Gotthardbahn in Liquidation einen Vertrag abgeschlossen, laut welchem die Bundesbahnen gegen eine Loskauf-

summe von Fr. 650,000 die Erfüllung von Rentenverpflichtungen der Gotthardbahn an deren Stelle gegenüber den Berechtigten übernehmen.

Eine gleichzeitig getroffene Abrede betreffend Übernahme der der Gotthardbahngesellschaft in Liquidation zur Last fallenden Anteile an Rentenverpflichtungen, herrührend von Haftpflichtfällen auf Gemeinschaftsbahnhöfen, durch die Bundesbahnen gegen eine Vergütung von Fr. 15,000, Wert 1. Januar 1911, und Abtretung der Regressrechte gegen die italienischen Staatsbahnen, ist von der Liquidationskommission nachträglich beanstandet, schliesslich aber anerkannt worden.

b. Am 7. November 1911 hat der Bundesrat entschieden, dass das an die Gotthardbahngesellschaft für die Übernahme des $3\frac{1}{2}\%$ Anleihens von Fr. 117,090,000, bezahlte Aufgeld von Fr. 6,000,000 in der Bilanz der Bundesbahnen nicht, wie wir vorgesehen hatten, dem „Überschuss des Rückkaufspreises über die Aktiven der frühern Gesellschaften“ sondern dem Konto „der zu amortisierenden Verwendungen“ beizufügen sei.

c. Dem eidgenössischen Eisenbahndepartement haben wir auftragsgemäss die zur Mitteilung an die italienische Regierung bestimmten besondern, Ertragsrechnungen des ehemaligen Gotthardbahnnetzes für die Jahre 1909 und 1910 übermittelt:

d. Auf Einladung des eidgenössischen Eisenbahndepartementes haben wir uns über eine Beschwerde des Staatsrates des Kantons Tessin betreffend die von der Gotthardbahn eingerichteten deutschen Schulen in diesem Kanton am 25. August einlässlich vernehmen lassen. Das Eisenbahndepartement hat die Eingabe im Sinne unserer Vernehmlassung beantwortet.

e. Mit Schreiben vom 30. November 1911 haben wir dem eidgenössischen Eisenbahndepartement einen Bericht über die uns zur Vernehmlassung zugestellte Eingabe des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten betreffend den Fortbestand der besondern Zuwendungen an das ehemalige Gotthardbahnpersonal nach dem 1. April 1912 zugestellt, nachdem zuvor noch mit einer Abordnung der Personalverbände und der sogenannten Altdorfer-Kommission des Personals der ehemaligen Gotthardbahn, auf deren Ansuchen eine Besprechung über diese Frage stattgefunden hatte.

f. Der unterm 13. Oktober 1909 zwischen der Schweiz, Deutschland und Italien abgeschlossene Staatsvertrag betreffend die Gotthardbahn ist bisher nur von Deutschland genehmigt worden.

6. Simplonangelegenheiten und Zufahrtsverhältnisse zum Simplon.

a. Am 21. April 1911 unterbreiteten wir dem eidgenössischen Eisenbahndepartement unsere Vernehmlassung über Entwürfe zu internationalen Konventionen zwischen Frankreich und der Schweiz betreffend den Telegraphen- und Telephondienst, den Postdienst und den Zolldienst im internationalen Bahnhof Vallorbe und auf der Strecke Frasnè-Vallorbe.

Im Nachgang zu dieser Vernehmlassung haben wir uns auf Einladung des eidgenössischen Eisenbahndepartementes am 3. Oktober noch über einen speziellen Punkt der abzuschliessenden Konvention betreffend Regelung des Zolldienstes und ferner zu den Entwürfen von Konventionen betreffend die Sanitäts- und Veterinärpolizei im Bahnhof Vallorbe geäussert.

b. Am 26./27. April und 20./21. September 1911 sind Sitzungen der internationalen Simplondelegation abgehalten worden, bei welchen Fahrplan- und Tarifrägen besprochen wurden. Die Bau- und Betriebsrechnungen der Simplonlinie für das Jahr 1907 konnten nicht endgültig erledigt werden, da die Erklärung der italienischen Regierung noch ausstand. Eine seither eingegangene Mitteilung an den Bundesrat betraf nur die Genehmigung der Baurechnung; bezüglich der Betriebsrechnung fehlte dieselbe noch und es konnten daher die Rechnungen für die Jahre 1908, 1909 und 1910 noch nicht vorgelegt werden.

c. Am 21. Oktober ist uns vom eidg. Eisenbahndepartement mitgeteilt worden, dass die Bau- und Betriebsrechnungen der Simplonlinie für die Jahre 1906 und 1907 durch den Bundesrat und die italienische Regierung genehmigt worden seien.

Diese Rechnungen zeigen folgende Ergebnisse:

Stand der Bauausgaben auf 31. Dezember 1907 nach deren Bereinigung durch die Simplondelegation:

für die schweizerische Strecke	Fr. 36,206,533. 58
für die italienische Strecke	„ 40,375,885. 52

Total	Fr. 76,582,419. 10
-------	--------------------

	1906	1907
<i>Betriebsrechnung.</i>	(1. Juni—31. Dez.)	(1. Jan.—31. Dez.)
Total der Betriebseinnahmen	Fr. 590,796. 40	Fr. 1,000,878. 76
Total der Betriebsausgaben .	„ 642,868. 80	„ 1,138,318. 72
Überschuss der Ausgaben	Fr. 52,072. 40	Fr. 137,439. 96
<i>Gewinn- und Verlustrechnung.</i>		
Total der Einnahmen . . .	Fr. 38,500. —	Fr. 66,000. —
Total der Ausgaben . . .	„ 1,429,989. 60	„ 2,484,682. 66
Überschuss der Ausgaben	Fr. 1,391,489. 60	Fr. 2,418,682. 66

Nachdem die Genehmigung dieser Rechnungen stattgefunden hatte, wurden die nämlichen Rechnungen für die Jahre 1908, 1909 und 1910 aufgestellt und der Simplondelegation vorgelegt. Die Prüfung und weitere Behandlung derselben fällt in das Jahr 1912.

d. Der Vorsitz in der internationalen Simplondelegation, den laut Art. 1 ihres Reglementes von Amtes wegen der Präsident der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen führt, ist infolge Rücktrittes des Herrn Weissenbach von dieser Stelle mit dem 1. Januar 1912 auf dessen Nachfolger, Herrn Dinkelmann, übergegangen, der hinwieder als bisheriges Mitglied der Delegation vom Bundesrate durch Herrn Weissenbach ersetzt wurde. Ferner ernannte der Bundesrat an Stelle des dahingeschiedenen Herrn Ingenieur P. Manuel für den Rest der Amtsdauer Herrn Staatsrat und Nationalrat Camille Decoppet in Lausanne zum Mitglied der schweizerischen Vertretung in der Delegation.

7. Rückkauf des Bahnhofes Genf-Cornavin und der Linie Genf-La Plaine.

Auf Einladung des eidgenössischen Eisenbahndepartementes haben wir uns am 11. Juli über einen ersten und am 25. Juli 1911 über einen zweiten Entwurf eines Vertrages betreffend den Rückkauf der Linie Genf-La Plaine vernehmen lassen. Ferner haben wir demselben am 15. August unsere Bemerkungen zu einer Berechnung der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn des Reinertrages der genannten Linie für das Jahr 1909 zugestellt. Am 26. September hat uns die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn den Entwurf eines Vertrages über den Verkehr der Züge der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn auf der Linie Genf-La Plaine und deren Zulassung im Bahnhof Genf-Cornavin nach erfolgtem Rückkaufe mitgeteilt.

Die Erledigung dieser Fragen fällt nicht in das Berichtsjahr.

8. Mitbenützungsverträge (vgl. Geschäftsbericht pro 1910, Seite 17 ff).

a. Auf unsern Antrag hat der Verwaltungsrat folgende von uns abgeschlossene Anschluss- und Mitbenützungsverträge ratifiziert:

1. am 28. April 1911 den Nachtrag zu den Verträgen vom 22. Juli 1897 und 12. Juli/4. August 1898 mit der Stadt Luzern als Eigentümerin der Kriens-Luzern-Bahn betreffend deren Anschluss an den Bahnhof Luzern und die Mitbenützung des letztern, vom 20./24. Dezember 1910;

2. am 28. April 1911 den Vertrag mit der Schmalspurbahn Bözingen-Mett betreffend deren Anschluss an die Station Mett-Bözingen, vom 3. Januar/3. Februar 1911;

3. am 28. April 1911 den Vertrag mit der Bern-Schwarzenburg-Bahn betreffend die Einführung in den Bahnhof Bern und dessen Mitbenützung durch die Bern-Schwarzenburg-Bahn, vom 4. März 1911;

4. am 28. April 1911 den Nachtrag zum Vertrag vom 31. März/11. April 1908 mit den Locarneser Trambahnen betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Locarno, vom 3./25. Februar 1911;

5. am 22. September 1911 den Vertrag mit der elektrischen Schmalspurbahn Biasca-Acquarossa betreffend ihren Anschluss an den Bahnhof Biasca und die teilweise Mitbenützung durch die genannte Schmalspurbahn, vom 21. Juni/21. Juli 1911;

6. am 1. Dezember 1911 den Vertrag mit der Regionalbahn Saignelégier-Glovelier betreffend die Mitbenützung der Station Glovelier, vom 28. September/27. Oktober 1911.

b. Dem Verwaltungsrat vorgelegt, aber von ihm im Berichtsjahr nicht mehr behandelt wurden die folgenden von uns abgeschlossenen Verträge:

1. mit der Tramwaygesellschaft Lausanne, als Rechtsnachfolgerin der Joratbahn, betreffend die Mitbenützung der Station Moudon, vom 2. September 1911;

2. mit der elektrischen Schmalspurbahn Monthey-Champéry-Morgins betreffend die Mitbenützung der Station Monthey, vom 27. September 1911;

3. mit der elektrischen Schmalspurbahn Altstätten-Gais betreffend die Mitbenützung der Station Altstätten, vom 23. Oktober/18. November 1911;

4. mit der Arth-Rigi-Bahn betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Arth-Goldau, vom 12./18. Dezember 1911.

c. Am Ende des Berichtjahres waren die Verhandlungen über folgende Mitbenützungsverträge noch nicht beendet:

1. mit der Solothurn-Münster-Bahn betreffend die Mitbenützung der Bahnhöfe Neu-Solothurn und Münster und der Station Alt-Solothurn;

2. mit der Eisenbahngesellschaft Martigny-Orsières über den Anschluss ihrer Linie an die Station Martigny und die Mitbenützung der letztern;

3. mit der Mittel-Thurgau-Bahn betreffend die Mitbenützung der Stationen Emmishofen-Kreuzlingen, Weinfelden und Wil;

4. mit der Bodensee-Toggenburgbahn betreffend die Mitbenützung der Station Ebnat-Kappel;

5. mit der Schmalspurbahn Lugano-Tesserete betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Lugano.

d. In Revision begriffen sind die Verträge:

1. mit den italienischen Staatsbahnen betreffend die Mitbenützung der Bahnhöfe Chiasso und Luino und den Betrieb der Strecke Luino-Pino (wir haben den italienischen Staatsbahnen am 11. August 1911 unsere Bemerkungen zu ihren Vertragsentwürfen zugestellt);

2. mit der schweizerischen Seetalbahn betreffend die Mitbenützung der Stationen Lenzburg, Wildegg und Emmenbrücke.

3. mit der Pruntrut-Bonfol-Bahn betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Pruntrut.

e. Begehren um Reduktion der Mitbenützungsschädigungen:

1. Da wir dem Begehren der Bern-Neuenburg-Bahn (direkte Linie), um Herabsetzung der von ihr für die Mitbenützung der Bahnhöfe Bern und Neuenburg und der Station Kerzers zu entrichtenden Entschädigungen nicht entsprechen konnten, hat uns diese Verwaltung mit Schreiben vom 3. Dezember 1910 mitgeteilt, dass sie die vorgenommene Kündigung der Verträge aufrecht erhalte. Wir sahen uns deshalb genötigt, den Entscheid des Bundesgerichts anzurufen (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr

1910, Seite 19 unten) und haben demselben zu diesem Zwecke am 11. März 1911 unsere Klageschrift eingereicht. Nachdem uns im Verlaufe des Berichtjahres die Klagebeantwortung der Bern-Neuenburg-Bahn zugegangen ist, übermittelten wir unterm 12. Dezember 1911 dem Bundesgericht unsere Replik.

2. Ein Gesuch der Bahn Aigle-Ollon-Monthey und Monthey-Champéry-Morgins um Reduktion der von ihr für Mitbenützung der Station Monthey zu bezahlenden Entschädigung ist von uns am 17. März 1911 abgelehnt worden.

9. Pachtverträge.

Mit der Eisenbahngesellschaft Vevey-Chexbres haben wir am 15. Dezember 1911 einen Nachtrag zum Pachtvertrag vom 2. Juli 1903 abgeschlossen, durch welchen mit Wirkung vom 1. Januar 1911 an für eine zehnjährige Dauer die bisher von den Bundesbahnen bezahlte jährliche Pachtsumme von Fr. 30,000 auf Fr. 45,000 per Jahr erhöht wird. Dieser Nachtrag, für welchen auch die Genehmigung der Bundesversammlung vorbehalten worden ist, konnte im Berichtsjahre vom Verwaltungsrat nicht mehr behandelt werden.

10. Das eidgenössische Eisenbahndepartement hat uns das Postulat Muri (Aargau) betreffend die Hauensteinlinie, lautend:

„Der Bundesrat wird eingeladen, die Frage zu prüfen und darüber Bericht zu erstatten, ob nicht im Interesse der Abkürzung der nördlichen Zufahrt zum Gotthard gleichzeitig mit der Ausführung des Hauensteinbasistunnels eine direkte Verbindung desselben mit der Linie nach Aarau—Arth-Goldau hergestellt werden sollte“, mit der Einladung zugestellt, dasselbe von den Kreiseisenbahnräten II und III, sowie vom Verwaltungsrat begutachten zu lassen.

Mit Beschluss vom 1. Dezember 1911 hat der Verwaltungsrat gemäss unserem Antrage dieses Gutachten abgegeben (vgl. A, Ziffer 11, c.).

11. Begutachtung von Konzessionsbegehren.

a. Vom eidgenössischen Eisenbahndepartement um Begutachtung der Eisenbahnprojekte für eine Normalspurbahn Solothurn-Schönbühl und eine elektrische Schmalspurbahn Utzenstorf-Bätterkinden-Schönbühl-Zollikofen auf Grundlage der heutigen gegenüber 1905 ver-

änderten Verhältnisse ersucht, haben wir am 31. Mai 1911 geantwortet, dass unseres Erachtens die schmalspurige Bahn den zu befriedigenden Bedürfnissen vollkommen genüge. Zu der am 27. November 1911 unter dem Vorsitz des eidgenössischen Eisenbahndepartements abgehaltenen Konferenz zwischen den am Zustandekommen einer Normalspurbahn von Solothurn nach Schönbühl, beziehungsweise einer elektrischen Schmalspurbahn von Utzenstorf nach Zollikofen interessierten Behörden und Komitees zum Zwecke der Herbeiführung einer Verständigung sind wir ebenfalls zugezogen worden.

b. Am 20. Dezember 1906 beauftragte uns das eidgenössische Eisenbahndepartement, die Frage einer Ostalpenbahn zu begutachten. Wir reichten unsern einlässlichen Bericht über deren kommerzielle und verkehrspolitische Bedeutung am 2. November 1907 und denjenigen über die bautechnischen Verhältnisse der verschiedenen Projekte am 6. Juni 1908 ein. Auf Wunsch des Eisenbahndepartementes haben wir diese Begutachtung als konfidentiell betrachtet und unserem Verwaltungsrat nicht zur Kenntnis gebracht. Nachdem in neuester Zeit diese konfidentiellen Gutachten in öffentlich bekanntgegebenen Druckschriften einer einlässlichen Kritik unterzogen worden sind, haben wir uns veranlasst gesehen, dieselben dem Verwaltungsrat zur Orientierung ebenfalls zuzustellen. Ferner ist das Eisenbahndepartement am 17. November 1911 vom Bundesrat ermächtigt worden, dieselben in der Dezembersession auch den eidgenössischen Räten offiziell zur Kenntnis zu bringen, und es ist demgemäss die Mitteilung erfolgt.

Mit Zuschrift vom 15. November 1911 hat uns das eidgenössische Eisenbahndepartement das im Auftrage des Kleinen Rates des Kantons Graubünden von den Herren G. Würmli, Vorstand des kommerziellen Dienstes der Rhätischen Bahn, und Dr. E. Blattner verfasste kommerzielle Gutachten über die ostschweizerische Alpenbahn vom September 1911 zur Vernehmlassung überwiesen. Um uns über dieses Gutachten, das nicht nur die kommerziellen, sondern auch die bau- und betriebstechnischen Verhältnisse, sowie die Rentabilität behandelt, allseitig und gründlich äussern zu können, sind nach verschiedenen Richtungen weitere Erhebungen notwendig, welche sofort an die Hand genommen wurden, aber erhebliche Zeit beanspruchen werden.

Von den italienischen Staatsbahnen ist uns im August ein Gutachten des Herrn Falck in Mailand zugestellt worden, welches ausführt, dass die volkswirtschaftlichen und eisenbahnpolitischen Interessen Italiens verlangen, für eine Ostalpenbahn dem Splügenprojekt den Vorzug zu geben. Denn nur

bei diesem entfalle der längste Parcours auf italienisches Gebiet, indem es die auf schweizerischem Gebiet zur Erreichung Deutschlands zurückzulegende Strecke gegenüber den Routen über Chiasso, bezw. Pino um über 100 bezw. nahezu 100 Kilometer verkürze.

12. Am 4. Juli 1911 hat uns das eidgenössische Eisenbahndepartement ein Memorial des Staatsrates des Kantons Neuenburg vom 2. Juni gleichen Jahres betreffend den Rückkauf der Neuenburger Jurabahn zur Begutachtung zugestellt. Unsere Vernehmlassung darüber haben wir dem Eisenbahndepartement am 18. November 1911 mitgeteilt.

13. Vom eidgenössischen Eisenbahndepartement ist uns am 29. Mai 1911 ein Gesuch des Komitees für eine Surbtalbahn, der Bund möge eine normalspurige Bahn Niederweningen-Döttingen selbst bauen und betreiben, zur Begutachtung überwiesen worden. Dem erhaltenen Auftrage entsprechend, übermachten wir das Gesuch mit unseren technischen und kommerziellen Erhebungen über das Projekt der Kreisdirektion III mit der Einladung, die vom eidgenössischen Eisenbahndepartement verlangte Begutachtung auch des Kreiseisenbahnrates III über die Frage des Baues und Betriebes dieser Linie durch die Bundesbahnen zu veranlassen. Nach Eingang dieses Gutachtens unterbreiteten wir der ständigen Kommission unseres Verwaltungsrates Bericht und Antrag. Diese hat für die Prüfung der Angelegenheit eine Spezialkommission niedergesetzt, von welcher noch ergänzende Erhebungen gewünscht worden sind.

14. Auf Einladung des eidgenössischen Eisenbahndepartementes äusserten wir uns am 11. März über den Entwurf des eidgenössischen Militärdepartementes 1911 zu einer Verordnung betreffend die Dienstbefreiung nach Art. 13 und 14 der neuen Militärorganisation.

15. Ein Gesuch der Personalverbände um Ausschreibung aller freiwerdenden Stellen, auch derjenigen des Betriebsdienstes, im Eisenbahnnamtsblatt, wurde am 18. Juli 1911 ablehnend beschieden.

16. Vom 16. bis 30. Mai 1911 hat in Bern eine internationale Konferenz für die Beratung des Entwurfes eines Übereinkommens über die Beförderung von Personen und Reisegepäck stattgefunden, deren Leitung dem Präsidenten der Generaldirektion als erstem Delegierten der Schweiz

zur Konferenz übertragen worden ist. Der festgestellte Entwurf ist vom Bundesrate den beteiligten Regierungen zur Ratifikation vorgelegt worden.

17. Im Berichtjahr haben drei gemeinsame Direktorenkonferenzen stattgefunden. In denjenigen vom 5. April und 6. Dezember wurden namentlich behandelt: Die Weiterführung der Sparmassnahmen; die Bewilligungen zur Annahme der Wahl in öffentlichen Beamtungen, das Begehren der Personalverbände um Ausschreibung aller freiwerdenden Stellen; die Rekrutierung der Beamten der allgemeinen Verwaltung aus dem Betriebspersonal; Erläuterungen zu den Statuten der Kranken- und Hilfskasse für die ständigen Arbeiter; Eintragung des Eigentums der Bundesbahnen in das Grundbuch; Zahlung von Krankengeld bei Erkrankungen im Militärdienst; Mitwirkung der Stationsrevisoren bei den Prüfungen des Betriebspersonals; vertragliche Beordnung der Haftpflicht für Unfälle auf Verbindungsgeleisen. Die Verhandlungen der Konferenz vom 27. Juni betrafen Fragen allgemein technischer Natur.

18. Im Laufe des Jahres 1911 sind von den Bundesbahnen folgende Jahresfreikarten ausgestellt worden:

An:	Ganzes Netz		Kreise		Strecken			Total
	I. Klasse	II. Klasse	I. Klasse	II. Klasse	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	
Bundesbehörden	105	48	6	7	—	2	—	168
Kantonsbehörden	—	—	129	—	—	—	—	129
Behörden und Personal der Bundesbahnen	232	137	266	855	—	7	—	1497
Andere schweiz. Transportanstalten	103	5	73	44	40	74	—	339
Ausländische Transportanstalten	1035	61	61	12	53	27	3	1252
Verschiedene	47	—	34	17	22	69	11	200
Total 1911	1522	251	569	935	115	179	14	3585
1910	1487	259	574	919	117	197	23	3576

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

Auf Ende des Berichtjahres betrug die Zahl der Beamten und Angestellten mit Jahresgehalt insgesamt 23,448 (1910: 23,047), diejenige der im Taglohn oder Monatslohn Angestellten 11,744 (11,640), zusammen 35,192 (34,687).

	Beamte mit Jahresgehalt	im Taglohn oder Monatslohn Angestellte
bei der Generaldirektion	748	16
beim Kreis I	4773	1765
beim Kreis II	6204	3584
beim Kreis III	5517	2281
beim Kreis IV	3276	2183
beim Kreis V	2930	1915
Total wie oben	<u>23448</u>	<u>11744</u>

I. Finanzdepartement.

a. Bericht über die Jahresrechnung.

Dem gegenwärtigen Bericht sind folgende Rechnungen nebst Beilagen beigegeben:

Betriebsrechnung;

Spezialrechnungen:

Erneuerungsfonds,

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

Fonds zur Deckung von Pensionen der ehemaligen Gotthardbahn,

Versicherungsfonds gegen Feuerschaden,

Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee;

Gewinn- und Verlustrechnung;

Kapitalrechnung;

Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken und auf Nebengeschäfte vom Jahre 1911;

Baurechnung auf 31. Dezember 1911;

Bilanz auf 31. Dezember 1911;

Eingangsbilanz auf 1. Januar 1912 betreffend die Gotthardbahn;

Beilagen:

Vergleichung der Betriebsrechnung mit dem Budget,

Detail der Entschädigungen für die Gemeinschaftsbahnhöfe und für den Betrieb anderer Bahnen,

Vergleichung der Gewinn- und Verlustrechnung mit dem Budget,

Ausweis über die Bauverwendungen, nach Objekten aus-
geschieden,

Vergleichung der Bauausgaben mit dem Budget;

Rechnungen der Hülfseschäfte:

Drucksachenverwaltung in Bern,

Oberbaumaterialverwaltung in Bern,

Materialverwaltung in Lausanne,

„ „ Basel,

„ „ Zürich,

„ „ Rorschach,

„ „ Luzern,

Werkstätte in Yverdon,

„ „ Freiburg,

„ „ Biel,

„ „ Olten (inkl. Gasanstalt),

Werkstätte in Zürich,
 „ „ Romanshorn,
 „ „ Rorschach (inkl. Gasanstalt),
 „ „ Chur,
 „ „ Bellinzona (inkl. Gasanstalt),
 Zusammenzug der Rechnungen der Werkstätten S. B. B.;
 Rechnungen der Hilfskassen:

Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten der S. B. B.,
 Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der ehemaligen Gotthardbahn,
 Kranken- und Hilfskasse für die ständigen Arbeiter der S. B. B.,
 Fonds für ausserordentliche Unterstützungen der ehemaligen Centralbahn,
 Fonds der ehemaligen Gotthardbahn für hervorragende Leistungen im Betriebsdienste;
 Inventar der eigenen Wertschriften;
 Inventar der Wertschriften des Erneuerungsfonds.

Betriebsrechnung.

Der Überschuss der Betriebseinnahmen
 pro 1911 beträgt Fr. 71,864,082. 37

Rechnung 1910	Budget 1911	Rechnung 1911	Gegenüber 1910	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
70,473,383	64,462,870	71,864,082	+ 1,390,699	+ 7,401,212

Diese Vermehrungen setzen sich zusammen aus:

	Gegenüber	
	Rechnung 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.
Vermehrung der Betriebseinnahmen	8,907,802	11,063,362
Vermehrung der Betriebsausgaben	7,517,103	3,662,150
Vermehrung des Betriebsüberschusses	1,390,699	7,401,212

Wir werden diese Veränderungen in den einzelnen Abschnitten der Betriebsrechnung begründen. Die Vermehrung der Betriebseinnahmen gegenüber 1910 und dem Budget 1911 betrifft sowohl den Ertrag aus dem Personenverkehr als auch denjenigen aus dem Gepäck-, Tier- und Güterverkehr; ebenso haben die „Verschiedenen Einnahmen“ auf allen Kapiteln, mit Ausnahme der Wagenmieten, eine Zunahme erfahren.

Eine Vermehrung der Betriebsausgaben ist sowohl gegenüber der Rechnung des Vorjahres als auch gegenüber dem Budget eingetreten. Diese Vermehrungen rühren in der Hauptsache her von den ausserordentlichen Zulagen an das fest angestellte Personal von Fr. 200 und an die Barrierenwärterinnen von Fr. 50, welche auf Grund des Art. 14 des Besoldungsgesetzes vom 23. Juni 1910 im Jahre 1911 erstmals der Betriebsrechnung belastet worden sind, während sie für das nämliche Jahr im Budget der Gewinn- und Verlustrechnung vorgesehen waren. Die daherige Ausgabe beträgt, einschliesslich der Hilfs- und Nebengeschäfte und des „Nicht rubrizierten Personals“ des Bahndienstes, rund Fr. 4,048,000. Die Zulage von Fr. 200 bildete laut dem zitierten Besoldungsgesetz vom 1. Januar 1911 hinweg im Sinne der Statuten der Pensions- und Hilfskasse einen Bestandteil des anrechenbaren Jahresverdienstes, wodurch der Beitrag der Bundesbahnen an diese Kasse im Jahre 1911 eine weitere Mehrausgabe von rund Fr. 1,844,000 erforderte.

Die sonstigen Mehrausgaben gegenüber der Rechnung 1910 betreffen namentlich die Kapitel für den Unterhalt der Bahnanlagen und des Rollmaterials, sowie das Brennmaterial der Lokomotiven infolge der vermehrten kilometrischen Fahrleistungen und der höhern durchschnittlichen Kohlenpreise. Soweit gegenüber dem Budget ausser den Personalrubriken eine Ausgabenvermehrung eingetreten ist, wurde sie durch Minderausgaben auf andern Kapiteln teilweise kompensiert.

Der Betriebskoeffizient S. B. B. betrug im Jahre 1910 mit Einrechnung der ausserordentlichen Zulagen an das fest angestellte Personal und an die Arbeiter 65,48. Für das Jahr 1911 beträgt er 64,26, inbegriffen die ausserordentlichen Zulagen an die Arbeiter im Betrage von Fr. 150 und die Zulagen an das Personal der ehemaligen Gotthardbahn, welche mit Fr. 1,639,170. 40 der Gewinn- und Verlustrechnung pro 1911 belastet worden sind (siehe weitere Vergleichung der Betriebskoeffizienten auf Seite 62 dieses Berichtes).

Betriebseinnahmen.

Dieselben erreichen den Betrag von . Fr. 196,511,857.38

und setzen sich aus folgenden Haupterträgen zusammen:

	Rechnung 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Rechnung 1911 Fr.	Gegenüber 1910 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
I. Ertrag des Personen- transportes	75,598,155	75,500,000	77,855,305	+ 2,257,150	+ 2,355,305
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Güter- transportes	104,263,597	102,500,000	110,613,312	+ 6,349,715	+ 8,113,312
III. Verschiedene Ein- nahmen	7,742,303	7,448,495	8,043,240	+ 300,937	+ 594,745
	<u>187,604,055</u>	<u>185,448,495</u>	<u>196,511,857</u>	<u>+ 8,907,802</u>	<u>+ 11,063,862</u>

I. Ertrag des Personentransportes.

Der den Berechnungen für den Voranschlag pro 1911 als Basis dienende Verkehr der ersten 7 Monate des Jahres 1910 liess bereits voraussehen, dass der Ertrag des Personentransportes dieses letzteren Jahres höher sein werde, als er veranschlagt war. Auf Grund der Rechnungsergebnisse dieser Monate berechneten wir die mutmasslichen Einnahmen pro 1910 auf Fr. 75,570,000; für 1911 haben wir zufolge der Eröffnung der Rickenbahn und der Bodensee-Toggenburg-Bahn auf 1. Oktober 1910 keine Verkehrszunahme veranschlagt und den Ertrag des Personentransportes mit Fr. 75,500,000 budgetiert. Diese Summe ist aber bereits in der Rechnung 1910 um zirka Fr. 100,000 überschritten worden und es ist im Jahre 1911 eine weitere Steigerung der Einnahmen gegenüber 1910 um nahezu 3 % eingetreten, wodurch sie sich gegenüber dem Budget um Fr. 2,355,305 erhöht haben. Wir verweisen im übrigen auf die in Abschnitt II, Kommerzielles Departement, auf Seite 128 ff. dieses Berichtes enthaltene nähere Begründung der Mehreinnahme.

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

Die vorstehenden Ausführungen über den Ertrag des Personentransportes treffen auch auf den Gepäck-, Tier- und Gütertransport zu. Wir berechneten die mutmasslichen Einnahmen des Jahres 1910 auf Fr. 102,489,000; aus den nämlichen Gründen wie beim Personentransport wurde von der Berechnung eines

Zuschlages für Verkehrsvermehrung abgesehen und der Ertrag des gesamten Güterverkehrs pro 1911 auf Fr. 102,500,000 budgetiert. Dieser Betrag ist aber bereits in der Rechnung 1910 um rund Fr. 1,760,000 überschritten worden; der Ertrag des Jahres 1911 hat sich sodann gegenüber 1910 um rund 6% vermehrt, was gegenüber unserm Voranschlag pro 1911 für den Ertrag des Gütertransportes einer Erhöhung um Fr. 8,113,312 entspricht. Bezüglich der nähern Begründung dieser Mehreinnahme verweisen wir auf Abschnitt II, Kommerzielles Departement, auf Seite 128 ff. dieses Berichtes.

III. Verschiedene Einnahmen.

Die Mehreinnahmen sind in folgenden Abweichungen gegenüber der Rechnung 1910 und dem Budget begründet:

	Rechnung 1910	Budget 1911	Rechnung 1911	Gegenüber 1910	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1. Pacht- und Mietzinse:					
a. Für Gemeinschaftsbahnhöfe und -strecken	996,754	1,037,160	1,083,389	+ 86,635	+ 46,229
b. Für Rollmaterial	1,562,577	1,250,000	1,505,257	-- 57,320	+ 255,257
c. Für sonstige Objekte	1,977,253	2,045,700	2,111,898	+ 134,645	+ 66,198
	4,536,584	4,332,860	4,700,544	+ 163,960	+ 367,684
2. Ertrag von Hilfsgeschäften	2,979,646	2,907,135	3,102,795	+ 123,149	+ 195,660
3. Sonstige Einnahmen	226,073	208,500	239,901	+ 13,828	+ 31,401
	7,742,303	7,448,495	8,043,240	+ 300,937	+ 594,745

Die vermehrten Einnahmen für Pachtzinse von Gemeinschaftsbahnhöfen und Strecken sind der Zunahme der daherigen Anlagekapitalien zuzuschreiben; wir verweisen auf die objektweisen Details auf Seiten 46—48 der Jahresrechnung.

Den Minder- bzw. Mehreinnahmen für Rollmaterialmieten sind auch die vermehrten Ausgaben für diese Mieten im Kapitel V der Betriebsausgaben behufs besserer Vergleichung gegenüber zu stellen; siehe diesbezüglich die Bemerkungen auf Seite 53 dieses Berichtes.

Die Mietzinse für sonstige Objekte haben zufolge der Vermehrung der Pachtobjekte und der Revision von Mietverträgen wiederum eine Zunahme aufzuweisen.

Im Ertrag der Hülfseschäfte ist auch die Verzinsung der Bau- und Betriebskapitalien enthalten; nachstehend die Ausscheidung:

	Kapitalzinse Fr.	Reingewinn Fr.
Drucksachenverwaltung	33,134	95,377
Oberbaumaterialverwaltung	395,019	463,846
Materialverwaltungen	545,720	109,402
Werkstätten, inkl. Gasanstalten	1,294,575	153,369
Privattelegraphendienst	—	12,353
	<u>2,268,448</u>	<u>834,347</u>

Der eigentliche Gewinn der Hülfseschäfte beträgt somit Fr. 834,347, d. h. zirka 1,6 % der gesamten Jahreslieferungen und Leistungen derselben im Betrage von rund Fr. 50,603,000.

Der Umsatz hat sich gegenüber dem Vorjahre um zirka Fr. 2,000,000 vermehrt; diese Vermehrung entfällt hauptsächlich auf die Abgaben der Oberbaumaterialverwaltung und der Materialverwaltungen der Kreise I—V. Die Kapitalzinse haben ebenfalls eine Vermehrung von zirka Fr. 120,000 erfahren, welche von der Zunahme der in den Vorräten der Materialverwaltungen und in den baulichen Anlagen der Werkstätten investierten Kapitalien herrührt.

Betriebsausgaben.

Die Betriebsausgaben des Jahres 1911
betrugen Fr. 124,647,775. 01

Rechnung 1910	Budget 1911	Rechnung 1911	Gegenüber 1910	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
117,130,672	120,985,625	124,647,775	+7,517,103	+3,662,150

Die Vermehrung der gesamten Betriebsausgaben gegenüber dem Vorjahre beträgt 6,42 % und gegenüber dem Budget 3,03 %.

Wie wir bereits hinsichtlich der Vermehrung des Betriebsüberschusses bemerkt haben, ist die Ausgabenvermehrung hauptsächlich eine Folge der im Jahre 1911 stattgefundenen Verrechnung der ausserordentlichen Zulagen an die Beamten und Angestellten und an die Barrierenwärterinnen auf die Betriebsrechnung, während sie im Vorjahr und im Budget 1911 in der Gewinn- und Verlustrechnung enthalten waren. Die Anrechnung der Zulage von Fr. 200 gegenüber der Pensions- und Hilfskasse seit dem 1. Januar 1911 bedingte ferner eine entsprechende Erhöhung der Einlagen der S. B. B. in diese Kasse.

Weitere Mehrausgaben sind zu verzeichnen für den Unterhalt und die Erneuerung der Bahnanlagen und des Rollmaterials, für den Materialverbrauch der Lokomotiven, für Kapitalzinsanteile der S. B. B. für die Mitbenützung von Gemeinschaftsbahnhöfen und -Strecken und für Wagenmieten.

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

Kapitel

	Rechnung 1910	Budget 1911	Rechnung 1911	Gegenüber 1910	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. Allgemeine Verwaltung	3,896,670	4,009,885	3,993,087	+ 96,417	— 16,798
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	17,397,841	18,020,450	18,209,974	+ 812,133	+ 189,524
III. Expeditions- und Zugsdienst	39,175,448	40,003,365	41,656,519	+ 2,481,071	+ 1,653,154
IV. Fahrdienst	46,829,188	48,730,945	48,964,603	+ 2,135,415	+ 233,658
V. Verschiedene Ausgaben	11,048,667	11,227,000	13,596,066	+ 2,547,399	+ 2,369,066
	118,347,814	121,991,645	126,420,249	+ 8,072,435	+ 4,428,604
VI. Nicht rubrizierte Ausgaben und Einnahmen (Mehreinnahmen)	— 1,217,142	— 1,006,020	— 1,772,474	+ 555,332	+ 766,454
	117,130,672	120,985,625	124,647,775	+ 7,517,103	+ 3,662,150

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

Kapitel

	Rechnung 1910	Budget 1911	Rechnung 1911	Gegenüber 1910	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Personal des Bahndienstes	5,730,170	5,967,320	5,983,629	+ 253,459	+ 16,309
Personal des Expeditions- und Zugs- dienstes	36,029,586	36,768,185	38,471,571	+ 2,441,985	+ 1,703,386
Personal des Fahrdienstes	15,442,492	15,802,965	16,241,352	+ 798,860	+ 438,387
	57,202,248	58,538,470	60,696,552	+ 3,494,304	+ 2,158,082

Die Mehrausgaben gegenüber 1910 für Gehalte und Löhne des Personals, einschliesslich der Reiseentschädigungen, Dienstkleider und Nebenbezüge, verteilen sich wie folgt auf die gemäss dem neuen Besoldungsgesetz entrichteten ausserordentlichen Zulagen an das festangestellte Personal und an die Barrierenwärterinnen, und auf Mehr- oder Minderausgaben zufolge von Personalmutationen:

Zentralverwaltung und Kreise I—V.

(Die Zulagen an das ehemalige Gotthardbahnpersonal, welche auf Grund des Bundesbeschlusses vom 23. Dezember 1910 entrichtet und auf Gewinn- und Verlustrechnung verrechnet wurden, sind nicht inbegriffen.)

	Veränderungen gegenüber 1910:	
	Ausserordentliche Zulagen	Mehr- oder Minderausgaben zufolge Personalmutationen
	Fr.	Fr.
Personal der allgemeinen Verwaltung	+ 159,668	— 81,612
„ des Bahndienstes	+ 268,246	— 14,787
„ des Expeditionsdienstes	+ 2,459,592	— 15,642
„ des Fahrdienstes	+ 788,444	+ 10,416
„ des Publizitätsdienstes inkl. Agenturen, und der Privatschulen	+ 4,877	
Total Betrieb	+ 3,680,827	— 101,625
Personal der Hilfs- und Nebengeschäfte	+ 164,588	
Nicht rubriziertes Personal des Bahndienstes	+ 187,601	
Personal der Baubureaux	+ 15,243	
Gesamttotal	+ 4,048,259	

Die Ausgaben für das Personal der Kapitel I—IV der Betriebsrechnung hätten somit, wenn die ausserordentlichen Zulagen ausser Betracht gelassen werden, gegenüber 1910 eine Verminderung von zirka Fr. 100,000 erfahren; ebenso wäre gegenüber dem Budget 1911 eine erhebliche Verminderung eingetreten.

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

	Rechnung 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Rechnung 1911 Fr.	Gegenüber 1910 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen	11,118,423	11,520,140	11,674,668	+ 556,245	+ 154,528
Unterhalt und Erneuerung der Lo- komotiven und Tender	8,011,037	8,986,900	8,429,412	+ 418,375	— 557,488
Unterhalt und Erneuerung der Personenwagen	2,957,048	3,151,400	2,962,767	+ 5,719	— 188,633
Unterhalt und Erneuerung der Lastwagen	2,625,318	2,988,900	2,707,142	+ 81,824	— 281,758
	24,711,826	26,647,340	25,773,989	+ 1,062,163	— 873,351

Die Vermehrung gegenüber 1910 beträgt 4,30 % und die Verminderung gegenüber dem Budget 3,82 %.

Die folgende Darstellung zeigt die Vermehrung der Ausgaben für die hauptsächlichsten Konsummaterialien des Betriebs:

	Rechnung 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Rechnung 1911 Fr.	Gegenüber 1910 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Sonstige Ausgaben des Expeditions- und Zugsdienstes	3,145,862	3,235,180	3,184,948	+ 39,086	— 50,232
Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen	17,317,600	17,307,930	18,109,787	+ 792,187	+ 801,857
	20,463,462	20,543,110	21,294,735	+ 831,273	+ 751,625

Die Vermehrung gegenüber 1910 beträgt 4,06 % und diejenige gegenüber dem Budget 3,66 %. Für die Begründung dieser Differenzen verweisen wir auf die nachfolgenden Bemerkungen zu den betreffenden Rubriken.

Die Ausgaben für Bureaubedürfnisse und namentlich für Drucksachen, die sich in den letzten Jahren erheblich reduzierten, haben infolge der Verkehrszunahme wieder eine Vermehrung aufzuweisen; dagegen sind diejenigen für Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale und für Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen im Jahre 1911 weiter reduziert worden. Die nachstehende Vergleichung zeigt die bezüglichen Veränderungen:

	Rechnung 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Rechnung 1911 Fr.	Gegenüber 1910 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Bureaubedürfnisse, Drucksachen etc. .	1,524,928	1,557,340	1,602,067	+ 77,139	+ 44,727
Beleuchtung, Heizung und Reinigung .	1,885,763	1,999,930	1,802,784	— 82,979	— 197,146

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 fünf Kreise enthalten sind.

I. Allgemeine Verwaltung.

Die Ausgaben dieses Kapitels betragen Fr. 3,993,086. 54

Rubriken

	Rechnung 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Rechnung 1911 Fr.	Gegenüber 1910 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
A 1. Verwaltungsbehörden . . .	266,092	280,180	276,140	+	—
2. Sekretariate, Kanzleien, Archive und Registraturen .	564,924	571,450	582,729	+	+
3. Ausgabenkontrolle, Hauptbuchhaltung, Hauptkasse und Rechnungsbureaux . . .	570,615	578,050	587,593	+	+
4. Rechtsbureaux und Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen . . .	331,709	329,260	325,845	—	—
5. Tarifbureaux, kommerzielle Agenturen und Frachtreklamationsbureaux . . .	345,039	420,150	366,700	+	—
6. Einnahmenkontrolle . . .	865,427	877,830	878,501	+	+
7. Statistisches Bureau . . .	76,764	77,860	78,964	+	+
8. Bureaux f. d. Telegraphendienst u. d. elektr. Anlagen	297,741	304,490	296,055	—	—
9. Abwartpersonal . . .	104,580	107,415	108,420	+	+
B 1. Bureau- und Druckkosten	274,913	283,700	300,915	+	+
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale	89,383	92,000	84,452	—	—
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars . . .	21,698	18,100	27,210	+	+
4. Verschiedenes . . .	87,785	69,400	79,563	—	+
	3,896,670	4,009,885	3,993,087	+	—

Das Total der allgemeinen Verwaltung erzeugt gegenüber 1910 eine Vermehrung von 2,47 ‰ und gegenüber dem Budget eine Verminderung von 0,42 ‰.

A 1—9. Personalausgaben. Die Mehrausgaben sind die Folge der im Jahre 1911 direkt auf die Betriebsrechnung verrechneten ausserordentlichen Zulagen. Wenn diese letztern nicht berücksichtigt werden, entsteht gegenüber 1910 und gegenüber dem Budget eine Minderausgabe, welche der Nichtbesetzung von Vakanzen, den Personalmutationen und vermehrten Rückerstattungen zuzuschreiben ist. Unter A 4 ist der Anteil der schweizerischen Transportanstalten an den Kosten der Ausgleichsstelle für zwei Jahre (1911 und Nachtrag pro 1910) verrechnet. Im Budget 1911 sind die Entschädigungen an kommerzielle Agenturen unter A 5 eingestellt, während sie seit Ende 1910 dem Konto der Transporteinnahmen belastet werden. Die Bureaux für den Telegraphendienst haben vermehrte Rückerstattungen für Leistungen an den Baukonto verrechnet und überdies budgetiert gewesene Stellen vorläufig nicht besetzt.

B 1—4. Verschiedene Ausgaben. Die Mehrausgaben betreffen vermehrte Druckkosten für zahlreiche Vorlagen an die Verwaltungsbehörden, sowie erhöhte Kosten für den Unterhalt und Ersatz des Inventars. Dagegen haben sich die Beleuchtungs- und Heizungskosten infolge Ersatz der Gasbeleuchtung durch elektrische Beleuchtung und wegen geringerem Bedarf von Heizmaterial vermindert.

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

Im Jahre 1911 betragen die Ausgaben Fr. 18,209,973. 87

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

Rubriken

	Rechnung 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Rechnung 1911 Fr.	Gegenüber 1910 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
A 1. Bureaux der Obergeringeneure	660,019	727,840	742,437	+	+ 14,597
2. Bahningenieure und deren Hilfs- personal	444,599	456,160	450,525	+	— 5,635
3. Bahnmeister und deren Gehülfen 1,176,538	1,244,730	1,227,142	1,227,142	+	— 17,588
4. Bahnwärter, Barrierenwärter u. deren Stellvertreter	3,449,014	3,538,590	3,563,525	+	+ 24,935
B 1. Unterbau und Kunstbauten	2,746,218	2,598,600	2,732,983	—	+ 134,383
2. Oberbau (einschl. Erneuerung)	6,055,531	6,464,310	6,446,742	+	— 17,568
3. Hochbau und mechanische Sta- tionseinrichtungen	1,290,040	1,537,930	1,503,173	+	— 34,757
4. Telegraph, Signale und Ver- schiedenes	748,194	710,700	828,101	+	+ 117,401
5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis	278,440	208,600	163,669	—	— 44,931
C 1. Bureau- und Druckkosten	75,133	84,240	83,208	+	— 1,032
2. Beleuchtung, Heizung und Reini- gung der Dienstlokale	62,374	60,300	65,671	+	+ 5,371
3. Beleuchtung der Bahn	59,971	72,950	65,295	+	— 7,655
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	313,546	286,000	303,486	—	+ 17,486
5. Entschädigungen für vorüber- gehende Benützung von Land- stücken und für Kulturschaden	3,825	2,300	3,622	—	+ 1,322
6. Verschiedenes	34,399	27,200	30,395	—	+ 3,195
	17,397,841	18,020,450	18,209,974	+	+ 189,524

Die Vermehrung der Gesamtausgaben des Bahndienstes gegenüber 1910 beträgt 4,67 % und diejenige gegenüber dem Budget 1,05 %.

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

	Rechnung 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Rechnung 1911 Fr.	Gegenüber 1910 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Gesamtausgaben	17,397,841	18,020,450	18,209,974	+ 812,133	+ 189,524
ab: Oberbau- erneuerung*	3,872,894	4,147,200	4,142,081	+ 269,187	— 5,119
Netto	13,524,947	13,873,250	14,067,893	+ 542,946	+ 194,643

* Ausschliesslich der Erneuerung, die auf den Spezialkonto „Bausgaben zulasten des Betriebes“ verrechnet wird.

Die Vermehrung der Nettokosten gegenüber 1910 beträgt 4,01 % und diejenige gegenüber dem Budget 1,40 %.

A 1—4. Personalausgaben. Die Mehrausgaben betreffen die ausserordentlichen Zulagen an die Beamten und Angestellten und an die Barrierenwärterinnen; dieselben sind teilweise kompensiert worden durch Minderausgaben infolge von Vakanzen und Personalmutationen, von Rückerstattungen für Leistungen an Dritte und an den Baukonto, und durch eine weitere Vereinfachung des Bahnbewachungsdienstes.

B 1. Unterbau und Kunstbauten. Die Wiederherstellungsarbeiten infolge der vielen und teilweise bedeutenden Wasserschäden der Jahre 1910 und 1911 haben die Ausgaben auf diesem Kapitel auch im Rechnungsjahr nahezu auf der Höhe des Vorjahres gehalten; vermehrte Ausgaben erforderten ferner der Unterhalt von Eisenbrücken, die Entwässerung von Rutschgebieten und die Sicherungsarbeiten gegen Steinschlag. Aus diesen Gründen ist der Voranschlag für 1911 erheblich überschritten worden.

B 2. Oberbau. Gegenüber der Rechnung 1910 haben sich die Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues, namentlich für vermehrte Auswechslung von Schwellen und für grössere durchschnittliche Arbeitslöhne vermehrt. Gegenüber dem Budget hat sich die Minderausgabe für Materialien mit der Mehrausgabe für Arbeitslöhne, in welchen auch die Zulagen an das festangestellte nicht rubrizierte Personal enthalten sind, nahezu ausgeglichen.

B 3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen. Verschiedene nicht mehr aufschiebbare Umänderungen und Herstellungsarbeiten in Gebäuden, der Ersatz von Heizungsanlagen und der Unterhalt von Wassereinrichtungen haben gegenüber der Rechnung 1910 vermehrte Ausgaben erfordert, wogegen der für das Jahr 1911 budgetierte Betrag zufolge Verschiebung von weniger dringlichen Unterhaltungsarbeiten nicht vollständig verwendet wurde.

B 4. Telegraph, Signale und Verschiedenes. Die Mehrausgaben sind durch vermehrten Umbau von Telegraphenleitungen, durch Änderungen und grösseren Unterhalt von Stellwerkanlagen und Signaleinrichtungen und durch vermehrten Ersatz von Einfriedigungen und Verbesserung von Barrieren entstanden.

C 1—6. Sonstige Ausgaben. Gegenüber der Rechnung 1910 haben die Ausgaben für Bureau- und Druckkosten, für Dienstlokale und für Bahnbeleuchtung etwas zugenommen, wogegen sie für Inventarunterhalt reduziert worden sind. Die Budgetansätze wurden für die Beleuchtung etc. der Dienstlokale, sowie für den Unterhalt und Ersatz des Inventars, namentlich der Schotterwagen, überschritten.

III. Expeditions- und Zugsdienst.

Die Ausgaben pro 1911 dieses Kapitels	
betragen	Fr. 41,656,519. 53

Sie verteilen sich auf die einzelnen Rubriken wie folgt:

Rubriken

	Rechnung 1910	Budget 1911	Rechnung 1911	Gegenüber 1910	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A 1. Betriebsinspektionen, Kursinspektionen	1,029,416	1,058,610	1,081,422	52,006	22,812
2. Bahnhof- und Stationsvorstände und das ihnen unterstellte Personal	25,846,980	26,310,400	27,823,256	1,976,276	1,512,856
3. Zugdienstpersonal	9,153,190	9,399,175	9,566,893	413,703	167,718
B 1. Bureau- und Druckkosten	1,130,015	1,142,100	1,174,295	44,280	32,195
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale und Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen	1,542,305	1,652,880	1,473,146	69,159	179,734
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	272,807	250,800	306,897	34,090	56,097
4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen und Telegraphenapparate	32,468	33,500	36,505	4,037	3,005
5. Camionnage und Plombage	45,094	45,300	50,899	5,805	5,599
6. Verschiedenes	123,173	110,600	143,206	20,033	32,606
	39,175,448	40,003,365	41,656,519	2,481,071	1,653,154

Die Vermehrung gegenüber 1910 beträgt 6,33 ‰ und diejenige gegenüber dem Budget 4,13 ‰.

A 1—3. Personalausgaben. Auf diesem Kapitel kommen die Mehrausgaben für die ausserordentlichen Zulagen hauptsächlich zur Geltung; ferner ist gegenüber dem Vorjahre eine kleine Personalvermehrung eingetreten; die Mehrausgaben sind jedoch infolge von Mutationen teilweise kompensiert worden. Obschon die Personalzahl auf Ende Dezember 1911 auch gegenüber dem Budget eine Vermehrung aufweist, sind die Mehrausgaben geringer als gegenüber 1910, weil die Personalvermehrung hauptsächlich erst während des zweiten Halbjahres 1911 stattgefunden hat.

B 1—6. Sonstige Ausgaben. Der vermehrte Verkehr hat auf diesen Rubriken sowohl gegenüber der Rechnung 1910 als auch in Vergleichung mit dem Budget eine Ausgabenvermehrung zur Folge gehabt; eine Ausnahme hiervon machen einzig die Ausgaben für Beleuchtung und Heizung der Dienstlokale und für die Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen, welche zufolge Einführung der elektrischen Beleuchtung an Stelle der Gasbeleuchtung und durch weitere Sparmassnahmen vermindert werden konnten und deshalb unter den Ziffern von 1910 und des Voranschlages geblieben sind.

IV. Fahrdienst.

Die Ausgaben des Jahres 1911 belaufen	
sich auf	Fr. 48,964,602. 74

Nachstehend die Verteilung auf die Rubriken:

Rubriken	Rechnung 1910	Budget 1911	Rechnung 1911	Gegenüber 1910	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A 1. Zentralbureaux des Fahrdienstes	570,721	593,130	567,551	—	— 25,579
2. Maschinenpersonal und Wagen- visiteure	11,870,485	12,076,790	12,472,223	+	601,738 + 395,433
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials .	3,001,286	3,133,045	3,201,578	+	200,292 + 68,533
B 1. Brennmaterial	16,267,751	16,167,000	17,035,099	+	767,348 + 868,099
2. Schmiermaterial	370,139	431,000	369,563	—	576 — 61,437
3. Beleuchtungsmaterial	183,841	189,980	187,785	+	3,944 — 2,195
4. Reinigungs- und Desinfektions- material, Wasser, Streusand und Verschiedenes	495,869	519,950	517,340	+	21,471 — 2,610
C 1 ^a . Unterhalt der Lokomotiven und Tender	6,481,998	6,844,000	6,510,293	+	28,295 — 333,707
Übertrag	39,242,090	39,954,895	40,861,432	+	1,619,342 + 906,537

Rubriken

	Rechnung 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Rechnung 1911 Fr.	Gegenüber 1910 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Übertrag	39,242,090	39,954,895	40,861,432	+1,619,342	+ 906,537
1 ^b . Erneuerung der Lokomotiven und Tender	1,529,039	2,142,900	1,919,119	+ 390,080	— 223,781
2 ^a . Unterhalt der Personenwagen	2,552,000	2,560,000	2,625,570	+ 73,570	+ 65,570
2 ^b . Erneuerung der Personenwagen	405,048	591,400	337,197	— 67,851	— 254,203
3 ^a . Unterhalt der Lastwagen . .	2,124,116	2,122,000	2,143,061	+ 18,945	+ 21,061
3 ^b . Erneuerung der Lastwagen .	501,202	866,900	564,081	+ 62,879	— 302,819
4 ^a . Unterhalt der Motorwagen .	663	3,000	—	— 663	— 3,000
D 1. Bureau- und Druckkosten . .	44,867	47,300	43,649	— 1,218	— 3,651
2. Beleuchtung, Heizung und Rei- nigung der Dienstlokale . .	191,701	194,750	179,515	— 12,186	— 15,235
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	215,644	228,600	266,995	+ 51,351	+ 38,395
4. Verschiedenes	22,818	19,200	23,984	+ 1,166	+ 4,784
	46,829,188	48,730,945	48,964,603	+2,135,415	+ 233,658

Gegenüber 1910 beträgt die Vermehrung 4,56 % und gegenüber dem Budget 0,48 %.

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 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Rechnung 1911 Fr.	Gegenüber 1910 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Totalausgaben .	46,829,188	48,730,945	48,964,603	+ 2,135,415	+ 233,658
Ab: Abschreibungen für ausrangiertes Rollmaterial . .	2,435,289	3,601,200	2,820,398	+ 385,109	— 780,802
Netto	<u>44,393,899</u>	<u>45,129,745</u>	<u>46,144,205</u>	<u>+ 1,750,306</u>	<u>+ 1,014,460</u>

Die Vermehrung der Nettoausgaben gegenüber 1910 beträgt alsdann 3,94 % und diejenige gegenüber dem Budget 2,25 %.

Diese Vermehrung besteht aus Mehrausgaben für das Personal, für Brennmaterial und für Unterhalt des Inventars, gegenüber 1910 auch für Unterhalt des Rollmaterials.

Die geleisteten Lokomotivkilometer, inklusive elektrische Lokomotiven und Rangierdienst, weisen folgende Veränderungen auf:

Rechnung 1910	Budget 1911	Rechnung 1911	Gegenüber 1910	Gegenüber dem Budget
Lok. km	Lok. km	Lok. km	Lok. km	Lok. km
43,823,909	44,150,000	44,988,550	+ 1,164,641	+ 838,550

Die Vermehrung gegenüber 1910 beträgt 2,66 % und diejenige gegenüber dem Budget 1,90 %.

A 1—3. Personal. Die Mehrausgaben der Zentralbureaux für die ausserordentlichen Zulagen sind durch Minderausgaben infolge Nichtbesetzung vakanter und budgetierter Stellen übertroffen worden. Für das übrige Fahrdienstpersonal haben die Zulagen und eine kleine Personalvermehrung erhöhte Ausgaben erfordert.

B 1—4. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen. Die grössern kilometrischen Fahrleistungen und eine Erhöhung des durchschnittlichen Kohlenpreises haben für das Brennmaterial der Lokomotiven Mehrausgaben verursacht. Die

Minderausgaben, namentlich gegenüber dem Budget, für das Schmiermaterial sind der Ermässigung des kilometrischen Durchschnittspreises für Schmieröl zuzuschreiben.

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

Rechnung 1910	Budget 1911	Rechnung 1911	Gegenüber 1910	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
11,158,777	11,529,000	11,278,924	+ 120,147	— 250,076

Die Vermehrung gegenüber dem Vorjahre beträgt 1,08 % und die Verminderung gegenüber dem Budget 2,17 %.

Die Ausgaben dieses Kapitels sind zum Teil von der Anzahl der vorgenommenen Revisionen der Fahrzeuge abhängig; gegenüber dem Vorjahr hat eine Verminderung der Lokomotivrevisionen stattgefunden als Folge der neuen bundesrätlichen Verordnung über den Unterhalt des Rollmaterials.

C 1 b bis 3 b. Erneuerung des Rollmaterials (vergleiche Ausrangierung zulasten des Erneuerungsfonds, Seite 64). Es ist folgendes Fahrmaterial ausrangiert, beziehungsweise zur Ausrangierung vorgesehen worden:

	Rechnung 1910	Budget 1911	Rechnung 1911
	Anzahl	Anzahl	Anzahl
Lokomotiven	25	36	34
Lokomotivkessel . . .	9	7	7
Personenwagen	43	61	29
Lastwagen	124	205	145

D 1—4. Sonstige Ausgaben. Die Bureaux- und Druckkosten, sowie die Ausgaben für die Dienstlokale haben sich etwas vermindert, während diejenigen für Unterhalt und Ersatz des Inventars, namentlich der Akkumulatorenbatterien, zugenommen haben.

V. Verschiedene Ausgaben.

Dieselben betrugen im Jahre 1911 . Fr. 13,596,066. 35

Sie verteilen sich wie folgt auf die Rubriken:

Rubriken

	Rechnung 1910	Budget 1911	Rechnung 1911	Gegenüber 1910	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A 1. Pachtzinse für Gemeinschafts- bahnhöfe und -strecken . . .	730,239	730,850	826,006	+ 95,767	+ 95,156
2. Rollmaterialmieten	3,825,839	3,900,000	4,266,395	+ 440,556	+ 366,395
3. Verschiedene Mieten	34,890	37,100	32,711	— 2,179	— 4,389
C 1. Gerichts- und Prozesskosten .	24,542	31,600	26,039	+ 1,497	— 5,561
2. Feuerversicherung	188,469	197,250	193,489	+ 5,020	— 3,761
3. Unfallversicherungen und Ent- schädigungen	1,091,887	1,090,000	1,104,333	+ 12,446	+ 14,333
4. Transportversicherungen und Entschädigungen	231,467	200,000	270,820	+ 39,353	+ 70,820
5. Kosten des Transports infolge von Bahnunterbrechungen . .	4,671	1,200	253	— 4,418	— 947
6. Steuern und Abgaben	147,423	153,500	158,491	+ 11,068	+ 4,991
7. Beiträge an die Hilfskassen, Pensionen, Unterstützungen und Gratifikationen	4,255,398	4,429,000	6,269,010	+ 2,013,612	+ 1,840,010
8. Verschiedenes	513,842	456,500	448,519	— 65,323	— 7,981
	11,048,667	11,227,000	13,596,066	+ 2,547,399	+ 2,369,066

Die Vermehrung gegenüber 1910 beträgt 23,06 % und diejenige gegenüber dem Budget 21,10 %.

A 1. Pachtzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und Bahnstrecken. Die Vermehrung betrifft hauptsächlich den infolge der Zunahme der Transporteinnahmen erhöhten Anteil der Badischen Bahn am Reinertrag der Basler Verbindungsbahn, welcher als Pachtzins verrechnet wird. Weitere Details befinden sich auf Seite 48 der Jahresrechnung.

A 2. Rollmaterialmieten. Nachstehende Vergleichung zeigt die Veränderung der Ausgaben, der Einnahmen (siehe Abschnitt der „Verschiedenen Einnahmen“) und der Nettoausgaben:

Rollmaterialmieten	Rechnung 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Rechnung 1911 Fr.	Gegenüber 1910 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Ausgaben	3,825,839	3,900,000	4,266,395	+440,556	+366,395
Einnahmen	1,562,577	1,250,000	1,505,257	— 57,320	+255,257
Nettoausgaben	2,263,262	2,650,000	2,761,138	+497,876	+111,138

Die im Jahre 1910 erfolgte Kündigung der Wagenbeistellungsverträge für Kohlentransporte durch die preussischen Staatsbahnen verursacht fortwährend eine Vermehrung der Ausgaben und eine Verminderung der Einnahmen; im weiteren hat auch die Verkehrsvermehrung erhöhte Ausgaben und Einnahmen zur Folge gehabt. Die Einnahmen pro 1910 enthalten eine Zahlung der Guthaben für Personen- und Gepäckwagenleistungen aus früheren Jahren, weshalb für 1911 Mindereinnahmen entstanden sind. Durch möglichst intensive Ausnützung der eigenen Wagen wird getrachtet, die Nettoausgaben für Wagenmieten wieder zu vermindern.

C 4. Transportentschädigungen. Die Mehrausgaben sind in den vermehrten Entschädigungsfällen infolge der Verkehrszunahme begründet.

C 6. Steuern und Abgaben. Vermehrung der steuerpflichtigen Objekte und Neuschätzungen solcher haben erhöhte Staats- und Gemeindesteuern verursacht.

C 7. Beiträge an Hilfskassen, Pensionen, Unterstützungen etc. Gemäss dem Art. 14 des neuen Besoldungsgesetzes ist die ausserordentliche Zulage von Fr. 200

seit dem 1. Januar 1911 gegenüber der Pensions- und Hülfskasse anrechenbar. Der Beitrag der Bundesbahnen an die Pensionskasse für diese Zulage beträgt pro 1911, einschliesslich der einzulegenden 5 Monatsbeträge, rund Fr. 1,844,000. Die weitere Mehrausgabe gegenüber dem Vorjahr betrifft die höhere Einlage in die Kranken- und Hülfskasse der Arbeiter, welche pro 1910 nur für ein halbes Jahr entrichtet wurde.

C 8. Verschiedenes. Die Rechnung 1910 enthält die Ausgaben für die 8. Session des internationalen Eisenbahnkongresses; im weitem sind die Ausgaben pro 1911 für den Publizitätsdienst etwas niedriger als im Vorjahr.

VI. Nicht rubrizierte Ausgaben und Einnahmen.

Dieses Kapitel schliesst mit einem Einnahmenüberschuss im Nettobetrag von Fr. 1,772,474. 02

Es umfasst folgende Positionen:

Ausgaben.

1. Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung	Rechnung 1910 Fr.	1,481,831	Budget 1911 Fr.	1,863,000	Rechnung 1911 Fr.	1,392,964	Gegenüber 1910 Fr.	— 88,867	Gegenüber dem Budget Fr.	— 470,036
---	-------------------------	-----------	-----------------------	-----------	-------------------------	-----------	--------------------------	----------	--------------------------------	-----------

Einnahmen.

2. Vergütung des Baukontos für Verwaltung- und Bauleitungskosten	141,428	100,000	202,592	+	61,164	+	102,592
3. Betriebskostenanteile für Gemeinschaftsbahnhöfe u. -strecken (Mehreinnahmen)	1,355,618	1,550,890	1,669,643	+	314,025	+	118,753
4. Entschädigungen für den Betrieb anderer Bahnen und für Zug- und Fahrdienstleistungen	1,201,927	1,218,130	1,293,203	+	91,276	+	75,073
<i>Überschuss der Einnahmen</i>	1,217,142	1,006,020	1,772,474	+	555,332	+	766,454

1. **Bauausgaben** zulasten der Betriebsrechnung. Auf diesen Spezialkonto werden die Ausgaben für Änderungen 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.

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 Anteile der letzteren für die Mitbenützung der Gemeinschaftsobjekte anderer Verwaltungen. Die Einnahmen übersteigen die Ausgaben; für das Detail nach den einzelnen Bahnhöfen verweisen wir auf Seiten 46—48 der Jahresrechnung.

4. **Entschädigungen für den Betrieb anderer Bahnen und für Zugs- und Fahrdienstleistungen.** Hier werden die Rückvergütungen der Eigentümer der durch die S. B. B. betriebenen Nebenbahnen und Bahnstrecken, sowie die Entschädigungen für gegenseitige Zugs- und Fahrdienstleistungen zwischen der S. B. B. und andern Bahnen verrechnet. Das Detail nach den einzelnen Linien und Bahnstrecken ist auf Seiten 49 und 50 der Jahresrechnung enthalten.

Rechnungsabschluss.

Der Einnahmenüberschuss der Betriebsrechnung beträgt Fr. 71,864,082. 37

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

	Rechnung 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Rechnung 1911 Fr.	Gegenüber 1910 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Total der Betriebseinnahmen	187,604,055	185,448,495	196,511,857	+ 8,907,802	+ 11,063,362
Total der Betriebsausgaben	117,130,672	120,985,625	124,847,775	+ 7,517,103	+ 3,862,150
Einnahmenüberschuss	70,473,383	64,462,870	71,864,082	+ 1,390,699	+ 7,401,212

Die in der zweiten Hälfte des Jahres 1909 eingetretene und während des Jahres 1910 angehaltene Verkehrsvermehrung hat sich im Verlaufe des Jahres 1911 erfreulicherweise weiter entwickelt, wodurch die erheblichen Überschüsse der Betriebseinnahmen gegenüber der Rechnung 1910 und dem Budget entstanden sind. Die vermehrten Betriebsausgaben haben wir im vorstehenden Abschnitt des Berichtes begründet; wir wiederholen hierorts nur, dass in den Betriebsausgaben 1911 die gemäss Art. 14 des neuen Besoldungsgesetzes entrichteten ausserordentlichen Zulagen von Fr. 200, bzw. Fr. 50, im Gesamtbetrage von Fr. 4,048,000 mit rund Fr. 3,680,000, sowie die daherigen Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse mit rund Fr. 1,844,000 enthalten sind.

Rechnung über den Erneuerungsfonds.

58

Fr.

65,521,253. 42

Der Saldo dieser Rechnung betrug auf 31. Dezember 1910
 Infolge des Rückkaufes der Gotthardbahn auf Grund des gerichtlichen Vergleiches vom 10. Juni 1911 betreffend die Festsetzung der Rückkaufentschädigung ist der Erneuerungsfonds dieses Netzes gebildet worden aus dem Abzuge von der Rückkaufentschädigung (weniger das Hilfskassendefizit), wie er in der Botschaft des Bundesrates vom 29. August 1911 angenommen wurde, d. h. im Betrage von

7,655,797. —

73,177,050. 42

Die Einlagen für das Jahr 1911 betragen:

a. für Oberbau:

	Fr.	Fr.
Kreise I—IV	3,501,913. 21	
Kreis V	530,450. 88	
	<u>4,032,364. 09</u>	

b. für Rollmaterial:

Kreise I—IV	3,885,022. 49	
Kreis V	614,111. 20	
	<u>4,499,133. 69</u>	

c. für Mobilien und Gerätschaften:

Zentralverwaltung und Kreise I—IV	436,935. 93	
Kreis V	87,131. 68	
	<u>524,067. 61</u>	

9,055,565. 39

Übertrag 9,055,565. 39 73,177,050. 42

	Fr.	Fr.	Fr.
Übertrag			
Die Entnahmen pro 1911 betragen:			
a. für Oberbau:			
Kreise I—IV	3,907,212. 72		
Kreis V	541,266. 80		
	<hr/>	4,448,479. 52	
b. für Rollmaterial:			
Kreise I—IV	2,526,684. 70		
Kreis V	293,713. 41		
	<hr/>	2,820,398. 11	
c. für Mobiliar und Gerätschaften:			
Zentralverwaltung und Kreise I—IV	171,036. 46		
Kreis V	25,717. 38		
	<hr/>	196,753. 84	
		<hr/>	1,589,933. 92
		Bestand auf Ende 1911	<hr/>
			74,766,984. 34
			<hr/>

Die Einlagen und Entnahmen sind für die Kreise I—IV auf Grund des Reglements S. B. B. Nr. 34 für den Erneuerungsfonds der schweizerischen Bundesbahnen, vom 28. September 1906, und für den Kreis V nach den Ansätzen des Regulativs Nr. 74 der Gotthardbahn betreffend den Erneuerungsfonds dieser Gesellschaft, vom 14. Juni 1907, berechnet worden.

Die Entnahmen für die Oberbauerneuerung sind um Fr. 416,115 grösser als die Einlagen, während für das Rollmaterial und für das Mobiliar die Entnahmen durch die Einlagen um Fr. 2,006,049 überschritten werden, so dass ein Nettoüberschuss der Einlagen von Fr. 1,589,934 entsteht.

Der Bestand des Erneuerungsfonds betrug auf

31. Dezember	Fr.
1902	34,640,675
1903	55,510,204
1904	56,849,780
1905	58,613,571
1906	58,775,984
1907	60,398,662
1908	61,140,472
1909	63,420,058
1910	65,521,253
1911	74,766,984

Rechnung über den Fonds zur Deckung von Pensionen der ehemaligen J. S.

Der Saldo dieses Spezialfonds betrug auf

31. Dezember 1910	Fr. 434,162. 45
hierzu: Zins à 3½ % für das Jahr 1911 . .	„ 14,045. 50
	<hr/> Fr. 448,207. 95
Bezahlte Pensionen im Jahre 1911	„ 59,267. 20
	<hr/> Bestand auf Ende 1911 Fr. 388,940. 75

Rechnung über den Fonds zur Deckung von Pensionen der ehemaligen G. B.

Gemäss Übereinkunft vom 19. August 1911 hat uns die Gotthardbahn in Liquidation die Summe von . Fr. 650,000. —

Übertrag Fr. 650,000. —

vergütet als Kapitalwert der Rentenverpflichtungen, deren Zahlung die Bundesbahnen ab 1. Januar 1912 übernommen haben.

Gemäss der nachträglichen Vereinbarung vom 8. Dezember 1911 hat uns diese Verwaltung für die Übernahme auf 1. Januar 1911 der ihr zur Last fallenden Anteile an Rentenverpflichtungen, herrührend aus Haftpflichtfällen auf den Gemeinschaftsbahnhöfen Luzern, Chiasso und Luino, noch entrichtet

„ 15,000. —

Betrag dieses Fonds auf 31. Dezember 1911 Fr. 665,000. —

Rechnung über den Versicherungsfonds gegen Feuerschaden.

Dieser Fonds setzt sich zusammen aus:

1. den jährlichen Einlagen für 1908—1911 .	Fr. 400,000. —
2. den Einlagen für den auf Kreis V (Gotthardbahn) entfallenden Anteil für 1909—1911	„ 53,300. —
Total Ende 1911	<u>Fr. 453,300. —</u>

Rechnung der Nebengeschäfte.

Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee.

Der Reinertrag des Jahres 1911 beträgt Fr. 147,619.67

	Rechnung 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Rechnung 1911 Fr.	Gegenüber 1910 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Einnahmen . . .	885,675	830,000	847,495	—38,180	+17,495
Ausgaben . . .	665,849	662,040	699,875	+34,026	+37,835
Reinertrag . . .	<u>219,826</u>	<u>167,960</u>	147,620	<u>—72,206</u>	<u>—20,340</u>

Die gegenüber 1910 verminderten Einnahmen betreffen den Güterverkehr. Die Mehrausgaben bestehen aus den ausserordentlichen Zulagen an das Personal von rund Fr. 16,000 und aus Mehrkosten für den Unterhalt und für Konsummaterialien der Schiffe.

Gewinn- und Verlustrechnung.

Einnahmen.

1. *Überschuss der Betriebseinnahmen.* Derselbe beträgt für das Jahr 1911 Fr. 71,864,082. 37

Rechnung 1910	Budget 1911	Rechnung 1911	Gegenüber 1910	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
70,473,383	64,462,870	71,864,082	+1,390,699	+7,401,212

Die Vermehrung gegenüber 1910 beträgt 1,97 % und gegenüber dem Budget 11,48 %.

Diese Vermehrungen 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 und J S)	61,11
„ 1903	65,53
„ 1904	67,68
„ 1905	66,42
„ 1906	65,80
„ 1907	67,48
„ 1908	71,03
„ 1909 inkl. Kreis V Mai bis Dezember	67,39
„ 1910	62,44
„ 1911 beträgt er einschliesslich der auf die Betriebsrechnung verrechneten ausserordentlichen Zulagen an das festangestellte Personal und an die Barrierenwärterinnen	63,43

Mit Inbegriff der Teuerungszulagen:

Für 1906	67,49
„ 1907	69,22
„ 1908	72,82
„ 1909	70,32
„ 1910	65,48
„ 1911 inbegriffen die auf Gewinn- und Verlustrechnung verbuchten Zulagen an die Tagelohnarbeiter und an das Personal der ehemaligen G. B.	64,26

2. *Ertrag verfügbarer Kapitalien.* Diese haben pro 1911 abgeworfen Fr. 4,830,820. 61

Rechnung 1910	Budget 1911	Rechnung 1911	Gegenüber 1910	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
4,741,641	3,045,000	4,830,820	+ 89,179	+1,785,820

Es ergibt sich eine Vermehrung von 1,88 % gegenüber 1910 und 58,64 % gegenüber dem Budget.

Verzinsung der Titel des Wert- schriftenportefeuilles, inbegrif- fen das Portefeuille des Er- neuerungsfonds	Ertrag 1910	Ertrag 1911	Differenz 1911
	Fr.	Fr.	Fr.
	2,558,970	2,774,270	+ 215,300
Gewinne von Titelverkäufen und Mehrwert von Titeln . . .	2,556	—	— 2,556
Kursgewinne, verschiedene Dis- konti und verjährte Coupons .	64,172	74,634	+ 10,462
Aktivzinse aus Kontokorrenten	2,069,130	1,951,562	— 117,568
Ertrag des Wechselportefeuilles	44,658	28,224	— 16,434
Verschiedene Zinse	2,155	2,130	— 25
Total	4,741,641	4,830,820	+ 89,179

3. *Zins für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien.*
Diese Zinsen betragen für 1911 Fr. 600,427. 17

Rechnung 1910	Budget 1911	Rechnung 1911	Gegenüber 1910	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
729,218	325,000	600,427	— 128,791	+ 275,427

Gegenüber 1910 beträgt die Verminderung 17,66 % und gegen-
über dem Budget die Vermehrung 84,74 %. Diese rührt vom
Vorschreiten gewisser grossen Arbeiten her.

4. *Ertrag von Nebengeschäften.* Der Dampfschiffbetrieb auf
dem Bodensee, als einziges Nebengeschäft der Bundesbahnen,
ergab im Jahre 1911 einen Ertrag von . . . Fr. 147,619. 67

Die Darstellung dieser Spezialrechnung befindet sich auf
Seite 61 hiavor.

5. *Zuschüsse aus den Spezialfonds.* Sie setzen sich zusammen
aus den Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds und denjenigen
aus dem Deckungsfonds für übernommene Pensionen der ehe-
maligen Jura-Simplon-Bahn.

a. *Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds.* Im
Berichtsjahre erreichten sie den Betrag von . Fr. 7,465,631. 47

Nachstehend geben wir die Zusammensetzung dieses Betrages:

	Rechnung 1910	Fr.	Budget 1911	Fr.	Rechnung 1911	Fr.	Gegenüber 1910	Fr.	Gegenüber dem Budget	Fr.
Erneuerung des Oberbaues.										
Kreis I	.	.	862,404	963,000	1,053,450	+	191,046	+	90,450	+
" II	.	.	857,940	850,000	890,930	+	32,990	+	40,930	+
" III	.	.	1,253,051	1,333,000	1,311,152	+	58,101	—	21,848	—
" IV	.	.	544,262	570,300	651,680	+	107,418	+	81,380	+
" V	.	.	609,450	530,900	541,267	—	68,183	+	10,367	+
			4,127,107	4,247,200	4,448,479	+	321,372	+	201,279	+

Erneuerung des Rollmaterials.

Kreise I—V.

Lokomotiven	.	.	1,402,699	2,048,800	1,823,390	+	420,691	—	225,410	
Kessel	.	.	126,340	94,100	95,729	—	30,611	+	1,629	
Personenwagen	.	.	405,048	591,400	337,197	—	67,851	—	254,203	
Lastwagen	.	.	501,202	866,900	564,082	+	62,880	—	302,818	
			2,435,289	3,601,200	2,820,398	+	385,109	—	780,802	

Ersatz des Mobiliars.

Zentralverwaltung und Kreise I—V			210,552	190,000	196,754	—	13,798	+	6,754	
			6,772,948	8,038,400	7,465,631	+	692,683	—	572,769	

b. Entnahmen aus dem Fonds zur Deckung der übernommenen Pensionen der J. S.

Sie betrugen für 1911 Fr. 59,267. 20

Rechnung 1910	Budget 1911	Rechnung 1911	Gegenüber 1910	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
65,093	60,000	59,267	— 5,826	— 733

6. Betriebssubventionen Fr. 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.

7. Einnahmen aus sonstigen Quellen. Sie betragen für 1911 Fr. 161,628. 10

Rechnung 1910	Budget 1911	Rechnung 1911	Gegenüber 1910	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
10,225	20,000	161,628	+ 151,403	+ 141,628

Diese Einnahmen setzen sich zusammen wie folgt:

Sensetalbahn, 2. Rate an die Entschädigung von Fr. 8,000 für die Mitbenützung der Station Flamatt in den Jahren 1904—1909 Fr. 1,000. —

Bern-Schwarzenburg-Bahn. Entschädigung für die Mitbenützung des Bahnhofes Bern vom 1. Oktober 1907 bis 31. Dezember 1910 „ 27,906. 45

Eisenbahn Bözingen-Mett. Nachträgliche Entschädigung für den Anschluss an die Station Mett für die Zeit vom 16. November 1909 bis 31. Dezember 1910 „ 675. —

Gotthardbahn in Liq. Überschuss der Betriebs-Einnahmen über die Betriebsausgaben, welche nach dem 1. Mai 1909 erledigt wurden „ 15,154. 05

Mehrerlös aus veräusserten entbehrlichen Liegenschaften „ 116,892. 60

Total Fr. 161,628. 10

Ausgaben.

1. Passivsaldo des vorhergehenden Jahres Fr. 1,535,615. 95

2. *Entschädigung an die Eigentümer von gepachteten Linien.* Vertraglicher Pachtzins an die Linie Vevey-Chexbres Fr. 30,000

3. *Kontokorrentzinsen, Provisionen etc.*
Wir haben an solchen pro 1911 bezahlt . . Fr. 7,399,642. 42

Rechnung 1910	Budget 1911	Rechnung 1911	Gegenüber 1910	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
3,640,473	1,098,330	7,399,642	+ 3,759,169	+ 6,301,312

Es ergibt sich somit eine Vermehrung der Passivzinsen gegenüber 1910 von 103,26 % und gegenüber dem Voranschlag von 573,71 %.

Im Budget sind die Zinsen auf dem Rückkaufspreis der Gotthardbahn den Anleihenzinsen zugezählt mit Fr. 1,967,055. —

Die Ausgaben des Jahres 1911 umfassen:

Kontokorrentzinsen	Fr.	3,990. 10
Verzinsung der Kassascheine	„	1,360,000. —
Zinsen von Barkautionen und verschiedene Zinsen, wovon Fr. 5,782,870.— den Gotthard betreffen	„	5,807,950. 05
Provisionen für Couponseinslösungen und Titelmrückzahlungen	„	66,437. 99
Agios, Kursverluste, Minderwert von Titeln und Verschiedenes	„	161,264. 28
Total	Fr.	<u>7,399,642. 42</u>

Die der Gotthardbahn bezahlten Zinsen à 4 % vom 1. Mai 1909 bis 31. Dezember 1911 auf dem Rückkaufspreis von Fr. 83,750,000 belaufen sich auf Fr. 8,948,630. —

Da aber dieser Rückkaufspreis erst im Jahr 1911 bekannt war, so wurden zulasten der Rechnungen 1909 und 1910 die Zinsen auf der budgetgemässen Schätzung verrechnet und die ohne Verwendung gebliebenen Unterschiede auf Rechnung des definitiv zu bezahlenden Betrages in Reserve gestellt. Diese Reserven belaufen sich für 1909—1910 auf die Totalsumme von „ 3,165,760. —

(siehe Bericht von 1910, Seite 65), so dass pro 1911 zu verbuchen bleiben Fr. 5,782,870. —

wovon für das Jahr 1911 Fr. 3,350,000. —
 und als Nachtrag für
 1909—1910 „ 2,432,870. —
 Gleich Fr. 5,782,870. —

4. *Verzinsung der konsolidierten Anleihen.*

Im Jahre 1911 betrug sie Fr. 48,171,208

Rechnung 1910	Budget 1911	Rechnung 1911	Gegenüber 1910	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
47,749,431	47,942,347	48,171,208	+ 421,777	+ 228,861

Die nachstehende Tabelle, welche die Verzinsung für jedes einzelne Anleihen besonders angibt, erklärt auch die Vermehrung von 0,88 % gegenüber 1910 und von 0,48 % gegenüber dem Budget.

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Rechnung 1911 Fr.	Bemerkungen
3 % Eisenbahnrente von 1890	2,079,990	2,079,990	2,079,990	
3 1/2 % Bundesbahnanleihen von 1899/1902	17,500,000	17,500,000	17,500,000	
4 % Bundesbahnrente von 1900	3,000,000	3,000,000	3,000,000	
3 % différé Bundesbahnanleihen von 1903	5,250,000	5,203,125	5,203,125	Verminderung von Fr. 46,875 pro 1911 gegen 1910 zufolge Herabsetzung des Zinsfusses von 3 1/2 % auf 3 1/4 % ge- mäss den Anleihsbedingungen.
3 1/2 % Bundesbahnanleihen von 1910, I. Serie	2,800,000	2,800,000	2,800,000	
4 % Bundesbahnanleihen von 1912	—	—	—	Emission des Anleihs Wert 31. De- zember 1911.
4 % Centralbahn von 1876 .	854,755	835,558	835,558	Verminderung von Fr. 19,197 im Jahre 1911 gegen 1910, infolge Rückzahlung aus- geloster Titel.
4 % Centralbahn von 1880 .	712,733	707,400	707,400	Verminderung von Fr. 5333 im Jahre 1911 gegen 1910. Gleiche Bemerkung.
3 1/2 % „ 1894 (Juni) .	1,050,000	1,050,000	1,050,000	
3 1/2 % „ 1894 (Okt.) .	1,050,000	1,050,000	1,050,000	
4 % Nordostbahn 1880 .	120,000	120,000	120,000	
3 1/2 % „ 1894 .	350,000	350,000	350,000	
3 1/2 % „ 1895 .	245,000	245,000	245,000	

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Rechnung 1911 Fr.	Bemerkungen
3 ¹ / ₂ % Nordostbahn 1896 .	1,225,000	1,225,000	1,225,000	
3 ¹ / ₂ % „ 1897 .	367,937	367,937	367,937	
Subventionsanleihen rechts- ufrige Zürichseebahn . .	300	—	—	{ Rückzahlung des Restbetrages des An- leihe im Jahre 1910.
4 % Vereinigte Schweizerbah- nen, I. Hypothek . . .	718,744	692,084	713,424	{ Verminderung von Fr. 5320 im Jahre 1911 gegen 1910 infolge Rückzahlung aus- geloster Titel. Vermehrung von Fr. 21,340 gegenüber dem Budget infolge Reduktion der Amortisation von Fr. 1,200,000 auf Fr. 133,000.
4 % Vereinigte Schweizerbah- nen, II. Hypothek : . .	360,448	347,108	357,768	{ Verminderung von Fr. 2680 im Jahre 1911 gegen 1910 infolge Rückzahlung aus- geloster Titel. Vermehrung von Fr. 10,660 gegenüber dem Budget infolge Reduktion der Amortisation von Fr. 600,000 auf Fr. 67,000.
2 ⁸ / ₁₁ % Franco-Suisse 1868 .	422,340	418,011	418,011	{ Verminderung von Fr. 4329 im Jahre 1911 gegen 1910 infolge Rückzahlung aus- geloster Titel.
3 % Jougue-Eclépens . . .	213,373	211,971	211,971	{ Verminderung von Fr. 1402 im Jahre 1911 gegen 1910 infolge Rückzahlung aus- geloster Titel.

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Rechnung 1911 Fr.	Bemerkungen
3½ % Jura-Simplon 1894 .	4,836,038	4,836,038	4,836,038	
3½ % Gotthardbahn 1895 .	4,076,100	4,057,725	4,057,725	Verminderung von Fr. 18,375 im Jahre 1911 gegen 1910 infolge Rückzahlung ausgeloster Titel.
4 % Depotscheine der schweizerischen Bundesbahnen, zu jeder Zeit rückzahlbar, den Portefeuilles der Pensions- und Hilfskassen zugeteilt .	516,673	845,400	1,042,261	Vermehrung von Fr. 196,861 im Jahre 1911 gegenüber dem Budget und von Fr. 525,588 gegen 1910 infolge Neuausgabe von Depotscheinen im Betrage von Fr. 14,708,000.
	47,749,431	47,942,347	48,171,208	

Vergleichung unserer Zinslasten.

	Rechnung 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Rechnung 1911 Fr.
Kontokorrentzinsen, Provisionen etc.	3,640,473	1,098,330	7,399,642
Verzinsung der konsolidierten Anleihen	47,749,431	49,909,400	48,171,208
Brutto-Zinslast	51,389,904	51,007,730	55,570,850
Ertrag verfügbarer Kapitalien und Bauzinse	5,470,860	3,370,000	5,431,247
Netto-Zinslast	45,919,044	47,637,730	50,139,603

Die Vermehrung der Zinslasten beträgt Fr. 2,501,873 gegenüber den Budgetansätzen und Fr. 4,220,559 gegenüber der Rechnung 1910.

Diese Differenzen bestehen in der Hauptsache in den an die Gotthardbahn bezahlten Zinsen, sowie in denjenigen auf den Kapitalien die für Neubauten und Materialanschaffungen verwendet wurden.

5. *Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen.* Diese betragen pro 1911 Fr. 10,693,976. 35

Rechnung 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Rechnung 1911 Fr.	Gegenüber 1910 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
8,008,702	8,041,280	10,693,976	+ 2,685,274	+ 2,652,696

Sie umfassen die gesetzliche Amortisation, die Abschreibung auf untergegangenen Objekten und verschiedener Ausgaben, sowie die Amortisation der Anleihenskosten.

a. Gesetzliche Amortisation. Sie besteht aus:

der neunten Amortisationsquote des Anlagekapitals auf 31. Dezember 1902 mit 0,644,051 % von Fr. 861,589,069 . . .	Fr. 5,549,073. 01
der achten Amortisationsquote der Bauausgaben pro 1903 mit 0,647,386 % von Fr. 6,542,027	„ 42,352. 16
der siebenten Amortisationsquote der Bauausgaben pro 1904 mit 0,625,494 % von Fr. 19,778,873	„ 123,715. 66
der sechsten Amortisationsquote der Bauausgaben pro 1905 mit 0,604,342 % von Fr. 21,299,433	„ 128,721. 42
der fünften Amortisationsquote der Bauausgaben pro 1906 mit 0,583,905 % von Fr. 22,959,266	„ 134,060. 30
der vierten Amortisationsquote der Bauausgaben pro 1907 mit 0,564,159 % von Fr. 23,222,056	„ 131,009. 32
der dritten Amortisationsquote der Bauausgaben pro 1908 mit 0,545,081 % von Fr. 24,571,373	„ 133,933. 88
Übertrag	Fr. 6,242,865. 75

Übertrag	Fr. 6,242,865. 75
der zweiten Amortisationsquote der Bauausgaben pro 1909 mit 0,526,649 % von Fr. 16,155,000	„ 85,080. 15
der ersten Amortisationsquote der Bauausgaben pro 1910 mit 0,508,840 % von Fr. 20,624,802	„ 104,947. 25
Zusammen	Fr. 6,432,893. 15

Amortisation des Anlagekapitals der Gotthardbahn:

der ersten Amortisationsquote der Ausgaben per 1. Mai 1909 mit 0,508,840 % von Fr. 189,177,735 . . .	Fr. 962,612. 01
sowie der zweiten Amortisationsquote mit 0,526,649 % von Fr. 189,177,735 . . .	996,302. 67
Zusammen	1,958,914. 68
weniger die pro 1909 und 1910 budgetierten und verrechneten Beträge, 672,000 × 2	1,344,000. —
Differenz als Nachtrag pro 1911	614,914. 68
Dazu: dritte Amortisationsquote pro 1911 mit 0,545,081 % von Fr. 189,177,735 . . .	1,031,171. 92
Totalausgaben betreffend den Gotthard	„ 1,646,086. 60
Zusammen	Fr. 8,078,979. 75

Der Betrag der in 60 Jahren zu amortisierenden Bauausgaben für 1910 ist folgendermassen berechnet:

Bauausgaben des Jahres 1910	Fr. 25,824,422. 47
Weniger Ausgaben für Betriebsmaterial (Rollmaterial und Gerätschaften)	„ 7,428,028. 70
	Fr. 18,396,393. 77
Plus 30 % der Ausgaben für Betriebsmaterial	„ 2,228,408. 63
	Fr. 20,624,802. 40

b. Abschreibung für untergegangene Objekte.

Dritte Amortisationsquote der Erstellungskosten von untergegangenen Anlagen infolge Stationsumbauten, wofür der Konto „Zu amortisierende Verwendungen“ pro 1909 belastet wurde	Fr. 500,000. —
Gänzliche Amortisation der Erstellungskosten von im Jahr 1911 untergegangenen Anlagen	„ 688,457. 15
	<u>Fr. 1,188,457. 15</u>

c. Amortisation der Anleihenskosten.

Achte Amortisationsquote der Kursverluste und Emissionskosten des Anlehens 3 % différe	Fr. 116,495. —
Sechste Amortisationsquote des Defizits des Eisenbahnfonds	„ 162,500. —
Fünfte Amortisationsquote der Kursverluste der Obligationen S. B. B. 3 1/2 % von 1899/1902	„ 59,760. —
Erste Amortisationsquote der Kursverluste und Emissionskosten der Obligationen 3 1/2 % S. B. B. 1910	„ 100,825. —
Amortisation der Kosten für Erneuerung der Kassascheine im Jahr 1911	„ 76,070. 20
Amortisation der im Jahr 1911 verursachten Kosten für Erneuerung der Couponsbogen der 3 % Eisenbahnrente	„ 10,889. 25
Amortisationsquoten für 1909—1911 auf Fr. 6,000,000, bezahltes Aufgeld an die Gotthardbahn, 300,000 \times 3	„ 900,000. —
	<u>Fr. 1,426,539. 45</u>

6. *Einlagen in die Spezialfonds* Fr. 9,189,610. 89

Rechnung 1910	Budget 1911	Rechnung 1911	Gegenüber 1910	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
9,009,809	9,246,540	9,189,610	+ 179,801	— 56,930

Die Einlagen sind um 1,99 % höher als diejenigen pro 1910 und um 0,61 % geringer gegenüber den Budgetansätzen.

Sie setzen sich zusammen wie folgt:

a. Erneuerungsfonds	Fr. 9,055,565. 39
b. Fonds zur Deckung der übernommenen Pensionen der Jura-Simplon-Bahn . . .	„ 14,045. 50
c. Versicherungsfonds gegen Feuerschaden . . .	„ 120,000. —
Total	<u>Fr. 9,189,610. 89</u>

a. Erneuerungsfonds.

1. Für den Oberbau:

Kreise I—IV.

a. per Meter Geleise im Jahres- durchschnitt, 4,302,279 m	Fr.	Fr.
à 30 Cts.	1,290,683. 70	
b. per Lokomotivkilometer auf eigener Bahn, ausschliess- lich des Rangierdienstes, km 31,588,993 à 7 Cts. .	2,211,229. 51	

Kreis V.

a. per Meter Geleise im Jahres- durchschnitt, 544,988 m		
à 35,20 Cts.	191,835. 78	
b. per Lokomotivkilometer auf eigener Bahn, ausschliess- lich des Rangierdienstes, km 6,317,446 à 5,36 Cts. .	338,615. 10	
		<u>4,032,364. 09</u>

2. Für das Rollmaterial:

Nach Kilometern des eigenen Rollmaterials auf eigener und fremder Bahn, für Lokomotiven inklusive des Rangierdienstes und der Leerfahrten, nämlich:

Kreise I—IV.

a. für Lokomotiven, 37,970,137	Fr.	
Lokomotivkm. à 4,7 Cts. .	1,784,596. 44	
Übertrag	1,784,596. 44	4,032,364. 09

	Fr.	Fr.
Übertrag	1,784,596. 44	4,032,364. 09
b. f. Personenwg., 352,436,949		
Achskilometer à 0,30 Cts. .	1,057,310. 85	
c. für Lastwagen, 372,541,143		
Achskilometer à 0,28 Cts. .	1,043,115. 20	

Kreis V.

a. für Lokomotiven, 7,018,413		
Lokomotivkm. à 5,05 Cts. .	354,429. 85	
b. f. Personenwg., 31,214,349		
Achskilometer à 0,495 Cts. .	154,511. 03	
c. für Lastwagen, 53,933,498		
Achskilometer à 0,195 Cts. .	105,170. 32	
		<u>4,499,133. 69</u>

3. Für Mobiliar und Gerätschaften:
Zentralverwaltung und Kreise
I—IV.

2½ % von Fr. 17,477,437.30 Be-	Fr.
stand im Jahresdurchschnitt .	436,935. 93

Kreis V.

2½ % von Fr. 3,485,267.18 Be-		
stand im Jahresdurchschnitt .	87,131. 68	
		<u>524,067. 61</u>
Total Einlagen		<u>9,055,565. 39</u>

b. Fonds zur Deckung der Pensionen der ehe-
maligen Jura-Simplon-Bahn.

Der Zins auf diesem Fonds à 3½ % für	
1911 beträgt	<u>Fr. 14,045. 50</u>

c. Versicherungsfonds gegen Feuerschaden.

4. Einlage zur Bildung eines Versicherungsfonds gegen Feuer- schaden gemäss Beschluss des Verwaltungsrates vom 27. De- zember 1907	Fr. 100,000
und 3. Einlage für das Betreffnis des Kreises V (Gotthard)	„ 20,000
	<u>Fr. 120,000</u>

7. Verwendungen zu verschiedenen Zwecken.

Im Jahre 1911 haben wir verausgabt . . . Fr. 960,984. 66

Rechnung 1910	Budget 1911	Rechnung 1911	Gegenüber 1910	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
969,643	992,000	960,984	— 8,659	— 31,016

Diese Ausgaben umfassen folgende Posten:

Betriebsdefizit der Wald-Rüti-Bahn, zu
Fr. 10,000. — budgetiert. Fr. 917. 66

Subvention an die Zürcher Dampfboot-
gesellschaft „ 15,000. —

Subventionen an Eisenbahnschulen . . . „ 28,310. 60

Diese Ausgaben, veranschlagt auf 32,000
Franken, verteilen sich auf:

St. Gallen Fr. 9,801. 60

Winterthur „ 7,410. —

Biel „ 11,099. —

Fr. 28,310. 60

Fünfte Quote für Verzinsung und Amor-
tisation des Defizites der Eintrittsbilanz auf
1. Januar 1907 der Pensions- und Hülfskasse
des Personals „ 915,000. —

Bern-Neuenburg-Bahn. Ihr Anteil an der
Entschädigung der Bern-Schwarzenburg-Bahn
für Mitbenützung des Bahnhofes Bern für die
Zeit vom 1. Okt. 1907 bis 31. Dez. 1910 . . . „ 1,756. 40

Total Fr. 960,984. 66

8. Ausserordentliche Zulagen an das Personal für das Jahr 1911.

Wir haben hierfür verausgabt Fr. 1.639,170. 40

Wie schon im Eingang dieses Berichtes erwähnt wurde,
sind die auf Grund des Besoldungsgesetzes entrichteten Zulagen
von Fr. 200 an die Beamten und Angestellten und von Fr. 50
an die Barrierenwärterinnen im Jahre 1911 direkt den betreffen-
den Personalrubriken belastet worden, weil sie nicht mehr durch
einen besondern Kredit der Bundesversammlung bewilligt, son-
dern gesetzlich festgelegt waren und ab 1. April 1912 zu den
Besoldungen zu schlagen sind.

Obige der Gewinn- und Verlustrechnung belastete Summe
enthält die Zulage von Fr. 150 an die Tagelohnarbeiter der Bundes-

bahnen, sowie die Zulage an die Beamten und Angestellten und an die Arbeiter der ehemaligen Gotthardbahn, bestehend aus der Differenz zwischen der Zulage S. B. B. von Fr. 200 bzw. Fr. 150 und der auf 1. Januar 1907 zum Gehalt oder Lohn geschlagenen Teuerungszulage der ehemaligen G. B. Sie betreffen das Jahr 1911 und sind auf Grund der Bundesbeschlüsse vom 23. Dezember 1910 bis zum 31. März 1912 zu entrichten.

Zusammenfassende Vergleichung der Gewinn- und Verlustrechnung für 1911 mit der Rechnung pro 1910 und dem Budget für 1911. (Überträge nicht inbegriffen.)

	Differenz 1911 gegen 1910 Fr.	Differenz 1911 gegen Budget 1911 Fr.
Überschuss der Betriebseinnahmen	+ 1,390,699	+ 7,401,212
Ertrag der Nebengeschäfte . . .	— 72,206	— 20,340
Entnahmen aus den Spezialfonds	+ 686,858	— 573,502
Betriebssubventionen	—	—
Aus sonstigen Quellen	+ 151,403	+ 141,628
<i>Differenzen bei den Einnahmen . .</i>	<i>+ 2,156,754</i>	<i>+ 6,948,998</i>
Netto-Zinslast	+ 4,220,559	+ 2,501,873
Entschädigung für gepachtete Linien	—	—
Verwendungen zu Amortisationen	+ 2,685,274	+ 2,652,696
Einlagen in die Spezialfonds . .	+ 179,801	— 56,930
Ausgaben für verschiedene Zwecke	— 8,658	— 31,015
Ausserordentliche Zulagen an das Personal	— 4,082,347	— 3,220,830
<i>Differenzen bei den Ausgaben . .</i>	<i>+ 2,994,629</i>	<i>+ 1,845,794</i>
Differenzen der Einnahmen . .	+ 2,156,754	+ 6,948,998
„ „ Ausgaben . .	+ 2,994,629	+ 1,845,794
<i>Differenz der Saldi</i>	<i>— 837,875</i>	<i>+ 5,103,204</i>

Gegenüber 1910 ist somit eine Verminderung von Fr. 837,875 und gegenüber dem Budget eine Vermehrung um Fr. 5,103,204 eingetreten.

Als weiteres Auskunftsmittel lassen wir noch zwei Tabellen folgen, bestehend:

1. Zusammenstellung der der gesetzlichen Amortisation unterworfenen Anlagekosten und Bauverwendungen.
2. Rekapitulation der Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen seit dem Rückkauf.

Bilanz auf 31. Dezember 1911.

Die Gesamtsumme der Aktiven und Passiven der Bilanz beträgt auf 31. Dezember 1911 Fr. 1,652,641,899. 29 gegenüber Fr. 1,592,988,590. 26 auf 31. Dezember 1910.

Aktiven.

I. *Baukonto*. Er beläuft sich auf . Fr. 1,263,464,506. 75 und setzt sich wie folgt zusammen:

	Bahnanlage und feste Einrichtungen	Rollmaterial	Mobiliar und Gerätschaften	Total
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Bestand auf 31. Dezember 1910	988,229,947	222,450,319	20,795,450	1,231,475,716
Vermehrung laut Bau- rechnung 1911	28,078,006	3,576,276	334,509	31,988,791
Bestand auf 31. Dezember 1911	<u>1,016,307,953</u>	<u>226,026,595</u>	<u>21,129,959</u>	<u>1,263,464,507</u>

Die im Jahre 1911 dem Baukonto belasteten Ausgaben umfassen folgende Posten:

a. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

	Fr.
Bau der Rickenbahn (abzüglich der Subvention des Kantons St. Gallen von Fr. 3,250,000)	12,409,536
Erweiterung der Geleiseanlagen auf der Station Cossonay	348,072
Erweiterung des Bahnhofes Neuenburg infolge Einführung der Direkten	501,724
Erstellung eines Ausweichgleises auf der Haltestelle Champ-du-Moulin	53,571
Erweiterung der Geleiseanlagen auf der Station Travers	120,605
Umbau und Erweiterung des Bahnhofes St. Maurice	1,846,307
Erweiterung der Geleiseanlagen auf der Station Visp	49,187
Zweites Geleise St. Maurice-Martigny mit Umbau der Stationen Evionnaz und Vernayaz	1,354,787
Zweites Geleise Vauderens-Siviriez mit Erweiterung der Station Siviriez	<u>472,442</u>
Übertrag	17,156,231

Rekapitulation der Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen seit dem Rückkauf.

Jahre	Zu amortisierendes Anlagekapital			I. Gesetzliche Amortisation			II. Andere Amortisationen					Gesamttotal der Amortisationen
	Ursprüngliches Anlagekapital	Anderweitige Bausausgaben	Total	des ursprünglichen Anlagekapitals	der Bausausgaben	Total	Diverses	Untergegangene Anlagen	Ausgaben für Anleihen	Hilfskassa- defizit	Total	
	abzüglich 70% des Rollmaterials und des Mobiliars			Fr.	Fr.	Fr.		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1902	Fr. 861,589,069. —	Fr.	Fr. 861,589,069. —									
1903		6,542,027. —	6,542,027. —	4,171,633. 34		4,171,633. 34	Organisationskosten der S. B. B. Aktien- und Obligationenbe- teiligung der N. O. B. an der Uerikon-Bauma-Bahn Baukosten der Dampfboote auf dem Zürichsee. . . .	1,312,282. 74		2,180,320. 40	2,180,320. 40	2,180,320. 40
								723,867. 88	103,951. 51	147,607. 80	2,873,785. 49	7,045,418. 83
								586,075. 56				
								2,622,226. 18				
1904		19,778,873. —	19,778,873. —	4,323,100. 70	33,288. 45	4,356,389. 15			280,000. —	116,495. —	396,495. —	4,752,884. 15
1905		21,299,433. 13	21,299,433. 13	4,480,065. —	135,096. 34	4,615,161. 34			280,000. —	116,495. —	396,495. —	5,011,656. 34
1906		22,959,266. —	22,959,266. —	4,642,733. 01	248,204. 62	4,890,937. 63	Liquidationskosten der zu- rückgekauften Bahnen . Unverwendbare Rollmaterial- Reservestücke der V. S. B.	74,569. 28	880,000. —	278,995. —	1,386,719. 61	6,277,657. 24
								153,155. 33				
								227,724. 61				
1907		23,222,056. 60	23,222,056. 60	4,811,302. 92	373,717. 51	5,185,020. 43			1,576,615. 61	634,042. —	915,000	3,125,657. 61
1908		24,571,373. —	24,571,373. —	4,985,998. 72	504,960. 52	5,490,959. 24			208,074. 72	423,754. 60	915,000	1,546,829. 32
1909		16,155,000. 40	16,155,000. 40	5,839,035. 81	647,663. 02	6,486,698. 83			500,000. —	423,754. 60	915,000	1,838,754. 60
1910		20,624,802. 40	20,624,802. 40	6,026,646. 83	752,534. 26	6,779,181. 09			805,765. 73	423,755. 80	915,000	2,144,521. 53
1911	189,177,735. 50	—	189,177,735. 50	7,195,159. 61	883,820. 14	8,078,979. 75			1,188,457. 15	1,426,539. 45	915,000	3,529,996. 60
	1,050,766,804. 50	155,152,831. 53	1,205,919,636. 03	46,475,675. 94	3,579,284. 86	50,054,960. 80			2,849,950. 79	5,822,864. 72	6,171,759. 65	4,575,000

Die Zahl von Fr. 177,823,312. 47, welche im Tableau von 1910 angegeben war, repräsentiert das provisorisch für die Gotthardbahn bestimmte Anlagekapital. — In obigem Tableau (1911, 2 Kolonne) ersetzt die definitive Zahl die frühere.

Die Ausgaben für Verwendungen auf die Dampfschiffe auf dem Bodensee sind nicht in dieser Zusammenstellung inbegriffen; die Amortisation derselben vollzieht sich jährlich durch den Betriebskonto der Dampfschiffe (siehe Kapitel V, Seite 87).

	Fr.
Übertrag	17,156,231
Erstellung einer neuen Station Brittnau, zwischen Zofingen und Reiden	87,056
Wiederaufbau des abgebrannten Güterschuppens auf der Station Alt-Solothurn	47,167
Einrichtung der Station Zwingen für den Güterdienst	48,311
Erweiterung der Station Münster infolge Einmündung der Solothurn-Münster-Bahn	1,539,354
Erstellung eines Ausweich- und Überholungsgeleises auf der Blockstation Mahlenwald	76,847
Verschiedene Bauten im Hauptbahnhof Zürich	187,505
Erstellung eines Personendurchganges und von Gütergeleisen im Bahnhof Brugg	53,411
Erweiterung der Station Dübendorf	138,932
Erstellung eines Ausweichgeleises auf der Station Bäch	81,069
Erweiterung der Station Schwanden	52,175
Erstellung einer neuen Kreuzungsstation und Haltestelle Bollingen zwischen Rapperswil und Schmelikon	96,803
Zweites Geleise Oberwinterthur-Romanshorn	5,560,410
Verschiedene Bauten auf der Station Etzwilen	35,790
Verschiedene Bauten auf der Station Göschenen	35,542
Verschiedene Bauten auf dem Bahnhofe Chiasso	52,090
Wiederherstellung des Bahnkörpers km 7.765/845 Zug-Walchwil	40,207
Verstärkung und Umbau von verschiedenen Brücken auf der Gotthardlinie	92,259
Neue Signale auf verschiedenen Stationen	128,600
Erstellung und Vergrößerung von Wärterwohnhäusern	150,359
Wagenwascheinrichtungen und Desinfektionsanlagen für den Viehtransport auf verschiedenen Stationen	45,576
Zentralanlagen für Weichen und Signale	164,187
Ersetzung von Niveauübergängen durch Unter- oder Überführungen etc.	528,808
Übertrag	26,398,689

	Fr.
Übertrag	26,398,689
Beiträge an Flusskorrekturen, Wildbach- und Berg- lehnenverbauungen	155,455
Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen	531,525
Verschiedenes für das ganze Netz	992,337
	<u>28,078,006</u>

b. Rollmaterial.	Fr.	Fr.
27 Lokomotiven	2,255,863	
Weniger: Abschreibung von 34 Lokomotiven	1,960,634	
	<u>295,229</u>	
121 Personenwagen	3,104,291	
Weniger: Abschreibung von 29 Personenwagen	351,248	
	<u>2,753,043</u>	
Einrichtung der elektrischen Beleuchtung in 40 Per- sonenwagen	40,000	
	<u>2,793,043</u>	
180 Lastwagen	1,094,620	
Weniger: Abschreibung von Fr. 145 Lastwagen . 587,585		
Umänderung von 4 Lastwagen in Dienstwagen . 19,031		
	<u>606,616</u>	
	<u>488,004</u>	
		<u>3,576,276</u>

c. Mobiliar und Gerätschaften.	
Bau der Rickenbahn	15,839
Zentralverwaltung	54,656
Kreis I	50,586
„ II	80,810
„ III	33,770
„ IV	57,775
„ V	41,073
	<u>334,509</u>
	<u>31,988,791</u>

II. Unvollendete Bauobjekte. Auf 31. Dezember 1911 beträgt
dieser Konto Fr. 62,300,448. 36

Die nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die im Jahre 1911 eingetretenen Änderungen:

	Bestand auf 31. Dez. 1910 Fr.	Netto-Bauausgaben im Jahre 1911 Fr.	Übertrag auf Baukonto pro 1911 Fr.	Bestand auf 31. Dez. 1911 Fr.	Unterschiede Fr.
Generaldirektion	898,899	4,057,693	3,650,959	1,305,633	+ 406,734
Kreis I	15,046,300	3,233,464	5,806,494	12,473,270	— 2,573,030
„ II	10,809,817	6,670,347	2,304,788	15,175,376	+ 4,365,559
„ III	11,210,804	2,269,010	1,319,991	12,159,823	+ 949,019
„ IV	18,611,394	5,403,440	5,870,852	18,143,982	— 467,412
„ V (einschl. ehemalige Gott- hardbahn)	717,692	2,465,382	610,332	2,572,742	+ 1,855,050
Simplon-Tunnel II	122,060	36,548	—	158,608	+ 36,548
Rickenbahn	12,872,365	— 446,990	12,425,375	—	— 12,872,365
Brienzerseebahn	123,947	187,067	—	311,014	+ 187,067
	70,413,278	23,875,961	31,988,791	62,300,448	— 8,112,830

Die Minderbeträge auf 31. Dezember 1911 gegenüber dem Stande auf Ende 1910 rühren her von der Übertragung vollendeter Bauobjekte auf den Baukonto; diese Übertragungen überschreiten die Netto-Bauausgaben vom Jahre 1911 um den Betrag von Fr. 8,112,830.

Die im Jahre 1911 gemachten Aufwendungen für die auf 31. Dezember 1911 unvollendet gebliebenen Bauten betreffen folgende grössere Objekte:

Generaldirektion: Projektierungsarbeiten für Wasserwerke; Erwerbung von Wasserkraften; Vorarbeiten und Planaufnahmen für den Hauenstein-Basistunnel.

Kreis I: Erweiterung der Bahnhöfe Renens, Lausanne und Vallorbe, sowie der Stationen Villeneuve, Martigny, Sitten, Serrières und Payerne; II. Geleise Villeneuve—Aigle; Strassenunterführungen Yvorne—Aigle.

Kreis II: Neue Einführung der Juralinie in den Personenbahnhof Basel; Bahnhofserweiterung Bern; Bahnhofumbau Biel; Stationserweiterungen Pratteln, Derendingen, Schüpfen und Konolfingen; neue Station Boncourt; II. Geleise Basel—Delsberg, Aarburg—Luzern und Wilerfeld—Gümligen.

Kreis III: Neue Werkstätte in Zürich; elektrische Beleuchtungsanlage im Hauptbahnhof Zürich; Landerwerb für die Stationserweiterung Schlieren und den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Stadtgebiet Zürich; Erweiterung der Stationen Urdorf und Töss; Ausweichgeleise auf den Stationen Oberrieden-Dorf und Rümlang; neue Aufnahmegebäude auf den Stationen Unterzen und Pfungen-Neftenbach; Strassenunterführung km 11,640 und Fusswegunterführung km 11,723 bei der Station Thalwil; Ersatz der oberen Limmatbrücke bei Wettingen und von zwei Brücken bei Oberrüti; Zentralanlagen von Weichen und Signalen auf verschiedenen Stationen.

Kreis IV: Unterführung der Zürcherstrasse im Bahnhof Winterthur; Umbau und Erweiterung der Bahnhöfe St. Gallen, Romanshorn und Wil, sowie der Stationen Wattwil, Gossau, St. Fiden, Rheineck, Weinfelden und Emmishofen-Kreuzlingen; Tunnelbau St. Gallen—St. Fiden; II. Geleise Winterthur—Wil und Bruggen—St. Gallen.

Kreis V: Projektierungsarbeiten für das II. Geleise Giubiasco—Lugano, II. Geleise Mendrisio—Chiasso mit Erweiterung der Station Mendrisio, Verbesserung der Holzabfuhrwege, Ankauf von Wäldern

Lawinen- und Wildbachverbauungen; Erweiterungsbauten auf den Stationen Sisikon, Lavorgo und Castione; elektrische Beleuchtungsanlage im Bahnhof Chiasso und vorsorglicher Landerwerb in Lugano und Chiasso.

Simplontunnel II: Vorarbeiten zur Bauausschreibung, Wasserkräfte, Sprengversuche.

Rickenbahn: Infolge Vollendung der Rickenbahn wurden die bis Ende 1911 erlaufenen Baukosten im Betrage von Fr. 12,425,374.59 (abzüglich der Subvention des Kantons St. Gallen von Fr. 3,250,000) auf Baukonto übertragen.

Brienzerseebahn: Planaufnahmen und Vorarbeiten zur Bauausschreibung.

<i>Bauausgaben 1911:</i>	Fr.
Auf den „Baukonto“ wurden übertragen netto .	31,988,791
Auf dem Konto „Unvollendete Bauobjekte“ beträgt die Verminderung	—8,112,830
Im Jahre 1911 betragen somit die Bauausgaben netto	23,875,961
Der Konto „Verwendungen auf Nebengeschäfte“ (Bodensee) hat sich vermindert um	— 124,499
Die Ausgaben betragen somit netto	<u>23,751,462</u>

In diesem Betrage sind nicht inbegriffen:

Die Abschreibungen für untergegangene Anlagen zu- lasten des Kontos „Zu amortisierende Verwen- dungen“	Fr. 688,457
Die Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung .	1,392,964
Die Abschreibungen für ausrangiertes Rollmaterial, abzüglich Altmaterialwert	2,724,669
Die Abschreibungen für ausrangierte Maschinen und Werkzeuge, sowie die Vergütungen für das Alt- material der ausrangierten Fahrzeuge durch die Werkstätten	206,923
Die Netto-Abschreibung auf dem Anlagekapital der Dampfschiffe etc. auf dem Bodensee	124,499
Im Jahre 1911 betragen diese Verwendungen . .	<u>5,137,512</u>

III. Überschuss des Rückkaufspreises über die Aktiven der ehemaligen Gesellschaften.

Auf 31. Dezember 1910 verteilt sich dieser Überschuss wie folgt auf:

	Fr.
Schweizerische Centralbahn	43,388,044. 04
Schweizerische Nordostbahn	19,808,364. 83
Vereinigte Schweizerbahnen	5,986,313. 04
Jura-Simplon-Bahn	11,826,426. 38
Gotthardbahn	4,538,303. 33
Zusammen	85,547,451. 62

Um eine Gesamtübersicht der Operationen, welche den Überschuss des Rückkaufspreises der Gotthardbahn bilden, zu geben, ziehen wir von diesem Kapitel die schon im Jahr 1910 gebuchten Posten ab mit

4,538,303. 33

Verbleiben

81,009,148. 29

um sie in diejenigen pro 1911 gebuchten einzubeziehen mit einem Total von

32,908,207. 48

Zusammen auf 31. Dezember 1911

113,917,355. 77

Detail der Operationen, welche den Überschuss des Rückkaufspreises der Gotthardbahn ergeben.

Belastungen.

Fr.

Anleihe 3½ % 117,090,000. —

Theoretisches Defizit der Hilfskasse

Fr.

4,004,203

Bildung des Erneuerungsfonds 7,655,797

11,660,000

ausmachend den von der Gotthardbahn in Liquidation zugestandenen Abzug.

Saldo des Rückkaufspreises, Wert 1. Mai 1909, bezahlt in 4 % Obligationen S. B. B. mit Genuss ab 1. Januar 1912

83,750,000

95,410,000. —

Zusammen

212,500,000. —

	Fr.
Übertrag	212,500,000. —
das ist die festgesetzte Summe für die Kapitali- sation des Reinertrages ($8,500,000 \times 25$).	
Dazu Prozesskosten und verschiedene Aus- lagen der S. B. B.	117,028. 33
Total der Belastungen	<u>212,617,028. 33</u>

Gutschriften.

Baukonto auf 30. April 1909	177,823,312. 47
Unvollendete Bauobjekte auf	Fr.
30. April 1909	193,094. 69
Abzüglich Rektifikationen	10,178. 70
	<u>182,915. 99</u>
Gratis abgetretene Materialvorräte gemäss der Konzession	1,500,000. —
Bauverwendungen der Gotthard- bahn in Liquidation:	Fr.
vom 1. Mai bis 31. Dezember 1909	187,554. 71
im Jahr 1910	15,037. 68
	<u>202,592. 39</u>
Total der Gutschriften	<u>179,708,820. 85</u>
Belastungen	212,617,028. 33
Gutschriften	<u>179,708,820. 85</u>
Saldo	<u>32,908,207. 48</u>

ausmachend den Überschuss des Rückkaufspreises über
die Aktiven der ehemaligen Gotthardbahn.

IV. *Zu amortisierende Verwendungen.* Auf
31. Dezember 1910 wies dieser Konto einen

Sollsaldo auf von	Fr. 25,677,475. 40
-----------------------------	-----------------------

Pro 1911 hat er sich um folgende Beträge
erhöht:

*Emissions- und Konversionskosten von An-
leihen:*

Übertrag	<u>25,677,475. 40</u>
----------	-----------------------

Bezahltes Aufgeld an die
Gotthardbahn auf ihrem $3\frac{1}{2}\%$
Anleihen von 1895 im über-
nommenen Betrage von Franken
117,090,000

Fr.
Übertrag 25,677,475. 40

Wir hatten diesen Posten
schon im Jahr 1910 unter dem
Kapitel „Überschuss des Rück-
kaufspreises der Gotthardbahn“
gebucht, aber infolge Beschluss
des Bundesrates vom 7. November
1911 mussten wir denselben auf
die zu amortisierenden Verwen-
dungen umbuchen.

Fr.
6,000,000. —

Kosten der Erneuerung der
 4% Kassascheine S. B. B. von
1908/11 auf 15. März 1914 .

76,070. 20

Kosten der Erneuerung der
Couponsbogen der 3% Eisen-
bahnrente von 1890

10,889. 25

6,086,959. 45

Untergegangene Anlagen:

Lausanne. Umbau und Vergrös-
serung

Fr.
277,469. 50

Renens. Erweiterung

2,573. 95

Villeneuve. Erweiterung

276. 20

St. Maurice. Erweiterung

30,925. 50

Thun. Abbruch der Wagenremise

15,600. —

Lyss. Ersatz der Drehscheibe von
14 m

13,164. —

Moutier. Erweiterung infolge Ein-
führung der Solothurn-Münster-
Bahn

65,306. 95

II. Spur Oberwinterthur-Romans-
horn

193,592. 75

Neue Brücke über die Landquart

85,435. 35

Uznach. Erweiterung der Station

4,112. 95

* 688,457. 15

Übertrag 32,452,892. —

Fr.

Übertrag 32,452,892. —

Dagegen wurden pro 1911 abgeschrieben:

Untergegangene Objekte:

pro 1909 verrechnete, 3. Annuität	Fr. 500,000. —	
pro 1911 verrechnete *	688,457. 15	
Auf Kursverlusten und Emissionskosten des Anleihens 3 %o différé, 8. Annuität	116,495. —	
Auf dem Defizit des Eisenbahnfonds, 6. Annuität	162,500. —	
Auf Kursverlusten und Emissionskosten von Obligationen 3½ %o 1899/1902, 5. Annuität	59,760. —	
Auf Kursverlusten und Emissionskosten der Obligationen 3½ %o 1910, 1. Annuität	100,825. —	
Auf dem der Gotthardbahn bezahlten Aufgeld auf dem Anleihen 3½ %o von 1895, drei Annuitäten für 1909—1911 . . .	900,000. —	
Kosten der Erneuerung der Kassascheine	76,070. 20	
Kosten der Erneuerung der Couponsbogen der 3 %o Eisenbahnrente von 1890	10,889. 25	
		2,614,996. 60
Saldo auf 31. Dezember 1911		29,837,895. 40

V. Verwendungen auf Nebengeschäfte.

Das Anlagekapital unserer Dampfschiffunternehmung auf dem Bodensee beträgt auf Ende 1911

Fr.

2,374,838. 35

Dieser Konto betrug auf Ende 1910 . . . 2,499,337. 50

Ausgaben für neue Anlagen sind im Jahre 1911 nicht gemacht worden; dagegen wurden abgeschrieben 5 %o des Anlagekapitals auf Ende 1910

Fr.

124,966. 90

Übertrag 124,966. 90 2,499,337. 50

	Fr.	Fr.
Übertrag	124,966. 90	2,499,337. 50
Abzüglich: Die Fr. 10,000 überschreitenden Kosten für die Hauptreparatur des Dampfschiffes „Helvetia“	467. 75	
Netto-Abschreibung pro 1911		124,499. 15
		<u>2,374,838. 35</u>

Von 1904—1910 haben die Bundesbahnen durch die Betriebsrechnung der Dampfschiffe amortisiert eine Summe von	Fr.
an welche sich die Amortisation pro 1911 anreicht mit	670,685. 20
	124,499. 15

Total der Amortisationen Ende 1911 795,184. 35

Auf 31. Dezember 1901 betrug das Anlagekapital der Dampfschiffunternehmung 1,719,363. 60

Die seitherigen Bauverwendungen, inbegriffen diejenigen für die Werfte in Romanshorn, erforderten 1,450,659. 10

Zusammen 3,170,022. 70

Abzüglich die jährlichen Amortisationen von 1904—1911 795,184. 35

verbleibt als Anlagekapital auf Ende 1911 . . . 2,374,838. 35

VI. *Verfügbare Mittel.* Auf 31. Dezember 1911 betrugen dieselben Fr. 180,746,854. 66.

Die Vergleichung mit der Bilanz von 1910 zeigt die nachstehenden Veränderungen:

	Beträge		Unterschiede mit 1910
	auf 31. Dezember 1910	auf 31. Dezember 1911	
	Fr.	Fr.	Fr.
Kassen	196,126	141,694 ÷	54,432
Wechselportefeuille	1,517,500	500,000 ÷	1,017,500
Bankguthaben	60,729,221	55,071,505 ÷	5,657,716
Wertschriftenportefeuille	7,495,625	14,085,466 +	6,589,841
Portefeuille des Erneuerungsfonds	63,421,225	65,429,640 +	2,008,415
Entbehrliche Liegenschaften	6,719,530	7,038,512 +	318,982
Materialvorräte	30,531,110	32,902,231 +	2,371,121
Verschiedene Debitoren	5,229,379	5,577,806 +	348,427
	<u>175,839,716</u>	<u>180,746,854 +</u>	<u>4,907,138</u>

Die Minusdifferenz auf den drei ersten Posten ist durch die Vermehrung in den Wertschriften ausgeglichen.

Wechselportefeuille. Unser Wechselportefeuille weist nachfolgende Veränderungen auf:

Bestand des Portefeuilles auf 31. Dezember 1910	Fr. 1,517,500. —
Im Laufe des Jahres 1911 sind in das Portefeuille an Wechseln eingegangen	13,748,757. 51
Diskont und Kursdifferenzen	28,224. 48
	<u>15,294,481. 99</u>
Ausgegangen sind an einkassierten Wechseln	14,794,481. 99
Bleiben auf 31. Dezember 1911 an nicht einkassierten Wechseln	<u>500,000. —</u>

Wertschriftenportefeuille. Die Veränderungen desselben im Laufe des Jahres 1911 waren folgende:

Bestand des Portefeuilles auf 31. Dezember	Fr.
1910	7,495,625. —
Erworbene Titel	11,054,870. —
	<hr/>
	18,550,495. —

Abzüglich:

Realisierung von verschiedenen Titeln	Fr.
	2,172,520. —
Zuteilung an den Fonds für Belohnung hervorragender Leistungen im Betriebsdienste der Gotthardbahn	4,000. —
Zuteilungen an das Erneuerungsfondsportefeuille	2,196,800. —
Kursdifferenzen	91,709. —
	<hr/>
	4,465,029. —

Bestand des Wertschriftenportefeuilles auf 31. Dezember 1911	14,085,466. —
--	---------------

Erneuerungsfonds-Portefeuille. Im Laufe des Jahres 1911 haben folgende Veränderungen stattgefunden:

Bestand des Portefeuilles auf 31. Dezember 1910	Fr.
	63,421,225. —
Zuwendung verschiedener Titel	2,198,900. —
	<hr/>
	65,620,125. —

Abzüglich:

Realisierung verschiedener Titel	Fr.
	135,500. —
Kursdifferenzen	54,985. —
	<hr/>
	190,485. —

Bestand auf 31. Dezember 1911	65,429,640. —
---	---------------

Entbehrliche Liegenschaften. Ihr Inventarwert auf 31. Dezember 1910 war .	Fr.
	6,719,530. 26

Im Jahre 1911 fanden Erwerbungen statt für	Fr.
	482,928. 10

Dagegen wurden veräussert oder zu Bauzwecken verwendet für	Fr.
	163,946. 22

Daherige Vermehrung	318,981. 88
-------------------------------	-------------

Bestand auf 31. Dezember 1911	<hr/> 7,038,512. 14
---	---------------------

Materialvorräte. Ihr Inventarbestand	Fr.
betrug auf 31. Dezember 1910	30,531,110. 22
Auf 31. Dezember 1911 beträgt derselbe	32,902,230. 91
	<hr/>
Vermehrung gegenüber 1910	2,371,120. 69
	<hr/>
Verschiedene Debitoren. Bestand auf	Fr.
31. Dezember 1910	5,229,378. 94
Auf 31. Dezember 1911 beträgt der Saldo	5,577,806. 80
	<hr/>
Vermehrung gegenüber 1910	348,427. 86
	<hr/>

Passiven.

<i>I. Konsolidierte Anleihen.</i> Auf 31. Dezember 1910 betrug das Nominalkapital der die Bundesbahnen betreffenden Anleihen	Fr. 1,363,818,350
Emission auf 31. Dezember 1911 des 4% Anlehens der schweizerischen Bundesbahnen von 1912, zur Deckung der Rückkaufsumme der Gotthardbahn	83,750,000
Ausgabe im Jahre 1911 von 4% Depotscheinen der schweizerischen Bundesbahnen, zu jeder Zeit rückzahlbar, den Portefeuilles der Pensions- und Hilfskassen zugeteilt	14,708,000
	<hr/>
	Fr. 1,462,276,350

Infolge Auslosungen wurden folgende Rückzahlungen vorgenommen:

3 1/2 % Schweiz. Bundesbahnen 1899/1902	Fr. 3,500,000
4 % Schweiz. Centralbahn 1876	481,500
4 % „ 1880	135,000
4 % Vereinigte Schweizerbahnen, I. Hypothek	133,000
4 % „ II. „	67,000
2 8/11 % Franco-Suisse 1868	159,500
3 % Jougne-Eclépens	47,000
3 1/2 % Gotthard 1895	540,000
	<hr/>
	5,063,000

Auf 31. Dezember 1911 beläuft sich der Betrag der Anleihen auf Fr. 1,457,213,350.

Die folgende Tabelle enthält eine Vergleichung über den Bestand unserer konsolidierten Schuld in den Jahren 1910 und 1911:

Anleihen	Beträge			Bemerkungen
	auf	auf	Unterschiede	
	31. Dezember 1910	31. Dezember 1911	gegenüber 1910	
	Fr.	Fr.	Fr.	
3 % Eisenbahnrente 1890	69,333,000	69,333,000	—	
3 1/2 % Bundesbahnanleihen 1899/1902	500,000,000	496,500,000	— 3,500,000	Durch Auslösung zurückbezahlt.
4 % Bundesbahnrente 1900	75,000,000	75,000,000	—	
3 % différé Bundesbahnanleihen 1903	150,000,000	150,000,000	—	
3 1/2 % Bundesbahnanleihen 1910, I. Serie	80,000,000	80,000,000	—	
4 % Bundesbahnanleihen 1912	—	83,750,000	+ 83,750,000	Emission des Anleiheens, Wert 31. Dezember 1911, für den Rückkauf der Gotthardbahn bestimmt.
4 % Centralbahn 1876	21,329,000	20,847,500	— 481,500	Durch Auslösung zurückbezahlt.
4 % „ 1880	17,775,000	17,640,000	— 135,000	id.
3 1/2 % „ 1. Juni 1894	30,000,000	30,000,000	—	
3 1/2 % „ 26. Oktober 1894	30,000,000	30,000,000	—	
4 % Nordostbahn 1880	3,000,000	3,000,000	—	
3 1/2 % „ 1894	10,000,000	10,000,000	—	
3 1/2 % „ 1895	7,000,000	7,000,000	—	
Übertrag	993,437,000	1,073,070,500	+ 79,633,500	

Anleihen	Beträge			Bemerkungen
	auf 31. Dezember 1910	auf 31. Dezember 1911	Unterschiede gegenüber 1910	
	Fr.	Fr.	Fr.	
Übertrag	993,437,000	1,073,070,500	+79,633,500	
3 1/2 % Nordostbahn 1896	35,000,000	35,000,000	—	
3 1/2 % " 1897	10,512,500	10,512,500	—	
4 % Vereinigte Schweizerbahnen, l. Hyp.	17,902,100	17,769,100	—	Durch Auslosung zurückbezahlt.
4 % " ll. "	8,977,700	8,910,700	—	id.
3 1/2 % Jura-Simplon-Bahn 1894	138,172,500	138,172,500	—	
2 8/11 % Franco-Suisse 1868	15,455,550	15,296,050	—	id.
3 % Jougne-Eclépens	7,099,000	7,052,000	—	id.
3 1/2 % Gotthardbahn 1895	116,070,000	115,530,000	—	id.
4 % Depotscheine der schweizerischen Bundesbahnen zu jeder Zeit rückzahl- bar, den Portefeuilles der Pensions- und Hilfskassen zugeteilt	1,342,626,350	1,421,313,350	+ 78,687,000	
	21,192,000	35,900,000	+ 14,708,000	Neuausgabe von 1911.
	1,363,818,350	1,457,213,350	+ 93,395,000	

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 Hinterlegungsscheine hinterlegt werden.

Auf den 31. Dezember 1911 hatten diese Hinterlagen folgenden Bestand:

	3 %/ Schweiz. Eisen- bahnrente von 1890	3 1/2 %/ S. B. B. Anleihen von 1899/1902	S. B. B. Rente von 1900	3 % différé S. B. B. Anleihen von 1903	3 1/2 % S. B. B. Anleihen von 1910 I. Serie	Anleihen der S. C. B.
	Rente	Nominal- betrag	Rente	Nominal- betrag	Nominal- betrag	Nominal- betrag
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Hauptkasse in Bern	137,640	36,430,000	204,960	3,949,500	550,500	5,935,000
Kreiskasse I in Lausanne	150	140,000	3,600	30,000	—	—
" II in Basel	—	778,000	15,720	30,000	—	2,549,000
" III in Zürich	—	2,944,000	690	560,000	—	—
" IV in St. Gallen	—	—	—	—	—	—
" V in Luzern	—	—	—	—	—	—
Total	137,790	40,292,000	224,970	4,569,500	550,500	8,484,000
Am 31. Dezember 1910 beliefen sich diese						
Hinterlagen auf	138,450	41,811,000	231,600	4,645,000	541,000	8,750,000
Unterschiede gegenüber 1910	— 660	— 1,519,000	— 6,630	— 75,500	+ 9,500	— 266,000

	Anleihen der N. O. B.	Anleihen der V. S. B.	Anleihen der J. S.	3 1/2 % Anleihen der G. B. von 1895	4 % Kassa- scheine der S. B. B. von 1911
	Nominal- betrag	Nominal- betrag	Nominal- betrag	Nominal- betrag	Nominal- betrag
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Hauptkasse in Bern	14,284,000	564,100	24,234,800	8,547,000	1,145,000
Kreiskasse I in Lausanne	—	—	10,500	33,000	—
" II in Basel	144,500	110,000	129,000	37,000	—
" III in Zürich	743,500	—	50,000	—	—
" IV in St. Gallen	—	—	—	—	—
" V in Luzern	—	—	—	1,266,000	—
Total	15,172,000	674,100	24,424,300	9,883,000	1,145,000
Am 31. Dezember 1910 beliefen sich diese					
Hinterlagen auf	15,468,500	580,100	24,764,850	9,976,500	1,125,000
Unterschiede gegenüber 1910	— 296,500	+ 94,000	— 340,550	— 93,500	+ 20,000

II. Subventionen an den Gotthard. Wie das letzte Jahr erwähnen wir pro memoria die der Gotthardbahn geleisteten Subventionen im Betrage von Fr. 119,000,000; dieselben sind von ihrem Baukonto in Abzug gebracht worden.

III. Amortisationskonto. Derselbe beläuft sich auf Fr. 50,054,960. 80
Auf 31. Dezember 1910 betrug er . . . „ 41,975,981. 05
Vermehrung entsprechend der gesetzlichen Amortisation Fr. 8,078,979. 75

Siehe in der Beilage zu Seite 77 die Zusammenstellung der seit dem Rückkauf amortisierten Ausgaben.

IV. Schwebende Schulden. Bestand derselben auf den 31. Dezember 1911 Fr. 63,524,095. 63

Nachstehend die Vergleichung mit 1910:

	· Beträge		Unterschiede	
	auf 31. Dez. 1910 Fr.	auf 31. Dez. 1911 Fr.		
Verfallene Obligationen und Coupons . . .	2,060,250	3,281,940	+	1,221,690
Noch nicht verfallene Ratazinse	5,696,738	5,634,643	—	62,095
Pensions- u. Hülfskassen	211,600	237,847	+	26,247
Kautionen von Unternehmern u. Lieferanten	708,844	714,486	+	5,642
Rückzahlung der Aktien und Genussscheine der J. S.	185,008	174,104	—	10,904
Kassenscheine	34,000,000	34,000,000	—	—
Verschiedene Kreditoren	62,231,428	1,351,868	—	60,879,560
Von den Kassen nach dem 31. Dezember regulierte Ausgaben u. Einnahmen des Rechnungsjahres .	15,811,675	18,129,207	+	2,317,532
	<u>120,905,543</u>	<u>63,524,095</u>	—	<u>57,381,448</u>

Im Jahr 1910 bildete den Hauptposten der verschiedenen Kreditoren der Konto „Rückkauf der Gotthardbahn“, mit dem Betrage von Fr. 56,926,407. 16, d. h. der Differenz zwischen dem Baukonto und dem Betrage des Anleihens. Pro 1911 ist dieser Posten durch Bereinigung der Rückkaufsoperationen verschwunden.

V. *Spezialfonds*. Sie umfassen den Erneuerungsfonds, den Fonds zur Deckung der Pensionen der ehemaligen J. S., den Fonds zur Deckung der Pensionen der ehemaligen G. B. und den Versicherungsfonds gegen Feuerschaden und belaufen sich auf 31. Dezember 1911 auf Fr. 76,274,225. 09

Für das Nähere dieser Fonds vergleiche man Seiten 58—61 dieses Berichtes.

VI. *Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung*. Derselbe beträgt auf 31. Dezember 1911 Fr. 5,575,267. 77. Bezüglich dessen Verwendung verweisen wir auf unsere Schlussanträge im gegenwärtigen Bericht.

b. Publizitätsdienst.

1. Propagandamaterial.

Im Berichtsjahr hat der Publizitätsdienst von folgenden Publikationen Neuausgaben erstellt:

Album „Die Schweiz“, zweite französische und dritte englische Auflage;

Illustrierte Broschüre „Winter in der Schweiz“, dritte deutsche, französische und englische Auflage;

Illustrierte Broschüre „St. Gotthard“, zweite deutsche und erste italienische Auflage;

Broschüre „Internationale Zugverbindungen“, zwei Ausgaben für den Sommerdienst 1911 und eine für den Winterdienst 1911/12.

Die Verbreitung dieser Publikationen erfolgte in gleicher Weise wie im Vorjahre.

2. Propaganda durch die Presse.

Die Propaganda in ausländischen Zeitungen umfasste wie in den Vorjahren einerseits die Veröffentlichung von Artikeln mit

oder ohne Illustrationen, anderseits die planmässige Einrückung von Annoncen in die wichtigsten Zeitschriften oder Tagesblätter Frankreichs, Englands, Deutschlands und der Vereinigten Staaten (Kollektivrekamen unter Mitwirkung anderer schweizerischer Fremdenverkehrsinteressenten oder Einzelinserate der S. B. B.). Während bis anhin Kollektivrekamen nur in Frankreich und England veranstaltet worden waren, ist im Berichtsjahr dieses System auch in Deutschland zur Anwendung gelangt.

3. Wettermeldedienst der Winterkurorte.

Die Zahl der Meldestationen wurde auf 26 erhöht und der Beginn der Meldungen auf 1. Dezember 1911 festgesetzt. Ausser einer grossen Zahl ausländischer Zeitungen und Reisebureaux wurden auch einige Schweizerblätter bedient.

4. Beratende Kommission für den Publizitätsdienst der Schweizerischen Bundesbahnen.

Die diesjährigen Sitzungen fanden am 22. März und am 2. November statt.

II. Kommerzielles Departement.

a. Allgemeines.

1. Durch die vom schweizerischen Bundesrat unterm 21. März 1911 erlassene neue Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen vom 29. März 1893 ist eine Vereinfachung bezüglich der Vorlage der Tarife an das Eisenbahndepartement insofern eingetreten, als eine Reihe von Tariferlassen nunmehr erst nach der Einführung zur Kontrolle vorgelegt werden muss. Es bedeutet dies in vielen Fällen eine wesentliche Erleichterung, insbesondere für die Durchführung pressanter Tarifmassnahmen.

2. Vom Eisenbahndepartement ist zur Erzielung von Ersparnissen die Herausgabe eines gemeinschaftlichen, offiziellen Organes des Eisenbahndepartementes und der Bundesbahnen für die Tarifpublikationen angeregt worden. Die Prüfung der Angelegenheit hat jedoch ergeben, dass es zweckmässiger ist, das bisherige Publikationsorgan des Eisenbahndepartementes und das Eisenbahnnamtsblatt der Bundesbahnen beizubehalten.

3. Ende Oktober ist die Neuauflage der kolorierten Übersichtskarte der schweizerischen Eisenbahnen und des zugehörigen Stationsverzeichnisses erschienen.

4. Am 1. Oktober ist ein neues Reglement für die Behandlung von Frachtreklamationen im direkten schweizerischen Verkehr in Kraft getreten, an Stelle desjenigen vom 1. November 1879.

5. Am 1. August 1911 wurde die Station Langwiesen für die Abfertigung von Einzelsendungen flüssiger Milch nach Ausnahmetarif Nr. 41 allgemein geöffnet.

6. Am 1. Oktober ist unsere Station Champ-du-Moulin für die Abfertigung von lebenden Tieren der Klassen III und IV in Einzelsendungen geöffnet worden.

7. Ein Gesuch des Gemeinderates von Contra um Änderung des Stationsnamens „Gordola-Val Verzasca“ in „Gordola-Val Verzasca-Tenero“ oder in „Tenero“ ist von uns abgelehnt worden. Wir wären dagegen bereit gewesen, die Änderung in

„Gordola-Tenero“ vorzunehmen, womit sich aber der Staatsrat des Kantons Tessin nicht einverstanden erklären konnte.

8. Im Berichtsjahr sind folgende neue Linien dem Betriebe übergeben worden:

- a. am 6. Juli die Schmalspurbahn Biasca-Acquarossa;
- b. am 8. Juli die schmalspurige Zahnradstrecke Blonay-Les Pléiades, ein Bestandteil der elektrischen Viviserbahnen;
- c. am 28. September die Drahtseilbahn Sierre-Montana-Vermala;
- d. am 18. November die elektrische Schmalspurbahn Altstätten-Stadt (Rheintal)-Gais;
- e. am 23. November die elektrische Schmalspurbahn Clarens-Chailly-Blonay;
- f. am 20. Dezember die normalspurige Mittel-Thurgau-Bahn (Wil-Weinfelden-Konstanz).

9. Die kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten hat im Berichtsjahre zwei Sitzungen abgehalten. In der ersten Sitzung, die am 26. Juni stattfand, wurden hauptsächlich Fragen betreffend den Verkehr mit Generalabonnements, die Anlage V zum schweizerischen Transportreglement, die schweizerischen allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation, sowie ein neues Reglement für die Behandlung von Frachtreklamationen im direkten schweizerischen Verkehr beraten. Die zweite Sitzung wurde am 11. November abgehalten. Sie war hauptsächlich der Beratung von Massnahmen zur Linderung der landwirtschaftlichen Futternot und der Lebensmittelteuerung gewidmet, wobei folgende Beschlüsse gefasst worden sind:

a. Angesichts der durch unsere Erhebungen festgestellten Tatsache, dass in der schweizerischen Landwirtschaft ein Notstand, der durch die aussergewöhnliche Trockenheit des vergangenen Sommers hervorgerufen worden wäre und der die in Art. 18 des Tarifgesetzes vorgesehenen temporären Massnahmen erforderlich machen und rechtfertigen würde, nicht bestehe, sei von solchen Massnahmen abzusehen. Immerhin sei der Landwirtschaft infolge des in einigen Gegenden der Schweiz eingetretenen Ausfalles an Futtermitteln Schaden entstanden; mit Rücksicht auf denselben und um gleichzeitig einem alten Postulat zu entsprechen, sei ihr in der Weise entgegenzukommen, dass mit Gültigkeit vom 1. Januar 1912 an die bis dahin in der schweizerischen Güterklassifikation dem Spezialtarif II zugewiesenen Futtermittel mit wenigen Ausnahmen in den Spezialtarif III versetzt werden.

b. Um in Eingaben und in der Presse laut gewordenen Begehren nach Ermässigung der Transportpreise für die wichtigsten Lebensmittel zum Zwecke der Linderung der Lebensmittelteuerung Rechnung zu tragen, solle von den der Kommerziellen Konferenz beigetretenen Transportanstalten für während der Zeit vom 1. Oktober 1911 bis 31. Mai 1912 in gewöhnlicher Fracht abgefertigte Sendungen von frischen Kartoffeln, gelben Rüben, Kohl (Kraut, auch Kabis), Bohnen, Erbsen und Linsen, sämtlich zu Speisezwecken, eine Rückvergütung von 50% der tarifmässigen Frachten mit der Einschränkung gewährt werden, dass mindestens Fr. 7 für die Wagenladung von 5000 kg und Fr. 12 für die Wagenladung von 10,000 kg zu berechnen sei, sofern sich nicht die Fracht zu den vollen tarifmässigen Taxen billiger stellt. Dabei müssen die Sendungen in unfrankierter Fracht (Zahlung durch den Empfänger) abgefertigt worden sein, und es muss eine Erklärung abgegeben werden, dass die Artikel, aus denen sie bestanden haben, nur zu Nahrungszwecken und zum eigenen Gebrauch verwendet oder an eigene Angestellte oder in Ausübung gemeinnütziger Tätigkeit zu oder unter dem Selbstkostenpreise zum Selbstgebrauch abgegeben worden seien.

10. Der kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten sind im Berichtsjahre neu beigetreten: Die Strassenbahn Schaffhausen-Schleitheim, die Ütlibergbahn und die Mittel-Thurgau-Bahn.

In den Ausschuss der Verkehrsinteressenten wurde vom schweizerischen Handels- und Industrieverein an Stelle des verstorbenen Herrn Gustav Ammann in Zürich, Herr A. Mäder, Präsident des Basler Speditorenvereins in Basel, gewählt.

Einem Gesuche des Verbandes reisender Kaufleute der Schweiz um Gewährung einer Vertretung im Ausschuss der Verkehrsinteressenten der kommerziellen Konferenz ist in der Weise entsprochen worden, dass die Zahl der Vertreter des Handels und der Industrie von 4 auf 5 erhöht wurde, in der Meinung, dass der schweizerische Handels- und Industrieverein, dem die Wahl dieser Vertreter obliegt, einen Vertreter der Mitgliedschaft des Verbandes reisender Kaufleute der Schweiz zu entnehmen hat. Als Vertreter dieses Verbandes ist sodann bezeichnet worden: Herr Hermann Zingg, in Firma Zingg, Söhne, in Bern.

11. Der Übereinkunft betreffend den direkten Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr vom 1. Januar 1910 sind beigetreten: die Altstätten-Gais-Bahn, die Biasca-Acquarossa-Bahn und die Mittel-Thurgau-Bahn.

12. Vom Eisenbahndepartement ist uns eine Eingabe des Staatsrates des Kantons Tessin, unterstützt vom Regierungsrat des Kantons Uri, betreffend die Aufhebung der Distanzzuschläge auf den Bergstrecken der Gotthardlinie, zur Vernehmlassung zugestellt worden. Wir haben hierauf mit Schreiben vom 22. November 1911 in dem Sinne geantwortet, dass eine gänzliche Aufhebung der genannten Zuschläge nicht in Frage kommen könne, dass wir dagegen bereit seien, für den Gepäck- und Güterverkehr unter gewissen Voraussetzungen eine Revision derselben auf den Zeitpunkt der Ausdehnung der S. B. B.-Grundtaxen auf den Kreis V vorzunehmen. Bevor jedoch eine endgültige Entscheidung in dieser Frage getroffen werden könne, müsse die allseitige Genehmigung des neuen Staatsvertrages betreffend die Gotthardbahn erfolgt sein.

13. Neue Camionnagetarife sind für folgende Stationen eingeführt worden: Aarau, Basel S. B. B. und Basel St. Johann, Brugg, Lausanne, Oerlikon, Payerne, Wädenswil und Wohlen-Villmergen.

b. Personenverkehr.

1. Im Tarif für den internen Personen- und Gepäckverkehr sind keine nennenswerten Änderungen eingetreten.

Der Expressgutverkehr mit der Haltestelle Oberwetzikon ist aufgehoben und der Gepäckverkehr auf Stücke bis zu 30 kg Gewicht beschränkt worden.

2. Für den direkten schweizerischen Personen- und Gepäckverkehr wurden folgende neue Tarife eingeführt:

Personentarif für den Verkehr der Rorschach-Heiden-Bahn, der Bodensee-Toggenburgbahn, der Strassenbahn St. Gallen-Speicher-Trogen, der Appenzeller Strassenbahn, der Appenzeller Bahn, der Frauenfeld-Wil-Bahn, der Tösstalbahn, der Uerikon-Bauma-Bahn und der Wald-Rüti-Bahn unter sich auf 1. Februar;

Personentarif und Distanzenzeiger Montreux-Oberland-Bahn etc.
— S. B. B. auf 1. Mai;

Personentarif für den Verkehr der Visp-Zermatt-Bahn, der Martigny-Châtelard-Bahn, der Martigny-Orsières-Bahn etc. unter sich auf 1. Juli;

Personentarif für den Verkehr der Bern-Schwarzenburg-Bahn und der Gürbetalbahn unter sich, sowie mit der Montreux-Berner Oberland-Bahn, der Greyerzerbahn und den Viviserbahnen im Transit über die S. B. B. auf 1. August;

Personentarif und Distanzenzeiger Bremgarten-Dietikon-Bahn (inkl. der Linie Wohlen-Bremgarten)—S. B. B. auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Strecke Bremgarten—Bremgarten-Weststation;

Personentarif und Distanzenzeiger Mittel-Thurgau-Bahn—S. B. B. auf den 20. Dezember;

Personentarif und Distanzenzeiger Rhätische-Bahn—Mittel-Thurgau-Bahn auf den 20. Dezember.

3. Zum Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen, vom 1. Januar 1894, ist auf 15. April ein II. Nachtrag erschienen. Er enthält hauptsächlich neue Vorschriften für die Beförderung von Leichen.

4. An neuen Tarifen für den internationalen Personen- und Gepäckverkehr wurden eingeführt:

Personen- und Gepäcktarif Italien—Schweiz über Modane und Vintimille-Genf auf 1. Februar;

Personen- und Gepäcktarif Paris-Lyon-Mittelmeerbahnen—Italien, der auch die Relationen via Vallorbe-Simplon enthält, auf 1. März;

Anhang zum Spezialtarif für englische Reisegesellschaften, enthaltend das Verzeichnis der schweizerischen Anschlussbillette, auf 1. Mai;

Süddeutsch-niederländischer Personen- und Gepäcktarif (für den Verkehr mit Basel) auf 1. Juli;

Personen- und Gepäcktarif P. L. M.-Bahn — Italien über Vallorbe-Simplon etc. auf 1. Juli;

Personen- und Gepäcktarif Paris — österreichische Stationen über Vallorbe-Simplon auf 1. Juli;

Personen- und Gepäcktarif französische Nordbahn — Italien über Vallorbe-Simplon auf 1. Juli;

Personen- und Gepäcktarif französische Ostbahn — Italien via Gotthard auf 1. Juli;

Personen- und Gepäcktarif England, Belgien und Niederlande—Italien über Sterpenich-Gotthard und Simplon auf 1. Juli;

Personen- und Gepäcktarif England—Italien und Malta via Calais und Boulogne und Dieppe-Gotthard, Simplon, Mont Cenis und Ventimiglia auf 1. August;

Personen- und Gepäcktarif Deutschland-England über Rotterdam (für den Verkehr mit Basel) auf 1. August;

Personen- und Gepäcktarif Oberitalienische Seen und Nebenbahnen-Schweiz auf 1. September;

Personen- und Gepäcktarif Süd- und Westdeutschland-England über Hoek van Holland und Vlissingen (für den Verkehr mit Basel) auf 1. Oktober.

Mittelst Nachträgen zu bestehenden Tarifen sind zahlreiche Änderungen und Ergänzungen durchgeführt worden, unter anderm auch die für die Linien der italienischen Staatsbahnen eingetretene Erhöhung der Personenfahrpreise im Wechselverkehr mit der Schweiz, sowie die Einrichtung der direkten Abfertigung von Kranken-, Personen- und Gepäckwagen für den Verkehr mit Italien.

5. Einer Anregung der dänischen, norwegischen und finnländischen Staatsbahnen Folge gebend, haben wir uns zur Einrichtung eines direkten Personen- und Gepäckverkehrs zwischen nordischen Stationen einerseits und einigen grössern schweizerischen Stationen anderseits entschlossen. Es ist dafür ein Bedürfnis insbesondere für die Richtung nach der Schweiz zutage getreten. Über unsern hierdurch nötig gewordenen Eintritt in den deutsch-österreichisch-nordischen Personenverkehrsverband hat eine am 26./27. Mai in Kopenhagen stattgefundene Konferenz dieses Verbandes in zustimmendem Sinne Beschluss gefasst. Der bezügliche Tarif ist auf 1. Januar 1912 in Kraft gesetzt worden.

6. Zum Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut, Leichen, lebenden Tieren und Fahrzeugen auf dem Bodensee ist auf 15. August ein II. Nachtrag herausgegeben worden. Er enthält verschiedene Änderungen und Ergänzungen der Bestimmungen und Preistafeln, sowie neue Kilometerzeiger für den Ober- und Überlingersee und ferner den Einbezug der neu eröffneten Station Lochau.

7. Für die Beförderung von Polizeitransporten auf den Bodenseestrecken Rorschach-Lindau, Romanshorn-Lindau, Ror-

schach-Friedrichshafen, Romaushorn-Friedrichshafen und umgekehrt wurden, entsprechend einer Anregung des eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartementes, im Benehmen mit den beteiligten Verwaltungen, auf 1. Oktober besondere Bestimmungen und Fahrpreise in Kraft gesetzt.

8. Der Tarif über die Zuschlagstaxen der internationalen Schlafwagengesellschaft für die Benützung der Luxuszüge, sowie der in den übrigen Zügen verkehrenden Schlafwagen ist infolge der Weiterführung des Simplon-Express bis Triest auf 1. Oktober durch Aufnahme bezüglichlicher Taxen ergänzt worden.

9. Der interne Personen- und Gepäcktarif der Nyon-Crassier-Bahn ist auf 1. Januar 1912 neu herausgegeben worden. Er enthält erhöhte Fahrpreise für die II. und III. Wagenklasse und neue Taxen für die I. Wagenklasse, die nunmehr auf der genannten Linie ebenfalls geführt wird.

10. Über die im Geschäftsbericht 1909 auf Seite 103 unter Ziffer 5 erwähnte Frage der Erhöhung der Personentarife hat eine Beschlussfassung durch die Bundesversammlung noch nicht stattgefunden.

11. Die Bestimmungen des internen Abonnements-tarifs der schweizerischen Bundesbahnen sind auf 1. Mai in dem Sinne geändert worden, dass die Benutzung von gewissen internationalen Schnellzügen mit den in diesem Tarif vorgesehenen Abonnements ausgeschlossen werden kann. Ein solcher Ausschluss bedarf der Zustimmung des Eisenbahndepartements und ist nur dann zulässig, wenn den Reisenden unmittelbar vor oder nach diesen Zügen andere geeignete Züge zur Verfügung stehen. Gleichzeitig wurde in den Tarif eine neue Bestimmung aufgenommen, wonach den Inhabern von Arbeiterabonnements die Benutzung der I. und II. Wagenklasse auch gegen Bezahlung des Taxunterschiedes nicht gestattet ist.

12. Am 1. Mai ist eine Neuauflage des Reglements und Tarifs für die Beförderung von Leichen eingeführt worden. Die Transportgebühren wurden hierbei in der Weise neu festgesetzt, dass für die Beförderung in Güterwagen die seitherigen und für die Beförderung in Gepäck- oder Spezialwagen etwas erhöhte Ansätze Anwendung finden.

Als Neuerung ist hervorzuheben, dass für Leichentransporte in geeigneten Gepäckwagen auf Normalbahnen gegen Zahlung einer mässigen Gebühr die Beistellung einer beweglichen Ausrüstung, bestehend aus einem Sarggestell und einem zweiplätzigen Polsterstuhl, verlangt werden kann, soweit solche Ausrüstungen verfügbar und rechtzeitig erhältlich sind.

Ein Anhang zum neuen Reglement enthält eine ermässigte Transporttaxe und besondere Bestimmungen für die Beförderung von Leichen für öffentliche höhere Lehranstalten.

13. Die schon im Geschäftsbericht 1908 auf Seite 106 unter Ziffer 18 erwähnte Neuausgabe der Ausführungs- und Zusatzbestimmungen zu den Vorschriften über Militärtransporte ist nach Abschluss der nötig gewordenen weitläufigen Verhandlungen mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement bzw. mit dem schweizerischen Militärdepartement, sowie nach Genehmigung durch den Bundesrat auf 1. Januar 1912 in Kraft gesetzt worden. Diese Neuausgabe enthält neben verschiedenen Änderungen formeller Natur auch eine Anzahl materielle Neuerungen, von denen wir folgende hervorheben:

a. Gestattung der Benutzung von Billetten zur halben Taxe durch Militärs in Uniform beim Einrücken in den Dienst von dem dem Einrückungstage vorausgehenden Tage an, und bei der Entlassung bis Mitternacht des auf den Entlassungstag folgenden Tages.

b. Gewährung der Militärtaxe gegen Ausweis an die schweizerischen Kreiskommandanten für den Besuch ihrer Generalversammlungen.

c. Erweiterung der Begünstigung für militärische Vorunterrichtskurse durch Gewährung von Militärbilletten an die Mitglieder der Kantonal- und Kreiskomitees für Reisen zur Teilnahme an Komiteesitzungen.

d. Abgabe von Militärbilletten an die Angestellten der Pferde-regieanstalt, des Kavallerieremontendepots und der Pferdekuranstalten auch für Urlaubsreisen auf Grund eines eidgenössischen Urlaubspasses.

e. Anwendung der Militärtaxen für die Beförderung ganzer Truppenabteilungen ohne Gutschein für Rechnung der Mannschaft.

f. Gewährung der Militärtaxen für Pferde, welche der Militärverwaltung von Lieferanten gestellt und von diesen zum Transport aufgegeben werden.

14. Mit der Direktion der Mittel-Thurgau-Bahn ist auf den Zeitpunkt der Eröffnung dieser Bahn ein Vertrag betreffend

den Personen-, Gepäck-, Expressgut-, Leichen- und Tiertransport abgeschlossen worden. Darnach werden auf der Strecke Emmishofen-Kreuzlingen—Konstanz die Fahrtausweise aller Art — mit Ausnahme der in den Zügen gelösten Supplementsbillette — in den Zügen beider Verwaltungen anerkannt, und es bilden auch die Gepäck-, Expressgut- und Leichentransporte ein Gemeinschaftsobjekt. Hinsichtlich der Einnahmenteilung ist folgendes vereinbart:

a. im Lokalverkehr Emmishofen-Kreuzlingen—Konstanz und im Verkehr Emmishofen-Kreuzlingen loco—Konstanz transit (Richtung Badische Bahn und Bodensee) werden die auf die Gemeinschaftsstrecke Emmishofen-Kreuzlingen—Konstanz fallenden Einnahmen auf beide Verwaltungen im Verhältnis der Zahl der von jeder derselben auf dieser Strecke geführten, der Personenbeförderung dienenden fahrplanmässigen Züge verteilt;

b. im Verkehr Tägerwilen-Oberstrass (M.Th.B.) und weiterher—Kreuzlingen und weiter (Richtung Romanshorn) werden die der Strecke Emmishofen-Kreuzlingen—Kreuzlingen zufallenden Einnahmen zwischen beiden Verwaltungen hälftig geteilt;

c. im übrigen Verkehr werden die auf die Gemeinschaftsstrecke Emmishofen-Kreuzlingen—Konstanz fallenden Einnahmen ganz derjenigen der beiden Verwaltungen zugeschrieben, welcher die an die Gemeinschaftsstrecke anschliessende Strecke gehört.

Für Tiertransporte auf der Gemeinschaftsstrecke Emmishofen-Kreuzlingen—Konstanz gelten die gleichen Vereinbarungen wie für den einschlägigen Güterverkehr.

Der Vertrag ist bis 31. Dezember 1914 fest abgeschlossen; nachher bleibt er für je ein weiteres Jahr in Kraft, wenn er nicht sechs Monate vor Ablauf des Termins gekündigt wird.

15. Zum Tarif für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen ist auf 1. Mai ein V. Nachtrag und auf 1. November ein VI. Nachtrag in Kraft getreten. Von ihrem Inhalt ist die Aufnahme der Mittel-Thurgau-Bahn und der Strassenbahn Bremgarten-Dietikon zu erwähnen.

16. Vom Verzeichnis der Sonntags- und Rundfahrtbillette ist auf 1. Mai eine Neuausgabe erschienen. Auf 1. November wurde dazu ein Nachtrag ausgegeben, der unter anderm Preisänderungen für die Touren über die Bremgarten-Dietikon-Bahn und neue Rundfahrtbillette über die Mittel-Thurgau-Bahn enthält.

17. Auf 1. November ist die Instruktion für das Stations- und Zugspersonal betreffend die wahlweise Benutzbarkeit der Billette für Hin- und Rückfahrt im Zürichseeverkehr mit Bahn oder Schiff mit einigen Erweiterungen neu herausgegeben worden.

18. Die Instruktion für das Stations- und Zugspersonal über die Benutzung von Personenbilletten zur Fahrt auf andern Strecken als auf welche sie lauten, wurde auf 1. März neu herausgegeben und bei dieser Gelegenheit ihre Anwendbarkeit auf einige Strecken des Kreises V ausgedehnt. Ferner sind verschiedene andere Erweiterungen und Erleichterungen, für die sich im Laufe der Zeit eine Notwendigkeit gezeigt hat, mit dieser Neuausgabe zur Durchführung gelangt.

19. Ein Gesuch des Verbandes schweizerischer Verkehrsvereine, die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette gegen Zahlung eines bestimmten Zuschlages zuzulassen, haben wir abgelehnt, da für eine solche Massnahme, die übrigens mit erheblichen Komplikationen verbunden sein würde, kein wirkliches Bedürfnis vorliegt.

20. Anlässlich der Feste und der Ausstellungen, welche zur Erinnerung an die Proklamation des Königreichs Italien im Jahre 1911 in Rom, Turin und Florenz stattfanden, wurden seitens der italienischen Staatsbahnen namhafte Fahrbegünstigungen gewährt. Wir hatten zur Erleichterung für die Reisenden angeordnet, dass die bezüglichen Ausweise, sowie auch die Spezialbillette zur ermässigten Taxe für die italienische Strecke zur Hinfahrt nach Rom, Turin oder Florenz bei einer Anzahl grösserer schweizerischer Stationen, sowie auch bei unsern Agenturen in London und Paris, gelöst werden konnten. Für die schweizerischen Strecken wurden aus Anlass der genannten Veranstaltungen eine Anzahl neuer Retourbillette mit 45tägiger Gültigkeit nach Chiasso und Domodossola eingeführt.

21. Die im Tarif für die Beförderung von Personen mit Generalabonnements enthaltenen Bestimmungen betreffend die Rückvergütung eines Teiles der bezahlten Abonnementstaxen sind auf 1. Oktober nach Massgabe der Beschlüsse der dritten kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten geändert worden.

22. Die Generalabonnements weisen folgende Ergebnisse auf:

Es wurden gelöst:

		Anzahl Karten		Differenz
		im Jahre 1910	1911	
Gen.-Ab. für 15 Tage	. . .	32,732	31,877	— 855
" " " 30 "	. . .	8,277	7,986	— 291
" " " 45 "	. . .	1,980	1,930	— 50
" " " 3 Monate	. . .	1,841	1,883	+ 42
" " " 6 "	. . .	888	905	+ 17
" " " 12 "	(1 Pers.)	9,185	9,844	+ 659
" " " 12 "	(2 Pers.)	830	841	+ 11
im ganzen		55,733	55,266	— 467

Die Einnahmen betrugen:

	im Jahre 1910	1911	Differenz
Kurzfristige Generalabonnements.	Fr.	Fr.	Fr.
Gesamteinnahmen . . .	2,714,868	2,621,693	— 93,175
Anteil der S. B. B. . .	2,235,979	2,138,840	— 97,139*)
Langfristige Generalabonnements.			
Gesamteinnahmen . . .	5,204,168	5,510,047	+ 305,879
Anteil der S. B. B. . .	4,365,816	4,611,763	+ 245,947
Kurz- und langfristige Generalabonnements zusammen.			
Gesamteinnahmen . . .	7,919,036	8,131,740	+ 212,704
Anteil der S. B. B. . .	6,601,795	6,750,603	+ 148,808

Bei den kurzfristigen Generalabonnements macht sich die auf 1. Oktober 1909 vorgenommene Taxerhöhung immer noch geltend; sowohl die Zahl der verkauften Karten als die Einnahmen weisen neuerdings einen beträchtlichen Rückgang auf. Daraus darf aber nicht auf einen Verkehrsverlust geschlossen werden. Die Reisenden, denen diese Abonnements nicht mehr konvenieren, lösen andere Fahrausweise und zwar hauptsächlich schweizerische zusammenstellbare Billette, die offenbar namentlich aus diesem Grunde im Berichtsjahr wiederum eine grosse Einnahme aufweisen (vergl. nachstehende Ziffer 23).

Die Ergebnisse der langfristigen Generalabonnements sind als sehr günstig zu bezeichnen.

*) Der Umstand, dass sich für die S. B. B. allein ein grösserer Einnahmefall ergibt, als für den Gesamtverkehr, rührt von Ausgleichungen in den Jahresrechnungen der Generalabonnements her.

23. Der Verkehr mit schweizerischen zusammenstellbaren Billetten hat sich wiederum in aufsteigender Richtung bewegt. Die Einnahmen betrugen:

	Im ganzen	Anteil S. B. B.
im Jahre 1910	Fr. 1,743,357	Fr. 1,219,251
im Jahre 1911	„ 2,154,234	„ 1,412,458
Gegenüber dem Vorjahre mehr	Fr. 410,877	Fr. 203,207

Die Pruntrut-Bonfol-Bahn ist neu in diesen Verkehr aufgenommen worden. Ferner sind einige zur Herstellung der durchgehenden Verbindung zwischen Domodossola und Sondrio notwendige Strecken der italienischen Bahnen einbezogen worden, wodurch einem seit langem bestehenden Bedürfnis Rechnung getragen ist.

24. Die Einnahmen aus zusammenstellbaren Billetten des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen betrugen:

	schweiz. Transportanstalten im ganzen	Anteil S. B. B.
im Jahre 1910	Fr. 4,080,865	Fr. 3,273,739
im Jahre 1911	„ 3,516,841	„ 2,741,969
Gegenüber dem Vorjahre weniger	Fr. 564,024	Fr. 531,770

Dieser Rückgang ist insofern auffällig, als letztes Jahr nach konstantem Rückgang der vorausgegangenen drei Jahre wieder eine Verkehrszunahme zu konstatieren war, die auf die Erhöhung der Preise und die daherige Frequenzabnahme der kurzfristigen Generalabonnements zurückgeführt wurde (vergl. Ziffer 26, Seite 108 des Geschäftsberichtes 1910). Wir können uns den erneuten Rückgang nur dadurch erklären, dass ein grosser Teil der Reisenden nach Italien die von den italienischen Staatsbahnen aus Anlass der Jubiläumsausstellungen in Rom, Turin und Florenz gewährten Fahrpreismässigungen in Anspruch nahm und infolgedessen statt der die ganze Reiseroute umfassenden Vereinsfahr-scheinhefte andere Fahrausweise, nämlich gewöhnliche Retour-billette, feste Rundfahrbillette, Teilbillette nördlich der Alpen, schweizerische zusammenstellbare Billette etc. bis zu den Übergangspunkten Chiasso, Luino und Domodossola und ab dort die um 40—60% ermässigten Spezialbillette löste.

25. Die seinerzeit mit der Französischen Ostbahn und der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn abgeschlossene Vereinbarung betreffend

die Ausgabe von zusammengestellten Fahrscheinheften für schweizerische Strecken bei den Ausgabestellen in Paris in Verbindung mit französischen Fahrtausweisen (Geschäftsbericht pro 1908, Ziffer 31, Seite 111) ist auf 1. Dezember 1911 neu abgeschlossen und in dem Sinne erweitert worden, dass solche Billette auch für Durchgangsreisen nach und von Italien im Anschlusse an französische Fahrtausweise und Teilbillette südlich der Alpen ausgegeben werden können. Die Ausgabe der Billette erfolgt nun auch in Nizza.

26. Die mit dem Verkauf von Fahrscheinen für Strecken der Bundesbahnen betrauten Reisebureaux weisen im Vergleich zum Vorjahre folgenden Umsatz auf:

	im Jahre 1910	im Jahre 1911	gegenüber dem Vorjahre
Reisebureaux:	Fr.	Fr.	Fr.
Thos. Cook and Son, London .	1,750,209	1,653,974	— 96,235
Hamburg-Amerika Linie, Berlin	37,257	40,284	+ 3,027
Mährisch-Ostrauer Handels- und Gewerbebank, Mährisch-Ostrau	313,815	234,408	— 79,407
Nordisk Resebureau, Göteborg .	42,542	37,068	— 5,474
A. Bocquin & Cie, Genf . . .	101,278	120,594	+ 19,316
Gondrand Frères, Mailand . .	61,949	52,324	— 9,625

Die Internationale Schlafwagen-Gesellschaft, welcher der Verkauf von Fahrscheinen auf den 1. Januar 1911 übertragen wurde, hat im Berichtsjahr einen Umsatz von Fr. 106,678 erzielt.

27. Der Billetverkauf unserer eigenen Agenturen in London und Paris hat im Berichtsjahre wiederum eine Vermehrung erfahren.

Die Einnahmen betragen:

Bei der Agentur in London:

	aus direkten Billetten England - Schweiz, Vereinsfahrtscheinheften, Internationalen Rund- reisebilletten usw. (schweiz. Anteile inbegr.)	aus intern schweizerischen Billetten (Generalabonnements, Fahrscheine zu normalen Taxen usw.)	im ganzen
im Jahre 1910 .	Fr. 575,815	Fr. 174,936	Fr. 750,751
im Jahre 1911 .	„ 587,639	„ 578,206	„ 1,165,845
Gegenüber dem Vorjahre .	+ Fr. 11,824	+ Fr. 403,270	+ Fr. 415,094

Bei der Agentur in Paris:

	aus direkten Billetten Frankreich - Schweiz, Vereinsfahrtscheinheften, Internationalen Rund- reisebilletten usw. (schweiz. Anteile inbegr.)	aus intern schweizerischen Billetten (Generalabonnements, Fahrtscheine zu normalen Taxen usw.)	im ganzen
im Jahre 1910 .	Fr. 879,120	Fr. 510,412	Fr. 1,389,532
im Jahre 1911 .	„ 1,096,188	„ 624,110	„ 1,720,298
Gegenüber dem Vorjahre .	+ Fr. 217,068	+ Fr. 113,698	+ Fr. 330,766

Die ausserordentliche Zunahme der Einnahmen der Agentur in London aus intern schweizerischen Billetten ist darauf zurückzuführen, dass sie im Berichtsjahre mit der Ausgabe der Spezialbillette für englische Reisegesellschaften betraut wurde, die einen Ertrag von rund Fr. 370,000 abwarfen. Diese Billette wurden früher von den englischen Bahnen ausgegeben.

28. Zum schweizerischen Beamtenbilletreglement ist ein neuer Anhang, enthaltend das Verzeichnis sämtlicher beteiligter Transportanstalten, erschienen. Neu aufgenommen wurde die Mittel-Thurgau-Bahn.

29. Im Berichtsjahre haben zwei Sitzungen des Unterausschusses und eine Sitzung des Vollausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen stattgefunden, bei denen wir uns vertreten liessen.

30. Infolge des vorhandenen und stets wachsenden Bedürfnisses haben wir uns zur Einrichtung eines direkten Personen- und Gepäckverkehrs zwischen den bedeutendsten schweizerischen und einigen russischen Stationen über Wien entschlossen. Die am 12. Oktober in Budapest abgehaltene österreichisch-ungarisch-russische Verbandskonferenz hat unserm bezüglichen Antrag zugestimmt, und es ist die Aufstellung des Tarifs im Gange. Ferner ist durch eine in München am 16. Oktober abgehaltene deutsch-russische Verbandskonferenz auf unsern Antrag die Einrichtung eines direkten Personen- und Gepäckverkehrs zwischen den bedeutendsten schweizerischen und einigen russischen Stationen durch Deutschland beschlossen worden. Es hat sich auch für diese Verkehrsmassnahme schon seit längerer Zeit ein Bedürfnis geltend gemacht. Der bezügliche Tarif befindet sich ebenfalls in Ausarbeitung.

c. Viehverkehr.

1. Zum allgemeinen schweizerischen Tarif für die Beförderung lebender Tiere ist auf 1. März ein I. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält in der Hauptsache:

a. Neue Vorschriften betreffend die Behandlung von Kleinviehkasten, Barrieren, Bretter- und Lattenverschlügen, Lattengittern und eisernen Schutzgittern. Darnach können nun diese Gegenstände, auch wenn sie vom Absender beigestellt werden, unter gewissen Bedingungen frachtfrei nach der Abgangsstation zurückbefördert werden.

b. Geänderte Bestimmungen betreffend die Taxierung von im Tarif nicht besonders genannten — auch wilden — Tieren bei Aufgabe in Käfigen und Kisten als Einzelsendungen.

c. Aufnahme von Anstosstaxen für die Eisenbahn Martigny-Orsières zur direkten Abfertigung im Verkehr mit dieser Linie.

Ebenfalls auf 1. März ist ein I. Nachtrag zur Instruktion zum allgemeinen schweizerischen Tiertarif zur Einführung gelangt.

Auf 21. August gelangte zum obgenannten Tarif ein II. Nachtrag zur Ausgabe behufs Durchführung der Taxänderungen der Erlenbach-Zweisimmen-Bahn. Zum nämlichen Zwecke ist auf den gleichen Zeitpunkt auch ein Nachtrag zum direkten Tiertarif mit den Berner Oberland-Bahnen ausgegeben worden.

2. Am 1. Mai ist eine Neuausgabe des Distanzenzeigers für die Abfertigung von Vieh zwischen Stationen der Appenzellerbahn und der Frauenfeld-Wil-Bahn einerseits und solchen der S. B. B. (Kreise III und IV), B. T., W. R. B., T. T. B. etc. anderseits in Kraft getreten.

d. Güterverkehr.

1. Nach Massgabe des Art. 21, Absatz 3, des Bundesgesetzes betreffend das Tarifwesen der S. B. B. vom 27. Juni 1901 und der für die Durchführung der Verkehrsteilung mit Nebenbahnen herrschenden Grundsätze wurde mittelst Nachtrages vom 29. April 1911 zum Vertrag S. B. B./Südostbahn über die gegenseitigen Beziehungen und Konkurrenzverhältnisse im Güter- und Viehverkehr folgende Teilung des durch den Ricken gehenden Verkehrs nach und von Arth-Goldau loco und transit, Richtung Steinen, getroffen:

Der Verkehr zwischen Ebnat-Kappel bis Lütisburg inklusive und Brunnadern-Neckertal bis Hagen-Bruggen inklusive fällt zu:
mit 75 % der Route via Thalwil-Zug,
mit 25 % der Route via Biberbrücke-Steinerberg.

2. Mit der Berner-Alpenbahngesellschaft ist über die gegenseitigen Beziehungen und Konkurrenzverhältnisse im Güterverkehr mit ihren Stationen, dem Wallis und Italien auf den Zeitpunkt der Eröffnung des durchgehenden Betriebes der Lötschberg-Simplonlinie ein Vertrag abgeschlossen worden, welcher folgende Verkehrsteilung vorsieht:

A. Es fällt zu:

a. Der Güterverkehr zwischen den Binnenstationen der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn: zu 100 % dieser Bahn;

b. der gesamte übrige Güterverkehr, und zwar der Verkehr mit den Binnenstationen der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn, der Verkehr mit Brig loco und transit, Richtung Visp (Verkehr Schweiz und weiter — Wallis) und Richtung Iselle (Verkehr Schweiz und weiter — Italien) in beiden Richtungen: zu 100 % denjenigen Linien der kontrahierenden Verwaltungen, über die sich die kürzeste Tarifdistanz ergibt.

B. In den Güterverkehren zwischen Brig loco und transit, Richtung Visp und Iselle einerseits, sowie Scherzligen loco und transit, Richtung Konolfingen, Münsingen und Belp (einschliesslich der Brünigbahn) anderseits, zahlt die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn, soweit sie den Verkehr führt, von dem auf die Strecke Scherzligen-Brig entfallenden Reingewinn einen Drittel an die Bundesbahnen heraus.

C. Der Reingewinn der Strecke Scherzligen-Brig wird in der Weise ermittelt, dass von den Taxanteilen in Abzug kommen die Expeditionsgebühren, soweit sie für die Berner-Alpenbahngesellschaft eingehoben werden, und die Traktionsgebühren der Bundesbahnen, und zwar für die Strecke Scherzligen-Frutigen die Traktionsgebühren der Talstrecken und für die Strecke Frutigen-Brig die Traktionsgebühren der Bergstrecken. Abweichend hiervon werden im deutsch-italienischen Güterverkehr auf der Strecke Scherzligen-Brig die allen Bahnen gemeinsamen einheitlichen Traktionsgebühren dieses Verkehrs berechnet.

Die Restbeträge bilden den Reingewinn der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn, von dem ein Drittel an die Bundesbahnen herauszuzahlen ist.

3. Das Eisenbahndepartement hat die Anregung gemacht, es möchten jene privaten Normalspurbahnen, deren Taxgrundlagen für den Güterverkehr höher sind als diejenigen der Bundesbahnen, die letzteren annehmen. Dabei wurde den Bahnen behufs Vermeidung von Frachtausfällen die Bewilli-

gung von erhöhten Tarifdistanzen in Aussicht gestellt. Die Verhandlungen hierüber sind noch nicht ganz abgeschlossen. Um den Privatbahnen den Beitritt zu dieser Tarifvereinheitlichung, die namentlich auch im Interesse der Vereinfachung des schweizerischen Tarifwesens sehr zu begrüßen ist, möglichst zu erleichtern, haben wir denselben auch für den Fall der Erhöhung ihrer Tarifdistanzen die Wahrung ihres gegenwärtigen Verkehrsbesitzstandes für so lange zugesichert, als nicht neue Verhältnisse, wie der Bau neuer Linien, eine Neuordnung der Verkehrsteilung bedingen.

4. Eine Anfrage der „Società Navigazione e Ferrovie pel Lago di Lugano“, ob, wie und unter welchen Bedingungen die Bundesbahnen in Melide Vorrichtungen zum Umlad ganzer, beladener Wagen vom See auf die Geleise der Bundesbahnen zu treffen geneigt wären, musste aus finanziellen und kommerziellen Gründen dahin beantwortet werden, dass wir die Absicht, auf der Strecke Porto Ceresio—Melide eine Trajektanstalt zu errichten, nicht unterstützen können.

5. Am 1. Mai ging die Geschäftsführung für die Vereinigten Dampfschiffahrtsverwaltungen für den Bodensee und Rhein von der österreichischen auf die schweizerische Verwaltung (S. B. B.) über. Die Besorgung der Präsidialgeschäfte des Bodenseeverbandes wurde für die Dauer der Geschäftsführung durch die S. B. B. der Kreisdirektion IV in St. Gallen übertragen. Immerhin werden die Tarifangelegenheiten durch uns behandelt und soweit nötig von uns in den Verbandskonferenzen vertreten.

6. Am 1. August ist eine Neuauflage des Tarifs für die Beförderung von Gütern, Fahrzeugen, sowie von lebenden Tieren in Eisenbahnwagen auf dem Bodensee eingeführt worden.

7. Die bis zum 1. Juni gültigen Reglemente und Tarife der sechs Lagerhäuser der schweizerischen Bundesbahnen datierten: Buchs (Rheintal) vom 1. Oktober 1890, Romanshorn vom 1. August 1884, Brunnen vom 1. Januar 1896, Basel vom 18. Januar 1901, Morges vom 1. März 1896, Zürich (Lagerkellereien im Güterbahnhof) vom 1. Oktober 1899. Dabei handelt es sich aber durchwegs nur um mehr oder weniger revidierte Neuauflagen. System und Hauptinhalt dieser Reglemente und Tarife stammen von viel früher, meistens von dem Zeitpunkt her, da die Lagerhäuser eröffnet wurden; sie sind daher vielfach veraltet. Zudem ist nahezu jedes Reglement und jeder Tarif unter einer besondern Verwal-

tung und unter besondern Verhältnissen entstanden; sie weichen daher stark von einander ab. Unter diesen Umständen musste zu einer vollständigen Umarbeitung dieser Reglemente und Tarife geschritten werden.

An die Neuausgaben der Reglemente und Tarife unserer Lagerhäuser war die Anforderung zu stellen, dass sie

- a. soweit nicht lokale Verschiedenheiten eine Abweichung rechtfertigen, einheitlich seien.
- b. der Konkurrenz benachbarter, ausländischer Lagerhäuser und sonstigen Erwägungen kommerzieller Natur Rechnung tragen und
- c. wenn möglich, ein etwas besseres Erträgnis abwerfen als bisher, ohne anderseits den Verkehr stark zu belasten.

Der Durchführung dieses Programms stellten sich grosse Schwierigkeiten entgegen; es bedurfte jahrelanger Arbeit, bis eine befriedigende Lösung gefunden war.

Die neuen Reglemente und Tarife sind am 1. Juni in Kraft getreten. Sie wurden den grössern regelmässigen Kunden ein Vierteljahr vorher zur Kenntnis gebracht; da nur ganz wenige und untergeordnete Reklamationen geltend gemacht worden sind, so darf angenommen werden, dass die neuen Reglemente und Tarife den Interessen des Verkehrs entsprechen.

Von der ehemaligen Gotthardbahn wurde mit Rücksicht auf den auffallend starken Rückgang des Getreideverkehrs via Genua und Venedig im Jahre 1897 in Brunnen die Lagergebühr für überseeisches Getreide erlassen, in der Annahme, dass sich dadurch der Verkehr wieder beleben werde. Eine ähnliche Massnahme wurde seitens der ehemaligen Nordostbahn für Romanshorn getroffen, indem sie in Konkurrenz gegen Friedrichshafen, wo Freilager gewährt wurde, die Lagergebühren für Getreide ab den Rheinhäfen nach einer Anzahl ostschweizerischer Stationen erliess. Die Frage, ob diese Massnahmen auf den Zeitpunkt der Einführung der neuen Lagerhausreglemente und -Tarife aufzuheben oder zu modifizieren seien, wurde von uns einlässlich geprüft. Hierbei haben wir gefunden, dass die Aufhebung der Gratislagerung in Brunnen nicht tunlich, dass diese dagegen in Romanshorn fallen zu lassen sei, nachdem die Gründe, die seinerzeit zu derselben führten (Konkurrenz von Friedrichshafen) nicht mehr bestehen. Demgemäss haben wir die Angelegenheit wie folgt beordnet:

- a. Beibehaltung der Gratislagerung, d. h. des Erlasses der eigentlichen Lagergebühren in Brunnen für alle Getreidesorten überseeischer Herkunft wie bisher.

b. Für die Lagerung in Morges, Basel, Romanshorn und Buchs (Rheintal): Gratislagerung für alle Getreidesorten überseeischer Herkunft bei einem Durchlauf von mindestens 200 km ab der Grenze; im übrigen Bezahlung der tarifmässigen Lagergebühren.

Durch diese Beordnung tritt eine Erschwerung für den Getreideverkehr gegenüber dem bisherigen Verfahren nur in Romanshorn für solches Getreide ein, das blos auf kurzen schweizerischen Strecken zu befördern ist. Diese Erschwerung wird aber im allgemeinen ausgeglichen durch die Erleichterung, die dadurch eintritt, dass überseeisches Getreide, das nach der Lagerung für Stationen abgefertigt wird, die 200 und mehr Kilometer von der Grenze entfernt sind, künftig allgemein Freilager geniesst. Das Zugeständnis hat für die Bundesbahnen gegenüber einer tarifmässigen, bescheiden gehaltenen Lagergebühr einen jährlichen Einnahmefall von Fr. 140,000 bis 150,000 zur Folge. Zu der Limitierung von 200 Kilometer führte uns die Erwägung, dass Getreidesendungen, die in Brunnen lagern, im Durchschnitt aus Genua via Pino und aus Venedig via Chiasso berechnet, zirka 200 Kilometer schweizerische Nutzdistanz durchfahren. Wenn nun Getreide bei Einlagerung in Morges, Romanshorn, Buchs (Rheintal) und Basel im Minimum ebenfalls 200 Kilometer schweizerische Nutzdistanz ab der Grenze durchfährt, so geniesst es nach dem vorgesehenen Verfahren wie in Brunnen Freilager, womit die Parität zwischen den schweizerischen Lagerhäusern als hergestellt betrachtet werden kann.

Aus Interessentenkreisen ist nach Bekanntgabe dieses Beschlusses der Wunsch geäussert worden, es möchten die Bundesbahnen für Getreide allgemein und uneingeschränkt Freilager gewähren. Wir konnten hierauf aus folgenden Gründen nicht eintreten:

a. Das Anlagekapital unserer für Getreide in Betracht kommenden Lagerhäuser beziffert sich auf rund Fr. 5,000,000. Zur Verzinsung (4 %) und Amortisation (1 %) dieses Kapitals bedürfen wir jährlich Fr. 250,000. Da die Einnahmen aus den Ein- und Ausgangs- und Manipulationsgebühren durch Verwaltungs-, Betriebs- und Unterhaltungskosten aufgezehrt werden, muss dieser Betrag durch die Lagergebühren gedeckt werden. Das ist aber annähernd nur dann möglich, wenn auch für Getreide die tarifmässigen Gebühren eingehoben werden, denn der übrige Lagerverkehr ist zu unbedeutend, als dass er die Summe von rund Fr. 250,000 auch nur zum kleinern Teil decken würde.

b. Ein allgemeines und uneingeschränktes Freilager für Getreide hätte für die Bundesbahnen kommerziell auch insofern eine

sehr ungünstige Wirkung, als durch dasselbe in erheblichem Masse die für uns unvorteilhaften Importrouten begünstigt würden.

c. Die allgemeine und uneingeschränkte Gratislagerung von Getreide zu dem Zwecke, die Getreidehändler und Müller zu begünstigen, käme einer Bevorzugung einzelner Erwerbsgruppen gleich und würde zu ungleicher und unbilliger Behandlung anderer Erwerbszweige, die die Lagergebühren zu bezahlen haben, führen.

d. Die gewünschte Gratislagerung hätte fatale Rückwirkungen auf die privaten, kommunalen und kantonalen Lagerhäuser, von denen einzelne sich schon jetzt darüber beklagt haben, dass die Bundesbahnen zu billig lagern, zur Folge.

e. Das von uns aufgestellte Prinzip der Gratislagerung für solches Getreide, das 200 und mehr Kilometer schweizerische Nutzdistanz durchfährt, begünstigt diejenigen (in der Zentralschweiz domizilierten) Bezüger, die mit relativ hohen Eisenbahnfrachten belastet sind und schafft somit einen billigen Ausgleich gegenüber den ost- und westschweizerischen Bezüglern, die sich tarifarisch besser stellen.

Für die Lagerung von Getreide des eidgenössischen Oberkriegskommissariates wurden ab 1. Juni die gleichen Lagerbegünstigungen eingeräumt, wie für Handelsgetreide, soweit es, wie dieses, zu den gewöhnlichen Tarifen und nicht zum Militär-tarif befördert wird.

Von der ehemaligen Gotthardbahn wurden die Lagergebühren in Brunnen auch für überseeisches Mehl erlassen. Dabei waren im allgemeinen die gleichen Gründe massgebend, wie für die Gratislagerung von Getreide. Unsere Untersuchungen haben ergeben, dass auch diese Begünstigung ohne wesentliche Schädigung der Gotthardroute nicht aufgehoben werden kann. Was die Lagerung von Mehl in den übrigen Lagerhäusern der Bundesbahnen anbelangt, so haben wir es als zweckmässig erachtet, die gleichen Grundsätze zu beobachten wie für Getreide. Die oben angeführte und begründete Begünstigung gilt daher ab 1. Juni auch für Mehl. Zu bemerken ist dabei, dass hauptsächlich nur Futtermehle zur Lagerung kommen.

8. Am 1. Februar ist für den Güterverkehr zwischen den Stationen der Martigny-Orsières-Bahn einerseits und denjenigen der S. B. B. anderseits ein direkter Tarif in Kraft getreten.

9. Auf den 1. März haben die Verwaltungen der Gürbetalbahn und der Bern-Schwarzenburg-Bahn ihre Gütertarifdistanzen erhöht.

10. Am 1. Juni ist für den direkten Güterverkehr mit der Regionalbahn Pruntrut-Bonfol ein neuer Tarif in Kraft getreten, der gegenüber dem bisherigen erhöhte Distanzen und Taxen enthält. Der Grenzpunkt „Bonfol-frontière“ wurde neu in diesen Tarif aufgenommen.

11. An den Ausnahmetarifen sind folgende Änderungen vorgenommen worden:

a. Die Gültigkeit des schweizerischen Ausnahmetarifes Nr. 3 für die Beförderung von Lebensmitteln in beschleunigter Fracht vom 1. Juni 1904 ist einem Gesuche aus Interessentenkreisen entsprechend auch auf unverpacktes Obst, sowie gleichzeitig auf unverpackte Kartoffeln und unverpackten Knoblauch erstreckt worden.

b. Zu den schweizerischen Ausnahmetarifen Nr. 6 für Getreide usw., Nr. 13 für Zement, Kalk und Gips und Nr. 20 für Steinkohlen usw. sind Nachträge ausgegeben worden, enthaltend hauptsächlich die durch die Distanzerhöhungen der BSB, GTB, EZB und RPB bedingten Änderungen.

c. Im schweizerischen Ausnahmetarif Nr. 33 für den Export von Kalzium-Karbid und Eisenlegierungen schweizerischen Ursprungs vom 1. Juli 1904 ist zur Vermeidung von Schreibereien und Rückerstattungen, welche in der letzten Zeit erheblich zugenommen haben, die Änderung getroffen worden, dass dieser Ausnahmetarif nunmehr auch für Sendungen gilt, die nach „Basel St. Johann transit“ (Rheinhafen) aufgegeben werden, sofern deren Frachtbriefe den Vermerk tragen: „Ab Basel St. Johann transit (Rheinhafen) per Wasser ins Ausland“ und sofern sie mit direktem Umschlag vom Eisenbahnwagen ins Schiff nach dem Auslande befördert werden.

12. Folgende Taxermässigungen wurden eingeführt:

I. Im internen Verkehr.

- a. Für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Abfallsteinen, Steinbrocken und Absprüngen, die beim Behauen von Granitsteinen entstehen, ab Osogna nach Lugano und Taverne;
- b. für Saatkartoffeln für den Kanton Genf mit Rücksicht auf die herrschende Notlage in landwirtschaftlichen Kreisen;
- c. für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Teigwaren in Wagenladungen von 5000 und 10,000 kg. oder

dafür zahlend von Capolago nach St. Moritz, Samaden und Bevers und von Lugano nach Bevers, reguliert nach den über Sondrio-Tirano-Berninabahn erreichbaren Taxen.

II. Für den Import.

Von Butter als Eilstückgut ab Delle-frontière (Provenienz Frankreich) nach verschiedenen schweizerischen Stationen.

13. Im Tarif Genf transit, Les Verrières frontière usw. — Zentral- und Westschweiz sind durchgeführt worden:

- a. die auf den Linien der Neuenburger Jurabahn, Schweizer Seetalbahn, Regionalbahn Pruntrut-Bonfol und Gürbetalbahn eingetretenen Frachterhöhungen;
- b. die Aufnahme der Stationen der Wynentalbahn, Bern-Worb-Bahn und Martigny-Orsières-Bahn;
- c. die Taxerhöhungen der Erlenbach-Zweisimmen-Bahn mittelst Zuschlägen zu den bisherigen Sätzen.

14. Für den Transport von Steinkohlen, Steinkohlenkoks (auch Gaskoks) und Steinkohlenbriketts ab Genf transit (mit Herkunft von Stationen in den Kohlenbecken der Loire und des Département du Gard) nach einer Anzahl westschweizerischer Stationen gelangte am 1. Juni ein neuer Ausnahmetarif zur Einführung, unter Aufhebung des bisherigen Tarifs vom 1. Dezember 1901.

Als Ersatz für den veralteten Tarif vom 1. April 1892 ist für die Beförderung von Lebensmitteln und andern Gütern in Eilfracht zwischen Paris und Belfort einerseits und Basel S. B. B. anderseits, via Delle oder Alt-Münsterol, ein direkter Spezialtarif (Nr. 200) eingeführt worden. Das Warenverzeichnis des neuen Tarifs hat eine Erweiterung erfahren, um dem wachsenden Verkehrsbedürfnis Rechnung zu tragen.

15. Eine Neuauflage des Teils I, Abteilung B (enthaltend die Tarifvorschriften und Güterklassifikation), der deutsch-französischen Verbandsgütertarife (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen) wurde auf 1. Juli in Kraft gesetzt. Dieser Tarifteil ist auch anwendbar für die Abfertigung des Verkehrs zwischen Delle frontière einerseits und Basel SBB und Basel St. Johann anderseits, behufs Erzielung der Taxgleichheit mit der Route über Alt-Münsterol.

16. Im belgisch-niederländisch-südwestdeutschen und belgisch-niederländisch-deutschen Verbands-güterverkehr sind in den allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation die auf den deutschen Bahnen eingetretenen Änderungen durch Nachträge entsprechend durchgeführt worden.

17. Zum Teil I, Abteilung A (Reglementarische Bestimmungen), der deutsch-schweizerischen Gütertarife ist auf 1. Juni ein II. Nachtrag erschienen, der unter anderem abgeänderte Bestimmungen für die Beförderung von Zündwaren und Feuerwerkskörpern enthält.

Der Teil I, Abteilung B, enthaltend die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation, ist auf 1. Juni neu herausgegeben worden.

18. Zu den Gütertarifen Basel badischer Bahnhof und Waldshut usw. — Schweiz wurde auf den 1. Februar je ein VIII. Nachtrag herausgegeben, welcher die durch die Eröffnung der Bodensee-Toggenburgbahn nötig gewordenen Änderungen und Ergänzungen enthält, und der Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Basel SBB und Basel St. Johann einerseits und sämtlichen Stationen der Grossh. badischen Staatseisenbahnen, den badischen Bodensee-uferstationen usw. anderseits ist in neuer Auflage erschienen.

19. Mit den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Regionalbahn Pruntrut-Bonfol ist eine Vereinbarung getroffen worden über die Beteiligung der neuen Linie Dammerkirch-Pfetterhausen-Bonfol am direkten südwestdeutsch-schweizerischen Güterverkehr. Ebenso erfolgte die Aufnahme der Bodensee-Toggenburgbahn und der Durchgangslinie Pruntrut-Bonfol in die direkten Tarife, ferner die Neuordnung des Frachtverhältnisses bei Einlagerung von Getreide ab Mannheim etc. in Romanshorn.

20. Zu den Heften 1, 2, 2 a, 3, 3 a, 7, 10 und 11 des Teiles II der preussisch-hessisch- bzw. norddeutsch-schweizerischen Gütertarife, ferner zu den in diesem Verkehr ausgegebenen Heften A und B der Leitungsvorschriften sind Nachträge erschienen, enthaltend die Änderungen und Ergänzungen, welche hervorgerufen wurden durch die Eröffnung der Bodensee-Toggenburg-Bahn, die Taxerhöhungen der GTB, BSB und EZB und durch die Eröffnung der neuen Verbindung zwischen dem schweizerischen und dem deutschen Eisenbahnnetze über Pfetterhausen-Grenze.

21. Infolge Verlegung des gesamten Frachtgutverkehrs von Lindau Stadt nach Lindau Reutin mussten am 1. November neue Verkehrsleitungsvorschriften für den Güterverkehr Bayern, Sachsen, Norddeutschland, Österreich-Ungarn und weiter — Schweiz via Lindau unter Aufhebung derjenigen vom 1. Oktober 1902 ausgegeben werden. Die wesentlichste Änderung gegenüber den bisherigen Vorschriften besteht darin, dass nur noch der Eilgutverkehr zwischen Bayern, Sachsen und Norddeutschland einerseits und den St. Galler-, Rheintal- und Glarnerstationen anderseits über Bodensee-Rorschach befördert wird, während die Instradierung des gesamten Frachtgutverkehrs nach und von den Rheintal- und Glarnerstationen über die Gürtelbahn und des gesamten Frachtgutverkehrs nach und von den St. Gallerstationen über Bodensee-Romanshorn erfolgt.

22. Im Verkehr zwischen Österreich und der Schweiz wurden folgende Tarife eingeführt:

a. Am 1. Januar ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Wein und leeren Fässern;

b. am 1. Juni ein neuer Tarif für die Beförderung von Holz und Borke;

c. am 1. Juli unter der Bezeichnung „Teil II, Heft A“ ein neuer Tarif für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern;

d. am 1. Juli ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Metallen und Metallwaren;

e. am 1. August ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von mineralischen Ölen (Petroleum, Benzin, Schmieröle etc.).

Für den Verkehr zwischen Ungarn und der Schweiz wurde am 1. Dezember ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Wein und leeren Fässern eingeführt.

23. Durch Gesetz vom 13. April 1911 sind in Italien die fixen Gebühren für Frachtgut erhöht und die Taxkürzung für den Auf- und Ablad durch die Parteien geändert worden. Die dadurch eingetretenen Taxerhöhungen für die italienischen Strecken wurden am 1. September mittelst Nachtrags zum schweizerisch-italienischen Gütertarif durchgeführt.

In ähnlicher Weise wurden die Tarife für den deutsch-italienischen, französisch-italienischen und belgisch-italienischen Verkehr abgeändert.

24. Die direkten Tarife für den Verkehr der über die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hinausgelegenen französischen Bahnen mit Italien konnten nach langen Verhandlungen auf den 1. Januar in Kraft gesetzt werden.

25. Im österreichisch-ungarisch-südfranzösischen Eisenbahnverbände wurden neue Tarife erstellt und im österreichisch-ungarisch-französischen Güterverkehr am 1. August ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von mineralischen Ölen eingeführt.

26. Die Sernftalbahn, die Bremgarten-Dietikon-Bahn, die Regionalbahn Saignelégier-La Chaux-de-Fonds und die Mittel-Thurgau-Bahn sind dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterstellt worden. Ferner ist Bulgarien demselben beigetreten. — Zum Verzeichnis der Gegenstände, auf welche dieses Übereinkommen keine Anwendung findet, ist ein III. Nachtrag erschienen.

27. Von der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr Anwendung findet, ist auf 1. Februar 1911 eine Neuauflage erschienen.

28. Mit Gültigkeit vom 15. Juni an ist der Sicherheits-sprengstoff „Ammonal“ in die Ziffer XXXV_c und am 15. August die beiden neuen Sprengstoffe „Cheddite B“ und „Gamsite“ in die Ziffer XXXV_d der Anlage V zum schweizerischen Transportreglement aufgenommen und damit unter den in genannter Ziffer aufgeführten Bedingungen zum Transport auf den schweizerischen Bahnen zugelassen worden.

29. Die von der kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten in ihrer zweiten, dritten und vierten Sitzung beschlossenen Änderungen und Ergänzungen der schweizerischen allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation vom 1. September 1910 sind mittelst Nachträgen zur Durchführung gelangt. Gleichzeitig ist auch die Instruktion betreffend die Anwendung der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation entsprechend geändert worden.

30. Folgende Konferenzen wurden abgehalten, an welchen wir uns vertreten liessen:

- a. Am 9. und 10. Februar in Berlin die 103. Sitzung der deutschen ständigen Tarifkommission;
- b. am 2. März in Genua eine Spezialkonferenz des deutsch-italienischen Verbandes, an welcher über die Beteiligung der Pontebbaroute an der Verkehrsbedienung verhandelt wurde;
- c. am 9. März in Stuttgart eine Konferenz des deutsch-südfranzösischen Verbandes;
- d. am 15. März in Bern eine Bodenseekonferenz;
- e. Am 13./14. Juni in Friedrichshafen die 104. Sitzung der deutschen ständigen Tarifkommission;
- f. am 8./9. Juli in Bordeaux eine Konferenz des deutsch-südfranzösischen Verbandes (Verkehr mit der Paris-Orléans und Midibahn);
- g. am 30. August in Lindau eine Konferenz des österreichisch-ungarisch-serbisch-türkischen Verbandes.
- h. am 2.—10. Oktober in Locarno

die deutsch-südfranzösische, die deutsch-Paris-Orléans, die österreichisch-ungarisch-südfranzösische und die österreichisch-ungarisch-französische	}	Verbands- konferenz;
---	---	-------------------------
- i. am 25. Oktober in Berlin die 31. Generalkonferenz des deutsch-italienischen Verbandes, in der über die Änderung der Gemeinschaftsverhältnisse über den Gotthard, Brenner und Pontebba weiter verhandelt wurde.

31. Die Frachtenkontrolle (Geschäftsbericht pro 1910, Seite 113, Ziffer 7) ist auf 29 Stationen vorgenommen worden.

32. Eingeführt wurden 46 Tarife und 159 Nachträge.

33. Schriftliche Frachtauskünfte wurden vom Gütertarifbureau in 2353 Fällen erteilt.

e. Einnahmenkontrolle und Abrechnungswesen.

1. Als eine Neuerung von grundsätzlicher Bedeutung auf dem Gebiete des Abrechnungswesens ist die im Berichtsjahre in Deutschland eingeführte vierteljährliche Abrechnung für den Personen- und Gepäckverkehr zu erwähnen, welcher er-

hebliche Vereinfachungen und Ersparnisse zugeschrieben werden. Da diese Massnahme nicht nur auf den innerdeutschen Verkehr beschränkt bleibt, sondern sukzessive auch auf die direkten Verkehre zwischen Deutschland und andern Ländern ausgedehnt werden soll, waren wir in der Lage, uns eingehend mit dieser Frage und deren Rückwirkung auf unsere Verhältnisse zu befassen. Das Ergebnis unserer Untersuchung zeigte, dass aus der Verlängerung der Abrechnungsfrist von einem Monat auf drei Monate eine allgemeine Geschäftsvereinfachung dann resultiert, wenn auch das Stationsrechnungswesen auf der nämlichen Grundlage beordnet wird. Bei monatlicher Rechnungsstellung durch die Stationen liegt die Vereinfachung ausschliesslich bei den Zentral-Abrechnungsbureaux, während für die Kontrollen der einzelnen Verwaltungen der Zusammenzug der drei Monatsergebnisse für die Rapportierung eher eine Mehrarbeit bedeutet. Zu Befürchtungen gab die Neuerung auch in der Richtung Anlass, dass dadurch Verschiebungen in den Einnahmen entstehen könnten, sodass unsere monatlichen Rechnungsabschlüsse ein zuverlässiges Bild der wirklichen Einnahmen nicht mehr geben würden. Diesen Bedenken haben die deutschen Bahnen in der Weise Rechnung getragen, dass sie jeweilen für die zwei ersten Quartalmonate auf Grund des wirklichen Verkehrs berechnete Abschlagszahlungen in Aussicht nahmen. Durch diese Anordnung werden grössere Verschiebungen in den Einnahmen der einzelnen Monate vermieden. Wir glaubten deshalb der vierteljährlichen Abrechnung unter den gebotenen Garantien zustimmen zu können, haben uns aber vorbehalten, auf die Angelegenheit zurückzukommen, falls sich daraus für unsere Verwaltung irgend welche Unzukömmlichkeiten ergeben.

2. Hinsichtlich des Abrechnungswesens mit andern Bahnen ist sodann folgendes zu erwähnen:

- a. Auf 1. Juni wurde die Instruktion über die Abrechnung und Saldierung des englisch-schweizerischen Personen- und Gepäckverkehrs via Frankreich in Kraft gesetzt.
- b. Infolge der Einführung eines direkten Tarifs waren Vorschriften über die Abrechnung und Saldierung des direkten Personen- und Gepäckverkehrs zwischen schweizerischen Stationen einerseits und solchen der oberitalienischen Seen und Nebenbahnen anderseits auszuarbeiten und mit den beteiligten Verwaltungen zu vereinbaren. Diese Vorschriften konnten auf den Zeitpunkt der Einführung des Tarifs zur Ausgabe gelangen.

3. Unter dem Titel „Rechnungswesen der Stationen und Lagerhäuser“ ist die Aufstellung einheitlicher Vorschriften über die Rechnungs-, Buch- und Kassaführung der Lagerhäuser und die Einführung entsprechender einheitlicher Formulare zu erwähnen. Diese Vorschriften wurden am 1. Juni gleichzeitig mit den neuen Reglementen und Tarifen für die Lagerhäuser in Kraft gesetzt.

4. Über das Abfertigungsverfahren wurden folgende Vorschriften erlassen:

- a. Eine Vorschrift betreffend die allgemeine Einführung des Pausiervfahrens für die Abfertigung von Gepäck und Expressgut.
- b. Eine Neuauflage der Instruktion betreffend die Ausfertigung, Prüfung und Richtigstellung der Frachtkarten und die Behandlung der Berichtigungsanzeigen, Frankaturnoten und Nachnahmebegleitscheine durch das Stationspersonal vom 1. Oktober 1889.

5. Wir haben uns an folgenden, über das Abrechnungswesen abgehaltenen Kontrollchefs-Konferenzen vertreten lassen:

- a. An der Internationalen Abrechnungs-Konferenz vom 13./15. Juni in Wien.
- b. Am 14./15. Dezember an der Konferenz in Strassburg zur Beratung der Abrechnungsvorschriften für den elsässisch-badisch-württembergisch-bayerischen Personen- und Gepäckverkehr.

6. Bei den Kassastellen der Stationen, Lagerhäuser, Dampfboote und Agenturen der Bundesbahnen wurden 2012 Kassen- und Bücherrevisionen vorgenommen, welche sich wie folgt verteilen:

Kreis	I	II	III	IV	V	Agenturen
	554	466	487	363	140	2

In der Kasse der Einnahmerei einer Hauptstation wurde beim Rechnungsabschluss Ende Januar ein Fehlbetrag von Fr. 3945 konstatiert. Die eingeleitete Untersuchung vermochte lediglich festzustellen, dass das Defizit auf einen Diebstahl zurückzuführen ist; die Urheberchaft konnte auch durch die gerichtliche Fahndung nicht ermittelt werden.

Ein Kassenbeamter hat die Bareingänge von einigen Tagen der von ihm interimistisch verwalteten Kasse unterschlagen und

ist mit Hinterlassung eines Defizits von Fr. 2445 flüchtig geworden. Er wurde aus dem Dienste der Bundesbahnen entlassen. Die Verwaltung erleidet einen Schaden von Fr. 1772. 51.

Wegen Eingriffen in die Dienstkasse wurden zwei Kassenbeamte aus dem Dienste der Bundesbahnen entlassen; zwei Stationsvorstände wurden wegen Kassenunregelmässigkeiten zu Güterexpeditionsgehülfen degradiert. Ein Schaden ist der Verwaltung in keinem dieser Fälle erwachsen.

Bei Einbruchsdiebstählen am 15./16. Juni in das Bureau der Güterexpedition Dietikon und am 13. August in das Stationsgebäude in Zurzach fielen den Einbrechern nur unbedeutende Beträge in die Hände. Die Urheber konnten nicht ermittelt werden. Bei einem Einbruch in das Stationsgebäude in Perroy in der Nacht vom 13./14. Januar wurde der Dieb entdeckt.

7. Das Frachtkreditwesen weist folgende Geschäfte auf:

	Kreise					Total
	I	II	III	IV	V	
Neue Kredite wurden eröffnet	31	54	54	30	13	182
Bestehende Kredite wurden geändert	22	68	69	44	13	216
Aufgehoben wurden	6	18	18	18	6	66
Im ganzen	59	140	141	92	32	464

Am 31. Dezember betrug die Zahl der bewilligten Frachtkredite 1570 (1910: 1454).

8. Indem wir nachstehend eine vergleichende Übersicht über die Betriebseinnahmen der Bundesbahnen und des Dampfschiffbetriebes auf dem Bodensee der Jahre 1910 und 1911 folgen lassen, verweisen wir auf die der Einnahmentabelle nachfolgende Begründung der Verkehrsschwankungen.

Betriebseinnahmen der schweizerischen Bundesbahnen.

1910		1911		Gegenüber 1910	
(2738 km Januar—September) (2752 km Oktober—Dezember)		A. Bahnverkehr.		(2752 km)	
Fr.	%	I. Ertrag des Personen- transportes	Fr.	%	weniger
75,598,155. 26	42,03		77,855,305. 49	41,31	mehr
			2,257,150. 23		Fr.
					—
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes:					
7,682,212. 80	4,27	1. vom Gepäck . .	7,997,021. 06	4,24	314,808. 26
3,384,412. 36	1,88	2. von Tieren . .	3,200,153. 93	1,70	—
93,196,971. 66	51,82	3. von Gütern . .	99,416,136. 87	52,76	184,258. 43
104,263,596. 82	57,97		110,613,311. 86	58,69	6,219,165. 21
179,861,752. 08	100		188,468,617. 35	100	—
					8,606,865. 27
					—
B. Dampfschiffverkehr auf dem Bodensee.					
Fr.	%	I. Personentransport .	Fr.	%	Fr.
235,471. 54	26,59		264,061. 97	31,16	28,590. 43
16,785. 37	1,89	II. Gepäcktransport .	14,938. 44	1,76	—
5,029. 44	0,57	III. Tiertransport . .	3,556. 99	0,42	1,846. 93
628,388. 47	70,95	IV. Gütertransport . .	564,937. 32	66,66	1,472. 45
885,674. 82	100		847,494. 72	100	63,451. 15
					38,180. 10

Nach vorstehender vergleichender Übersicht der Betriebseinnahmen aus dem Bahnverkehr (Abschnitt A) schliesst das Jahr 1911 gegenüber dem ausserordentlich günstigen Jahre 1910 mit einer Mehreinnahme von Fr. 8,606,865.27 = 4,78 % ab. Was hierüber in unserem letztjährigen Bericht (Seite 121) dargelegt wurde, lässt sich auch hinsichtlich der Mehreinnahme pro 1911 sagen; sie ist auch für dieses Jahr wieder einer weiteren Entwicklung des Verkehrs im allgemeinen zuzuschreiben. Mit Ausnahme des Tiertransportes, dessen Einnahmen den vorjährigen ausserordentlich hohen Betrag nicht zu erreichen vermochten, partizipieren alle Verkehrskategorien an der Mehreinnahme und zwar ergaben:

der Personenverkehr . . .	+	2,98 %	(1910: + 8,27 %)
der Gepäckverkehr . . .	+	4,09 %	(1910: + 9,98 %)
der Tiertransport . . .	—	5,44 %	(1910: + 18,57 %)
der Gütertransport . . .	+	6,09 %	(1910: + 6,89 %)

Im einzelnen ist folgendes zu bemerken:

P e r s o n e n v e r k e h r. Mehreinnahme Fr. 2,257,150.23. Gegenüber dem Vorjahre lieferten die einzelnen Monate folgende Ergebnisse:

Januar	+	Fr. 189,493
Februar	+	„ 208,719
März	+	„ 79,849
April	+	„ 608,861
Mai	—	„ 315,084
Juni	+	„ 287,508
Juli	+	„ 275,980
August	+	„ 145,588
September	—	„ 79,921
Oktober	+	„ 259,109
November	+	„ 77,048
Dezember	+	„ 520,000

Bei der Beurteilung dieser Ergebnisse ist zunächst die Verschiebung des Verkehrs der Osterfeiertage vom Monat März in den Monat April und der Pfingstfeiertage vom Monat Mai in den Monat Juni des Berichtsjahres zu berücksichtigen. Von den beiden Hauptverkehrsmonaten Juli und August hätten in Anbetracht der ganz ausnahmsweisen Beständigkeit der Witterung erheblich günstigere Resultate erwartet werden können. Einen wesentlichen Anteil an dieser Erscheinung hatte wohl die grosse Hitze, welche zu Eisenbahnfahrten nicht verlockte und die Fremden an ihren Höhenkurorten festhielt. Die Mindereinnahme pro September ist erklärlich; nach einem eigentlichen Regensommer brachte

der September 1910 endlich einige Tage anhaltend guter Witterung und damit eine Belebung des Reiseverkehrs, die in einer Mehreinnahme dieses Monats von Fr. 656,828 ihren Ausdruck fand. An diese Mehreinnahme vermochte der Monat September 1911 um so weniger heranzureichen, als der Verkehr durch die in der landwirtschaftlichen Bevölkerung infolge der eingetretenen Dürre herrschenden Depression nachteilig beeinflusst wurde.

Die Mehreinnahme von Fr. 2,257,150.23 entspricht einer Vermehrung um 2,98 %, während die Zahl der beförderten Personen um 4,37 % gestiegen ist. Die Durchschnittseinnahme pro Reisenden ist infolgedessen von 93,7 im Jahre 1910 auf 92,5 Cts. im Berichtsjahr zurückgegangen.

Für die Tunnelstrecke Brig-Iselle ergibt sich aus dem Personentransport für das Berichtsjahr eine Einnahme von rund Fr. 774,000 gegenüber Fr. 785,000 im Vorjahre, somit ein Rückgang von Fr. 11,000.

Güterverkehr (inkl. Gepäck und Tiere). Mehreinnahmen Fr. 6,349,715.04. An dieser Mehreinnahme partizipieren die einzelnen Monate mit folgenden Beträgen:

Januar	+	Fr. 925,488
Februar	+	„ 865,613
März	+	„ 707,814
April	+	„ 111,269
Mai	+	„ 961,486
Juni	+	„ 335,186
Juli	+	„ 471,028
August	+	„ 314,864
September	+	„ 793,518
Oktober	+	„ 217,782
November	+	„ 359,667
Dezember	+	„ 286,000

Die grösste Zunahme entfällt hiernach auf die ersten fünf Monate, während die folgenden sieben Monate mit Ausnahme des durch den beträchtlichen Herbstverkehr günstig beeinflussten Monats September, durchwegs unter dem Mittel von rund Fr. 500,000 bleiben.

Die Zahl der beförderten Gütertonnen hat nur um 5,48 % zugenommen, während die Einnahmen um 6,1 % gewachsen sind. Infolgedessen ist das Durchschnittsertragnis pro Tonne von Fr. 7.93 auf Fr. 7.97 gestiegen.

Wie beim Personenverkehr, so sind auch die Einnahmen aus dem Güterverkehr (exkl. Gepäck und Tiere) der Tunnelstrecke

Brig-Iselle von Fr. 404,989 pro 1910 auf Fr. 335,213 im Berichtsjahr gesunken und stehen damit nur noch zirka Fr. 10,000 höher als im Jahre 1909. Beim Gepäcktransport ergibt sich ein Rückgang der Einnahmen von Fr. 1747, dagegen sind die Einnahmen aus dem Tiertransport von Fr. 7,498 auf Fr. 12,258 gestiegen.

Nach Abschnitt B, Bodensee-Dampfschiffverkehr, der Tabelle über die Betriebseinnahmen haben sich die Einnahmen aus dem Personentransport um Fr. 28,590.43 oder 12,14% vermehrt, während die drei andern Transportkategorien einen ganz erheblichen Rückgang aufweisen. Im Gepäckverkehr beträgt die Mindereinnahme Fr. 1847 oder rund 11% und die Tiertransporteinnahmen sind um weitere 29% zurückgegangen und bleiben mit Fr. 3557 noch unter dem ungünstigen Ergebnis des Jahres 1908. Die Ursachen dieses Rückganges werden in den Grenzverhältnissen zu suchen sein. Der Einnahmefall von Fr. 63,451 d. h. von rund 10% aus dem Gütertransport erklärt sich teilweise aus der grossen Wareneinfuhr im Vorjahre infolge der damaligen Missernte und in dem Ausbleiben dieser Transporte im Berichtsjahre.

f. Fahrgeld- und Frachtreklamationen.

Die starke Verkehrszunahme im Berichtsjahr hatte naturgemäss auch eine wesentliche Vermehrung der vom Frachtreklamationsbureau zu behandelnden Geschäfte im Gefolge.

Nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die Zahl der im Jahr 1911 zur Behandlung gekommenen neuen Reklamationen und Taxrückerstattungsgesuche, sowie die im gleichen Zeitraum zu Lasten der S. B. B. ausbezahlten, beziehungsweise andern Verwaltungen zur Verfügung gestellten Beträge.

	Anzahl neuer Geschäfte	Zu Lasten der S. B. B. ausbezahlte Beträge
a. Frachtreklamationen wegen unrichtiger Anwendung der Tarife, Tarifvorschriften etc.	13,421	Fr. 223,486. 02 (Güter) 75. 71 (Gepäck) 811. 38 (Vieh)
b. Gesuche um nachträgliche Anwendung von Reexpeditions- und Exporttarifen	1,958	198,586. 11
c. Gesuche um Einhaltung der über ausländische Konkurrenzrouten erreichbaren billigen Frachten	4,584	375,395. 69
d. Taxrückerstattungsgesuche (Detaxen), auf Zugeständnissen der Generaldirektion beruhend	573	429,251. 76
e. Verschleppungen (Fehlinsradierungen)	3,149	13,589. 46 ¹⁾
f. Fahrgeldreklamationen	6,338	61,079. 37
g. Gesuche um Gewährung von Taxrückerstattungen auf nicht voll- ständig benützten schweizerischen Generalabonnements	543 ²⁾	84,560. — ³⁾
h. Prämienzahlungen an das Zugspersonal für die Entdeckung miss- bräuchlicher Benützung von Generalabonnements	119	595. — ³⁾
Total	30,685	Fr. 1,387,430. 50

¹⁾ Dagegen haben die S. B. B. Fr. 15,146. 02 erhalten.

²⁾ 391 Fälle wegen Austritt des Titulars aus der Firma; 91 Fälle wegen Krankheit oder Todesfall; 43 Fälle wegen dauernder Landesabwesenheit; 10 Fälle wegen Umtausch gegen Firmenabonnements und 8 Fälle wegen Verhaftung des Titulars.

³⁾ Diese Beträge fallen zu Lasten der am Generalabonnementstarif beteiligten Verwaltungen.

III. Betriebsdepartement.

a. Allgemeines.

1. Wir haben am 10. Januar, an Stelle des zum Mitglied der Kreisdirektion ernannten Herrn Siegfried, zum Betriebschef des Kreises V in Luzern gewählt den Herrn Maschineningenieur Hermann Jäggi von Balsthal (Solothurn), Stellvertreter des Betriebschefs des Kreises V in Luzern.

2. Am 21. Februar ist als Ersatz für den verstorbenen Herrn Haueter als Obermaschineningenieur des Kreises III Herr Maschineningenieur Erwin Egger, von Aarwangen, bisheriger Stellvertreter, gewählt worden.

3. Am 4. April wurde als Ersatz für den verstorbenen Herrn Sängler als Obermaschineningenieur des Kreises II Herr Maschineningenieur Erwin von Waldkirch, von Schaffhausen, bisheriger Stellvertreter, gewählt.

Der Verwaltungsrat hat den unter Ziffern 1, 2 und 3 erwähnten Wahlen die Genehmigung erteilt.

4. Unterm 3. Februar haben wir beschlossen, es seien die Lehrlinge bei der allgemeinen Verwaltung der Generaldirektion und der Kreisdirektionen oder anderer zentraler Bureaux, hinsichtlich der Lohnvergütung gleich zu behandeln wie die Stationslehrlinge nach Reglement Nr. 102 (Geschäftsbericht 1910, Seite 129, Ziffer 17). Ausgenommen sind die Lehrlinge für den Zugdienst (Reglement Nr. 103) und die Handwerkslehrlinge der Werkstätten.

5. Infolge anhaltend guter Frequenz zu Anfang Februar ist auf Anregung des Kur- und Verkehrsvereins St. Moritz unterm 14. Februar angeordnet worden, dass die Engadinexpresszüge 481/482 (Calais/Paris-) Delle-Chur und umgekehrt, welche laut Fahrplan im Zeitraum vom 18. Februar bis 7. März nur jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag verkehren sollten, bis Ende Februar täglich ausgeführt werden. Aus den nämlichen Gründen wurde der angeregten Verlängerung der Kursdauer der laut Fahrplan nur bis 19. Februar verkehrenden Saisonzüge Nr. 92/99 (Boulogne/Paris-) Delle-Biel-Bern (-Interlaken) und umgekehrt bis Ende Februar zugestimmt.

6. Auf Anregung der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft, welche auf grosse Nachfrage in ihrer Berliner Agentur hinwies, wurde unterm 3. Juni zwischen dieser Gesellschaft einerseits und den beteiligten deutschen Eisenbahnverwaltungen, sowie den schweizerischen Bundesbahnen anderseits vereinbart, während der Zeit des stärksten Fremdenverkehrs in den Gotthard- und Engadinexpresszügen einen direkten Schlafwagen Berlin-Basel-Chur zu führen. Dieser Schlafwagen hat in der Sommersaison vom 2. Juli bis 15. September und im Winter vom 10. Dezember 1911 bis 10. März 1912 verkehrt, d. h. jeweilen während der Verkehrsdauer des Engadinexpresszuges.

7. Unsere fortgesetzten Bemühungen, den Rivierareisenden aus der Westschweiz und weiterher, sowie vice versa, via Simplon die Bequemlichkeit direkter Wagen bis Ventimiglia zu verschaffen (Geschäftsbericht 1910, Seite 125, Ziffer 5) waren bis jetzt nur teilweise von Erfolg begleitet, indem ab 1. Oktober täglich ein direkter Wagen von Genf bis Ventimiglia verkehrt. Fatale Weise muss dieser Wagen auf dem Rückwege aus Betriebsgründen direkt über Lausanne-Pontarlier nach Paris zurückgeleitet werden. Die Ausdehnung weiterer Kurse bis Ventimiglia bzw. bis Nizza wurde von den italienischen Staatsbahnen mit dem Hinweis auf bestehende Betriebsschwierigkeiten für das Umsetzen der Wagen im Bahnhof Genua abgelehnt. Wir werden aber der Sache auch fernerhin unsere volle Aufmerksamkeit widmen, um weitere Verbesserungen zu erreichen.

8. Am 31. März haben wir nach längeren Verhandlungen unsere Zustimmung gegeben zu den neuen Verträgen zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen einerseits und der Generaldirektion der internationalen Schlafwagengesellschaft in Brüssel anderseits betreffend:

a. Einrichtung von Luxuszügen zwischen Berlin und Mailand (Genua) über Frankfurt a. M.-Karlsruhe-Basel-Gotthard und umgekehrt (Gotthardexpresszüge).

b. Einrichtung von Luxuszügen zwischen Berlin, Haag (Amsterdam), Altona und ^{Ventimiglia} Mailand, Genua und umgekehrt (Lloyd- und Riviera-Express).

Diese Luxuszüge verkehren an Stelle der bisherigen Lloyd-expresszüge (Geschäftsbericht 1908, Seite 131, Ziffer 2) und zwar die Gotthardexpresszüge vom 1. Mai bis 30. September zwischen Berlin und Mailand und vom 1. Oktober bis 30. November zwi-

schen Berlin und Genua; der Lloyd- und Riviera-Express verkehrt vom 1. Dezember bis 30. April. Dieser Luxuszug führt Abteilungen von Berlin, Haag (Amsterdam) und Altona, welche in Duisburg und Ludwigshafen vereinigt und über Mühlhausen, Basel, Mailand, Genua einerseits, sowie über Mülhausen, Belfort, Lyon, Ventimiglia anderseits geleitet werden.

Die Züge bestehen aus Wagenmaterial der internationalen Schlafwagengesellschaft und kursieren in beiden Richtungen täglich. Beide Verträge sind mit dem 1. Mai 1911 in Kraft getreten und für die Dauer von 12 Jahren abgeschlossen.

9. Die im Jahre 1903 von einer Privatunternehmung im Güterbahnhofe Bern eingerichtete und seither von ihr betriebene sogenannte Volksküche ist auf den 15. Februar 1911 mit allen Einrichtungen und sämtlichem Inventar von den Bundesbahnen übernommen und in eine Speiseanstalt nach dem Muster derjenigen der Bahnhöfe Basel und Olten umgewandelt worden. Damit wurde mehrfach geäußerten Wünschen des Personals entsprochen.

10. Am 20. Juni haben wir die Kreisdirektion III ermächtigt, in der neu erstellten Werkstätte Zürich eine Speiseanstalt mit Selbstbetrieb durch die S. B. B. einzurichten.

11. Seit dem Bestehen des vor einigen Jahren gegründeten Verbandes schweizerischer Wolltuchfabrikanten sind die Preise für die Uniformtücher des Dienstpersonals erheblich in die Höhe gegangen. Nachdem sich letztes Jahr zwischen den Preisen des Verbandes und den Preisen einer zur Begutachtung herbeigezogenen Kommission von Sachverständigen namhafte Preisdifferenzen ergeben hatten, haben die Kreisdirektionen am 17. Februar Weisung erhalten, dem genannten Verbands die künftige Zulassung der ausländischen Konkurrenz beim Submissionsverfahren in Aussicht zu stellen, sofern sich bei den Tücherlieferungen pro 1911 wieder grössere Preisdifferenzen erzeugen sollten.

12. Unterm 15. August haben wir, zufolge Anfrage eines unserer Tuchlieferanten, unsern Kreisdirektionen über die Abgabe von Bundesbahntüchern an Dritte, welche Tücher mit dem S. B. B.-Stempel versehen, d. h. nach den „Bestimmungen über die für die Dienstkleidungen zur Verwendung kommenden Tücher“ kontrolliert sind (Geschäftsberichte 1907, Seite 138, Ziffer 9 und 1908, Seite 132, Ziffer 6), grundsätzliche Weisung erteilt. Danach ist der Verkauf von kontrollierten Bundesbahntüchern an Dritte durch die Fabrikanten untersagt; dagegen ist es den Kreisdirektionen gestattet, Gesuchen schweizerischer Bahnverwaltungen

um verkaufsweise Abgabe solcher Tücher zu entsprechen, gegen Anrechnung des Selbstkostenpreises mit 15 % Zuschlag für Verwaltungskosten (einschliesslich Kosten der Tuchkontrolle und des Transportes). Die Abgabe an andere Gesuchsteller ist nicht zulässig.

13. Am 21. Juli wurde die Verfügung getroffen, dass die im Reglement Nr. 23 enthaltene Bestimmung betreffend Verlängerung der Tragzeit der Dienstkleider bei vorübergehender Dienstaussetzung hinsichtlich der periodisch zu tragenden Sommer- und Winterkleider in der Weise anzuwenden sei, dass die Tragzeit nur verlängert werden soll, wenn von der Dienstaussetzung mindestens 3 Monate auf die Zeit vom Mai bis Oktober (Sommerkleidungsstücke), beziehungsweise vom November bis April (Winterkleidungsstücke) fallen.

14. Der schweizerische Bundesrat hat mit Beschluss vom 10. November verfügt, dass der Lebensmittelkontrolle unterliegende Waren, die im Eisenbahnverkehr an Spediteure oder Mittelspersonen eingehen und von welchen das abfertigende Zollamt Proben zur Untersuchung erhoben hat, zur Weiterbeförderung nach einer schweizerischen Bestimmungsstation mit neuem Frachtbrief nur unter Benachrichtigung des Zollamtes und nach erfolgter Abstempelung des neuen Frachtbriefes durch die zollamtliche Lebensmittelkontrolle aufgegeben werden dürfen. Die Zollämter haben den zuständigen Güterexpeditionen von jeder Probeentnahme von Sendungen, die an Spediteure oder andere Mittelspersonen adressiert sind, schriftlich Kenntnis zu geben. Die Güterexpeditionen haben zu kontrollieren, ob bei der Aufgabe der erwähnten Reexpeditionssendungen auf den neuen Frachtbriefen die Probeentnahme vorgemerkt sei. Zuwiderhandlungen gegen diesen Bundesratsbeschluss seitens der Aufgeber unterliegen den in Art. 40 des Bundesgesetzes betreffend den Verkehr mit Lebensmitteln und Gebrauchsgegenständen vom 8. Dezember 1905 enthaltenen Strafbestimmungen.

15. Mit Beschluss vom 1. Dezember hat der schweizerische Bundesrat die Verordnung über die Untersuchung der Einfuhrsendungen von Fleisch und Fleischwaren vom 29. Januar 1909 (Geschäftsbericht 1909, Seite 126, Ziffer 5) dahin abgeändert, dass für Fleischsendungen, bestehend aus verschiedenen Fleischsorten vom gleichen Absender an den gleichen Empfänger nur ein Ursprungszeugnis, bzw. ein Passierschein verlangt werde. Das Ursprungszeugnis und der Passierschein haben genaue Angaben über Gewicht und Anzahl der verschiedenen Fleischsorten zu enthalten. Gleichzeitig wurden die Unter-

suchungsgebühren für Fleischsendungen mit Wirkung vom 1. Januar 1912 an etwas herabgesetzt.

16. Mit Beschluss vom 18. Februar hat der schweizerische Bundesrat die Einfuhr von Gefrierfleisch überseeischer Herkunft auf Zusehen hin unter gewissen Bedingungen gestattet. Das Bahnpersonal ist von uns unterm 1. März mit den erforderlichen Weisungen versehen worden, welche wir unterm 6. Dezember ergänzt haben, nachdem der Bundesrat durch Beschluss vom 17. November neue Vorschriften erlassen hat, welche gegenüber den bisherigen für die Bahnen einige Erleichterungen enthalten.

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 21. Februar zu den bisherigen Bedingungen um ein weiteres Jahr, d. h. bis 30. April 1912 verlängert.

18. Am 22., 23., 24. und 25. Februar, ferner am 3., 4. und 5. August haben in Bern unter dem Vorsitz des Vertreters des Eisenbahndepartementes die üblichen Fahrplankonferenzen für den Sommerfahrplan 1911 und für den Winterfahrplan 1911/12 stattgefunden. Zur Behandlung gelangten im ganzen 603 Traktanden für den Sommerfahrplan und 429 für den Winterfahrplan. Die schweizerischen Bundesbahnen waren an 355 resp. 252 Begehren beteiligt. Der grösste Teil sämtlicher Traktanden betraf Gesuche um Einführung neuer oder Ausdehnung bestehender Züge, sowie Einschaltung neuer Schnellzugshalte.

19. Vom 1. bis 3. März ist in Stuttgart die europäische Wagenbeistellungskonferenz für den Sommerdienst 1911 abgehalten worden; diejenige für den Winterdienst 1911/12 fand in Verbindung mit der europäischen Fahrplankonferenz vom 14. bis 17. Juni in Stockholm statt. Die europäische Fahrplankonferenz für den Sommerdienst 1912 tagte am 29. und 30. November in Triest. Wir waren an allen drei Konferenzen vertreten.

20. Am 11. März ist in Frankreich die bisher gültige Pariserzeit (P. Z.), welche der für die Schweiz gültigen mitteleuropäischen Zeit um 55 Minuten nachging, laut gesetzlicher Vorschrift durch die westeuropäische Zeit (W. E. Z.) ersetzt

worden. Diese geht der mitteleuropäischen Zeit genau um eine Stunde nach. Die durch diese Neuerung zur Wahrung der Zuganschlüsse auf den französisch-schweizerischen Grenzstationen notwendigen Massnahmen sind getroffen worden.

21. Am 12. April haben wir beschlossen, auf der Gotthardstrecke Luzern-Göschenen Versuchsfahrten mit Lokomotiven und Personenwagen vorzunehmen zur Feststellung der Zugwiderstände von 2-, 3- und 4achsigen Personenwagen, der Arbeitsleistung, sowie des Wasser- und Brennmaterialverbrauchs der neuesten Lokomotiven (Typen S. B. B.) im Vergleich mit Lokomotiven der ehemaligen Gotthardbahn. Zudem wurden auch verschiedene Bremsversuche vorgenommen.

22. Zur Beschleunigung des Transportes von Eisenbahnschienen für die Bundesbahnen aus dem Werke Jœuf der Firma Wendel & Cie. in Hayange sind der französischen Ostbahn gegen die reglementarischen Vergütungen unterm 8./13. Juni in Delle 20 unserer N²-Wagen mit Kuppelstangen zur Verwendung übergeben worden.

23. Unterm 18. März/28. Juni haben wir mit der französischen Ostbahn und mit der französischen Nordbahn eine Vereinbarung getroffen, nach welcher die schweizerischen Bundesbahnen für die Transporte von Lokomotivfeuerungsmaterial aus den französischen Gruben von Ostricourt, Aniche, Escarpelle und Meurchin nach der Schweiz über Delle zirka 300 Güterwagen der Serie L stellen. Die Wagen, für welche die normale Laufmiete bezahlt wird und welche vorderhand bis 1. Juli 1912 ausschliesslich diesem Zwecke dienen, sind mit entsprechenden Affichen versehen worden. Die Vereinbarung ist am 15. Juli in Kraft getreten.

24. Für die Beförderung von Getreide ab den italienischen Hafenplätzen Genua und Venedig nach der Schweiz wurden im Monat Oktober den italienischen Staatsbahnen 225² gedeckte, entsprechend affichierte Güterwagen mietweise abgegeben. Die italienischen Staatsbahnen haben uns diese Wagen schon im Laufe des Monats November wieder zurückgegeben, weil sie für dieselben keine Verwendung mehr hatten.

25. Die Italienischen Staatsbahnen haben an ihre vereinbarungsgemäss in bar zu begleichende Wagenleistungsschuld von 20,000,000 Achskilometern mit Mk. 250,000 (Geschäftsbericht 1910, Seite 131, Ziffer 25) den Bundesbahnen die zweite Rate von Mk. 125,000 in der Wagenmieteabrechnung pro

August 1911 vergütet. Da die Wagenleistungsschuld der Italienischen Staatsbahnen an die Bundesbahnen auf Ende September 1911 wiederum auf rund 17,700,000 Achskilometer angewachsen war, haben wir auf Grund der Triester Bestimmungen von der genannten Verwaltung neuerdings Mehrbeteiligung an der Stellung von Personen- und Gepäckwagen in direkten Kursen oder Barausgleich verlangt.

26. Die Personenwagen I., II. und III. Klasse, welche in Schnellzügen verkehren können, sind mit einer Übersichtskarte der schweizerischen Bundesbahnen ausgerüstet worden.

27. Einem Gesuche des Verbandes schweizerischer Verkehrsvereine entsprechend, wurde unterm 4. Juli beschlossen, auch in den Personenwagen III. Klasse mit Faltenbälgen, die hauptsächlich für Schnellzüge bestimmt sind, sukzessive Photochrombilder als Wandschmuck anzubringen, wie dies seit Jahren in den Personenwagen I./II. Klasse geschieht. (Geschäftsbericht 1903, Seite 105, Ziffer 26.)

28. Am 16. Juni wurde an unsere Kreisdirektionen I—V eine einheitliche Weisung erlassen betreffend Führung von Wagen mit der Doppelbremse in Schnellzügen.

29. Mit Schreiben vom 19. Juni hat das eidgenössische Eisenbahndepartement dem von uns vorgelegten Entwurf eines Nachtrages I zum allgemeinen Reglement über den Telegraphendienst vom 1. April 1900 die Genehmigung erteilt; derselbe enthält neue Vorschriften für Leitungen mit Parallelschaltung und für Zwischenstationen mit gemeinschaftlicher Batterie und Ausgleichwiderständen, welche am 1. Oktober 1911 in Kraft getreten sind.

30. Am 27. Juni ist in Bern die erste Direktorenkonferenz für allgemeine technische Angelegenheiten, an welcher auch die Vertreter der Verwaltungen des mit dem Jahre 1909 aufgehobenen ehemaligen Verbandes schweizerischer Eisenbahnen teilnahmen, abgehalten worden (Geschäftsbericht 1909, Seite 137/138, Ziffer 45). Es kamen hierbei mehrere betriebstechnische Fragen zur Beratung.

31. Die Erzielung von Ersparnissen in der Erstellung des Fahrplanmaterials (Fahrplanbehelfe) ist seit längerer Zeit Gegenstand einlässlicher Prüfung. Unter anderm ist

die Neuordnung der Anhänge zu den Dienstfahrplänen ins Auge gefasst worden. Bis jetzt wurden diese Anhänge, wie der Dienstfahrplan selbst, von den Kreisdirektionen bei jedem Fahrplanwechsel neu herausgegeben. Unterm 15. Juli haben wir angeordnet, dass versuchsweise die auf den 1. Mai 1911 für den Sommerdienst erstellten Anhänge auch für die Winterfahrplanperiode 1911/1912 gültig zu erklären und dem Dienstpersonal die gegenüber dem Sommerdienst eingetretenen Änderungen auf dem Zirkularwege bekannt zu geben seien. Sofern auf diese Weise in der Folge die Anhänge zu den Dienstfahrplänen nur noch einmal im Jahre, jeweils auf 1. Mai, herausgegeben werden können, wird eine erhebliche Ersparnis an Kosten und Arbeitsverminderung erzielt werden. Ferner ist zum gleichen Zwecke auch eine Vereinfachung der Zugsbildungspläne eingeführt worden.

32. Mit Schreiben vom 5. April 1911 teilte uns die städtische Finanzdirektion in Bern mit, dass der Bernische Verein für Handel und Industrie in Verbindung mit dem Verkehrsverein der Stadt Bern an den Gemeinderat der Stadt eine Eingabe betreffend Erstellung eines Zollniederlagshauses in Verbindung mit dem Bahnhof Bern gerichtet habe und ersuchte uns um Mitteilung, wie wir uns zu dem Projekte stellen. Wir haben uns nach einlässlicher Prüfung aller in Betracht fallenden Verhältnisse am 28. Juli grundsätzlich in zustimmendem Sinne geäußert.

33. Mit dem 1. August sind auf den Bahnhöfen Basel S. B. B. und Bern in der Rapportierung der Güterwagen versuchsweise verschiedene Änderungen eingeführt worden, welche eine erhebliche Vereinfachung dieses umfangreichen Rapportierungsgeschäftes bedeuten. Sofern sich die Neuerung bewährt, werden wir die Änderungen auf allen grössern Bahnhöfen der S. B. B. einführen, womit eine wesentliche Arbeits- und Kostenverminderung erzielt wird.

34. Der Bundesrat hat auf ein Gesuch des schweizerischen Wagenverbandes in Anwendung von Art. 10 des Bundesgesetzes betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten vom 19. Dezember 1902, mit Beschluss vom 10. und 14. August ausnahmsweise Anordnungen für den Herbstverkehr, d. h. für die Zeit vom 1. September bis 15. November, den eidgenössischen Betttag ausgenommen, bewilligt, wie solche schon in den Vorjahren gewährt worden sind. Der Herbstverkehr hat sich in geordneter Weise abgewickelt. Erheblicher Wagenmangel hat sich nicht eingestellt.

35. Mit Beschluss vom 4. September hat uns der Bundesrat

auf unser Gesuch hin in Anwendung von Art. 10 des Arbeitsgesetzes vom 19. Dezember 1902 wie letztes Jahr bewilligt, auf der Route Lindau-Romanshorn-Lindau an den Sonntagen in der Zeit vom 3. September bis 17. Dezember, den eidgenössischen Betttag ausgenommen, ausnahmsweise Frachtgüter nach Bedarf zu trajektieren und ferner bei Bedarf in der Richtung Romanshorn-Genf und zurück einen direkten Güterzug auszuführen. Diese Massnahmen hatten den Zweck, Wagenstauungen über den Sonntag in den Bahnhöfen Lindau und Romanshorn während des starken Herbstverkehrs zu vermeiden.

36. Für die Besammlung und den Rücktransport der zu den Herbstübungen (Wiederholungskursen) einberufenen Truppen mussten in den Monaten August, September und Oktober auf verschiedenen Linien unseres Netzes zahlreiche Extrazüge ausgeführt werden. Diese Transporte, welche ohne Unfälle oder erhebliche Störungen bewerkstelligt worden sind, haben verschiedene ausserordentliche dienstliche Massnahmen notwendig gemacht.

37. Durch Beschluss des schweizerischen Wagenverbandes (Schreiben an die Verbandsverwaltungen vom 18. August) ist die Mittel-Thurgau-Bahn auf den Zeitpunkt der Einstellung ihrer Wagen in den Verbandspark als Mitglied des schweizerischen Wagenverbandes aufgenommen worden.

Die Stationen der Mittel-Thurgau-Bahn sind dem Repartitionsbezirke St. Gallen zugeteilt worden.

38. Da im Laufe des letzten Sommers die Cholera in Russland, Italien, Ungarn, in der Türkei und in Tunesien neuerdings aufgetreten ist, kamen gegenüber den verseuchten Bezirken die vom schweizerischen Bundesrat mit Beschluss vom 24. August 1910 angeordneten Massnahmen zur Überwachung der Epidemie (Geschäftsbericht 1910, Seite 129, Ziffer 20) wieder zur Anwendung. Durch die Bundesratsbeschlüsse vom 23. August und 29. September 1911 wurden dann diese Überwachungsmassnahmen durch die Bezeichnung von Grenzrevisionsstationen und Vermehrung der Krankenübergabestationen noch erweitert. Infolge Erlöschens der Epidemie in Italien, Russland und Ungarn wurden die angeordneten Massnahmen mit Beschluss vom 29. Dezember aufgehoben. Gegenüber einzelnen noch als choleraverseucht erklärten Gebieten der Türkei und Tunesien bleiben Überwachungsmassnahmen in beschränktem Umfange weiter in Kraft.

39. Die an der III. Internationalen Konferenz für technische Einheit im Eisenbahnwesen vom Mai 1907 bestellte Kommis-

sion für die Aufstellung einer allgemeinen Begrenzungslinie für Güterwagen und von allgemeinen Bestimmungen über die Querschnittsmasse der Wagen und Ladungen von aussergewöhnlicher Länge hat vom 10. bis 17. Oktober in Bern eine Konferenz abgehalten, an der wir vertreten waren.

40. Zur Vermeidung eines zu lange ausgedehnten Aufenthaltes von einzelnen Reisenden in den Speisewagen sahen wir uns veranlasst, das Spielverbot in diesen Wagen, das sich bisher bisher auf das Kartenspiel beschränkte (Geschäftsbericht 1909, Seite 134, Ziffer 34), mit Verfügung vom 13. Dezember dahin zu erweitern, dass allgemein jede Art von Spiel in den Speisewagen untersagt ist.

41. Der Schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb wurde für das Jahr 1912, wie in den Vorjahren, ein Beitrag von Fr. 10,000 bewilligt. Weil der Stand der finanziellen Mittel es erlaubte, wurde pro 1911 nur der ordentliche Beitrag von Fr. 500 einbezahlt. Der Mitgliederbestand betrug auf Ende 1911 wieder 22. Die programmässigen Arbeiten der Studienkommission sind im Berichtsjahre dem Abschluss nahe gebracht worden.

42. Für das Jahr 1910 haben wir wieder spezielle statistische Erhebungen betr. die Einnahmen des Zugspersonals und des Lokomotivpersonals an Nebenbezügen gemäss Reglement Nr. 22 für die Kreise I—IV und gemäss den Regulativen G. B, Nr. 2 und 4 für den Kreis V gemacht.

Die an Nebenbezügen ausbezahlten Gesamtsummen, denen wir vergleichsweise die Nebenbezüge der Jahre 1904 und 1907 (Geschäftsbericht 1908, Seite 143, Ziffer 31) für die Kreise I—IV beifügen, betragen:

				Zugs- personal	Lokomotiv- personal
				Fr.	Fr.
Kreise I—IV:	Jahr	1904	Nebenbezüge	2,247,281	2,948,130
"	I—IV:	" 1907	"	2,702,182	3,497,753
"	I—IV:	" 1910	"	2,724,501	3,476,279
"	V:	" 1910	"	580,754	697,938

Die Einzelheiten unserer Erhebungen sind aus den nachfolgenden acht Tabellen ersichtlich.

Tabelle I.

Zusammenstellung des Zugpersonals nach den Einnahmen an Nebenbezügen pro 1910.

Betrag der Nebenbezüge per Jahr	Arbeitstage											Total
	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	
A. Zugführer.												
Über Fr. 1500	—	—	9	7	3	—	1	—	—	2	—	22
Fr. 1401—1500	2	2	29	21	13	15	5	1	—	—	—	88
„ 1301—1400	—	—	53	23	9	13	11	7	5	5	—	126
„ 1201—1300	1	4	90	50	30	40	14	6	2	10	—	247
„ 1101—1200	—	—	12	4	10	17	12	19	15	5	3	97
„ 1001—1100	—	—	3	2	—	1	—	2	—	9	1	18
unter Fr. 1001	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4
Total	3	6	196	107	65	86	43	35	22	31	8	602
B. Kondukteure.												
Über Fr. 1500	19	10	12	10	4	2	1	2	—	2	—	62
Fr. 1401—1500	9	6	12	5	3	3	1	1	—	—	—	40
„ 1301—1400	25	17	10	9	8	3	1	2	—	2	1	78
„ 1201—1300	76	44	62	31	11	21	4	7	2	—	—	258
„ 1101—1200	128	77	97	50	36	33	19	10	8	9	—	467
„ 1001—1100	88	81	114	83	51	71	34	13	6	12	—	553
„ 901—1000	4	2	3	2	7	11	15	12	7	17	1	81
„ 801—900	2	—	—	—	—	1	—	2	—	6	4	15
„ 701—800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	5
„ 601—700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 501—600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Total	351	237	310	190	120	145	75	49	23	50	10	1560
C. Bremser.												
Über Fr. 1500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fr. 1401—1500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 1301—1400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 1201—1300	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
„ 1101—1200	11	2	5	3	1	—	—	—	—	—	—	22
„ 1001—1100	50	40	58	21	22	17	10	2	1	—	—	221
„ 901—1000	27	23	47	39	24	44	13	11	6	1	—	235
„ 801—900	10	9	15	11	7	13	4	6	7	11	1	94
„ 701—800	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	4	7
„ 601—700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
„ 501—600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	99	74	125	74	54	74	27	20	14	14	7	582

Tabelle II.

Zusammenstellung des Zugspersonals nach den Einnahmen an Nebenbezügen pro 1910.

Betrag der Nebenbezüge	Arbeitstage											
	Kreis I		Kreis II		Kreis III		Kreis IV		Kreis V		Total	
	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	300 und mehr	unter 300
A. Zugführer.												
Über Fr. 1500	1	—	—	—	—	—	—	—	8	13	9	13
Fr. 1401—1500	21	16	2	—	5	3	1	—	4	36	33	55
„ 1301—1400	20	11	4	6	17	8	12	20	—	28	53	73
„ 1201—1300	17	21	43	58	34	46	1	21	—	6	95	152
„ 1101—1200	—	9	5	31	6	37	1	6	—	2	12	85
„ 1001—1100	2	2	—	4	1	6	—	3	—	—	3	15
unter Fr. 1001	—	1	—	—	—	1	—	1	—	1	—	4
Total	61	60	54	99	63	101	15	51	12	86	205	397
B. Kondukteure.												
Über Fr. 1500	13	3	—	—	—	—	—	—	28	18	41	21
Fr. 1401—1500	18	3	—	—	2	—	—	—	7	10	27	13
„ 1301—1400	25	7	—	—	16	6	7	2	4	11	52	26
„ 1201—1300	41	9	17	2	44	18	55	22	25	25	182	76
„ 1101—1200	52	29	89	40	124	51	35	28	2	17	302	165
„ 1001—1100	26	40	123	103	116	100	18	23	—	4	283	270
„ 901—1000	2	12	2	36	3	21	2	3	—	—	9	72
„ 801— 900	2	3	—	4	—	5	—	—	—	1	2	13
„ 701— 800	—	2	—	2	—	1	—	—	—	—	—	5
„ 601— 700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 501— 600	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Total	179	109	231	187	305	202	117	78	66	86	898	662
C. Bremser.												
Über Fr. 1500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fr. 1401—1500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 1301—1400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 1201—1300	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
„ 1101—1200	14	1	—	—	4	3	—	—	—	—	18	4
„ 1001—1100	62	10	2	1	35	16	7	19	42	27	148	73
„ 901—1000	17	19	9	36	14	38	—	3	57	42	97	138
„ 801— 900	2	1	—	4	—	6	—	2	32	47	34	60
„ 701— 800	—	—	—	1	—	1	—	—	—	5	—	7
„ 601— 700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2
„ 501— 600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	96	31	11	42	53	64	7	24	131	123	298	284

Tabelle III.

Vergleichende Zusammenstellung der Nebenbezüge des Zugpersonals pro 1904, 1907 und 1910.

Kreise und Beamtenkategorien	Zahl der einbezogenen Beamten pro 1910.		Summe der betreffenden Nebenbezüge pro 1910.		Durchschnitt per Mann und Jahr					
	mit 300 und mehr Arbeitstagen	alle einbezogenen Beamten	derjenigen mit 300 und mehr Arbeitstagen	für alle einbezogenen Beamten	1910		1907		1904	
					für diejenigen mit 300 u. 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
Kreis I.			Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Zugführer . .	61	121	82,981	160,143	1361	1324	1360	1335	1340	1313
Kondukteure .	179	288	222,089	343,222	1242	1192	1242	1202	1171	1152
Bremser . .	96	127	100,094	130,791	1043	1030	1030	1013	1023	996
Kreis II.										
Zugführer . .	54	153	67,784	188,202	1255	1230	1276	1254	1287	1260
Kondukteure .	231	418	255,516	451,823	1106	1080	1116	1118	1102	1081
Bremser . .	11	53	10,681	49,908	971	941	967	961	993	969
Kreis III.										
Zugführer . .	63	164	80,720	203,320	1282	1240	1302	1261	1276	1246
Kondukteure .	305	507	348,045	567,711	1141	1120	1163	1135	1157	1130
Bremser . .	53	117	54,222	116,857	1023	999	1032	1008	1019	993
Kreis IV.										
Zugführer . .	15	66	19,755	83,754	1317	1269	1313	1269	1337	1310
Kondukteure .	117	195	139,717	228,776	1194	1173	1228	1202	1221	1193
Bremser . .	7	31	7,299	31,579	1043	1018	1044	1005	1030	1021
Kreis V.										
Zugführer . .	12	98	19,765	145,168	1647	1481	1583	1438	—	—
Kondukteure .	66	152	94,595	208,221	1433	1370	1456	1362	—	—
Bremser . .	131	254	125,634	239,243	959	942	982	957	—	—
Ganzes Netz.									Kreise I—IV	
Zugführer . .	205	602	271,005	780,587	1372	1308	1366	1311	1307	1282
Kondukteure .	898	1560	1,059,962	1,799,753	1223	1187	1241	1203	1157	1139
Bremser . .	298	582	297,930	568,378	1007	986	1011	988	1018	994

Vergleichende Zusammenstellung der durchschnittlichen einzelnen Nebenbezüge

Kreise und Beamtenkategorien mit 300 und mehr Arbeitstagen	Zahl der einbezogenen Beamten			Kilometrische Leistungen		
	1904	1907	1910	1904	1907	1910
Kreis I.				km	km	km
Zugführer	52	38	61	55,186	60,629	60,154
Kondukteure	170	149	179	56,786	62,497	60,701
Bremser	31	56	96	47,335	49,891	47,540
Kreis II.						
Zugführer	45	59	54	47,805	49,382	49,396
Kondukteure	128	218	231	49,660	48,535	48,392
Bremser	25	21	11	42,441	40,654	41,768
Kreis III.						
Zugführer	50	54	63	51,034	54,570	53,590
Kondukteure	202	245	305	52,798	54,811	52,106
Bremser	79	57	53	51,735	53,219	49,438
Kreis IV.						
Zugführer	25	16	15	55,527	57,237	57,846
Kondukteure	75	76	117	56,899	55,299	53,926
Bremser	28	15	7	50,151	50,953	47,888
Kreise I—IV.						
Zugführer	172	167	193	52,098	54,371	55,246
Kondukteure	575	688	832	53,814	54,657	53,781
Bremser	163	149	167	49,201	49,969	46,658
Kreis V.						
Zugführer	—	16	12	—	51,034	55,654
Kondukteure	—	53	63	—	58,173	60,403
Bremser	—	60	130	—	38,532	37,443
Ganzes Netz.						
Zugführer	—	183	205	—	54,570	55,328
Kondukteure	—	741	895	—	55,863	55,105
Bremser	—	209	297	—	46,649	44,815

(Kreis V kann, weil Nebenbezüge nicht durchwegs gleich wie bei

Tabelle IV.

des Zugspersonals pro Mann in den Jahren 1904, 1907 und 1910.

Kilometergeld			Rangierdienst			Reservendienst			Materialzüge		
1904	1907	1910	1904	1907	1910	1904	1907	1910	1904	1907	1910
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
622	675	675	41	45	55	17	18	13	—	—	—
508	554	540	36	33	36	23	24	29	1	1	—
397	424	416	64	63	93	32	30	21	—	—	—
556	576	570	44	46	47	25	11	10	1	1	1
458	452	450	53	54	56	18	14	17	—	1	1
398	389	409	106	93	80	7	4	2	—	—	—
581	636	614	56	54	58	5	4	4	—	1	1
481	504	477	58	61	72	9	7	8	—	2	—
465	484	454	57	66	83	4	2	3	—	—	—
627	637	641	61	60	61	10	2	2	—	—	—
513	494	483	58	75	68	9	5	9	—	—	—
450	457	438	96	100	124	3	1	1	—	—	—
594	624	625	48	50	55	15	9	7	—	1	—
488	498	487	51	54	58	15	13	16	1	1	—
440	445	429	73	72	95	9	13	7	—	—	—
—	1192	1262	—	42	27	—	1	3	—	—	—
—	965	987	—	6	11	—	7	18	—	1	—
—	674	644	—	44	35	—	43	23	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

S.B.B., nur im Total in die Gesamtleistung einbezogen werden.)

Vergleichende Zusammenstellung der durchschnittlichen einzelnen Nebenbezüge

Kreise und Beamtenkategorien mit 300 und mehr Arbeitstagen	Stationsdienst			Auswärtige Aushilfe			Auswärtiges Uebernachten		
	1904	1907	1910	1904	1907	1910	1904	1907	1910
Kreis I.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Zugführer . . .	—	—	—	1	—	—	37	20	18
Kondukteure . . .	—	—	—	2	1	2	41	45	42
Bremser . . .	—	—	—	3	2	2	14	8	7
Kreis II.									
Zugführer . . .	—	—	—	—	—	—	39	40	26
Kondukteure . . .	—	—	—	2	7	1	23	34	20
Bremser . . .	—	—	—	—	—	—	1	1	—
Kreis III.									
Zugführer . . .	—	—	—	2	2	1	12	4	3
Kondukteure . . .	1	—	—	19	9	9	34	17	9
Bremser . . .	—	—	—	5	—	2	8	—	1
Kreis IV.									
Zugführer . . .	—	—	—	1	2	—	12	11	13
Kondukteure . . .	—	—	1	13	15	14	34	39	20
Bremser . . .	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Kreise I—IV.									
Zugführer . . .	—	—	—	1	1	—	27	21	15
Kondukteure . . .	—	—	—	9	7	7	34	30	23
Bremser . . .	—	—	—	3	1	1	7	3	2
Kreis V.									
Zugführer . . .	—	—	—	—	—	1	—	78	92
Kondukteure . . .	—	—	—	—	20	12	—	147	133
Bremser . . .	—	1	3	—	—	1	—	10	5
Ganzes Netz.									
Zugführer . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kondukteure . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bremser . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(Kreis V kann, weil Nebenbezüge nicht durchwegs gleich wie bei

des Zugspersonals pro Mann in den Jahren 1904, 1907 und 1910. (Fortsetzung.)

Billetprämie			Feste Zulage							Total		
1904	1907	1910	1904	1907	1910					1904	1907	1910
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.					Fr.	Fr.	Fr.
22	2	—	600	600	600					1340	1360	1361
80	104	113	480	480	480					1171	1242	1242
33	23	24	480	480	480					1023	1030	1043
22	2	1	600	600	600					1287	1276	1255
68	74	81	480	480	480					1102	1116	1106
1	—	—	480	480	480					993	967	971
20	1	1	600	600	600					1276	1302	1282
75	83	86	480	480	480					1157	1163	1141
—	—	—	480	480	480					1019	1032	1023
26	1	1	600	600	600					1337	1313	1317
114	120	119	480	480	480					1221	1228	1194
—	6	—	480	480	480					1030	1044	1043
22	1	1	600	600	600					1307	1307	1303
79	89	99	480	480	480					1157	1172	1170
6	10	6	480	480	480					1018	1024	1020
Fixe Zulage* für Erstfeld und Goldau		Vergütung für Kranken- und Urlaubstage		Zulage an Konduktoren für Zugführerdienst		Nachtdienst- entschädigung		Garantierte Minimum- Nachvergütung				
1907	1910	1907	1910	1907	1910	1907	1910	1907	1910			
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.			
62	10	26	25	—	—	73	80	110	145	—	1584	1645
16	2	13	10	50	23	64	57	168	165	—	1456	1418
9	15	9	8	3	—	79	84	113	141	—	982	959
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1367	1372
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1241	1220
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1011	1007

S.B.B., nur im Total in die Gesamtleistung einbezogen werden.)

Zusammenstellung des Lokomotivpersonals

Lokomotivführer.

Betrag der Nebenbezüge per Jahr	Arbeitstage													Total
	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	199 bis 150	149 bis 100		
Klasse I.	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	
Hauptlinien mit Fr. 900 fester Zulage.														
Über Fr. 2400 . . .	—	—	23	7	3	7	1	1	1	—	—	—	43	
Fr. 2301—2400 . . .	—	1	14	6	5	1	1	—	1	—	—	—	29	
„ 2201—2300 . . .	—	—	13	9	6	8	1	—	—	—	—	—	37	
„ 2101—2200 . . .	—	1	12	14	11	11	4	1	1	—	—	—	55	
„ 2001—2100 . . .	—	4	30	26	9	14	6	3	2	—	—	—	94	
„ 1901—2000 . . .	—	—	68	29	24	23	6	2	1	6	—	—	159	
„ 1801—1900 . . .	—	1	69	49	18	31	10	10	3	9	—	—	200	
„ 1701—1800 . . .	—	1	67	14	18	24	14	8	13	7	1	—	167	
„ 1601—1700 . . .	—	2	35	7	9	10	4	3	1	11	—	—	82	
„ 1501—1600 . . .	—	—	21	6	5	7	5	1	—	5	—	—	50	
„ 1401—1500 . . .	—	—	—	—	—	1	1	2	—	2	1	—	7	
„ 1301—1400 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	
„ 1201—1300 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
„ 1101—1200 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	
„ 1001—1100 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
„ 1000 und darunter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Total	—	10	352	167	108	137	53	31	23	40	2	2	925	
Klasse II.														
Nebenlinien mit Fr. 720 fester Zulage.														
Über Fr. 2000 . . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
Fr. 1901—2000 . . .	—	2	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	
„ 1801—1900 . . .	—	3	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	
„ 1701—1800 . . .	—	4	12	5	—	1	—	—	—	—	—	—	22	
„ 1601—1700 . . .	—	4	12	2	2	1	—	1	1	—	—	—	23	
„ 1501—1600 . . .	—	4	17	9	3	—	2	—	—	—	—	—	35	
„ 1401—1500 . . .	1	11	23	5	8	—	1	—	—	1	—	—	50	
„ 1301—1400 . . .	—	10	31	18	13	11	9	6	—	2	—	—	100	
„ 1201—1300 . . .	—	—	1	—	—	—	—	2	—	9	—	—	12	
„ 1101—1200 . . .	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	2	
„ 1001—1100 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
„ 901—1000 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
„ 801—900 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
„ 800 und darunter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Total	1	38	103	39	26	13	12	10	1	12	1	—	256	

Tabelle V.

nach den Einnahmen an Nebenbezügen pro 1910.

Lokomotivheizer.

Betrag der Nebenbezüge per Jahr	Arbeitstage													Total
	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	199 bis 150	149 bis 100		
	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann		
Klasse I. Hauptlinien mit Fr. 600 fester Zulage.														
Über Fr. 1800 . . .	7	14	18	6	5	5	1	—	—	—	—	—	56	
Fr. 1701—1800 . . .	2	4	8	5	2	3	2	1	—	—	—	—	27	
„ 1601—1700 . . .	6	15	10	10	5	5	2	1	—	—	—	—	54	
„ 1501—1600 . . .	4	11	11	9	8	5	2	4	—	—	—	—	54	
„ 1401—1500 . . .	11	5	10	7	6	6	2	1	2	—	—	—	50	
„ 1301—1400 . . .	15	11	17	12	1	4	5	1	2	1	—	—	69	
„ 1201—1300 . . .	19	27	53	43	33	19	11	2	3	5	—	—	215	
„ 1101—1200 . . .	3	21	11	11	16	15	12	11	6	9	1	—	116	
„ 1001—1100 . . .	1	5	14	2	3	6	5	2	—	5	2	—	45	
„ 901—1000 . . .	—	—	3	2	2	2	4	—	2	3	1	—	19	
„ 801— 900 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	
„ 701— 800 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	
„ 601— 700 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
„ 501— 600 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
„ 500 und darunter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Total	68	113	155	107	81	70	46	23	15	23	5	1	707	
Klasse II. Nebenlinien mit Fr. 480 fester Zulage.														
Über Fr. 1600 . . .	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	
Fr. 1501—1600 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
„ 1401—1500 . . .	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
„ 1301—1400 . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
„ 1201—1300 . . .	4	3	2	2	—	1	—	—	—	—	—	—	12	
„ 1101—1200 . . .	13	5	4	3	1	3	1	—	—	—	—	—	30	
„ 1001—1100 . . .	36	20	18	7	8	3	5	1	—	—	—	—	98	
„ 901—1000 . . .	23	23	37	14	6	14	6	3	—	4	—	—	130	
„ 801— 900 . . .	2	2	5	9	1	7	3	5	1	4	—	—	39	
„ 701— 800 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	2	
„ 601— 700 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
„ 501— 600 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
„ 500 und darunter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Total	79	54	66	35	16	29	15	9	2	8	1	—	314	

Zusammenstellung des Lokomotivpersonals Lokomotivführer.

Betrag der Nebenbezüge per Jahr	Arbeitstage											
	Kreis I		Kreis II		Kreis III		Kreis IV		Kreis V		Total	
	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	300 und mehr	unter 300
Klasse I. Hauptlinien mit Fr. 900 fester Zulage.	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann
Über Fr. 2400 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	23	20	23	20
Fr. 2301—2400 . . .	7	3	—	—	—	—	—	—	8	11	15	14
„ 2201—2300 . . .	4	5	—	—	—	—	4	2	5	17	13	24
„ 2101—2200 . . .	3	7	2	2	1	9	3	16	4	8	13	42
„ 2001—2100 . . .	14	15	3	10	9	19	3	5	5	11	34	60
„ 1901—2000 . . .	19	16	20	28	14	25	9	10	6	12	68	91
„ 1801—1900 . . .	12	29	21	32	22	42	8	8	7	19	70	130
„ 1701—1800 . . .	—	7	38	25	19	32	11	13	—	22	68	99
„ 1601—1700 . . .	—	2	28	20	—	10	9	10	—	3	37	45
„ 1501—1600 . . .	—	1	21	24	—	—	—	2	—	2	21	29
„ 1401—1500 . . .	—	—	—	5	—	1	—	1	—	—	—	7
„ 1301—1400 . . .	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
„ 1201—1300 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 1101—1200 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
„ 1001—1100 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 1000 und darunter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	59	86	133	146	65	138	47	67	58	126	362	563
Klasse II. Nebenlinien mit Fr. 720 fester Zulage.												
Über Fr. 2000 . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Fr. 1901—2000 . . .	4	—	—	—	1	—	—	—	—	—	5	—
„ 1801—1900 . . .	4	—	—	—	2	—	—	—	—	—	6	—
„ 1701—1800 . . .	12	4	1	1	3	—	—	1	—	—	16	6
„ 1601—1700 . . .	8	5	1	1	6	1	1	—	—	—	16	7
„ 1501—1600 . . .	4	4	8	3	7	7	2	—	—	—	21	14
„ 1401—1500 . . .	11	5	16	3	1	2	7	5	—	—	35	15
„ 1301—1400 . . .	2	6	29	36	7	15	3	2	—	—	41	59
„ 1201—1300 . . .	—	2	1	6	—	1	—	2	—	—	1	11
„ 1101—1200 . . .	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	2
„ 1001—1100 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 901—1000 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 801—900 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 800 und darunter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	46	27	56	51	27	26	13	10	—	—	142	114

Tabelle VI.

nach den Einnahmen an Nebenbezügen pro 1910.

Lokomotivheizer.

Betrag der Nebenbezüge per Jahr	Arbeitstage											
	Kreis I		Kreis II		Kreis III		Kreis IV		Kreis V		Total	
	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	300 und mehr	unter 300
	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann
Klasse I.												
Hauptlinien mit Fr. 600 fester Zulage.												
Über Fr. 1800 . . .	—	—	1	—	11	4	14	1	13	12	39	17
Fr. 1701—1800 . . .	—	—	—	—	3	3	6	4	5	6	14	13
" 1601—1700 . . .	—	—	1	—	6	6	5	3	19	14	31	23
" 1501—1600 . . .	5	1	1	—	3	1	4	—	13	26	26	28
" 1401—1500 . . .	12	3	—	—	3	2	2	2	9	17	26	24
" 1301—1400 . . .	18	6	5	—	4	6	8	3	8	11	43	26
" 1201—1300 . . .	14	12	39	27	26	39	9	7	11	31	99	116
" 1101—1200 . . .	2	7	17	28	16	32	—	5	—	9	35	81
" 1001—1100 . . .	—	2	20	14	—	6	—	—	—	3	20	25
" 901—1000 . . .	—	—	3	15	—	—	—	—	—	1	3	16
" 801—900 . . .	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
" 701—800 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
" 601—700 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 501—600 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 500 und darunter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	51	32	87	84	72	99	48	25	78	131	336	371
Klasse II.												
Nebenlinien mit Fr. 480 fester Zulage.												
Über Fr. 1600 . . .	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
Fr. 1501—1600 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 1401—1500 . . .	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—
" 1301—1400 . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
" 1201—1300 . . .	6	2	—	—	3	1	—	—	—	—	9	3
" 1101—1200 . . .	14	3	5	—	2	5	1	—	—	—	22	8
" 1001—1100 . . .	10	5	31	5	13	12	20	2	—	—	74	24
" 901—1000 . . .	5	3	49	17	10	16	19	11	—	—	83	47
" 801—900 . . .	—	1	9	20	—	7	—	2	—	—	9	30
" 701—800 . . .	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	2
" 601—700 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 501—600 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 500 und darunter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	36	14	94	43	29	43	40	15	—	—	199	115

Vergleichende Zusammenstellung der Nebenbezüge des Lokomotivpersonals pro 1904, 1907 und 1910.

Kreise und Beamtenkategorien	Zahl der einbezogenen Be- amten pro 1910		Summe der betreffenden Nebenbezüge pro 1910		Durchschnitt per Mann und Jahr											
					1904				1907				1910			
					für die- jenigen mit 300 und mehr Arbeits- tagen		für alle einbe- zogenen Beamten		für die- jenigen mit 300 und mehr Arbeits- tagen		für alle einbe- zogenen Beamten		für die- jenigen mit 300 und mehr Arbeits- tagen		für alle einbe- zogenen Beamten	
Fr.		Fr.		Fr.		Fr.		Fr.		Fr.		Fr.				
Kreis I.																
Lokomotivführer	I. Kl.	59	145	120,002	287,231	2048	2016	2072	2015	2034	1981					
"	II.	46	73	76,573	116,946	1725	1571	1746	1682	1665	1602					
Lokomotivheizer	I.	51	83	69,058	109,028	1377	1348	1455	1367	1374	1314					
"	II.	36	50	40,203	55,281	1161	1155	1219	1190	1117	1106					
Kreis II.																
Lokomotivführer	I. Kl.	133	279	233,659	493,742	1870	1853	1865	1830	1757	1770					
"	II.	56	107	79,724	149,008	1426	1355	1479	1438	1424	1393					
Lokomotivheizer	I.	87	171	104,042	198,697	1266	1212	1218	1159	1196	1162					
"	II.	94	137	92,511	131,919	940	913	1059	1031	984	963					
Kreis III.																
Lokomotivführer	I. Kl.	65	203	122,023	381,508	2032	1998	1945	1929	1877	1879					
"	II.	27	53	42,636	79,525	1427	1391	1661	1599	1579	1500					
Lokomotivheizer	I.	72	171	101,046	228,312	1378	1346	1217	1182	1403	1335					
"	II.	29	72	30,122	73,139	1115	1063	1128	1100	1039	1016					

Kreise und Beamtens-kategorien	Zahl der einbezogenen Be- amten pro 1910		Summe der betreffenden Nebenbezüge pro 1910		Durchschnitt per Mann und Jahr					
					1904		1907		1910	
					für die- jenigen mit 300 und mehr Arbeits- tagen		für die- jenigen mit 300 und mehr Arbeits- tagen		für die- jenigen mit 300 und mehr Arbeits- tagen	
					Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Kreis IV.										
Lokomotivführer I. Kl. . . .	47	114	87,834	214,980	1923	1950	1869	1886	1869	1886
" II. " . . .	13	23	19,091	33,151	1590	1562	1493	1438	1469	1441
Lokomotivheizer I. " . . .	48	73	76,444	111,832	1684	1606	1370	1328	1593	1532
" II. " . . .	40	55	40,404	54,626	1112	1092	1057	1029	1010	993
Kreise I-IV zusammen.										
Lokomotivführer I. Kl. . . .	304	741	563,518	1,377,461	1964	1943	1924	1898	1854	1859
" II. " . . .	142	256	218,024	378,630	1572	1466	1590	1543	1535	1479
Lokomotivheizer I. " . . .	258	498	350,590	647,869	1400	1336	1274	1201	1359	1301
" II. " . . .	199	314	203,240	314,965	1108	1072	1115	1096	1021	1003
Kreis V.										
Lokomotivführer	58	184	132,913	395,243	—	—	—	—	2292	2148
Lokomotivheizer	78	209	122,731	313,221	—	—	—	—	1573	1499
Ganzes Netz.										
Lokomotivführer I. Kl. . . .	362	925	696,431	1,772,704	1964	1943	1924	1898	1924	1916
" II. " . . .	142	256	218,024	378,630	1572	1466	1590	1543	1535	1479
Lokomotivheizer I. " . . .	336	707	473,321	961,090	1400	1336	1274	1201	1409	1360
" II. " . . .	199	314	203,240	314,965	1108	1072	1115	1086	1021	1003

Vergleichende Zusammenstellung der durchschnittlichen einzelnen Nebenbezüge

Kreise und Beamten- kategorien mit 300 und mehr Arbeitstagen	Zahl der einbezogenen Beamten			Kilometrische Leistungen			Kilometer- geld			Rangier- dienst		
	1904	1907	1910	1904	1907	1910	1904	1907	1910	1904	1907	1910
		*		km	km	km	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Kreis I.												
Lokomotivführer I. Klasse	61	41	59	37,252	43,379	41,318	585	655	635	83	56	68
„ II. „	11	25	46	24,839	29,985	23,206	402	499	398	155	89	188
Lokomotivheizer I. „	49	7	51	40,462	51,879	42,544	364	431	377	53	14	57
„ II. „	32	54	36	25,828	38,122	23,934	255	344	240	110	44	110
Kreis II.												
Lokomotivführer I. Klasse	94	83	133	29,376	30,290	26,647	487	505	443	66	68	80
„ II. „	11	51	56	7,313	9,485	5,092	99	165	93	454	401	498
Lokomotivheizer I. „	66	22	87	32,877	32,990	32,402	317	323	304	46	47	68
„ II. „	11	88	94	1,283	24,395	11,406	12	237	112	372	126	265
Kreis III.												
Lokomotivführer I. Klasse	71	42	65	38,280	37,291	32,838	606	602	544	62	73	98
„ II. „	3	39	27	63	27,779	20,888	1	449	339	702	133	255
Lokomotivheizer I. „	35	4	72	43,468	48,748	26,906	384	412	280	36	18	147
„ II. „	12	64	29	25,068	34,405	20,443	218	314	215	174	98	187
Kreis IV.												
Lokomotivführer I. Klasse	26	37	47	29,966	32,815	34,714	461	528	542	152	93	76
„ II. „	18	10	13	19,402	17,271	9,794	319	278	153	173	226	460
Lokomotivheizer I. „	11	2	48	42,875	52,237	26,381	377	433	262	53	14	268
„ II. „	18	27	40	22,707	20,032	18,338	208	194	165	172	201	204
Kreise I-IV zusammen.												
Lokomotivführer I. Klasse	252	203	304	33,852	34,842	32,065	542	559	517	78	71	81
„ II. „	43	125	142	16,351	19,916	14,394	262	329	244	277	241	346
Lokomotivheizer I. „	161	35	258	38,171	39,669	31,753	350	361	304	46	35	125
„ II. „	73	233	199	21,235	29,820	16,383	201	278	161	175	108	218
Kreis V.												
Lokomotivführer	—	—	58	—	—	34,241	—	—	1709	—	—	177
Lokomotivheizer	—	—	78	—	—	30,553	—	—	1009	—	—	195
Ganzes Netz.												
Lokomotivführer I. Klasse	252	203	362	33,852	34,842	32,414	542	559	708	78	71	97
„ II. „	43	125	142	16,351	19,916	14,394	262	329	244	277	241	346
Lokomotivheizer I. „	161	35	336	38,171	39,669	31,475	350	361	468	46	35	142
„ II. „	73	233	199	21,235	29,820	16,383	201	278	161	175	108	218

* Führeranwärter pro 1907 nicht inbegriffen

Tabelle VIII.

des Lokomotivpersonals pro Mann in den Jahren 1904, 1907 und 1910.

Reserve- dienst, Depot- arbeiten etc.			Material- züge			Ersparnis- prämien für Brenn- und Schmier- material			Auswärtiges Übernachten			Diverse Zulagen			Feste Zulage			Total		
1904	1907	1910	1904	1907	1910	1904	1907	1910	1904	1907	1910	1904	1907	1910	1904	1907	1910	1904	1907	1910
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
82	69	82	4	3	2	224	233	208	170	152	135	—	4	3	900	900	900	2,048	2,072	2,033
96	107	139	19	6	7	202	195	130	132	116	73	—	13	10	720	720	720	1,725	1,746	1,665
51	48	58	4	—	1	129	132	126	175	144	133	1	—	3	600	600	600	1,377	1,369	1,355
68	61	98	16	4	7	101	131	84	131	150	92	—	5	6	480	480	480	1,161	1,219	1,117
17	88	78	1	5	3	199	209	183	95	87	62	—	3	8	900	900	900	1,866	1,865	1,757
64	78	44	4	3	2	54	74	39	30	32	21	—	6	13	720	720	720	1,426	1,479	1,425
66	47	38	1	1	2	127	130	120	108	70	46	1	1	17	600	600	600	1,266	1,218	1,196
50	48	35	3	4	1	6	98	46	18	63	39	—	3	5	480	480	480	940	1,059	983
38	38	38	—	—	—	249	245	223	171	83	66	5	5	7	900	900	900	2,032	1,945	1,877
2	60	45	—	—	—	—	177	149	—	88	35	2	32	36	720	720	720	1,427	1,661	1,579
27	25	47	—	—	—	157	145	121	168	13	55	8	3	153	600	600	600	1,378	1,217	1,403
17	26	26	—	—	—	78	128	91	106	73	23	42	9	17	480	480	480	1,115	1,128	1,039
63	67	65	2	6	3	178	174	182	161	101	95	5	—	5	900	900	900	1,923	1,869	1,868
15	93	45	4	—	3	129	100	59	127	75	29	3	—	1	720	720	720	1,591	1,493	1,470
29	21	35	—	—	5	128	116	88	164	185	87	—	—	247	600	600	600	1,350	1,370	1,592
40	33	46	1	2	3	84	72	58	128	74	50	—	—	4	480	480	480	1,112	1,057	1,010
81	70	68	1	4	2	217	215	196	142	102	82	2	3	6	900	900	900	1,962	1,924	1,852
89	79	75	7	3	3	120	133	91	95	70	41	1	15	15	720	720	720	1,572	1,590	1,535
50	43	44	2	—	2	134	132	115	145	85	73	3	1	95	600	600	600	1,330	1,257	1,358
50	43	47	8	3	2	79	111	62	109	87	49	7	5	7	480	480	480	1,108	1,115	1,021
—	—	101	—	—	3	—	—	—	—	—	31	—	—	270	—	—	—	—	—	2,291
—	—	63	—	—	2	—	—	—	—	—	30	—	—	274	—	—	—	—	—	1,573
81	70	73	1	4	2	217	215	†196	142	102	74	2	3	48	900	900	†900	1,962	1,924	2,098
89	79	75	7	3	3	120	133	91	95	70	41	1	15	15	720	720	720	1,572	1,590	1,535
50	43	48	2	—	2	134	132	†115	145	85	63	3	1	136	600	600	†300	1,330	1,257	1,574
50	43	47	8	3	2	79	111	62	109	87	49	7	5	7	480	480	480	1,108	1,115	1,021

† Nur Kreise I—IV.

43. Die Zahl der pro 1911 an Beamte, Angestellte und Arbeiter der Bundesbahnen, sowie an deren Familienangehörige von der Generaldirektion und den Kreisdirektionen abgegebenen Freifahrtscheine für einzelne Fahrten beträgt 354,105 gegenüber 358,184 Freifahrtscheinen, welche im Jahre 1910 verabfolgt worden sind.

44. Der Fremdenverkehr während des Sommers 1911 war dank der lang andauernden schönen Witterung ein sehr befriedigender. Auch die Zahl der Wintertouristen und -sportsleute war eine beträchtliche, trotzdem der Winter 1911/12 zufolge milder Witterung für die Ausübung des Wintersportes keineswegs günstig war.

Von ausserordentlichen Anlässen, welche besondere Betriebsmassnahmen nötig machten, sind zu nennen: Das eidgenössische Musikfest in Lausanne und die üblichen Herbstübungen der Truppen im grösseren Verbands. Der Zugverkehr hat sich im allgemeinen ohne erhebliche Störungen abgewickelt. Die Zugverspätungen haben sich gegenüber 1910 nicht vermehrt; es kann die Abwicklung des Zugverkehrs als normal bezeichnet werden.

45. Die Normalien für Rollmaterial haben im Jahre 1911 eine weitere Ausbildung erfahren.

46. Die Studien betreffend Ausführung des Art. 44 des Rückkaufgesetzes (Eisenbahnschulen) sind noch nicht abgeschlossen und daher die bezüglichen Postulate der Bundesversammlung noch nicht erledigt.

b. Expeditions- und Zugdienst.

1. Der am 1. Mai in Kraft getretene Sommerfahrplan, gültig bis 30. September, hat neben den im Vergleich zum Winterfahrplan regelmässig eintretenden Erweiterungen verschiedene Verbesserungen gebracht. Dieselben ergeben für die Kreise I—V im Vergleich zum Sommerdienst 1910 eine Vermehrung um 162,408 Zugskilometer, berechnet für die 5 Monate vom 1. Mai bis 30. September 1911. Hiervon entfallen auf die am 1. Oktober 1910 eröffnete Rickenlinie Wattwil-Uznach, sowie für daherige neue Zugleistungen auf der Toggenburgbahn und der Strecke Uznach-Rapperswil 71,299 Zugskilometer.

Der Winterfahrplan, gültig vom 1. Oktober bis 30. April 1912, weist, abgesehen von den im Vergleich zum Sommerfahrplan regelmässig eintretenden Änderungen, verschiedene Verbesserungen auf.

Sie ergeben für die Kreise I—V im Vergleich zum Winterdienst 1910/11 eine Vermehrung um 341,046 Personenzugskilometer, berechnet für die 7 Monate vom 1. Oktober 1911 bis 31. April 1912.

Die Wirkung der von uns im Jahre 1911 eingeführten Verbesserungen im Personenzugsverkehr macht sich in der Vermehrung der Zugleistungen geltend. Mit den auf 1. Mai und 1. Oktober 1910 eingeführten Mehrleistungen, welche auch für das ganze Jahr 1911 beibehalten wurden, ergibt sich eine Mehrleistung gegenüber dem Vorjahr von 374,763 Zugskilometern. Hiervon entfallen 93,594 Zugskilometer auf die am 1. Oktober 1910 eröffnete Rickenlinie Wattwil-Uznach.

c. Telegraphendienst und elektrische Anlagen.

1. Es ist ein Verzeichnis der Telegraphenleitungen und -stationen der Schweizerischen Bundesbahnen zum Dienstgebrauch neu herausgegeben worden.

2. Im Einverständnis mit dem eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement ist das öffentliche Telegraphenbureau Gümligen auf 1. Januar 1912 von der Bahnstation abgetrennt worden.

3. Wir haben am 3. November den Kreisdirektionen Weisung erteilt betreffend Anwendung des Systems der Doppeltelegraphie.

4. Am 8. Dezember wurden Vorschriften erlassen betreffend Beförderung und Bestellung von taxpflichtigen Telegrammen zur Nachtzeit.

5. Im Benehmen mit der schweizerischen Telegraphenverwaltung sind die öffentlichen Telegraphenbureaux auf den Stationen Palézieux und Dietfurt aufgehoben worden.

d. Fahr- und Werkstättendienst.

1. Im Berichtsjahre haben folgende Rollmaterialvergebungen stattgefunden:

An die Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur:

Mit Vertrag vom 10. April:

10 Vierzylinderverbund-Heissdampflokotiven mit dreiachsigem Tender, Serie A^{3/5},

- 4 Heissdampf-Zwillingslokomotiven mit dreiachsigem Tender, Serie C^{4/5},
- 4 Heissdampf-Zwillingtenderlokomotiven, Serie E^{b3/5},
- 3 Nassdampf-Zwillingtenderlokomotiven, für die Brünigbahn, Serie G^{8/4}.

An die Schweiz. Industriegesellschaft Neuhausen:

Mit Vertrag vom 10. April:

- 25 dreiachsige Personenwagen, Serie C³,
- 10 dreiachsige Gepäckwagen, Serie F^{8ü},
- 50 gedeckte Güterwagen, Serie J^{2a},
- 100 offene Güterwagen, Serie M⁶.

An die Schweiz. Wagonsfabrik A.-G. Schlieren:

Mit Vertrag vom 10. April:

- 25 dreiachsige Personenwagen, Serie C³,
- 70 gedeckte Güterwagen, Serie J^{2a},

An die Werkstätte S. B. B. Chur:

- 30 gedeckte Güterwagen, Serie J^{2a}.

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

- 3 Ersatzkessel für Lokomotiven an die schweiz. Lokomotivfabrik Winterthur;
- 21 Asbest-Matratzen für Lokomotivkessel an die Firma Tschudi & Cie. in Glarus;
- 39,000 Glühlampen für die elektrische Wagen-, Schiffs- und Werkstättebeleuchtung an die schweizerische Glühlampenfabrik Zug, an die Zürcher Glühlampenfabrik in Birmensdorf, an die Société anonyme Westinghouse in Aarau und an die deutsche Gasglühlicht A.-G. in Berlin;
- 140 Zugsbeleuchtungsapparaturen an die Firma Brown, Boveri & Cie. in Baden;
- 140 Riemenscheiben an die Firma Wanner & Cie. in Horgen;
- 180 Akkumulatorenbatterien an die Akkumulatorenfabrik Oerlikon;
- 50 Beleuchtungskörper an die Firma „Elektra“ in Wädenswil und verschiedene Reservebestandteile für Zugsbeleuchtungsapparate an die Firma Brown, Boveri & Cie. in Baden;

- 8,400 m Antriebsriemen für die Zugsbeleuchtungsdynamos an die Firma Stapfer, Hünenwadel & Cie. in Horgen;
- 320 Dampfheizungskupplungshälften an die Firma Schäffer & Budenberg in Örlikon und an unsere Werkstätte in Biel;
- 25 Hauptluftbehälter zur Westinghousebremse neuer Lokomotiven an die Firmen Riedinger in Augsburg und Julius Pintsch in Berlin;
- 21 Rauchverbrennungsapparate System Langer/S. B. B. für neue Lokomotiven an unsere Werkstätte Yverdon;
- 18 Schlittenwinden und
- 18 Fusswinden zur Ausrüstung neuer Lokomotiven an Gebrüder Dickertmann in Bielefeld;
- 90 Lokomotivsignallaternen an die Firmen Mottaz in Yverdon, Rämi in Bern, Lang-Bachmann in Zürich und Egloff in Nieder-Rohrdorf bei Baden;
- 710 Zughaken für Lokomotiven und Wagen, sowie
- 2,106 Pufferstangen an die L. von Roll'schen Eisenwerke in Gerlafingen und an unsere Werkstätte in Olten;
- 5,065 Lokomotiv- und Wagenachsen, an die Gutehoffnungshütte Oberhausen, an den Bochumer Verein Bochum, an die A.-G. F. Krupp in Essen, an die Rheinischen Stahlwerke in Duisburg, an die Westfälischen Stahlwerke in Bochum, an die Firma van der Zypen in Köln und an die A.-G. Phönix in Duisburg;
- 3,374 Lokomotiv- und Wagenradreifen an den Bochumer Verein Bochum, an die Rheinischen Stahlwerke Duisburg-Meiderich, an das Oberbiller Stahlwerk Düsseldorf, an die Firma van der Zypen, Köln, an die Gutehoffnungshütte Oberhausen und an die Firma Cockerill, Seraing (Belgien);
- 1,774 Wagenradscheiben an die A.-G. Phönix in Duisburg-Ruhrort und an die Firma Krupp in Essen;
- 60 Lokomotiv- und Tenderradsterne an die A.-G. Fischer in Schaffhausen;
- 200 Kupplungsmuttern, sowie
- 2,100 Kupplungsschrauben an unsere Werkstätte Olten;
- 80 Schraubenkupplungen an die L. von Roll'schen Eisenwerke in Gerlafingen;
- 500 Scheerhaken, an die Schweiz. Industrie-Gesellschaft in Neuhausen;
- 1,477 Pufferhülsen an die Schweiz. Industriegesellschaft in Neuhausen, an die L. von Roll'schen Eisenwerke in Gerlafingen und an die Firma C. Steinhaus & Cie. in Kabel;
- 310 Rohrstücke für Puffer an die Schweiz. Industrie-Gesellschaft in Neuhausen und an unsere Werkstätte Olten;

- 40 Stück Stangenfederstahl an die Poldihütte in Kladno;
- 1,288 Tragfedern ohne Bund an den Bochumer Verein Bochum, an die Sächsische Gussstahlfabrik in Döhlen und an die Poldihütte in Kladno;
- 9,946 diverse Federn an die A.-G. Krupp in Essen, an die Westfälischen Stahlwerke in Bochum, an den Bochumer Verein in Bochum, an die Sächsische Gussstahlfabrik in Döhlen und an die A.-G. Cockerill in Seraing (Belgien);
- 300 Kupplungsbügel, sowie
- 600 Kupplungslaschen an unsere Werkstätte Olten;
- 1,430 Achsbüchsen bzw. Teile von solchen an die A.-G. Fischer in Schaffhausen und an Léonard-Giot in Marchienne au Pont;
- 1,460 t. Bremsklötze und
- 155 t. Roststäbe an die Firma E. Crétin in Liestal, an die L. von Roll'sche Giesserei in Olten, an die Firma J. Weber in Uster, an die A.-G. Usines de Cornol (Berner Jura), an die Schweiz. Gesellschaft für Lentz-Ventilmaschinen in Giubiasco (Tessin), an die Firma Adolf Saurer in Arbon, an die Firma Aemmer & Cie. in Basel, an die Firma Hägi & Sieber in Rapperswil und an die Firma Walch & Feune in Courgenay (Berner Jura).

3. Am 10. und 19. Januar sind den Kreisdirektionen einheitliche Weisungen erteilt worden betreffend Desinfektion der neuen vierachsigen Krankenwagen und betreffend Mitgabe eines technischen Begleiters dieser Krankenwagen bei Reisen nach dem Ausland.

4. Am 9. Februar wurde der Preis für Abgabe von Normalienblättern an andere Bahnverwaltungen und an Private einheitlich auf Fr. 1 per Stück festgesetzt.

5. Unserer Werkstätte Olten ist am 4. April der Umbau von 2—3 Lokomotiven der Serie B^{3/4} in Heissdampflokomotiven mit Schmidtschem Überhitzer und mit Lentzscher Ventilsteuerung übertragen worden.

Ferner haben wir beschlossen, im Jahre 1912 5 weitere C^{4/5} Vierzylinder-Verbundlokomotiven anlässlich des Feuerbüchs- oder Rohrwandersatzes mit Schmidt-Überhitzern auszurüsten.

6. In Ausführung von Art. 7 der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetz wurde die Zuteilung des neuen Rollmaterials an die Kreise von uns vorgenommen.

7. Am 30. November sind einheitliche Weisungen an die Kreisdirektionen I—V erlassen worden betreffend Festanstellung von Lokomotivheizern.

8. Im Laufe des Berichtsjahres sind die Schlussergebnisse über die im Jahre 1910 (Geschäftsbericht 1910, Seite 144, Ziffer 10) vorgenommenen, vergleichenden Versuche mit Lokomotivschmierölen der Firmen Bareiss, Wieland & Cie. in Zürich und Wakefield in London festgestellt worden. Auf Grund dieser Schlussergebnisse liegt keine Veranlassung vor, die Bareiss-Öle durch solche von Wakefield zu ersetzen.

9. Die Qualitätskontrolle der von der Firma Bareiss, Wieland & Cie. vertraglich gelieferten Lokomotivschmieröle ergab folgende Durchschnittsergebnisse für das Jahr 1911:

Anzahl Proben	Spezifisches Gewicht			Viscositätsgrad nach Engler						Flammpunkt im offenen Tiegel (°C.)			Entzündungspunkt im offenen Tiegel (°C.)			Säuregehalt in % (bezogen auf SO ₃)		
	bei 15 ° C.			bei 50 ° C.			bei 100 ° C.											
	1. Bestimmung	2. Bestimmung	Mittel	1. Bestimmung	2. Bestimmung	Mittel	1. Bestimmung	2. Bestimmung	Mittel	1. Bestimmung	2. Bestimmung	Mittel	1. Bestimmung	2. Bestimmung	Mittel	1. Bestimmung	2. Bestimmung	Mittel
a. Mechanismusöl.																		
35	0,921	0,926	0,920	10,03	10,05	10,04	2,05	2,06	2,05	157,0	157,0	157,0	205,4	205,3	205,3	0,146	0,148	0,147
b. Zylinderöl.																		
20	0,904	0,905	0,904	36,2	36,2	36,2	4,5	4,5	4,5	290,7	291,0	290,8	345,3	345,4	345,3	0,038	0,039	0,038
c. Heissdampföl.																		
11	0,902	0,902	0,902	46,3	46,4	46,3	5,5	5,5	5,5	309,0	309,0	309,0	361,0	361,6	361,3	0,018	0,018	0,018
Die vertraglichen Vorschriften lauten:																		
a. Mechanismusöl.																		
	0,908—0,910			8—11			1,75—2,6			158—175			190—220			0		
b. Zylinderöl.																		
	0,894—0,904			25—42			4,5—4,6			312			338—360			Spuren, nicht über 0,33 %		
c. Heissdampföl.																		
	0,903			—			6,38			332			371			0		

10. Die Qualitätskontrolle des Lokomotivfeuerungsmaterials ergab folgende Durchschnittsergebnisse für die im Jahre 1911 zur Ablieferung gelangten Brennmaterialien:

Brennmaterial	Anzahl Proben	Aschen- gehalt	Heizwert	Flüchtige Bestandteile
		Durch- schnitt in Pro- zenten	Durch- schnitt in Wärme- einheiten (luft- trocken)	Durch- schnitt in Pro- zenten der brenn- baren Substanz
Saarkohlen aus der Grube:				
Dudweiler	169	6,7	7477	36,5
Altenwald	79	6,0	7488	37,0
Sulzbach	73	7,1	7419	37,6
König	30	5,1	7436	37,5
Maybach	49	6,1	7610	36,1
Brefeld	22	7,3	7424	37,5
Summa und Durchschnitt	422	6,5	7485	36,8
Ruhrkohlen	114	9,4	7383	28,2
Ruhrbriketts.				
Marke H St, ab Rheinau . .	375	7,3	7672	20,3
„ „ „ ab „ . .	11	7,2	7655	19,5
„ H St, ab Strassburg . .	455	7,3	7657	20,7
„ M St, ab Mannheim . .	253	7,5	7664	20,1
„ S + B, ab Mannheim . .	196	7,2	7676	21,1
„ H, ab Mannheim . .	404	7,5	7664	20,3
Summa und Durchschnitt	1694	7,4	7665	20,5
Zeichenbriketts aus Zeche:				
Friedlicher Nachbar	169	9,7	7552	20,7
Rosenblumendelle	43	8,6	7603	18,0
Oberhausen	99	8,6	7622	20,5
Königin Elisabeth	53	7,3	7751	19,8
Helene und Amalie	52	7,2	7744	24,5
von der Heydt	31	8,1	7662	25,0
Summa und Durchschnitt	447	8,7	7626	21,0
Französische Briketts.				
Mines d'Ostricourt	70	8,4	7616	17,9
„ d'Aniche	174	8,4	7673	18,9
„ d'Escarpelle	34	7,7	7747	17,6
„ de Meurchin	3	7,3	7748	18,4
„ d'Anzin	27	8,4	7658	18,0
„ de Lens	18	8,7	7605	22,5
Summa und Durchschnitt	326	8,3	7664	18,7

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

11. Der Bestand des Rollmaterials auf Ende 1911 im Vergleich zum Bestande auf Ende 1910 ergibt sich aus den dem Geschäftsberichte beigegebenen statistischen Tabellen. Wir führen aus diesen Tabellen hier folgendes an:

A. Normalspuriges Material.

I. Lokomotiven.

Serie	1911				1910			
	Total Lokomotiven	Triebachsen	Laufachsen der Lokomotiven u. Tender	Total Achsen	Total Lokomotiven	Triebachsen	Laufachsen der Lokomotiven u. Tender	Total Achsen
A . . .	267	701	1383	2084	264	692	1368	2060
B . . .	324	942	1184	2126	317	921	1156	2077
C . . .	101	347	337	684	113	374	355	729
D . . .	162	539	343	882	166	551	351	902
E . . .	332	898	212	1110	328	880	202	1082
F . . .	4	14	4	18	4	14	4	18
Total	1190	3441	3463	6904	1192	3432	3436	6868

II. Personenwagen.

Serie	1911						1910							
	Wagen		Achsen	Sitzplätze			Wagen		Achsen	Sitzplätze				
				I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.				Total	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Total
	Anzahl	Anzahl					Anzahl	Anzahl						
A	58	1326	152	—	—	—	1 326	66	182	1596	—	—	—	1 596
AB	660	6615	1991	17 290	—	—	23 905	656	1969	6577	17 096	—	—	23 673
B	422	—	1049	15 072	—	—	15 072	412	1019	—	14 626	—	—	14 626
BC	299	—	856	4 488	—	10 371	14 859	303	870	—	4 557	10 499	—	15 056
C	1832	—	5407	—	—	109 332	109 332	1741	5112	—	—	103 361	—	103 361
CF	6	—	12	—	—	188	188	6	12	—	—	188	—	188
D ^k	12	49	32	19	—	21	89	13	34	49	19	30	—	98
Motorwagen .	1	—	2	—	—	54	54	1	2	—	—	54	—	54
Total	3290	7990	9501	36 869	119 966	164 825	3198	9200	8222	36 298	114 132	158 652	—	158 652
%		4,85	22,37	72,78		100			5,18	22,87	71,95		100	

III. Gepäck- und Güterwagen.

Serie	1911			1910		
	Wagen	Achsen	Ladegewicht t	Wagen	Achsen	Ladegewicht t
F	728	1 676	6 550, ⁵	726	1 662	6 510, ⁵
J	711	1 422	8 567, ⁵	621	1 242	7 067, ⁵
K	7 673	15 346	92 686, ⁵	7 745	15 490	93 445, ⁰
L	3 381	6 762	42 783, ⁵	3 391	6 782	42 890, ⁵
M	2 237	4 474	31 307, ⁰	2 194	4 388	30 639, ⁰
N	298	596	3 640, ⁰	314	628	3 800, ⁰
O	62	126	778, ⁵	68	138	838, ⁵
Total eigene Wagen	15 090	30 402	186 313, ⁵	15 059	30 330	185 191, ⁰
P (Privatwagen)	462	926	5 922, ⁵	410	822	5 203, ⁴
Im ganzen	15 552	31 328	192 236, ⁰	15 469	31 152	190 394, ⁴
Wovon 2achsige	Gedekte Wagen	Offene Wagen	Total	Gedekte Wagen	Offene Wagen	Total
	9270	6068	15 338	9226	6039	15 265
	202	2	204	192	2	194
	9	1	10	9	1	10
Total	9481	6071	15 552	9427	6042	15 469

IV. Dienstwagen.

	Bezeichnung	1911	1910
Serie S	Schotterwagen	809	791
„ X	Gastransportwagen	9	9
„ „	Akkumulatorentransportwagen	9	8
„ „	Werkzeugwagen (Hülfswagen)	22	19
„ „	Rüstwagen für Bahnunterhalt	17	16
„ „	Kranenwagen	16	16
„ „	Schutzwagen zu Kranenwagen	15	15
„ „	Wagen für diverse andere Zwecke	71	72
„ —	Schneepflüge	54	54
Total		1022	1000

B. Schmalspuriges Material.

I. Lokomotiven.

Serie	1911				1910			
	Total Loko- motiven	Trieb- achsen	Lauf- achsen	Total Achsen	Total Loko- motiven	Trieb- achsen	Lauf- achsen	Total Achsen
G $\frac{3}{8}$. .	8	24	—	24	10	30	—	30
G $\frac{3}{4}$. .	2	6	2	8	2	6	2	8
HG $\frac{2}{2}$. .	4	8	4	12	7	14	7	21
HG $\frac{3}{3}$. .	17	51	—	51	17	51	—	51
Total	31	89	6	95	36	101	9	110

II. Personenwagen.

Serie	1911					1910						
	Wagen	Achsen	Sitzplätze			Wagen	Achsen	Sitzplätze				
			I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.			Total	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Total
A ³	Anzahl 20	Anzahl 60	460	—	—	460	Anzahl 20	Anzahl 60	460	—	—	460
AB ³	8	24	66	190	—	256	8	24	66	190	—	256
B ³	24	72	—	912	—	912	24	72	—	912	—	912
BC ³	6	18	—	48	168	216	6	18	—	48	168	216
C ³	35	105	—	—	1360	1360	35	105	—	—	1360	1360
Total	93	279	526	1150	1528	3204	93	279	526	1150	1528	3204

III. Gepäck- und Güterwagen.

Serie	1911			1910		
	Wagen	Achsen	Lade- gewicht	Wagen	Achsen	Lade- gewicht
	Anzahl	Anzahl	t	Anzahl	Anzahl	t
F ³	13	39	104,0	13	39	104,0
K	60	120	600,0	60	120	600,0
L	20	40	200,0	20	40	200,0
M	27	54	270,0	27	54	270,0
M ⁴	4	12	60,0	4	12	60,0
M ⁶	5	20	75,0	5	20	75,0
Total	129	285	1,309,0	129	285	1,309,0

IV. Dienstwagen.

	Bezeichnung	1911	1910
Serie S	Schotterwagen	6	6
" —	Schneepflüge	1	1
	Total	7	7

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

Auf Kreis I (exklusive Vevey-Chexbres)	8,886,606 km
" " II	11,170,312 "
" " III	11,208,607 "
" " IV	5,962,160 "
" " V	6,998,704 "
Total Lokomotivkilometer auf den S.B.B. pro 1911	44,226,389 km
Total Lokomotivkilometer auf den S.B.B. pro 1910	43,005,606 "
Mehrleistung pro 1911 (2,84 %)	1,220,783 km
Mehrleistung pro 1911 (Kreise I—IV) 2,31 % .	839,315 "

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

Lokomotiven des Kreises	I	. . . . .	9,549,315	km
" " "	II	. . . . .	11,243,182	"
" " "	III	. . . . .	11,260,646	"
" " "	IV	. . . . .	5,916,994	"
" " "	V	. . . . .	7,018,413	"
<hr/>				
Total Lokomotivkilometer sämtlicher S.B.B. Lokomotiven pro 1911	. . . . .		44,988,550	km
Total Lokomotivkilometer sämtlicher S.B.B. Lokomotiven pro 1910	. . . . .		43,833,835	"
<hr/>				
Mehrleistung pro 1911 (2,63 ‰)	. . . . .		1,154,715	km
Mehrleistung pro 1911 (Kreise I—IV) 2,09 ‰	. . . . .		776,566	"
<hr/>				

13. Der Bestand des Betriebsmaterials der S. B. B. auf dem Bodensee war zu Ende des Jahres 1911 folgender:

7 Raddampfer, 3 eiserne Schleppschiffe, 2 eiserne Trajektkähne, 1 Trajektdampffähre und 1 eiserner Schleppkahn (die zwei letzten gemeinschaftlich mit Bayern).

Die Fahrleistungen der Dampfschiffe und Trajektdampffähre (diese zur Hälfte) haben betragen:

1911: 146,632 km

1910: 150,019 "

diejenigen der Schleppschiffe:

1911: 138,035 km

1910: 138,014 "

Werkstätten.

14. Neben dem laufenden Unterhalt und den Erneuerungen am eigenen Rollmaterial, sowie an Bahnpostwagen und an Schlaf- und Speisewagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft und der Schweizerischen Speisewagengesellschaft besorgten die Werkstätten mehrfache Arbeiten für den Bahnunterhaltungsdienst und für Neubauten der Bundesbahnen, sowie Reparaturarbeiten für Nebenbahnen und ausnahmsweise für öffentliche Anstalten. Überdies wurde einzelnen Werkstätten zur Sicherung gleichmässiger Beschäftigung wie im Vorjahre ein Teil des Neubaus von Rollmaterial (Güterwagen) übertragen, nämlich:

an die Werkstätte Chur: 30 J^{2d} Nr. 22771—22800.

Die Ablieferung dieser Wagen erfolgt pro 1912.

15. 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:

Werkstätte	Eingeteilte Arbeiter				Nicht eingeteilte Arbeiter	Lehrlinge	Gesamtbestand der Arbeiter und Lehrlinge	Arbeiter, die das ordentliche Maximum überschritten haben				Durchschnittlicher Stundenlohn per Lohnklasse *				
	Anzahl per Lohnklasse							Anzahl per Lohnklasse				%	I	II	III	Total
	I	II	III	Total				I	II	III	Total					
Yverdon 1911 1910	250 281	95 97	89 91	434 469	1 9	5 —	440 478	104 109	62 63	27 26	193 198	44,47 42,22	63,94 62,81	52,39 52,27	44,10 43,44	57,34 56,57
Freiburg 1911 1910	61 62	38 36	20 23	119 121	— —	6 4	125 125	26 24	20 19	7 8	53 51	44,54 42,15	64,90 64,11	54,68 54,89	46,90 46,74	58,01 57,92
Biel . . 1911 1910	223 242	124 117	75 89	422 448	— —	11 12	433 460	80 82	52 53	14 15	146 150	34,60 33,48	66,99 65,82	54,44 54,67	47,17 46,92	59,78 59,16
Olten . . 1911 1910	397 422	263 234	62 104	722 760	10 23	32 45	764 828	188 181	138 135	29 36	355 352	49,16 46,32	63,03 61,96	51,16 51,86	44,82 44,04	57,65 56,40
Zürich . . 1911 1910	402 438	121 120	95 110	618 668	7 8	— —	625 676	192 201	75 71	49 44	316 316	51,13 47,30	68,15 66,96	56,67 56,16	49,05 48,82	62,97 62,04
Romanshorn 1911 1910	41 42	10 8	24 22	75 72	1 —	— —	76 72	30 31	7 7	10 11	47 49	62,66 68,05	67,49 67,88	55,00 57,12	47,04 46,82	59,28 60,25
Rorschach 1911 1910	135 150	71 77	51 47	257 274	26 11	14 12	297 297	45 46	26 28	15 16	86 90	33,46 32,84	65,54 64,48	54,21 53,98	47,02 47,08	58,73 58,53
Chur . . 1911 1910	139 148	76 75	28 33	243 256	3 —	3 5	249 261	59 64	31 32	14 15	104 111	42,80 43,36	67,11 66,84	53,10 53,02	47,88 47,21	60,51 60,36
Bellinzona 1911 1910	303 327	175 186	105 117	583 630	2 8	20 37	605 675	168 172	90 91	67 70	325 333	55,74 52,85	65,36 65,08	51,43 51,10	46,26 45,80	57,74 57,38
Total und Durchschnitt	1911 1910	973 950	549 636	3473 3698	50 59	91 115	3614 3872	892 910	501 499	232 241	1625 1650	46,79 44,62	65,82 64,67	52,98 53,05	46,56 46,09	59,18 58,49

* Die Stundenlöhne basieren auf dem 9stündigen Arbeitstag.
Bei Annahme von 305 Arbeitstagen zu 9 Stunden beträgt im Durchschnitt das Jahreseinkommen eines Werkstattarbeiters pro 1911:
a) der I. Lohnklasse Fr. 1806.75 (305 × 9 × 65.52) — im Gesamtdurchschnitt pro 1911 Fr. 1624.50 (305 × 9 × 59.12)
b) " II. " 1454.30 (305 × 9 × 52.92) " 1910 " 1605.55 (305 × 9 × 58.92)
c) " III. " 1278.03 (305 × 9 × 46.52) " 1910 " 1605.55 (305 × 9 × 58.92)
Die eingetretene Erhöhung des durchschnittlichen Jahreseinkommens bedeutet für die oben angegebene Zahl von 3473 eingeteilten Arbeitern eine jährliche Mehrausgabe von 3473 × 18.52 = Fr. 65,813. In diesen Einkommen ist die Teuerungszulage nicht inbegriffen, mit Ausnahme von Bellinzona, wo die Zulage der früheren G. B. mitenthalten ist. Für die im Akkord Arbeitenden stellt sich das Jahreseinkommen höher.

IV. Baudepartement.

a. Allgemeines.

1. Es sind einheitliche Vorschriften erlassen worden:

a. Für die Ausrichtung von Zulagen für aussergewöhnliche Nacharbeiten an das Personal des Bahnunterhaltungs- und des Telegraphendienstes.

b. Über die Erhebung von Gebühren für die Errichtung öffentlicher oder privater elektrischer Starkstromleitungen längs der Bahn oder quer zur Bahn und für das Einlegen von Gas-, Wasser- und Kanalisationsleitungen durch das Bahngebiet.

2. Der Verein der Vorarbeiter des Bahnunterhaltungsdienstes hat durch Vermittlung des Zentralvorstandes des Vereins schweizerischer Eisenbahnangestellter ein Gesuch eingereicht, womit unter anderem verlangt wurde, es möchte das Pfeifensignal der Lokomotiven wieder eingeführt werden. Da das Signalreglement (Art. 11 c) vorschreibt, dass das Achtungssignal überall da zur Anwendung zu kommen habe, wo die Aufmerksamkeit des Personals oder dritter Personen erregt werden soll, haben wir geantwortet, dass neben dieser Vorschrift eine besondere Bestimmung nicht notwendig erscheine.

b. Bahnbau.

1. Vom eidgenössischen Eisenbahndepartement ist uns das Projekt betreffend den Anschluss der Furkabahn an unsere Station Brig und die Überkreuzung unserer Wasserkraftanlagen zwischen Mörel und Brig zur Vernehmlassung zugegangen. Wir übermittelten dem Eisenbahndepartement unsere Bemerkungen zu dem Projekt.

2. Die Visp-Zermattbahn hat uns angezeigt, dass sie von der Furkabahn, der Lötschbergbahn und der Gornergratbahn eingeladen worden sei, zum Zwecke der durchgehenden Verbindung zwischen Graubünden und Zermatt ein Projekt für eine schmalspurige Verbindung zwischen Brig und Visp ausarbeiten zu lassen. Wir wurden um unsere Meinungsäusserung hierüber

ersucht und haben uns dahin ausgesprochen, dass sich die Erstellung einer solchen Schmalspurlinie nicht rechtfertigen liesse. Dagegen erklärten wir uns bereit, die Erstellung des zweiten Geleises zwischen Brig und Visp in ein nächstes Baubudget aufzunehmen und während der Sommersaison zur Herstellung richtiger Anschlüsse zwischen der Furkabahn, der Lötschbergbahn und der Visp-Zermattbahn, wenn nötig, Lokalzüge einzuschalten.

3. Auf Veranlassung der Regierung des Kantons Waadt hat uns das eidgenössische Eisenbahndepartement um ein Gutachten über das Projekt betreffend die Verlegung der Strecke Montreux-Veytaux in einen Tunnel ersucht. Wir haben dem Eisenbahndepartement unseren Bericht Ende Dezember zugestellt.

4. Die Kreisdirektion I wurde ermächtigt, Verträge abzuschliessen:

Mit dem Staatsrat des Kantons Waadt über die Verlegung der Kantonsstrasse zwischen Lausanne und Renens auf die Nordseite des projektierten Verbindungsgeleises Renens-Güterbahnhof Flontal. Der Kanton leistet an die durch uns auszuführenden Arbeiten einen angemessenen Beitrag.

Mit der Gemeinde Pully betreffend Aufhebung zweier Niveauübergänge in Pully. Wir zahlen der Gemeinde als Gegenwert einen Beitrag an die Kosten einer Parallelstrasse, die wegen der Aufhebung der Übergänge erstellt werden soll.

5. Wir haben dem eidgenössischen Eisenbahndepartement auf dessen Verlangen einen technischen Bericht über das Projekt des Staatsrates des Kantons Genf für die Verbindung der beiden Genfer Bahnhöfe Cornavin und Eaux-Vives (Raccordement) erstattet.

6. Das Initiativkomitee für den Bau eines Lagerhauses in Vallorbe, welchem wir den nötigen Boden im Bahnhof Vallorbe mietweise anboten hatten (siehe Bericht pro 1910, Seite 158), teilte uns mit, dass es nicht auf gemietetem Boden ein Lagerhaus erstellen könne und ersuchte uns um Bekanntgabe der Bedingungen für die Errichtung eines Lagerhauses bei der Haltestelle Le Day, wo es das nötige Land bereits besitze. Die Erstellung eines Lagerhauses in Le Day hätte aber zur Folge, dass die Haltestelle vorher in eine Vollstation umgebaut werden müsste, was etwa Fr. 300000 kosten würde. Neben dieser bedeutenden Ausgabe fällt auch in Betracht, dass die

Bedienung eines Lagerhauses in Le Day sowohl für die Bahn als für den Zoll zu umständlich und für die Geschäftsleute sehr kostspielig wäre. Wir haben aus diesen Gründen den Gesuchstellern mitgeteilt, dass wir auf dieses Begehren nicht eintreten können.

7. Es ist uns von Einwohnern der Gemeinde Cudrefin eine Eingabe mit der Anregung zugegangen, anstatt des zweiten Geleises Neuenburg - Biel eine rechtsufrige Neuenburger- und Bielerseebahn zu erstellen. Wir haben darauf geantwortet, dass der Entscheid über den Bau neuer Linien der Bundesversammlung zustehe, und, was den Vorschlag selbst anbetreffe, wir demselben nicht zustimmen können, weil dadurch keineswegs ein Ersatz für das zweite Geleise der bestehenden Linie geschaffen würde.

8. Das eidgenössische Eisenbahndepartement hat uns ein Projekt der Compagnie des Omnibus électriques Fribourg-Farvagny zugestellt behufs Äusserung über die Kreuzung unserer Linie auf dem Niveauübergang „de la Glâne“, die Durchführung der Starkstromleitung unter unserer Brücke über die Strasse von Freiburg nach Romont und über die Einführung in den Güterbahnhof Freiburg. Wir haben dem Eisenbahndepartement die Bedingungen mitgeteilt, unter denen wir dem Projekt zustimmen könnten.

9. Der Bundesrat hat dem allgemeinen Bauprojekt der Brienerseebahn, mit Ausschluss der Station Brienz und der Teilstrecke vom rechten Ufer der Aare bis zum Anschluss an die Station Interlaken, die Genehmigung erteilt. Für Brienz und Interlaken konnte das Projekt mit Rücksicht auf die von der Dampfschiffgesellschaft des Thuner- und Brienersees gestellten Begehren noch nicht genehmigt werden, wodurch die Inangriffnahme der Bauarbeiten eine bedauerliche Verzögerung erlitten hat.

10. Das Projekt über den Anschluss der elektrischen Strassenbahn Bern-Zollikofen an unsere Station Zollikofen enthielt u. a. ein 121 m langes Abstellgeleise auf Gebiet der Bundesbahnen, längs der Staatsstrasse, gegenüber dem Güterschuppen. Dadurch wäre der Platz vor dem Güterschuppen stark beschränkt worden, weshalb wir gegen diese Anordnung Einsprache erhoben. Das eidgenössische Eisenbahndepartement hat dieselbe jedoch als unbegründet abgewiesen, und wir waren genötigt, an den Bundesrat zu gelangen, indem wir uns

gleichzeitig bereit erklärten, der Strassenbahn in bezug auf die Errichtung eines solchen Geleises an anderer Stelle nach Möglichkeit an die Hand zu gehen. Bei einem vom Eisenbahndepartement einberufenen Augenschein einigte man sich dahin, dass das projektierte Abstellgeleise weggelassen, dagegen zwei Stumpengeleise längs der Strasse, zwischen dem Nebengebäude und dem Stationsgarten, erstellt werden.

11. Im Auftrag des Grossen Rates hat uns der Regierungsrat des Kantons Baselstadt ersucht, den Güterbahnhof Wolf in Basel beförderlich derart auszubauen, dass die infolge der Entwicklung der Rheinschiffahrt und anderer Faktoren in Aussicht stehende Verkehrssteigerung in normaler Weise bewältigt werden könne. Gleichzeitig wurde um Auskunft ersucht, bis zu welchem Zeitpunkt wir ein bezügliches Projekt den Behörden werden vorlegen können. Wir haben geantwortet, dass die Geländeverhältnisse dem Ausbau unserer Anlagen erhebliche Schwierigkeiten bieten und dieser daher grosse Summen erfordern werde; es sei deshalb, bevor ein Entscheid getroffen werde, eine gründliche Abklärung der Frage geboten. Zurzeit sei es uns aber nicht möglich, den Zeitpunkt anzugeben, in welchem wir den Behörden ein Projekt vorlegen können. Wir werden der Angelegenheit alle Aufmerksamkeit schenken und dieselbe so rasch als möglich zu erledigen suchen.

12. Das Initiativkomitee der Schmalspurbahn Delsberg-Mervelier hat uns ein Projekt für die Einführung ihrer Linie in den Bahnhof Delsberg übermittelt und uns um Mitteilung der Bedingungen für die Ausführung ersucht. Das Projekt enthält eine Strassenüberführung auf der Ostseite des Bahnhofes, mit Aufhebung der bestehenden zwei Niveauübergänge der Strassen von Delsberg nach Bern und Basel. Gleichzeitig mit den Arbeiten für diese Überführung beabsichtigen wir, eine Erweiterung der Anlagen auf der Ostseite des Bahnhofes vorzunehmen. Die Delsberg-Mervelier Bahn soll an die Kosten der Strassenüberführung einen angemessenen Beitrag leisten, worüber noch Verhandlungen im Gange sind.

13. Die Betriebsleitung der Trambahn der Stadt Luzern beabsichtigt, ihre Linie in Emmenbrücke zu verlängern und hat das Gesuch gestellt, das Geleise über das Areal der Station Emmenbrücke führen zu können. Diesem Gesuch konnte nicht entsprochen werden.

14. Auf ein Gesuch von Geschäftsleuten des Kreises IV der Stadt Zürich um Ausgestaltung der Station Zürich-Letten

zu einer Güterstation wurde geantwortet, dass die Errichtung des Güterverkehrs in Zürich-Letten grosse Erweiterungsbauten nötig machen würde, welche ganz unverhältnismässig hoch zu stehen kämen. Die Distanz von zwei Kilometern zwischen Zürich-Letten und dem Güterbahnhof ist nichts aussergewöhnliches; es würde zu weit führen, wenn in jedem städtischen Aussenquartier ein Güterbahnhof eingerichtet werden sollte.

15. Beim Plangenehmigungsverfahren für die Verlegung der Station Gossau ist gegenüber dem vom Verwaltungsrat genehmigten Projekt behufs Beseitigung der Niveauübergänge und zur Erleichterung der Entwicklung des Dorfes eine Verlegung der Bischofszellerlinie mehr nach Westen zugestanden worden, wofür die Gemeinde Gossau in der Hauptsache die Mehrkosten übernimmt.

16. Von der Generaldirektion der grossherzoglich badischen Staatsbahnen ist uns ein Projekt über die Umgestaltung des Bahnhofes Konstanz, mit Verlegung der Güteranlagen nach Petershausen, zugegangen, mit dem Ersuchen um Bekanntgabe unserer grundsätzlichen Stellungnahme. Diese Angelegenheit wird nun allseitig geprüft.

17. Der Kreiseisenbahnrat V hat uns mitgeteilt, dass seiner Ansicht nach das Baubudget pro 1912 den Bedürfnissen des Kreises V zu wenig Rechnung trage und für künftige Budgets grössere Beträge vorgesehen werden sollten.

Wir haben geantwortet wie folgt:

„Wie wenig die Aussetzung des Kreiseisenbahnrates begründet ist, zeigt am einfachsten eine Vergleichung der für 1912 budgetierten Bauausgaben mit den Aufwendungen der G. B. in den letzten 14 Jahren.

„Das Baubudget des Kreises pro 1912 sieht für Ergänzungsbauten an den Bahnanlagen und festen Einrichtungen vor Fr. 2 604 400, während die G. B. für solche Bauten aufgewendet hat:

1895	Fr.	630 283
1896	„	1 829 399
1897	„	1 393 483
1898	„	747 121
1899	„	375 375
1900	„	264 846
1901	„	1 071 551

Übertrag Fr. 6 312 058

	Übertrag	Fr.	6 312 058	
1902	"		1 154 632	
1903	"		4 768 480	{ (Anteil der Bahnhof- erweiterung Luzern)
1904	"		741 384	
1905	"		3 695 483	{ (II. Geleise Immensee- Brunner)
1906	"		1 022 502	
1907	"		1 391 702	
1908	"		987 929	
Total rund		Fr.	20 074 000	

oder per Jahr rund 1 433 860, somit im Durchschnitt ganz erheblich weniger als wir für 1912 in Aussicht genommen haben.

„Dass von einer ungenügenden Berücksichtigung des Kreises V gegenüber den andern Kreisen nicht gesprochen werden kann, erhellt auch aus einer Vergleichung der Budgetbeträge der Kreise

„Wir machen sodann darauf aufmerksam, dass nicht nur von den leitenden Persönlichkeiten des Gotthardbahnunternehmens, sondern auch von allen Personen, welche dem letzteren nahe gestanden haben, stetsfort geltend gemacht worden ist, die Verwaltung habe je und je allen Bedürfnissen des Verkehrs in ausgiebiger Weise Rechnung getragen und es sich immer angelegen sein lassen, das Bahnunternehmen nach allen Richtungen als mustergültig auszugestalten.

„Wir wissen sehr wohl, dass die Erweiterung des Bahnhofes Chiasso und das zweite Geleise der Monte Cenere-Linie und anderes mehr sehr wünschenswert und notwendig sind. Diese Verbesserungen sollen auch möglichst bald ausgeführt werden. Immerhin ist dabei nicht zu vergessen, dass an verschiedenen andern Orten des Bundesbahnnetzes ebenso dringende Bauten der Ausführung harren und dass sowohl mit Rücksicht auf die finanziellen Mittel als die Arbeiten der Verwaltung nicht allzuviel miteinander angefangen werden kann. Masshalten in der Erhöhung des Anlagekapitals der im Betrieb stehenden Linien ist auch nötig, wenn nicht das Gleichgewicht des Finanzhaushaltes gestört werden soll.“

18. Der Gemeinderat Bellinzona hat uns ersucht, anstatt des anfänglich in Aussicht genommenen, ziemlich teuren Personendurchgangs im dortigen Bahnhof (siehe Geschäftsbericht pro 1909, Seite 173) nur eine Passerelle zu erstellen, deren Kosten und damit auch der Beitrag der Stadt bedeutend niedriger zu stehen käme. Wir haben hierfür ein Projekt ausgearbeitet und der Gemeinde

vorgelegt. Dieses Projekt ist angenommen und mit der Gemeinde über den zu leistenden Beitrag eine Verständigung erzielt worden.

19. Der Verwaltungsrat der Strassenbahn Schwyz-Seewen hat uns das Projekt für eine Kreuzung der Gotthardlinie auf Schienenhöhe bei der Station Brunnen vorgelegt, und um unsere Zustimmung dazu ersucht, da sowohl eine Über- als eine Unterführung bedeutende Mehrkosten zur Folge hätten. Wir haben geantwortet, dass wir einer Niveaureuzung auf dieser Hauptlinie niemals zustimmen könnten, und dass eine Unterführung nicht zu empfehlen sei. Die Strassenbahn hat daraufhin ein Projekt für eine Überführung ihrer Linie vorgelegt. Wir haben demselben unter einigen Vorbehalten zugestimmt und uns bereit erklärt, einen wesentlichen Teil der Ausführungskosten zu übernehmen. Gleichzeitig wurde der Strassenbahngesellschaft mitgeteilt, dass es unzweifelhaft im allgemeinen Interesse läge, wenn nicht nur die projektierte Bahnüberführung erstellt, sondern gleichzeitig auch die Kantonsstrasse überführt würde, damit der dortige Niveauübergang aufgehoben werden könnte. Der grösste Teil der Mehrkosten müsste von den Bundesbahnen übernommen werden.

20. Es sind uns neuerdings Gesuche zugegangen betreffend die Errichtung von Haltestellen in Evouettes, zwischen Bouveret und Vouvry, in Pontenet, zwischen Malleray und Reconvilier, in Buix, zwischen Courtemanche und Delle, und in Leuggelbach, zwischen Nidfurn-Haslen und Luchsingen-Hätzingen. Wir hatten ähnliche Gesuche schon früher ablehnend beantwortet. Da wesentliche Änderungen der Verhältnisse nicht eingetreten sind, konnten wir den Gesuchen auch jetzt nicht entsprechen.

Auch das Gesuch um die Errichtung einer Haltestelle in Niederwangen, zwischen Bümpliz und Thörishaus, das wir schon zweimal abgewiesen hatten, ist erneuert worden. Gleichzeitig sind uns ähnliche Gesuche zugegangen für Wünnwil und Garmiswil, ebenfalls auf der Linie Bern-Freiburg. Da alle drei Begehren ungefähr auf die gleiche Linie zu stellen sind, so wären wir bei Entsprechung des einen konsequenterweise genötigt, auch die andern zu berücksichtigen, was für die Linie Bern-Freiburg eine zu grosse Vermehrung der Halte ergäbe. Zudem liesse die zu erwartende Frequenz die bedeutenden Anlage- und Betriebskosten nicht rechtfertigen. Die Gesuche sind deshalb abschlägig beschieden worden.

Das Baudepartement des Kantons Waadt hat um Errichtung einer Haltestelle in Brétonnieres, auf der Linie Dailens-Vallorbe

ersucht. Da die Haltestelle in eine Steigung von 20 ‰ zu liegen käme, was zu viele Nachteile mit sich brächte, konnte dem Gesuch nicht entsprochen werden.

Mit der Gemeinde Oftringen (Aargau), welcher schon im Jahre 1902 die Errichtung einer Haltestelle unter gewissen Bedingungen zugesagt worden war, ist vereinbart worden, eine solche im Birchenfeld (Zofingen-Safenwil) zu errichten. Die Gemeinde leistet einen Beitrag in bar, stellt den nötigen Boden gratis zur Verfügung und liefert das Wasser zu billigem Preise.

21. Bauausführung.

a. Bauten unter Leitung der Generaldirektion.

1. Verbesserung der Hauensteinlinie.

Das allgemeine Bauprojekt Sissach-Olten ist vom Bundesrat genehmigt worden.

In den Gemeinden Trimbach, Tecknau und teilweise Gelterkinden haben die Expropriationsverhandlungen stattgefunden. Infolge durchwegs übertriebener Forderungen musste für sämtliche Landerwerbungen das Urteil der eidgenössischen Schätzungskommission angerufen werden.

Über die Korrektur der Aare im sogenannten Hasli, unterhalb Olten, welche in Verbindung mit der Ablagerung eines Teiles des Tunnelausbruchmaterials zur Ausführung gebracht werden soll, und an welcher wir wegen der Sicherung unserer Strecke Olten-Aarau beim Hasligut interessiert sind, ist mit dem Regierungsrat des Kantons Solothurn, der Gemeinde Olten und dem Elektrizitätswerk Olten-Aargau, als Inhaberin der Wasserkraftkonzession Olten-Gösgen, eine Vereinbarung abgeschlossen worden, wonach wir die Leitung der Arbeiten für Rechnung des Konsortiums übernehmen. Das zu Fr. 295 000 veranschlagte Projekt ist durch Vermittlung der Regierung des Kantons Solothurn dem eidgenössischen Departement des Innern zum Zwecke der Auswirkung eines Bundesbeitrages unterbreitet worden.

Da die auf die erste Bauausschreibung des 8135 m langen Tunnels und des Unterbaues der anstossenden Bahnstrecken von 3255 m Länge auf der Nord- und 920 m auf der Südseite desselben bis zum Eingabetermin (31. Juli 1911) eingegangenen Offerten nicht allseitig befriedigten, ist über diese Arbeiten eine zweite Konkurrenz eröffnet worden, mit Eingabetermin auf 11. No-

vember 1911. Das billigste Angebot stellte, wie schon das erstemal, die Firma Julius Berger, Tiefbau-Aktiengesellschaft in Berlin, welcher die Arbeiten mit Genehmigung des Verwaltungsrates übertragen wurden. Der erste Spatenstich erfolgte am 31. Januar 1912 auf der Südseite. Seither wurden die Arbeiten energisch eingeleitet.

b. Bauten unter Leitung der Kreisdirektionen.

Kreis I.

Vollendete Bauten:

Ersatz folgender 18 Niveauübergänge: 1 bei km 0,77 in Lausanne (chemin de Villard) durch eine Überführung; 1 bei km 36,418 in Prangins durch eine Unterführung; 1 bei km 51,998 in Versoix durch eine Unterführung; 1 in Veytaux durch eine Unterführung; 3 in Aigle durch 3 Unterführungen; 1 bei der Station Gampel durch eine Überführung; 3 zwischen Cossonay und Daillens durch einen Parallelweg; 2 zwischen Puidoux und Palézieux durch eine Unterführung; 1 in Siviriez durch eine Unterführung; 2 in St. Aubin durch eine Passerelle und eine Strassenüberführung; 2 in Murten durch eine Überführung. Entwässerung der Unterführung in Bümpliz; Ersatz der Eisenkonstruktion der Brücke über die Vièze in Monthey; neue Depotanlage in Lausanne und Freiverladeplatz südlich der Razude daselbst; II. Geleise Vauderens-Siviriez (am 1. Mai dem Betriebe übergeben); Geleiseerweiterung in Visp und Cossonay; Stumpengeleise in Ecublens-Rue; Ausweichgeleiseverlängerung in Twann und Ausweichgeleise in Champ-du-Moulin; Putzgrube und Wasserkran in Yverdon; Dienstlokale und Postbureau in der alten Wagenremise in Morges; Vergrößerung der Aufnahmegebäude in Roche und Serrières; Postremise in Aigle; Güterschuppen in Turtmann; neues Wärterhaus in Etoy; Lastkran in Ecublens-Rue; Brückenwagen in La Sarraz und Fräschels; Wagenwascheinrichtungen in Bouveret, Bümpliz und Kallnach; elektrische Beleuchtungseinrichtungen in Ardon, St. Léonard, Visp und Boudry; Wasserversorgungen in Charrat-Fully, Chenens, Cugy und für 5 Wärterhäuser.

Bauten in Ausführung:

Morges. Ersatz von 5 Niveauübergängen durch 3 Unterführungen. Die Arbeiten sind in voller Ausführung begriffen.

Renens. Erweiterungsbauten. Die Ergänzung der Geleiseanlagen wurde fortgesetzt.

Lausanne. Erweiterungsbauten. Mit dem Aufbau der Fassaden des neuen Aufnahmegebäudes ist begonnen worden und die Montierung des Hallendaches ist nahezu vollendet.

Villeneuve. Die Erweiterungsarbeiten gehen der Vollendung entgegen.

Vallorbe. Von den 528 500 m³ Aushub sind 221 000 m³ abgetragen; ein Teil der Stütz- und Futtermauern für die Strassenanlagen ist erstellt und das Planum der beiden Hauptgeleise von km 44,6—44,9 gehoben; das Dienstgebäude für den Maschinendienst S B B geht der Vollendung entgegen und das neue Aufnahmegebäude ist in Angriff genommen.

In Céligny, Rolle, Roche und Daillens ist die Erweiterung beziehungsweise der Neubau der Aufnahmegebäude in Ausführung begriffen.

Payerne. Erweiterung der Station. Die beiden zu erhöhenden Flügel des Aufnahmegebäudes sind unter Dach; die übrigen Arbeiten sind im Berichtsjahre noch nicht in Angriff genommen worden.

In Ausführung begriffen sind ferner die Strassenunterführung Maillefer in Serrières; Entwässerungsarbeiten oberhalb der Station La Conversion, zwischen Grandvaux und Puidoux, und zwischen Schmitten und Flamatt; Uferbauten an der Sense in Thörishaus.

Kreis II.

Vollendete Bauten:

Ausmauerung im Tunnel La Combe bei Chaux-de-Fonds; Paserelle in Reconvilier; Ersatz der Eisenkonstruktion der Lauelibachbrücke zwischen Trubschachen und Wiggen; Ersatz eines Niveauüberganges in Wolhusen durch eine Überführung; Erweiterung der Durchfahrt für die neue Strasse in Hergiswil; Erweiterung des Freiverladeplatzes in Rothenburg; Freiverladegeleise in Delsberg; Ausziehgeleise in Delle auf Schweizergebiet; Stationserweiterung in Reconvilier; Verlängerung von 2 Lokomotivputzgruben in Luzern; Unterkellerung eines Teils des Güterschuppens, Verbreiterung der Viehrampe und neue Viehpferche im Güterbahnhof Basel-St. Johann; Verbreiterung der Vorrampen der Lagerhäuser im Güterbahnhof Basel und Erstellung von 2 kleinen Schnellreparaturwerkstätten für Visiteure, samt Erweiterung der Reparaturgeleiseanlagen in der K-Gruppe daselbst; Vergrößerung der Eilgutrampe und Vordach am Aufnahmegebäude in Luzern; Güterdienstanlagen in Zwingen; Lokomotivremise in Laufen; Vergrößerung des Aufnahmegebäudes in Sonvilier; neuer Güterschuppen in Alt-

Solothurn an Stelle des abgebrannten; Unterkunftslokale in Wy-nigen und Trubschachen; 4 neue Wärterhäuser und Vergrößerung von 7 Wärterhäusern; Brückenwage in Mett-Bözingen; Wagenwascheinrichtungen samt Düngergruben auf 9 Stationen; neue Viehrampe für Importvieh nebst Wagenwascheinrichtungen usw. in Pruntrut; elektrische Beleuchtungseinrichtung in Courgenay; Wasserversorgung in Kerns-Kägiswil; Telephonanlagen Ostermündigen-Münsingen, Wichtrach-Thun und Delsberg-Sonceboz-Chaux-de Fonds.

Bauten in Ausführung:

Einführung der Juralinie in den Personenbahnhof Basel. Die Unterbauarbeiten sind nahezu vollendet.

Zweites Geleise Basel-Aesch. Die Unterbauarbeiten sind beendet. Das zweite Geleise Münchenstein-Aesch ist gelegt und die Stationen Aesch und Dornach umgebaut. Die Hochbauten sind zum Teil noch nicht erstellt.

Zweites Geleise Aarburg-Luzern. Die Doppelspur Aarburg-Zofingen wurde am 1. Mai 1911 in Betrieb genommen, womit der durchgehende zweigeleisige Betrieb Aarburg-Sursee hergestellt ist. Die Erweiterung der Stationen Zofingen und Sursee ist in Ausführung begriffen. Das Projekt für die Doppelspur Sursee-Rothenburg ist dem eidgenössischen Eisenbahndepartement zur Genehmigung unterbreitet worden.

Rohmaterial- und Rangierbahnhof in Weiermannshaus und Lokomotivdepot im Aebigut in Bern. Am 13. September wurden die neuen Güteranlagen in Weiermannshaus dem Betrieb übergeben; die Hochbauten sind zum Teil noch ausstehend. Im Aebigut fehlen noch die Geleiseanlagen und mechanischen Einrichtungen, sowie die Hochbauten.

Zweites Geleise Wilerfeld-Gümligen und neue Station Ostermündigen. Die Unterbauarbeiten sind nahezu vollendet. Mit der Geleiselage ist begonnen und die Hochbauten sind unter Dach. Die Betriebsübergabe ist auf 1. Mai 1912 in Aussicht genommen.

Die Projekte für den neuen Bahnhof in Biel und den Zentralbahnhof in Thun sind dem eidgenössischen Eisenbahndepartement zur Genehmigung unterbreitet worden.

In Ausführung begriffen sind diverse Erweiterungen im Güterbahnhof Basel; Bekohlungsanlage im Lokomotivdepot an der Nauen-

strasse in Basel; die Erweiterungen der Stationen Pratteln, Derendingen, Schüpfen und Konolfingen; die neue Station in Boncourt-

Kreis III.

Vollendete Bauten:

Ausmauerung einer Strecke im Standenhorntunnel; Parallel- und Verbindungswege links und rechts der Bahn zwischen Brugg und Schinznach zur Aufhebung von 4 Niveauübergängen; Verlegung eines Parallelweges zwischen Laufenburg und Sissel Strassen- und Fusswegunterführung in Thalwil; neue eiserne Brücke km 95,793 bei Oberrüti an Stelle der vom Hochwasser im Juni 1910 weggeschwemmten; 4 neue Abstellgeleise im Hauptbahnhof Zürich und Erweiterung der Geleiseanlagen für das äusserer Lokomotivdepot daselbst; Verlängerung des Stumpengeleises in Töss Erweiterung der Geleiseanlagen in Bülach, Rümlang, Rümikon-Mellikon und Nieder- und Oberurnen, sowie Vergrösserung der Verladeplatzes und der Rampe auf letzterer Station; Einrichtung der Zollniederlage im ehemaligen Lagerhaus in Zürich; Wiederaufbau des teilweise abgebrannten Güterschuppens in Wallisellen; Bahnmeistermagazin in Bülach; Verlängerung des Güterschuppens und der Rampe in Dübendorf; neues Perrondach in Töss; neue Werkstätte in Zürich: sämtliche Abteilungen sind nunmehr dem Betrieb übergeben; zwei neue Wärterhäuser; Lastkran in Steinmaur; Brückenwage in Dübendorf; Wagenwascheinrichtungen samt Düngergruben auf 6 Stationen; elektrische Beleuchtungseinrichtungen im Hauptbahnhof Zürich (Ergänzung), in Schinznach-Bad, Cham, Laufenburg, Zurzach, Dättwil und Netstal; Zentralweichen- und Signalstellungen in Turgi, Au (Zürich), Siebnen-Wangen, Rümikon-Mellikon (Ergänzung); Rangiersignal in der Stellwerkgruppe IV in Zürich und 2 Rangiersignale in Brugg; Umbau der Blockstationen I, II und III der Linie Zürich-Wallisellen; Vor-, Abschluss und Durchfahrtsignale auf verschiedenen Stationen; Wasserversorgung der neuen Lokomotivremise im Hauptbahnhof Zürich (Ergänzung), Hydrantenanlage in der Lokomotivremise Brugg; Wasserversorgung auf den Stationen Laufenburg, Stein-Säckingen, Eiken, Schinznach-Dorf und Benken, sowie für 3 Wärterhäuser; Telephonanlagen Richterswil-Ziegelbrücke-Näfels-Mollis und Rupperswil-Wohlen.

Bauten in Ausführung:

Schutzbauten zur Sicherung der Strecke Weesen-Mühlehorn gegen Steinschlag und Ausmauerung im Weisswandtunnel; Erweiterung der Stationsanlagen in Töss, Urdorf und Oberrieden-Dorf; Umbau des Aufnahmsgebäudes in Baden; Dienstgebäude und

Kanalisation in Brugg; neues Aufnahmsgebäude, Abort, Verschiebung des Güterschuppens und Verbreiterung der Rampe in Unterterzen; neues Aufnahmsgebäude in Pfungen-Neftenbach; Zentralanlage in Rothkreuz.

Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich: Eine Einigung über das auszuführende Projekt hat noch nicht erzielt werden können. Auf der Station Zürich-Enge wurden behufs Prüfung der Durchführbarkeit einer Tiefbahn auf dem bestehenden Tracé Sondierschlitzte ausgeführt und Wasserstandsbeobachtungen gemacht.

Kreis IV.

Vollendete Bauten:

Abdeckung unter der Eisenkonstruktion der Brücke über die Gürtelstrasse in Chur; neue Brücke über die Landquart; Vergrösserung des Ausladeplatzes in Au (St. Gallen); Abstellgeleise im Bahnhofs St. Gallen; Herstellung der definitiven Einfahrt der Bodensee-Toggenburgbahn in Romanshorn und Verlängerung des Freiverladegeleises daselbst; Erweiterungsbauten in Wil, Weinfelden und Emmishofen-Kreuzlingen anlässlich der Einführung der Mittelthurgaubahn; Erweiterung der Geleiseanlagen in Uttwil und Dinhard und Verlängerung des Geleises II gegen Osten in Etzwilen; Vergrösserung der Lokomotivremise in St. Gallen; Dächer über den drei Zungenperrons in Romanshorn; Umbau des Aufnahmsgebäudes und Güterschuppens, nebst neuem Abort, in Dietfurt; elektrische Beleuchtungsanlagen in Chur (Innenbeleuchtung im Aufnahmsgebäude, Dienstgebäude, Güterschuppen und Durchgang), Arbon (nur Aussenbeleuchtung), Ossingen, Hemmishofen, Ramsen und Dietfurt; Zentralanlagen in Arbon, Güttingen, Stammheim und Wattwil; Streckentelephon Romanshorn-Kreuzlingen; zweite Lokal-Telegraphenlinie Altstätten-Buchs.

Bauten in Ausführung:

Bahnhof Winterthur. Die Verlegung und Einwölbung der Eulach ist vollendet und die Arbeiten für die Unterführung der Zürcherstrasse schreiten tüchtig vorwärts.

Bahnhof Wil. Die Arbeiten für die allgemeine Erweiterung werden fortgesetzt.

Station Gossau. Die Erd- und Mauerarbeiten für die Verlegung sind in Angriff genommen worden.

Bahnhof St. Gallen. Der westliche Personendurchgang und der Posttunnel sind in Ausführung begriffen und mit dem Aufbau des Aufnahms- und Verwaltungsgebäudes ist begonnen worden.

Station St. Fiden. Die Erweiterung ist bis auf den Personentunnel und die Perronanlage, sowie einige Geleise und die Zentralanlage vollendet.

II. Geleise Winterthur-St. Margrethen.

a. Erstellung des zweispurigen Rosenberg隧nells St. Gallen-St. Fiden. Der Tunnel ist vollendet und mit der Beschotterung der Geleiseanlage wurde begonnen, sodass die Betriebsübergabe im April 1912 erfolgen konnte.

b. II. Geleise Winterthur-Wil. Zwischen Wil und Aadorf gehen die Arbeiten rasch der Vollendung entgegen. Das Projekt Aadorf-Räterschen ist genehmigt und die Arbeiten sind ausgeschrieben. Die Genehmigung der Teilstrecke Räterschen-Winterthur konnte noch nicht erfolgen, weil über die Begehren der Gemeinde Winterthur um Anlage einer grösseren Station in Grütze noch nicht entschieden ist.

c. II. Geleise St. Gallen-Bruggen. Die Unterbauarbeiten sind vollendet und die Beschotterung und Geleiseanlage stark vorgerückt.

d. II. Geleise Winkeln-Gossau. Das Projekt wird demnächst dem eidgenössischen Eisenbahndepartement unterbreitet werden.

In Ausführung begriffen sind überdies:

Die eiserne Passerelle und ein zweiter Anschluss an die Korporationsdruckleitung für die Lokomotivspeisung im Bahnhofs Romanshorn; Freiverladeplatz in Uzwil; Viehrampenanlage im Bahnhofs Buchs (Rheintal) und verschiedene kleinere Neubauten und Einrichtungen.

Kreis V.

Vollendete Bauten:

Entwässerung und Sicherung einer Einschnittsböschung zwischen Immensee und Goldau; Untermauerung und Verkleidung loser Felspartien an der Rigilehne (Bösegg); Untermauerung und Verkleidung einer Felsböschung zwischen Zug und Walchwil; Schutzwände gegen Steinschlag am Nordportal des Stutzecktunnels zwischen Sisikon und Flüelen; Verbauung des Ghürschbaches; Erweiterung

der Kanalisationsanlagen in Göschenen; Schutzmauer zwischen Rodi und Faido; Verbauung des Travibaches zwischen Lavorgo und Giornico; Verkleidungsmauer auf der Strecke San Nazzaro-Ranzo-Gerra und Verkleidungsmauer zwischen Ranzo-Gerra und Pino; Verstärkung der Evibachbrücke zwischen Erstfeld und Amsteg; Überführung der Kantonsstrasse zwischen Amsteg und Gurtnellen; Verstärkung der unteren Meienreussbrücke; Umbau der Blechbalkenbrücken zwischen Airola und Bodio; Erneuerung der Eisenkonstruktion der Nalabrücke (Biasca-Osogna) und der Sovaglia-Brücke (Maroggia-Capolago); Umbau der Dirinellabrücke an der Grenze bei Pino; Freiverladeplatz in Sisikon; Überholungsgeleise auf der Station Lavorgo; Erweiterung und Neueinteilung des Aufnahmegebäudes in Lugano; neue Steinverladerampe in Lavorgo; Aufenthaltslokal, Magazin und Wärterwohnung beim Tunnaleingang in Göschenen, sowie Doucheneinrichtung und Badeanstalt für die Tunnelarbeiter daselbst; neue Abortanlage in Sisikon; Aufenthaltslokale für Bahnarbeiter in Schwyz, Sisikon, Osogna, Claro und Castione; elektrische Beleuchtungseinrichtungen in Steinen, Bodio, Melide, Maroggia und Capolago und Umänderung der Beleuchtungsanlage in Chiasso, von Gleichstrom in Drehstrom; Reservehydrantenanlage für Lokomotivspeisewasser in Goldau und Wasserversorgung von 2 Wärterhäusern; Wagenwaschanlagen samt Düngergruben auf 4 Stationen; Durchfahrtsignale auf 4 Stationen; Kabellegung für die Telegraphen- und Signalleitungen im Paradiso- und S. Martinotunnel.

Bauten in Ausführung:

II. Geleise Giubiasco-Chiasso.

Strecke Lugano-Maroggia: Die Arbeiten für die Erweiterung der Station Melide sind in Angriff genommen worden.

Strecke Maroggia-Mendrisio: Das Projekt ist zur Genehmigung dem Eisenbahndepartement vorgelegt worden.

Strecke Mendrisio-Balerna: Die Unterbauarbeiten sind vollendet bis auf eine Strassenverlegung und eine Unterführung; mit der Geleiseanlage wurde begonnen.

Strecke Balerna-Chiasso: Das II. Geleise ist fertig erstellt und der einspurige Verkehr auf dasselbe übergeleitet, damit die Arbeiten für die Unterführungen unter dem alten Geleise fortgesetzt werden können. Der doppelspurige Betrieb Mendrisio-Chiasso ist auf 1. Mai 1912 in Aussicht genommen.

Strecke Giubiasco-Lugano: Die Projektierungsarbeiten wurden fortgesetzt und mehrere Entwürfe aufgestellt.

In Ausführung begriffen sind ferner:

Verlängerung des Ausweichgleises in Sisikon um 262 m, Perrondach und Perronbelag; Verbauungen im Einzugsgebiet der Laubkehle zwischen Erstfeld und Amsteg; Unterführung der Ferrovie Lugano-Ponte-Tresa in Lugano; Erweiterung der Geleiseanlagen in Gordola; Wagenschiebebühne mit elektrischem Antrieb in der Werkstätte Bellinzona.

c. Bahnunterhalt.

Von wichtigeren Bahnunterhaltungsarbeiten, die im Berichtsjahr zur Ausführung gelangten, erwähnen wir:

Kreis I. Erneuerung des Gewölbes und der Widerlager im Jougnetunnel (die Arbeit wird vorläufig nicht weiter geführt, nachdem 420 m Tunnelgewölbe und Widerlager erstellt sind), 46 m Tunnelgewölbe und Widerlager im kleinen Jougnetunnel (die Arbeit ist vollendet) und Erneuerung des Mauerwerkes der Brücke über den Doubs, sämtliche Arbeiten auf Rechnung der P L M; 259 m neues Gewölbe und 80 m Widerlager im Mühletaltunnel zwischen Schmitten und Flamatt (die Arbeit ist fertig); Erneuerung von Mauerwerk im Tunnel von St-Blaise; Entwässerungsgraben im Einschnitt von Chambésy; Rekonstruktion der Widerlager der Brücke über die Venoge oberhalb der Station Cossonay; Sondierschächte und Stollen zur Entwässerung der Dammrutschung oberhalb der Station La Conversion; Verlängerung des Gewölbes der Überführung in Oron, gemeinschaftlich mit dem Kanton Waadt; Entwässerung des Dammes La Taferna bei Flamatt; Entwässerungsstollen im grossen Damme La Sonnaz bei Belfaux; Erstellung einer Mauer und Entwässerungsarbeiten zur Sicherung der Linie gegen Rutschungen zwischen Ecublens und Bressonnaz; erneute Ausräumung des Bettes des Bergbaches Mauvoisin bei St. Maurice infolge der Hochwasser vom 31. August und 17. September; Rekonstruktion in armiertem Beton der bisherigen hölzernen Überführung bei Salgesch und von 7 Durchlässen zwischen Visp und Brig; Erstellung von 2 neuen Wohnungen und 7 Personalzimmern im Aufnahmgebäude Brig; Eternitschirme unter dem Gewölbe des Simplontunnels auf 62 m Länge zum Schutze des Geleises gegen Tropfwasser.

Kreis II. Umbau der Widerlager der Gellertstrassenbrücke auf der Güterzuglinie Birsbrücke-Rangierbahnhof Basel; Uferbauten an der Schüss zwischen Biel und Sonceboz; Erweiterung des Durchlasses für den Schwendigraben zwischen Zäziwil und

Signau; Uferversicherung beim Zusammenfluss der Emme und der Ilfis in Emmenmatt; Streichwuhre an der Ilfis bei Langnau und am rechten Ufer der Emme; Wiederherstellung der beschädigten Streichwuhre am rechten Ufer der Kleinen Emme zwischen Wolhusen und Malters und Erstellung eines provisorischen Sporrens und Streichwuhre beim Renggbach zwischen Malters und Littau, 3 Sporren am rechten Ufer der Kleinen Emme bei Emmenbrücke; Uferschutzbauten an der Wigger zwischen Dagmersellen und Nebikon.

Kreis III. Rekonstruktionsarbeiten am Mauerwerk des Koblenzer-, Bötzb- und Albistunnels; Gewölbeumbau im Dettenbergtunnel (Ende 1911 waren 23 m Gewölbe erstellt); Ausmauerung am Ostportal des Weisswandtunnels; Schutzbauten zwischen Weesen und Mühlehorn gegen Steinschlag und Felsstürze; Entwässerungsarbeiten im Rutschgebiet bei Stein-Säckingen (die Arbeiten sind beendet und die Bewegung ist zum Stillstand gebracht), an der Seehalde in Zurzach, zwischen Altstetten und Urdorf, zwischen Ebikon und Luzern und in Uznach; Sicherungsbauten im Rutschgebiet zwischen Oberrüti und Rothkreuz; Hebung der entstandenen Beschädigung am Bahndamm durch den am 19. Mai niedergegangenen Murgang der Rüfiruns zwischen Luchsingen und Diesbach, welcher einen Unterbruch des Betriebes bis zum 2. Juni zur Folge hatte, Ausräumung des Linthbettes und provisorische Schutzbauten daselbst, sowie bei Mitlödi; Ausbesserung des Uferschutzes an der Limmatbrücke zwischen Baden und Turgi, an der Reussbrücke zwischen Turgi und Brugg, der Ufermauern des Bünzbaches bei Othmarsingen und am Riedgraben zwischen Altstetten und Schlieren; Uferschutzbauten am Rhein zwischen Schwaderloch und Etzgen, am Haslebach zwischen Mettmenstetten und Knonau, sowie an der Sihl bei Sihlbrugg; Versetzen des Wasserturms von Seebach nach Uznach.

Kreis IV. Konsolidierungsarbeiten an der Einschnittsböschung unterhalb St. Fiden; Böschungsrinnen im Rutschgebiet im Steinachtobel; Rekonstruktion der Stützmauern bei der Liegenschaft Scholastika im Bahnhof Rorschach; Verbreiterung des eingesunkenen Bahndammes zwischen Staad und Rheineck; Räumung des Mühlebaches bei Chur, der Zizerserrüfe und Verbesserung des Uferschutzes daselbst; Ausbaggerungen im Hafen von Romanshorn; Ausbesserungen an den Rutschstellen zwischen Etzwilen und Schaffhausen; Uferschutz an der Thur bei Kradolf; Ergänzung der Entwässerungsanlagen beim Hof Oberkirch (Kaltbrunn); Stützpfeiler zur Sicherung überhängender Felsen zwischen Dietfurt und Lichtensteig; neue Auflagerung der Trübbachbrücke

und Verbesserung des Mauerwerkes; Mauerwerksreparaturen an der Brücke bei Etzwilen und am Viadukt bei Feuertalen; Umbauten im alten Aufnahmsgebäude St. Gallen; Versetzen des alten Güterschuppens und Einrichtung als Bahnmeistermagazin in St. Fiden; Wiederherstellung des durch Brand am 9. April beschädigten Remisendaches in Rorschach; Versetzen der alten Lokomotivremise in Wil nach St. Margrethen als Oberbaumagazin; Einbau von Brückenwagen in die Ziegeleianschlussgeleise in Diessenhofen und Schlatt (Paradies).

Kreis V. Verbreiterung des Bahndammes auf 450 m Länge zwischen Zug und Walchwil und zwischen Steinen und Schwyz; Entwässerung der Stationsanlage Küsnacht; Abräumen der Felslehnen und Felsböschungen auf den Bergstrecken, sowie auf den Strecken Immensee-Goldau, Zug-Goldau und Brunnen-Flüelen; Verbesserungen der Uferschutzbauten am Vierwaldstättersee zwischen Brunnen und Sisikon; Ableitung des Tropfwassers im Stutzecktunnel; Ergänzung des Steinwurfes bei der Reussbrücke in Göschenen; Ableitung des Wassers am Nordportal des Meggia-gratunnels zur Verhinderung von Eisbildung; Rekonstruktion des nördlichen Widerlagers der Dornibachbrücke bei Sisikon und der Widerlager der Nalabrücke bei Osogna; Verschieben der Brücke bei Magadino zur Herstellung des Lichtraumprofils; Läutewerke an den Wärterhäusern der Strecke Luzern-Chiasso; Herrichten von Stirnrampen zum Verlad von Automobilen in Göschenen, Airolo und Faido; Wiederherstellung und Ergänzung der Uferschutzmauer am rechten Ufer des Boggerabaches zwischen Biasca und Osogna.

Geleiseerneuerungen und Verstärkungen haben im Berichtsjahre stattgefunden:

	Lfm. Geleise
mit Material nach den neuen Normalien S. B. B. für Hauptlinien	94 072
mit Material nach den neuen Normalien S. B. B. für Nebenlinien	12 751
mit Material nach den Normalien G. B.	—
auf den französischen Pachtstrecken mit Material nach den Normalien der P. L. M.	78
mit Material nach den Normalien S. E. II, mittelgut	24 708
Schienenenerneuerung allein nach den Normalien G. B.	7 464
Schwellerenerneuerung allein	3 406
Geleiseverstärkung durch Vermehrung der Schwellen	54 578
Ersatz von Weichen durch solche nach den neuen Normalien	Stück 170

Lfm. Geleise

Die Gesamtlänge der zu unterhaltenden Geleise beträgt auf Ende 1911 inklusive Vevey-Chexbres (7850 m)	4 907 710
wovon 35 989 m auf französischem Gebiet der P. L. M. gehören, so dass für das eigene Netz ohne die an die E. L. B. verpachteten 8790 m Geleise zwischen Basel und der Landesgrenze bleiben	4 863 899
Stahlschienen exklusive Weichen und Kreuzungen liegen in der Bahn	4 426 863
Eisenschienen exklusive Weichen und Kreuzungen liegen in der Bahn	268 075
Länge der sämtlichen Weichen und Kreuzungen auf eigenem Netz	168 961
Stahlschienen nach neuen S. B. B. Profilen liegen in der Bahn	1 316 077
Stahlschienen nach G. B. Profilen liegen in der Bahn	463 732
Geleise mit eisernen Schwellen	3 157 302
Geleise mit hölzernen Schwellen	1 680 417
Geleise mit besonderer Unterlagsplatte	26 180
(Davon Geleise auf Schwellen in armiertem Beton 713 m)	

Zahl der Schienenbrüche im Berichtsjahre	177
Davon: Eisenschienen	2
Stahlschienen	175
Schienen unter 36 kg	80
„ von 36 bis 42 kg	80
„ von 42 kg und mehr	17

d. Vorarbeiten für den elektrischen Bahnbetrieb.

1. Unter Ziffer 42 wurde vom Betriebsdepartement darauf hingewiesen, dass die programmässigen Arbeiten der schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb im Berichtsjahr dem Abschluss nahe gebracht worden seien. Wir fügen bei, dass diese Arbeiten Studien über Kraftbedarf, Grundlagen des Fahrdienstes, Systemfrage etc. für den elektrischen Bahnbetrieb im allgemeinen, sodann im besondern die Aufstellung der Projekte und Betriebsrechnungen für den elektrischen Betrieb der Gotthardlinie und den Kreis II umfassen. Diese Berechnungen haben ergeben, dass sich bei der Gotthardlinie für das Jahr 1904 der Dampfbetrieb noch um zirka 5 % billiger stellen würde als der elektrische, während-

dem beim jetzigen um zirka 40 % gesteigerten Verkehr mit der Einführung der elektrischen Traktion eine Ersparnis erzielt werden kann, welche sich in der Folge mit zunehmendem Verkehr noch erheblich steigern wird. Ungünstig liegen die Verhältnisse für die Linien des Kreises II, für welche der zukünftige elektrische Betrieb pro Tonnenkilometer um zirka 15 % teurer zu stehen kommen würde als der Dampfbetrieb im Jahre 1910.

Nach Ablieferung des zusammenfassenden Schlussberichtes der Studienkommission, welcher von deren Generalsekretär, Herrn Prof. Dr. Wyssling, abgefasst wird, werden wir dem Verwaltungsrat eine Vorlage betreffend die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Gotthardlinie unterbreiten und gleichzeitig das erste Kreditbegehren für ein Kraftwerk an der Reuss bei Amsteg und die elektrische Ausrüstung der ersten Teilstrecke Erstfeld-Airolo einreichen.

In bezug auf die Vorarbeiten, welche wir im Hinblick auf den elektrischen Betrieb der Gotthardlinie durchführten, ist folgendes mitzuteilen.

Anlässlich der Verstaatlichung der Gotthardbahn sind ausser den Wasserrechtskonzessionen an der Reuss und am Tessin die Vorprojekte zur Ausnützung der Wasserkräfte an uns übergegangen. Diese Vorprojekte verfolgten wir weiter und es stellte sich dabei heraus, dass zum Zwecke eingehender Studien der Kraftwerke umfassende Terrinaufnahmen und die Errichtung einiger Wassermess-Stationen nötig waren. Diese Arbeiten sind im Jahre 1910 zur Ausführung gelangt. Wir haben sodann auf der Nordseite des Gotthards, wo uns laut Konzessionsvertrag mit der Regierung des Kantons Uri vom 29. November/7. Dezember 1907 die Gefällsstufe der Reuss von Andermatt bis Amsteg zur Verfügung steht, drei Kraftwerke vorgesehen, nämlich ein erstes in Göschenen, ein zweites in Wassen und ein drittes in Amsteg. Auf der Südseite besitzen wir gemäss Vertrag vom 2./6. März 1909 mit der Regierung des Kantons Tessin die Konzession zur Ausnützung der Wasserkräfte des Tessins und dessen Nebenflüssen von Airolo bis nach Lavorgo, und es ist hier die Ausführung einer Kraftanlage am Ritomsee und eines Werkes am Tessin zwischen Rodi und Lavorgo geplant. Für den elektrischen Betrieb der Gotthardlinie werden zwei bis drei dieser Kraftwerke genügen, so dass noch ein beträchtlicher Überschuss zum Betrieb weiter nordwärts gelegener Linien verwendet werden kann.

Was die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Gotthardlinie anbelangt, so ist in Aussicht genommen, mit der Bergstrecke Erstfeld-Biasca zu beginnen, weil die Rauchbelästigung

daselbst am empfindlichsten ist und der elektrische Betrieb auf dieser Strecke sich als besonders wirtschaftlich gegenüber dem Dampfbetrieb erweisen wird. Diese Strecke (90 km) soll in zwei Etappen zur Ausführung gelangen. Als erstes Teilstück ist Erstfeld-Airolo, das ungefähr die Hälfte ausmacht, in Aussicht genommen. Diese Teilung empfiehlt sich noch besonders darum, weil damit der grosse Tunnel in die erste Etappe fällt.

Zur Erzeugung der erforderlichen Energie für den elektrischen Betrieb der Strecke Erstfeld-Biasca ist die Erstellung eines Kraftwerkes an der Reuss bei Amsteg vorgesehen, weil dasselbe imstande sein wird, beim jetzigen Verkehr der ganzen Bergstrecke Erstfeld-Biasca zu genügen. Ein weiterer Grund, diesem Werk gegenüber dem Ritomwerk auf der Südseite den Vorzug zu geben, besteht darin, dass im Reussgebiet auf Grund des von Herrn Prof. Dr. Heim in Zürich in Verbindung mit den Herren Dr. Arbenz und Dr. Staub im Berichtsjahr ausgearbeiteten Gutachtens die geologischen Verhältnisse klar und einfach liegen, während beim Ritomwerk Bedenken sowohl in bezug auf die vorgesehene Stauung des Sees als auch in bezug auf den Zulaufstollen geäussert werden, so dass noch weitere gründliche Untersuchungen und Studien nötig sind, bis an den Bau dieses Kraftwerkes geschritten werden kann. Als erstes Kraftwerk dasjenige von Lavorgo zu erbauen ist aus ökonomischen Gründen nicht empfehlenswert.

Gestützt hierauf wurde im Berichtsjahr für den elektrischen Betrieb auf der Gotthardstrecke Erstfeld-Airolo das Bauprojekt für eine Wasserkraftanlage an der Reuss bei Amsteg in Ausarbeitung genommen, und es wird das Projekt in einigen Monaten zur Vorlage gelangen können.

2. Im Geschäftsbericht pro 1910 teilten wir mit, dass wir das Plan- und Aktenmaterial des Etzelwerkes von der Maschinenfabrik Örlikon übernommen und an die Regierungen der Kantone Zürich, Schwyz und Zug Konzessionsgesuche zur Ausnützung der Sihl und Ableitung derselben in den Zürichsee gerichtet haben.

Unterhandlungen mit diesen Regierungen betreffend die Konzessionserteilung haben im abgelaufenen Jahre noch keine stattgefunden, da zuerst die Rechtsverhältnisse der an die Sihl anstossenden Kantone abgeklärt werden müssen.

3. Ein von der Firma Zoller & Cie. angemeldetes, auf einer Studie des Herrn Direktor Nizzola beruhendes Konzessionsgesuch

für ein Ägeriseewerk, veranlasste uns, bei der Regierung des Kantons Zug ebenfalls eine Konzessionsanmeldung einzureichen.

4. Eine Offerte des Herrn Dr. jur. H. Biggel in Rorschach, als Vertreter der Firma Seeger & Cie. in St. Gallen, betreffend die Erwerbung einer Konzession für eine Wasserkraftausnützung am Schmuër-, Ladräl- und Flembach im Bündner-Vorderrheintal, haben wir in ablehnendem Sinne beschieden mit Rücksicht auf die für den Bahnbetrieb zu hohen Anlage- und Betriebskosten des projektierten Kraftwerkes.

5. Einem Gesuch der Maschinenfabrik Örlikon betreffend Belassung der elektrischen Ausrüstung auf der Strecke Seebach-Affoltern behufs Ausführung von Probefahrten haben wir auf Zusehen hin zu den Bedingungen des Vertrages vom November 1904 entsprochen.

6. Dem am 29. Oktober 1910 zwischen dem Staatsrat des Kantons Wallis und der Kreisdirektion I abgeschlossenen Konzessionsvertrag betreffend die Erwerbung der Wasserkräfte der Rhone zwischen Fiesch und Mörel hat der Verwaltungsrat am 6. Mai 1911 seine Genehmigung erteilt. Der Vertrag ist dadurch perfekt geworden.

7. Auf zwei Anfragen des eidgenössischen Departementes des Innern, worin wir mit Rücksicht auf den zukünftigen elektrischen Bahnbetrieb eingeladen wurden, uns über Gesuche betreffend Ausführung von elektrischer Energie nach Frankreich aus an der Aare zu erstellenden Wasserwerken, auszusprechen, haben wir geantwortet, dass wir grundsätzlich gegen eine zeitlich beschränkte Energieausfuhr nichts einzuwenden hätten.

8. Die während 1½ Jahren durchgeführten Untersuchungen und Studien über die stellenweise abnorm grosse Schienenkopfabnutzung im Simplontunnel, sowie die starken Abrostungen an den Schienen und eisernen Befestigungsmitteln (Unterlagsplatten, Schienennägel, Laschen und Bolzen) haben ergeben, dass insbesondere das direkt auf das Geleise fallende Tropfwasser, ferner die grosse relative Luftfeuchtigkeit und die hohe Lufttemperatur als Ursachen der starken Abrostungen zu betrachten sind. Ein nennenswerter Einfluss des elektrischen Betriebsstroms auf die Abnutzungs- und Abrostungsvorgänge konnte nicht nachgewiesen werden. Über den

Einfluss der relativen Luftfeuchtigkeit und der Lufttemperatur wurden auch im Gotthard- und Hauensteintunnel Beobachtungen angestellt.

9. Der Ausbau des Simplontunnels II und später der Doppeltunnelbetrieb bedingen sowohl auf der Süd- als auch auf der Nordseite einen vermehrten Energiekonsum, dem die bestehenden Kraftanlagen nicht gewachsen wären. Auf der Südseite haben wir uns laut Vertrag vom 23./25. März 1909 mit der Gesellschaft Dinamo in Mailand die fehlende Energie aus dem Cairasca-Werke gesichert, welches der Vollendung entgegengeht. Auf der Nordseite ist eine wesentliche Vermehrung der Leistungsfähigkeit durch einen zweckentsprechenden Umbau der Wasserkraftanlage an der Rhone möglich. Die Kreisdirektion I hat in Verbindung mit unserem Bureau für elektrischen Betrieb ein bezügliches Projekt aufgestellt.

10. Über die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Iselle-Domodossola haben im Berichtsjahr mit den italienischen Staatsbahnen keine weiteren Unterhandlungen stattgefunden.

11. Auf eine Offerte betreffend die Übernahme einer Wasserrechtskonzession am Rechybach im Kanton Wallis, haben wir geantwortet, dass uns diese Wasserkraft keine Konvenienz biete und wir deshalb von der Erwerbung der Konzession Umgang nehmen.

12. Eine Offerte des Herrn Marco Calvi in Roveredo betreffend die Erwerbung seines Grundbesitzes bei Roveredo und der zugehörigen Wasserrechtskonzession an der Calancasca haben wir abgelehnt, indem wir darauf hinwiesen, dass wir für den elektrischen Betrieb unserer Linien südlich der Alpen genügend Wasserkräfte im Kanton Tessin besitzen.

e. Oberbaumaterialverwaltung.

1. Den Kreisdirektionen sind Weisungen erteilt worden über die Beziehungen der Oberbaumaterialverwaltung zu den Werkstätten hinsichtlich der Fabrikation und Instandstellung der Weichen und Kreuzungen.

2. Im Vertrag, den wir unterm 15./17. September 1909 mit dem Stahlwerksverband über die Lieferung von Stahlschienen und Eisenschwellen für die Jahre 1910, 1911 und 1912 abgeschlossen haben, ist vorgesehen, dass wenn die bestellten Eisenschwellen in

den drei genannten Jahren nicht vollständig gebraucht würden, der Bezug des Restes auf 1913 verschoben werden könne. Auf unsern Wunsch hat uns der Stahlwerksverband die gleiche Vergünstigung auch für die Schienen eingeräumt.

3. An alten Oberbaumaterialien wurden im Jahre 1911 verkauft

a. auf dem Submissionswege für	Fr. 727 220
b. aus freier Hand in Posten über Fr. 2000 für „	134 200
c. aus freier Hand in Posten unter Fr. 2000 für „	244 634
Zusammen	<u>Fr. 1 106 054</u>

4. Zur Deckung unseres Bedarfes an Holzschwellen für das Jahr 1912 sind mit 51 Firmen Verträge über die Lieferung von 111 950 Bahnschwellen und 1500 m³ Weichen- und Brückenhölzer im Gesamtwerte von Fr. 686 675 abgeschlossen worden. Die Imprägnierung wurde 6 Imprägnieranstalten um die Summe von Fr. 293 300 übertragen. Der Bedarf an Schienenbefestigungsmitteln im Gesamtwerte von Fr. 1 125 700 wird durch 16 Firmen und der Bedarf an Halbfabrikaten zu Weichen und Kreuzungen im Gesamtwerte von Fr. 135 400 durch 10 Firmen gedeckt.

5. Nachstehend geben wir eine Zusammenstellung der im Berichtsjahre beschafften Materialmengen:

Stahlschienen.

Typ		Per Laufmeter kg		Tonnen
S. B. B. I	45,9	aus Bessemerstahl	. . . . .	1 008
„ S. B. B. I	45,9	aus Thomasstahl	. . . . .	10 031
„ S. B. B. II	48,9	„ „	. . . . .	696
„ S. B. B. V	36,2	„ „	. . . . .	1 630
„ G. B. II	37,0	„ „	. . . . .	529
		Zusammen		<u>13 894</u>

Eisenschwellen.

	Tonnen
Bahnschwellen S. B. B. I 2,70 m für Hauptlinien . . .	8 543
Weichenschwellen S. B. B. I für Hauptlinien . . .	446
Zusammen	<u>8 989</u>

Schienenbefestigungsmittel 1 855 Tonnen

Weichen und Kreuzungen.

Weichen, einfache	130	Stück
„ zu englischen Ausweichungen	370	„
Kreuzungen, einfache	373	„
„ doppelte	193	„
Unterzugsbleche	503	Tonnen
Herzstücke aus Hartguss, 79 Stück	38	„
Stahlspitzen aus Martinstahl, 647 Stück	111	„
Vollschienen zu Weichenzungen, 1384 Stück	403	„
Zwangswinkel, normale	880	Stück
Winkleisen zu Zwangswinkeln	99	Tonnen

Betonschwellen.

Bahnschwellen aus armiertem Beton nach eidgenössischem Patent Nr. 40 418 1000 Stück

Holzschwellen.

a. Bahnschwellen:		Stück
eichene		59 884
wovon inländische	53 140 Stück	
aus Frankreich	6 621 „	
aus Deutschland	123 „	
buchene		30 224
wovon inländische	30 024 Stück	
aus Österreich	200 „	
lärchene, alles inländische		2 843
föhrene, „ „		9 380
	Zusammen	<u>102 331</u>

b. Weichen- und Brückenschwellen, eichene	942 m ³
wovon inländische	834 m ³
aus Frankreich	101 „
aus Deutschland	7 „

Imprägniert wurden:

A. Bahnschwellen.

1. Mit Chlorzink:

a. nach dem Burnettschen Verfahren:

Eichenschwellen	1911 Stück	}	2 116 Stück
Lärchenschwellen	147 "		
Föhrenschwellen	58 "		

b. nach dem Straschunschen Verfahren:

Föhrenschwellen	2 136 "
---------------------------	---------

2. Mit Teeröl (Volltränkung):

Eichenschwellen	53 173 Stück	}	93 292 "
Buchenschwellen	30 417 "		
Lärchenschwellen	2 716 "		
Föhrenschwellen	6 986 "		
Zusammen			<u>97 544 Stück</u>

B. Weichen- und Brückenschwellen:

1. Mit Chlorzink nach dem Burnettschen Verfahren	112 m ³
2. Mit Teeröl (Volltränkung)	943 "
Zusammen	<u>1055 m³</u>

V. Rechtsdepartement.

a. Allgemeines.

1. Die Baugesellschaft für den Simplontunnel, Brandt, Brandau & Cie., hat am 28. April die uns angekündigte Klage (vgl. Geschäftsbericht pro 1910, S. 179) beim Bundesgericht eingereicht.

Die Rechtsfragen lauten:

„I. Sind die zwischen der Baugesellschaft für den Simplontunnel, Brandt, Brandau & Cie. in Winterthur, einerseits und der Jura-Simplon-Bahn anderseits abgeschlossenen Verträge vom 15. April 1898, 9. November 1898 und 9. Oktober 1903 (letzterer unter bundesrätlicher Genehmigung), soweit sie den Ausbau des Stollens II zum Tunnel betreffen, als erloschen zu erklären und daher die Beklagte verpflichtet, der Klägerin die vom Tunnel I her zurückbehaltene Kautions im Betrage von Fr. 1,710,100 — die Differenz von Fr. 155,200 betreffend die Abrechnung von Tunnel I vorbehalten — aushinzugeben?

II. Eventuell:

Ist zu erkennen, dass das Vorgehen der schweizerischen Bundesbahnen gegen die Baugesellschaft für den Simplontunnel, Brandt, Brandau & Cie., gemäss Schreiben der ersteren vom 14. Juni und 6. August 1910 der gesetzlichen Grundlage entbehrt und dass daher den schweizerischen Bundesbahnen aus der einseitigen Auflösung des Vertrages betreffend Ausbau des Tunnels II irgend ein Schadenersatzanspruch an die Baugesellschaft für den Simplontunnel, Brandt, Brandau & Cie., nicht zusteht?

Haben die schweizerischen Bundesbahnen daher der Klägerin die zurückbehaltene Kautions von Fr. 1,710,100 — die Differenz von Fr. 155,200 betreffend die Abrechnung von Tunnel I vorbehalten — aushinzugeben?

III. Weiter eventuell:

Ist die Baugesellschaft für den Simplontunnel, Brandt, Brandau & Cie., berechtigt, im Sinne des Obligationenrechtes, Art. 364, Absatz 3, mit Bezug auf den Ausbau des Stollens II zum Tunnel die Auflösung des bestehenden Vertrages, eventuell die Erhöhung des Werkpreises in einem durch Expertise und richterliches Ermessen festzustellenden Betrage zu verlangen und haben die schweizerischen Bundesbahnen diesfalls — die Differenz von Fr. 155,200 betreffs die Abrechnung von Tunnel I vorbehalten — der Unternehmung im ersteren Falle die Kautions so-

weit unbestritten im vollen Betrage von Fr. 1,710,100, im letztern Falle im Teilbetrage von Fr. 960,000 aushinzugeben "

Im Einverständnis mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement haben wir Herrn Ständerat Dr. P. Scherrer, Advokat in Basel, mit der Vertretung unserer Interessen in dieser Angelegenheit betraut.

In unserer Klagebeantwortung vom 5. Dezember 1911 wird die Abweisung sämtlicher Rechtsbegehren der Klage beantragt; zugleich machten wir nachstehende Widerklage geltend:

I. Die Kläger und Widerbeklagten seien den Beklagten und Widerklägern gegenüber grundsätzlich ersatzpflichtig zu erklären für alle Nachteile, die den letztern aus der Nichtausführung des zweiten Simplontunnels auf Grundlage des zwischen den Parteien bestandenen Vertrages entstanden sind und entstehen werden.

Die Kläger und Widerbeklagten seien demgemäss grundsätzlich zu verurteilen, den Beklagten und Widerklägern die Mehrkosten zu ersetzen, die ihnen aus einer anderweitigen Ausführung dieses Baues auf Grundlage des zwischen den Parteien bestandenen Vertrages erwachsen werden oder erwachsen wären.

II. Die den Widerklägern zuzusprechende Entschädigungssumme sei vom Tage der Widerklage an zu 5 % zu verzinsen.

III. Die Klägerin und Widerbeklagte sei des fernern zur Zahlung von Fr. 181,270 nebst Zins à 5 % vom Tage der Widerklage an zu verfallen; eventuell sei die Widerbeklagte anzuhalten, die am Wasserablaufkanal des Parallelstollens erforderlichen Ergänzungs- und Rekonstruktionsarbeiten auf ihre Kosten auszuführen und an die Widerkläger eine Summe von Fr. 10,000 nebst Zins à 5 % vom Tage der Widerklage an zu bezahlen.

IV. Die Kläger und Widerbeklagten seien zur Zahlung von Fr. 2,300,000 an die Widerkläger zu verurteilen, falls der Ausbau des zweiten Tunnels in nächster Zeit nicht erfolgen sollte, oder wenn die von den Experten für erforderlich erklärten Mauerungsarbeiten im Stollen sonst nötig werden sollten. Eventuell sei die Widerbeklagte anzuhalten, die von den Experten als nötig bezeichneten Sicherungsarbeiten auf eigene Kosten selbst auszuführen.

V. Die Kläger und Widerbeklagten seien grundsätzlich zu verurteilen, den Beklagten und Widerklägern alle Aufwendungen zu vergüten, die diese vom Tage der Widerklage an an dem Parallelstollen machen müssen, um schädliche Einwirkungen auf Tunnel I zu vermeiden, soweit diese Aufwendungen nicht in andern den Widerklägern zuzusprechenden Entschädigungsbeträgen bereits enthalten sind.

VI. Die Kläger und Widerbeklagten seien zu den sämtlichen Kosten dieses Prozesses, einschliesslich Gerichts- und Vertretungskosten zu verfallen.

2. Die Gesellschaft der Traverstalbahn hat unterm 3. April beim Bundesgericht nachstehende Klage eingereicht:

„1. Die Bundesbahnen haben der Gesellschaft Regionalbahn Val-de-Travers eine Summe von Fr. 23,435 zu bezahlen, in Anwendung des Beschlusses des Bundesrates vom 11. Oktober 1910, für Differenzen auf erhobenen Transporttaxen Presta-Travers vom 1. Juli 1909 an bis zum 31. Dezember 1910, samt Zinsen zu 5 % vom 31. Dezember 1910 an, eventuell vom Moment der Zustellung der Klage an;

2. der Grundsatz, auf welchen gestützt der vorstehende Klagschluss begründet wird — Anwendung der Taxen der Station Couvet R. V. T. auf die Transporte von La Presta — soll auch für die Beziehungen zwischen der Regionalbahn Val-de-Travers und den Bundesbahnen massgebend sein bis zum Ablauf des Betriebsvertrages, d. h. bis zum 31. Dezember 1914.“

Wir halten diese Klage für vollständig unbegründet und haben deshalb Abweisung derselben beantragt.

3. Die Gemeinde Brig erhob am 1. September beim Bundesgericht gegen die Bundesbahnen eine Klage mit folgenden Klagschlüssen:

1. Die beklagte Verwaltung sei zu verurteilen, der Klägerin Fr. 40,000 zu bezahlen samt Zins zu 5 % seit 1. Juni 1906.

2. Die beklagte Verwaltung sei ferner zu verurteilen:

- a. das ihr beim Bau der Linie Visp-Brig 1877 zur Erstellung des alten Bahnhofes überlassene Terrain, haltend zirka 24,000 m², an die Klägerin zurückzuübertragen und binnen angemessener, vom Gericht festzusetzender Frist zu räumen;
- b. der Klägerin für die Benützung des Terrains seit 1. Juni 1906 eine Entschädigung von Fr. 5000 jährlich (richterliches Ermessen vorbehalten), pro rata zu berechnen, bis zum Tage der Räumung zu bezahlen.

Da auch diese Klage unseres Erachtens unbegründet ist, haben wir den Antrag auf Abweisung gestellt.

4. Am 13. Januar fasste der Bundesrat folgenden Beschluss:

„Die Kosten von Schutzvorrichtungen für die auf dem Gebiete der Bundesbahnen befindlichen Telegraphen- oder Telephonlinien sind, wenn diese Verlegung oder diese Schutzvorrichtungen infolge der Erstellung von Starkstromleitungen der Eisenbahn notwendig werden, zu $\frac{2}{3}$ von den Bundesbahnen und zu $\frac{1}{3}$ von der Telegraphenverwaltung zu tragen.“

5. Das eidgenössische Eisenbahndepartement hat uns ein Gesuch des Verbandes schweizerischer Sekundärbahnen, welches die Revision gewisser Bestimmungen des Bundesgesetzes betreffend die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen vom 24. Juni 1902 bezweckt, zur Äusserung übermittelt. Wir haben uns mit diesem Gesuch im wesentlichen einverstanden erklärt.

6. Im Expropriationsprozesse, den die Aktiengesellschaft Elektrizitätswerke Beznau-Löntschi gegen uns angestrengt hat wegen einiger Vorbehalte in unserm Vertragsformular über die Erstellung elektrischer Starkstromleitungen auf dem Bahngelände (vgl. Geschäftsbericht pro 1910, S. 180, Ziffer 2), beschloss das Bundesgericht, auf die streitigen Fragen nicht einzutreten, da diese Angelegenheit einen konkreten Fall betreffe und daher vor den ordentlichen Richter gebracht werden müsse. Wir beauftragten hierauf die Kreisdirektion III, sich mit der Gesellschaft Beznau-Löntschi ins Einvernehmen zu setzen zwecks Aufstellung eines abgeänderten Vertragsentwurfes.

7. Das neue Schweizerische Zivilgesetzbuch sieht in Art. 944, Absatz 3, ein besonderes Eisenbahngrundbuch vor. Über dessen Einrichtung haben wir das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement um Wegleitung ersucht. Dieses hat uns unterm 5. Dezember ein Gutachten des eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartementes übermittelt, worin über die gestellten Fragen Aufschluss gegeben wird. Das Gutachten wurde den Kreisdirektionen mitgeteilt, welche schon vorher eingeladen worden waren, bei der Einführung des Grundbuches alle zur Wahrung der Rechte der Bundesbahnen notwendigen Massnahmen zu treffen. Bezüglich der in unserer eigenen Verwaltung befindlichen Liegenschaften haben wir selbst das nötige veranlasst.

8. Mit Beschluss vom 8. August 1911, betreffend die Zufahrtsstrasse zur Station Kaltbrunn, hat der Bundesrat in Übereinstimmung mit seiner bisherigen Praxis entschieden, dass in der Regel die Eisenbahnverwaltungen die Zufahrtswege zu den Stationen auf eigene Kosten zu erstellen hätten, dass jedoch

der Unterhalt dieser Strassen ihnen nicht überbunden werden könne.

9. Wie im Geschäftsbericht pro 1908 (S. 219, Ziffer 19) bemerkt wird, betrug unsere privilegierte Forderung gegenüber der Liquidationsmasse der Regionalbahngesellschaft Saigne-légier-Glovelier Fr. 36,197. 24. Diese Summe ist uns samt den Zinsen vom Liquidator am 5. Februar 1909 bezahlt worden. An die in den letzten Rang verwiesene Forderung im Betrage von Fr. 12,774. 96 erhielten wir am 17. Februar 1911 eine Dividende von 2 % (Fr. 255. 50).

10. Gemäss der Ermächtigung, welche uns durch den Beschluss V der Generalversammlung der Aktionäre der Jura-Simplon-Bahn vom 29. November 1905 übertragen worden ist, wurde die auf den 1. Januar 1911 als Zinsbetrag nicht eingelöster Jura-Simplon-Aktien verfügbare zweite Hälfte von Fr. 10,354. 50 ebenfalls der „Freiwilligen gegenseitigen Sterbekasse der Beamten der Dienstabteilungen der Generaldirektion und der Kreise I und II der S. B. B.“ zugewiesen, da die Hilfskasse der Arbeiter der Jura-Simplon-Bahn, für welche diese Hälfte bestimmt war, nicht mehr besteht.

11. Die Chambre syndicale des Agents de change in Paris machte die Anregung, es möchten die Eigentümer abhanden gekommener Bundesbahnobligationen, deren Amortisation in der Schweiz sie beehrten, veranlasst werden, die Zahlungsverbote auf ihre Kosten in dem von der Gesuchstellerin herausgegebenen Bulletin des oppositions zu veröffentlichen. Wir haben geantwortet, dass es nicht in unserer Macht liege, den Eigentümern der Titel die gewünschte Verpflichtung aufzuerlegen.

Die in Frankreich wohnenden Eigentümer abhanden gekommener Bundesbahnobligationen sollen in Zukunft darauf aufmerksam gemacht werden, dass die dort erlassenen Zahlungsverbote in der Schweiz keine Wirkung haben, sondern dass hier die Amortisation solcher Titel nach den Bestimmungen des schweizerischen Rechtes durchzuführen sei.

12. Veranlasst durch Anstände bei der Verzollung von Weintransporten aus Italien ersuchten wir die italienischen Staatsbahnen, dafür zu sorgen, dass neben den den italienischen Tarifen entsprechenden Bezeichnungen „vino comune“ oder „vino artificiale“ in den Zolldeklarationen auch die von unserm Zoll verlangte Bezeichnung „Naturwein“ oder „Kunstwein“

Anwendung finde. Die gewünschte Weisung ist an die italienischen Stationen erlassen worden.

13. Zur Vorberatung des Entwurfes eines revidierten Transportgesetzes ist auf Anregung des eidgenössischen Eisenbahndepartementes eine Kommission bestellt worden, bestehend aus Beamten des Eisenbahndepartementes einerseits und Beamten des Rechtsbureaus, des kommerziellen Dienstes und des Betriebsdienstes bei der Generaldirektion anderseits. Eine Besprechung des Vorwurfes, zum Zwecke der Instruktion unserer Delegierten, hat in einer Konferenz mit den Rechtsdepartementen der Kreisdirektionen am 30. August stattgefunden.

14. An der am 10./11. Januar 1911 nach Nürnberg einberufenen Sitzung einer Kommission des internationalen Eisenbahntransportkomitees, sowie an einer Sitzung dieses Komitees selbst, welche am 10. und 11. Mai in Rom stattfand, haben wir uns vertreten lassen.

Für die IV. Amtsdauer dieses Komitees wurden wie bisher die Bundesbahnen und im weitem noch die Verwaltung der Rhätischen Bahn mit der Vertretung der schweizerischen Eisenbahnen betraut.

Ferner beschickten wir eine im Oktober 1911 in München stattgefundene Konferenz des deutsch-niederländisch-russischen Verbandes, an welcher die Einrichtung eines schweizerisch-russischen Personen- und Gepäckverkehrs durch Deutschland behandelt wurde.

b. Versicherungswesen.

1. Die im II. Quartal des Berichtsjahres durchgeführte jährliche Revision der in unserm allgemeinen Versicherungsvertrag gegen Brandschaden enthaltenen Werte hat folgende Resultate ergeben:

a. Vorräte	Fr. 21,100,000
b. Rollmaterial	„ 182,400,000
c. Mobiliar und Gerätschaften	„ 19,300,000
d. Waren und Gepäck	„ 50,600,000
e. Gebäude	„ 20,800,000
Total	<u>Fr. 294,200,000</u>

Verglichen mit den letztjährigen Beträgen bedeuten diese Zahlen eine Erhöhung der Versicherungssumme um Fr. 7,800,000, welche wiederum hauptsächlich von der Vermehrung des Rollmaterials herrührt.

2. An Versicherungsprämien wurden für das Netz der S. B. B. für die Zeit vom 30. Juni 1911 bis 30. Juni 1912 dem Konsortium der Versicherungsgesellschaften Fr. 144,999. 80 bezahlt. Hiervon entfallen auf Kreis V Fr. 23,911. 66.

3. An Entschädigungen wurden uns ausgerichtet:

- a. vom Versicherungskonsortium Fr. 31,019. 81 für 88 Brandfälle;
- b. von den kantonalen obligatorischen Versicherungsanstalten Fr. 12,154. 85 für 17 Brandfälle;
- c. von privaten Versicherungsanstalten (Kreis IV) Fr. 776. 10 für 3 Brandfälle.

c. Kautionswesen.

1. Die allgemeine Revision der Kautionen für Frachtenkredite war am Ende des Jahres noch nicht zum Abschluss gelangt.

2. Der Stand der Kautionen war auf 31. Dezember 1911 folgender:

Barkautionen:

Generaldirektion:	301	Kautionen im Betrage von Fr.	290,980. —
Kreisdirektion I:	228	" " " " "	164,065. —
" II:	312	" " " " "	86,819. 50
" III:	92	" " " " "	25,045. —
" IV:	170	" " " " "	36,415. —
" V:	178	" " " " "	50,536. 20

Wertschriftenkautionen:

Generaldirektion:	581	Kautionen im Betrage von Fr.	5,477,255. 13
Kreisdirektion I:	51	" " " " "	185,293. 85
" II:	78	" " " " "	705,474. 63
" III:	137	" " " " "	226,906. 10
" IV:	82	" " " " "	347,348. 35
" V:	36	" " " " "	286,626. 65

Kautionen durch Bürgschaft:

Generaldirektion:	721	Kautionen	im	Betrage	von	Fr. 6,028,242. —
Kreisdirektion I:	44	"	"	"	"	175,150. —
" II:	68	"	"	"	"	273,820. —
" III:	151	"	"	"	"	209,410. —
" IV:	71	"	"	"	"	200,756. 50
" V:	15	"	"	"	"	55,600. —

Total 3316 Kautionen mit einem Gesamtbetrage von Fr. 14,825,743. 91.

In dieser Summe sind 19 Generalkautionen im Betrage von Fr. 1,423,500 inbegriffen.

3. Da die von der Bundesversammlung beschlossene Beseitigung der Kautionspflicht der eidgenössischen Beamten aus Gründen erfolgt ist, welche auch für unser Personal zutreffen, beantragten wir dem Verwaltungsrate die Aufhebung des Reglements Nr. 26 betreffend die Sicherheitsleistung durch Beamte der schweizerischen Bundesbahnen.

Nachdem der Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 13. Januar 1912 diesen Antrag zum Beschluss erhoben hat, wurde dessen Vollziehung angeordnet.

d. Steuerwesen.

1. Über einen Anstand mit dem italienischen Finanzministerium, welches die für die Beleuchtung der Simplonzüge und des Simplontunnels auf italienischem Gebiet erforderliche elektrische Kraft besteuern will (vgl. Geschäftsbericht pro 1909, S. 192, Ziffer 6), hat wiederholter Schriftenwechsel stattgefunden. Soweit es sich um die Besteuerung der elektrischen Kraft für die Beleuchtung der Züge handelt, haben wir die Forderung als begründet anerkannt; dagegen sind die Verhandlungen betreffend Besteuerung der Beleuchtung des Tunnels noch nicht abgeschlossen.

2. Das Finanzdepartement des Kantons Wallis hielt sich für berechtigt, für Frachtbriefe zu Munitionssendungen aus dem eidgenössischen Munitionsdepot in Thun an einen patentierten Munitionsverkäufer die kantonalen Stempelgebühren zu verlangen. Wir gelangten deshalb an das eidgenössische Eisenbahndepartement mit dem Gesuch um Instruktion. Das eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement, dessen Gutachten einverlangt wurde, äusserte sich dahin, dass der Bund, wo er als Fiskus handelt, im Prinzip

der kantonalen Stempelpflicht unterliegt, im übrigen aber nicht; im vorliegenden Fall bestehe keine Stempelpflicht.

e. Unfallwesen.

1. Bezüglich der Anzahl der Unfälle und der im Jahre 1911 ausbezahlten Haftpflichtentschädigungen verweisen wir auf die statistischen Tabellen, sowie auf die als Beilage zum Geschäftsbericht publizierten Rechnungen.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden

von der Kreisdirektion			I	25
„	„	„	II	26
„	„	„	III	40
„	„	„	IV	22
„	„	„	V	17
zusammen				130

Haftpflichtfälle erledigt.

Von diesen mussten uns 5 von den Kreisdirektionen getroffene Abkommen zur Ratifikation vorgelegt werden.

In den 17 von der Kreisdirektion V erledigten Haftpflichtfällen entfallen 5 auf Rechnung der Gotthardbahn in Liquidation.

2. Gemäss Art. 2 ihrer Statuten übernimmt die Hülfskasse der Beamten und Angestellten der Gotthardbahngesellschaft bei Unfällen, welche ihren Mitgliedern zustossen und welche die zivilrechtliche Haftpflicht der Gesellschaft betreffen, keine Leistungen. In einem solchen Fall erhalten der Verunglückte oder seine Rechtsnachfolger vielmehr die im Gesetz vorgesehene Entschädigung.

Es kommt jedoch zuweilen vor, dass die gesetzliche Entschädigung geringer ist als der Wert der Leistungen, zu welchen die Hülfskasse verpflichtet gewesen wäre, sofern die Invalidität oder der Tod infolge Krankheit und nicht infolge eines Unfalles eingetreten wäre. In solchen Fällen ergänzte die Gotthardbahngesellschaft die gesetzliche Entschädigung um den Betrag, welchen die Hülfskasse mehr hätte leisten müssen, wenn die Invalidität oder der Tod infolge Krankheit eingetreten wäre.

Wir haben die Kreisdirektion V ermächtigt, künftig in gleicher Weise zu verfahren.

3. In einem Kreisschreiben wurde den Kreisdirektionen empfohlen, in Haftpflichtfällen wenn immer möglich daran festzuhalten, dass die Entschädigungen an Witwen und Waisen in Form von Renten gewährt werden sollen, da diese Art der Entschädigung dem Willen des Gesetzgebers wie den Interessen der Berechtigten am besten entspreche.

4. Die von den verstaatlichten Privatbahngesellschaften erlassenen Instruktionen über die erste Hülfeleistung bei Unglücksfällen werden zurzeit revidiert und als einheitliche, für das ganze Bundesbahnnetz gültige Instruktion ausgearbeitet.

f. Grunderwerbungen und Landverkäufe.

Über Grunderwerbungen und Landverkäufe geben die statistischen Tabellen nähere Auskunft. Wir entnehmen denselben die nachstehenden Angaben:

Grunderwerbungen:

	Parzellen	Grösse m ²	Kaufpreis Fr.
Kreis I . .	92	90,197,5	364,785.47
„ II . .	203	381,845	2,453,522.30
„ III . .	122	65,960,3	479,348.65
„ IV . .	225	264,658,2	595,682.87
„ V . .	86	436,147	592,210.27
Total	728	1,238,808	4,485,549.56

Landverkäufe:

	Parzellen	Grösse m ²	Verkaufspreis Fr.
Kreis I . .	13	3,303,5	9,602.70
„ II . .	14	7,469,5	6,108.95
„ III . .	35	19,086,7	7,512.20
„ IV . .	38	14,139,9	70,753.90
„ V . .	1	65	—.
Total	101	44,064,6	93,977.75

Unter den Landankäufen befinden sich folgende wichtigere:

16 Parzellen von zusammen 38,013 m², um Fr. 141,453.85, für die Erweiterung des internationalen Bahnhofes Vallorbe; hierbei inbegriffen 5 auf diesem Terrain befindliche Gebäude für Fr. 51,000;

1 in der Gemeinde Renens, „au Perrelet“, gelegene Liegenschaft von insgesamt 31,764 m², zum Preise von Fr. 135,000, für die Erstellung des Zufahrtsgeleises zum Güterbahnhof en Sébeillon und für die zukünftige Erweiterung desselben;

27 Parzellen von zusammen 4772 m², für Fr. 53,428.50, zur Ersetzung von 5 Niveau-Übergängen im Bahnhof Morges durch 3 Unterführungen;

12 Parzellen mit 13,312 m², für Fr. 81,094.65, zur Erstellung des II. Geleises Aarburg-Luzern;

11 Parzellen mit 80,018 m², inkl. Gebäude, für Fr. 1,040,371.50, für die Bahnhofumbauten in Weiermannshaus bei Bern;

7 Parzellen mit 54,991 m², zu Fr. 183,872, in der Gemarkung Bern, für die Erstellung des II. Geleises Wilerfeld-Gümligen;

25 Parzellen mit 88,314 m² zu Fr. 318,555.60, in der Gemarkung Bolligen, zur Erstellung des II. Geleises Wilerfeld-Gümligen;

36 Parzellen mit 28,852 m², inklusive Gebäude, zu Fr. 118,153.50, zur Anlage der Brienerseebahn;

10 Parzellen mit 29,376 m², inklusive Gebäude, zu Fr. 309,911, in der Gemarkung Madretsch, für den Bahnhofumbau Biel;

3 Parzellen mit 2928 m², inklusive Gebäude, zu Fr. 60,720, in der Gemarkung Biel, für den Bahnhofumbau Biel;

5 Parzellen mit 8925,8 m² zu Fr. 190,379.85 für die Bahnhofserweiterung Zürich (vorsorglich);

4 Parzellen mit 10,803 m² zu Fr. 64,848 zur Stationserweiterung Schlieren (vorsorglich);

12 Parzellen mit 4950 m² zu Fr. 17,829.50 zur Stationserweiterung Oberrieden-Dorf;

11 Parzellen mit 1866 m² Inhalt zu Fr. 18,448.60 zur Stationserweiterung Bäch;

1 Parzelle mit 809,7 m² nebst Gebäude zu Fr. 122,754 für die Bahnhofserweiterung Schaffhausen (vorsorglich);

13 Parzellen mit 8579 m² zu Fr. 21,025.10 zur Stationserweiterung Lenzburg (vorsorglich);

23 Parzellen mit 161,220 m² um Fr. 286,700.60 für die Verlegung der Station Gossau und der Sulgenerlinie;

2 Parzellen mit 3300 m² um Fr. 44,155. 60 für die Stations-
erweiterung St. Fiden;

6 Parzellen mit 1754 m² um Fr. 28,443. 70 für die Bahn-
hoferweiterung Chur;

22 Parzellen mit 10,167 m² um Fr. 38,489. 77 für die Bahn-
hoferweiterung Romanshorn;

121 Parzellen mit 53,338 m² für Fr. 81,442. 10 zur Erstel-
lung der Doppelspur Winterthur-Wil (bis Ende 1911 wurden für
die Doppelspur Winterthur-Wil erworben: 333 Parzellen mit
144,684 m² zum Preise von Fr. 205,327. 80);

4 Parzellen von zusammen 15,814 m² mit Gebäuden um
Fr. 33,481. 32 zur Erweiterung der Station Flüelen;

7 Parzellen (Berggüter und Waldungen) von zusammen
377,101 m², mit Gebäuden, um Fr. 113,438. 39 zur Sicherung
des Bahnbetriebes (Gotthardroute);

9 Parzellen von zusammen 703 m², mit Gebäuden, um
Fr. 6439. 85 zur Erweiterung der Station Bodio;

2 Parzellen von zusammen 19,738 m², mit Gebäuden, um
Fr. 324,257. 25 zur Erweiterung des Bahnhofes Lugano (vorsorg-
liche Erwerbung);

26 Parzellen von zusammen 3252 m², mit Gebäuden, um
Fr. 14,165. 31 zur Erweiterung der Station Melide;

2 Parzellen von zusammen 1548 m² um Fr. 14,000 zur
Erweiterung des internationalen Bahnhofes Chiasso.

Wichtigere Landverkäufe haben im Berichtsjahre keine
stattgefunden.

Gemäss Rückkaufsgesetz wurde für 38 Verträge betreffend
Grunderwerbungen, für 36 Verträge betreffend Landverkäufe und
für 17 Verträge betreffend Abtausch von Grundeigentum unsere
Genehmigung eingeholt.

Die Verhandlungen mit dem Kanton Bern über Ankauf des
gepachteten Areals bei der grossen Schanze in Bern konnten auch
dieses Jahr noch nicht weitergeführt werden, da der Landbedarf
für die bevorstehende Erweiterung des Personenbahnhofes noch
nicht vollständig bekannt ist (Postulat der Bundesversammlung
vom 22. Dezember 1909).

g. Reklamationswesen.

Reklamationen und Unregelmässigkeiten.

A. Im internationalen Verkehr.

	Wegen Verlustes, Beschädigung und Minderung	Wegen Verspätung	Total
<i>a. Zahl der Reklamationen:</i>			
aus dem Jahr 1910 unerledigt über- nommen	2995	1408	4403
im Jahre 1911 neu eingegangen . .	7905	3441	11,346
Gesamtzahl der im Jahr 1911 behan- delten Reklamationen	10,900	4849	15,749
(1910:)	12,265	5686	17,951)
davon :			
durch Zahlung erledigt	5519	1680	7199
als unbegründet abgewiesen	3694	1821	5515
auf Ende 1911 noch unerledigt . .	1687	1348	3035
<i>b. Entschädigungsbeträge:</i>			
die Forderungssumme der im Jahre 1911 neu eingegangenen Rekla- mationen betrug Fr.	949,344.26	241,562.97	1,190,907.23
(1910: Fr.)	1,028,464.55	276,944.18	1,305,408.73)
die Summe der 1911 ausbezahlten Ent- schädigungen betrug Fr.	469,407.12	95,770.33	565,177.45
(1910: Fr.)	438,449.15	74,439.47	512,888.62)
<i>c. Verteilungen mit andern Bahnen:</i>			
Zahl der durchgeführten Verteilungen	5586	1730	7,316
Betrag der Anteile der S. B. B. . . Fr.	121,091.29	22,990.48	144,081.77
(1910: Fr.)	120,132.51	20,799.87	140,932.38)
auf Ende 1911 noch nicht durchgeführte Verteilungen	991	172	1163
(1910:)	1058	222	1280)
<i>d. Unregelmässigkeiten:</i>			
Zahl der Rapporte wegen Beschädi- gungen und Minderungen		1768	
Zahl der Rapporte wegen Ablieferungs- hindernissen		1350	
Gesamtzahl der Rapporte		3118	
(1910:)		6736)	

B. Im internen Verkehr.

(Durch die Kreisdirektionen behandelt.)

Reklamationen:

Am 1. Januar 1911 blieben noch zu erledigen:

		Reklamationen wegen Verlustes etc.:		Reklamationen wegen Verspätung:	
		Anzahl	Summen	Anzahl	Summen
Kreis	I . .	246	16,198. 36	65	4,147. 15
"	II . .	126	6,418. 20	11	583. 95
"	III . .	67	2,576. —	11	408. 15
"	IV . .	104	5,533. 40	26	1,596. 15
"	V . .	49	1,194. 15	—	— . —
Total		592	31,920. 11	113	6,735. 40
1910:		518	34,377. 21	90	10,035. 72

Im Berichtsjahre sind neu eingegangen:

		Reklamationen wegen Verlustes etc.:		Reklamationen wegen Verspätung:	
		Anzahl	Summen	Anzahl	Summen
Kreis	I . .	893	43,129. 45	253	11,062. 73
"	II . .	2349	64,144. 20	266	8,567. 37
"	III . .	2543	83,287. 47	329	23,132. 95
"	IV . .	600	35,238. 61	231	9,753. —
"	V . .	655	29,708. 69	76	8,243. 10
Total		7040	255,508. 42	1155	60,759. 15
1910:		8742	259,992. 41	979	51,176. 07

Davon wurden:

a. gutgeheissen:

		Reklamationen wegen Verlustes etc.:		Reklamationen wegen Verspätung:	
		Anzahl	Summen	Anzahl	Summen
			Entschädigungsanteil der S. B. B.		Entschädigungsanteil der S. B. B.
Kreis	I . .	591	16,259. 80	129	1,433. 95
"	II . .	1508	29,874. 74	126	1,131. 02
"	III . .	2163	44,185. 59	184	3,665. 90
"	IV . .	469	17,777. 70	180	2,793. 68
"	V . .	456	8,792. 23	22	548. 01
Total		5187	116,890. 06	641	9,572. 56
1910:		5887	112,844. 24	476	10,137. 30

Prozesse.

	Wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung					Wegen Verspätung						
	Am 1. Januar 1911 anhängig	Im Jahre 1911 anhängig gemacht	Erledigt im Jahre 1911			Am 31. Dezember 1911 anhängig	Erledigt im Jahre 1911			Am 31. Dezember 1911 anhängig		
			Ganz oder zum Teil zugunsten der S.B.B.	Zugunsten der Reklamananten	Total		Ganz oder zum Teil zugunsten der S.B.B.	Zugunsten der Reklamananten	Total			
Generaldirektion . . .	10	6	9	—	9	7	6	—	1	1	2	4
Kreisdirektion I . . .	7	12	11	1	12	7	3	2	2	—	2	3
Kreisdirektion II . . .	5	13	14	1	15	3	—	—	—	—	—	—
Kreisdirektion III . . .	3	7	6	3	9	1	1	3	3	—	3	1
Kreisdirektion IV . . .	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	1	—
Kreisdirektion V . . .	6	2	4	—	4	4	—	—	—	—	—	—
Total	31	40	44	5	49	22	11	5	7	1	8	8
1910:	39	42	38	14	52	29	13	17	16	4	20	10

h. Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen.

1. Am 4. Februar 1911 hat die für das Jahr 1910 einzuberufende Delegiertenversammlung der Hilfskassenkommissionen stattgefunden. Die in derselben gemachten Anregungen über die Verwaltung der Pensions- und Hilfskasse haben wir geprüft und soweit tunlich berücksichtigt.

2. Der vom Verwaltungsrate unterm 6. Mai 1911 genehmigte Bericht über die Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten pro 1909 (vergl. Geschäftsbericht 1910, S. 194, Ziff. 2) ist dem Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung zugestellt worden.

3. Der Abschluss der Jahresrechnung und die Bilanz der Pensions- und Hilfskasse für das Jahr 1910 hat für diese Kasse einen Nettoverlust von Fr. 262,621. 97 ergeben; dieser Verlust rührt im wesentlichen von der Überinvalidisierung her. Gewinn- und Verlustrechnung dieser Kasse für das Rechnungsjahr 1910 und die Bilanz derselben pro 31. Dezember 1910, sowie die Rechnungen und Bilanzen unserer verschiedenen Kranken- und Hilfskassen, sind in die Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen aufgenommen worden. Diese vom Verwaltungsrat am 28. April 1911 genehmigten Rechnungen wurden dem Bundesrate zuhanden der Bundesversammlung zugestellt.

Der Bericht über die Beamtenpensionskasse für das Jahr 1910 (Beilage zum Geschäftsbericht) ist am 2. September 1911 von der Delegiertenversammlung der Hilfskassenkommissionen behandelt und ohne Abänderungsanträge entgegengenommen worden. Der vom Verwaltungsrate am 23. September 1911 genehmigte Bericht ist dem Bundesrate zuhanden der Bundesversammlung zugegangen.

4. Der Abschluss der Rechnung und der Bilanz der am 1. Juli 1910 in Wirksamkeit getretenen Kranken- und Hilfskasse für die ständigen Arbeiter hat bezüglich der Abteilung Krankenversicherung (Art. 13 bis 28 der Statuten vom 7. März 1910) pro 31. Dezember 1910 einen Einnahmenüberschuss von Fr. 78,317. 55 ergeben. Dieser Überschuss muss statutengemäss (Art. 7, Absatz 6 und Art. 35) einem Spezialfonds für ausserordentliche Unterstützungen an kranke Familienväter zugewiesen werden. Der Halbjahresbericht (1. Juli bis 31. Dezember 1910) der Kranken- und Hilfskasse erhielt am 2. Dezember 1911 die Genehmigung des Verwaltungsrates.

5. Mit Zuschrift vom 29. September 1911 teilte uns das eidgenössische Eisenbahndepartement mit, dass der Bundesrat am 25. September 1911 die unserm Geschäftsberichte beigelegten Rechnungen und Bilanzen der verschiedenen Unterstützungskassen, sowie den eingesandten Nachweis über den Bestand und die Anlage der Kautionen pro 1910, mit Ausnahme der Jahresrechnung und der Bilanz der Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der ehemaligen Gotthardbahn genehmigt habe.

6. Unterm 2. Mai 1911 übermittelten wir dem eidgenössischen Eisenbahndepartement den Bericht unserer Hilfskassenverwaltung zu dem Gutachten der Expertenkommission über die Bilanz der Hilfskasse der Gotthardbahn, pro 31. Dezember 1908. Danach beträgt das versicherungstechnische Defizit dieser Kasse rund Fr. 9,856,000, während es von den Experten mit nur rund Fr. 4,004,000 angesetzt worden ist.

7. Mit Schreiben vom 15. Dezember stellten wir an den Regierungsrat des Kantons Bern das Gesuch, er möchte beschliessen, dass den Hypothekarschuldnern unserer Pensions- und Hilfskasse der Abzug des Betrages der auf Liegenschaften im Kanton Bern versicherten Darlehen vom Grundsteuerkapital gestattet sei.

8. Die bei der Krankenversicherung zutage getretenen Anstände veranlassten uns, „Erläuterungen zu den Statuten der Kranken- und Hilfskasse für die ständigen Arbeiter“ aufzustellen. Diese sind in der gemeinsamen Direktorenkonferenz vom 5. April durchberaten und hierauf den Organen der Arbeiterkrankenkasse mitgeteilt worden.

9. Von dem oben unter A, Ziff. 9, S. 13, erwähnten Beschlusse des Verwaltungsrates, betreffend Auslegung des Art. 10 der Statuten der Pensions- und Hilfskasse, gaben wir der Sektion Basel des Vereins schweizerischer Lokomotivführer, welche eine bezügliche Eingabe veranlasst hatte, mit Schreiben vom 17. Februar 1911 Kenntnis.

10. Mit Schreiben vom 13. Mai teilten wir dem Zentralkomitee der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten die Beschlüsse des Verwaltungsrates vom 6. Mai 1911 mit, wonach der Rekurs gegen die Inkraftsetzung der Statuten der Kranken-

und Hilfskasse für die ständigen Arbeiter der Bundesbahnen, vom 21. August 1910, abgewiesen worden war.

11. Am 16. August hat eine Konferenz mit einer Delegation der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten und der Krankenkassenkommission der Werkstätte Biel zur Besprechung von Differenzen, die sich bei Anwendung der Statuten der Kranken- und Hilfskasse für die ständigen Arbeiter ergeben haben sollen, stattgefunden. Die Prüfung der vorgebrachten Beschwerden hat ergeben, dass diese im wesentlichen nicht begründet waren.

12. Mit Schreiben vom 18. August wurde den Kreisdirektionen mitgeteilt, dass die Krankenkassenkommissionen ermächtigt seien, ausnahmsweise ausserordentliche Unterstützungen nach Massgabe von Art. 35 der Krankenkassenstatuten, vorgängig der endgültigen Genehmigung der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen, zu bewilligen; dies unter der Voraussetzung, dass ein dringendes Bedürfnis nachgewiesen sei und die Genehmigung durch die vorgesetzte Kreisdirektion erteilt werde.

13. Auf die Anfrage einer Kreisdirektion wurde geantwortet, dass mit der Neuordnung des bahnärztlichen Dienstes zugewartet werden müsse bis zum Inkrafttreten des Bundesgesetzes über die Kranken- und Unfallversicherung, mit welchem die von uns zu erlassenden Vorschriften in Übereinstimmung zu bringen seien.

14. An die am 15. und 16. September 1911 in Dresden stattgefundenen Konferenz des internationalen Kongresses für Arbeiterversicherung in Verbindung mit der Hygiene-Ausstellung wurde der Vorstand der Hilfskassenverwaltung abgeordnet.

15. Während des Berichtsjahres sind der Pensions- und Hilfskasse der Beamten folgende Fälle zur statutengemässen Erledigung überwiesen worden:

Fälle	General- direktion	Kreise					Zu- sammen
		I	II	III	IV	V	
Invalide:	5	57	51	50	27	—	190
mit weniger als 5 Dienstjahren	—	1	1	2	2	—	6
mit 5 und mehr Dienstjahren	5	56	50	48	25	—	184
Gestorbene Aktive:	6	28	24	23	9	2	92
Abfindungen an Witwen . . .	—	2	—	—	1	—	3
„ „ Waisen	—	6	—	—	3	—	9
„ „ Doppelwaisen	—	—	—	—	—	—	—
pensionierte Witwen	5	19	20	16	6	—	66
„ Waisen	5	30	44	26	7	—	11
„ Doppelwaisen	—	2	2	3	—	—	7
Gestorbene Invalide:	1	25	31	34	28	—	119
pensionierte Witwen	—	17	21	19	16	—	73
„ Waisen	—	17	8	10	2	—	37
„ Doppelwaisen	—	—	—	3	2	—	5
Gestorbene Witwen:	—	18	17	22	11	—	68
pensionierte Doppelwaisen . . .	—	9	—	2	1	—	12
Wiederverheiratete Witwen: . . .	—	4	6	—	4	—	14
pensionierte Doppelwaisen . . .	—	3	10	—	5	—	18

Ausserdem sind 153 Gesuche um Unterstützungen gemäss Art. 36 eingegangen, welchen von den zuständigen Hilfskassenkommissionen entsprochen wurde. Die Summe der so bewilligten Unterstützungen beträgt Fr. 24,026. 85.

Aus Haftpflicht herrührend sind uns 12 Invaliditäts- und 13 Todesfälle zur Anzeige gelangt.

D. Kreisdirektionen.

1. Am 10. März ist vom Bundesrate als Mitglied der Kreisdirektion V an Stelle des Herrn Lusser, welcher sich gegen Ende 1910 infolge Erkrankung zum Rücktritte veranlasst gesehen hatte, gemäss dem Vorschlage des Verwaltungsrates Herr Anton Schrafl, Stellvertreter des Oberingenieurs des Kreises V, von Bellinzona, gewählt und ihm das Baudepartement übertragen worden. Herr Schrafl trat seine Stelle sofort an.

Gleichzeitig wurde Herr Siegfried vom Bundesrate zum Vizepräsidenten der Kreisdirektion V ernannt.

2. Mit Beschluss vom 11. Dezember hat der Bundesrat nach dem Vorschlage des Verwaltungsrates die sämtlichen bisherigen Mitglieder der Kreisdirektionen I bis V für eine Amtsdauer vom 1. Januar 1912 bis 31. Dezember 1917 wiedergewählt, sowie ferner die bisherigen Präsidenten und Vizepräsidenten für die neue, mit dem 31. Dezember 1914 ablaufende Amtsdauer bestätigt (vgl. A, 3, Seiten 5 und 6 dieses Berichtes).

3. Die Kreisdirektionen haben über die von ihnen laut dem Rückkaufsgesetze und der Vollziehungsverordnung zu demselben behandelten Geschäfte ihren Kreiseisenbahnräten vierteljährlich eingehend Bericht erstattet. Soweit diese Geschäfte zur definitiven Erledigung der Generaldirektion überwiesen werden mussten, sind die wichtigsten derselben in unserer Berichterstattung erwähnt.

Die Tätigkeit der Kreisdirektionen nahm ihren geordneten Gang. Hervorzuheben ist auch für das Berichtsjahr deren erfolgreiche Mitwirkung zur Erzielung von Ersparnissen im Betrieb.

Die Kreisdirektion I hat in 102 Sitzungen 1875, die Kreisdirektion II in 100 Sitzungen 2031, die Kreisdirektion III in 97 Sitzungen 1546, die Kreisdirektion IV in 105 Sitzungen 1574 und die Kreisdirektion V in 107 Sitzungen 1763 Geschäfte behandelt. Über die Geschäftsführung im einzelnen geben die erwähnten Berichte an die Kreiseisenbahnräte näheren Aufschluss.

* * *

Am Schlusse unserer Berichterstattung bemerken wir noch bezüglich des Rechnungsüberschusses folgendes:

Der Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung pro 1911 beträgt	Fr. 5,575,267. 77
der Passivsaldo des Jahres 1910 hat betragen „	1,535,615. 95
Der Überschuss der Rechnung 1911 ausschliesslich des Saldos vom Vorjahre beträgt somit	<u>Fr. 7,110,883. 72</u>

Dieses erfreuliche Resultat ist in erster Linie der bedeutenden Verkehrsentwicklung, welche im Jahre 1911 eingetreten ist, zu verdanken. Sodann sind durch die fortgesetzte Durchführung von Sparmassnahmen die Ausgaben in allen Zweigen der Verwaltung und des Betriebes, soweit es bei dem gesteigerten Verkehr möglich war, eingeschränkt worden.

Wir schlagen vor, den nach Deckung des Restes der Amortisationen für Bahnhofumbauten verbleibenden Aktivsaldo von Fr. 4,554,212. 32 auf neue Rechnung vorzutragen. Es ist ange-

zeigt, diesen Überschuss für die ausserordentlichen Ausgaben zu reservieren, welche aus der Durchführung des neuen Besoldungsgesetzes auf 1. April 1912, aus der Erhöhung der Tagelöhne der Arbeiter und aus der Revision des Reglements betr. die Nebenbezüge entstehen werden, sowie durch unvorhergesehene Verhältnisse notwendig werden können.

Demgemäss haben wir unserm Verwaltungsrate vorgeschlagen, Sie zu ersuchen, der Bundesversammlung folgende Beschlüsse zu

b e a n t r a g e n :

1. Die Rechnungen des Jahres 1911 und die Bilanz auf 31. Dezember 1911 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Gewinn- und Verlustrechnung pro 1911 mit einem Aktivsaldo von Fr. 5,575,267. 77 wird genehmigt. Aus diesem wird der Restbetrag des Bilanzkontos IV b der Aktiven, Abschreibung von untergegangenen Anlagen infolge von Bahnhof- und Stationsumbauten, gedeckt mit „ 1,021,055. 45

und der Überschuss von Fr. 4,554,212. 32
auf neue Rechnung vorgetragen.

3. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen des Jahres 1911 wird genehmigt.

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

Bern, den 12. April 1912.

Für die Generaldirektion
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

Dinkelmann.

Beilagen:

1. Rechnungen für das Jahr 1911.
 2. Statistische Tabellen.
-