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: 18.11.2025

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

Catalog 12 1059





Ausgeschieden

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 Rückkaufsgesetzes 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 Betriebseinnahmen 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 inbegriffen sind. Die Gewinn- und Verlustrechnung erzeigt, unter Einrechnung des Passivsaldos 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 Aktivsoldo der Gewinn- und Verlustrechnung von Fr. 2,007,680 vorgesehen.

Die bedeutente Verbesserung des Rechnungsabschlusses ist in erster Linie der betrehtlichen Steigerung der Betriebseinnahmen um Fr. 8,907,802, dann über 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
77	\mathbf{II}		•		•	•	•				614,951	620,975
n	\mathbf{III}	•									736,445	757,528
ກ	IV	•		•	•		•	٠.	•	•	428,771	$432,_{958}$
ກ	V	•	•	•	•	•	•	•	•		272,537	275,150
									To	tal	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 Bodenssee-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 Verwaltungrat 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 Pensionsund Hülfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten, welcher eine Beilage zum Geschäftsbericht für das Jahr 1909 bildet, und der infolge längerer Erkrankung des Vorstandes der Hülfskassenverwaltung erst Ende 1910 fertiggestellt werden konnte, wurde vom Verwaltungrat 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 Hülfskasse 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 Hülfs- 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 Oberingenieurs 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, bezw. 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 fünsten 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 Lokomotivund 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 Handelsund Industrievereins, Nationalrat, in Zürich.

Schwyz.

Obwalden.

Nidwalden.

Glarus.

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 Regierungs-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

in Sarnen

rat, in Buochs

6. Wirz, Adalbert, Landamman, Ständerat,

7. Wyrsch, Jakob, Dr., Landammann, Stände-

8. Blumer, Eduard, Industrieller, Landammann, Nationalrat, in Schwanden

		Kanton
9.	Schmid, Josef Leonz, Dr., Ständerat, in	
	Baar	Zug.
10.	Cardinaux, Louis, Staatsraat, Ständerat,	
	in Freiburg, Stimmenzähler	Freiburg.
11.	Kyburz, Rudolf, Dr., Regierungsrat, in	0.1.1
10	Solothurn	Solothurn.
12.	Wullschleger, Eugen, Regierungsrat,	D1 Qt-14
19	in Basel	Basel-Stadt.
	Brodbeck, Adolf, Regierungsrat, in Liestal	Basel-Land.
	Keller, Jakob, Regierungsrat, in Siblingen	Schaffhausen.
10.	Eugster, Arthur, Regierungsrat, National- rat, in Speicher	Annongoll A Dh
16	Steuble, Adolf, Landammann, Nationalrat,	Appenzell ARh.
10.	in Appenzell	Appenzell JRh.
17	Messmer, Anton August, Regierungsrat,	Appenzen JKn.
- • •	in St. Gallen	St. Gallen.
18.	Conrad, Franz, Regierungsrat, in Sils im	ou dunch.
	Domleschg	Graubünden.
19.	Keller, Emil, Regierungsrat, in Aarau,	
	Stimmenzähler	Aargau.
2 0.	Aepli, A. O., Regierungsrat, in Frauenfeld	Thurgau.
	Cattori, Giuseppi, Staatsrat, in Bellinzona	Tessin.
	Decoppet, Camille, Staatsrat, Nationalrat,	<i>*</i>
	in Lausanne	Waadt.
23.	Kuntschen, Joseph, Staatsrat, National-	
_	rat, in Sitten	Wallis.
24.	Martin, Louis, Handelsmann, Nationalrat, in Les Verrières, Vizepräsident.	
2 14	in Les Verrières, Vizepräsident.	Neuenburg.
25.	Charbonnet, Victor Marc, Staatsrat,	
	Nationalrat, in Genf	Genf.
	c. Durch die Kreiseisenbahnräte gewählte	Mitalieder
	(5 Mitglieder.)	integretation.
	Die Herren:	
1.	Fonjallaz, Karl Eugen, Staatsrat,	
	Nationalrat in Lausanne Krei	s I (Lausanne).
2.	Reese, Heinrich, alt Regierungsrat,	,
	in Basel	II (Basel).
3.	Billeter, Robert, Stadtpräsident, Na-	
19824	tionalrat, in Zürich "	III (Zürich).
4.	Kilchmann, Leonhard, Städtischer	
٠	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,
- 2. Bleuler-Hüni,
- 3. Decoppet,
- 4. Dubois,
- 5. Hirter, Vizepräsident,
- - 10. Wild,
 - 11. Wullschleger.

8. von Schumacher,

9. von Stockalper,

7. Martin,

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 Mitbenutzung 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 Vertrage 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 Kostenbetrag 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 Bahnhoferweiterung; 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 Umbauder 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 Bahnhoferweiterung eine vollständige Korrektion 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 Steinhauer- arbeiten 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 C 3,

10 dreiachsigen Gepäckwagen, Serie F 311,

50 gedeckten Güterwagen, Serie J^{2d},

100 offenen Güterwagen, Serie M ⁶, (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^{2d}, (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 ein mal 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-Baugenossensehaften, die sich zum Zwecke der Beseitigung der Wohnungsnot für das Personal der schweizerischen Bundesbahnen bilden, unter bestimmten Voraussetzungen und Bedingungen Hypothekardarlehen 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 Delegierten versammlung der Krankenkassenkommissionen gemachte Anregung auf Änderung der Statuten der Kranken- und Hülfskasse 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 Vertrage 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 ermachtigt.

B. Kreiseisenbahnräte.

1. Im Berichtsjahre haben

der	Kreiseisenbahnrat	Ι	4,
ກ	n	II	5,
77	'n	III	5,
,, 11	, n	IV	5,
22	. <i>"</i>	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 Müri-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 Krankenlager, 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 Prozessvergleiche, 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 3½ % 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 Frasne-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 Tariffragen 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:

Total Fr. 76,582,419. 10

Betriebsrechnung.	1906	1907		
Betrieosrechnung.	(1. Juni—31. Dez.)	(1. Jan.—31. Dez.)		
Total der Betriebseinnahmen	Fr. 590,796.40	Fr. 1,000,878. 76		
Total der Betriebsausgaben.	_n 642,868.80	" 1,138,318.72		
Überschuss der Ausgaben	Fr. 52,072.40	Fr. 137,439.96		
Gewinn- und Verlustrechnung.				
Total der Einnahmen	Fr. 38,500. —	Fr. 66,000. —		
Total der Ausgaben	n 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 erhannte 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 Mitbenutzungsverträge 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 Mitbenutzung 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 Mitbenützungsentschädigungen:
- 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 Bundesgerich 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 Verwaltungsrate nicht mehr behandelt werden.

10. Das eidgenössische Eisenbahndepartement hat uns das Postulat Müri (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 Verwaltungsrate 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 be-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 Verwaltungsrate 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 Bundesrate 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 freiwerden den Stellen, auch derjenigen des Betriebsdienstes, im Eisenbahnamtsblatt, 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 Hülfskasse 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:	Gańze I. Kla	s Netz II. Isse	I.	II.	I.	treeke II. Klasse	III.	Total
Bundesbehörden	105 —	48	6 129	7	_	2	1 !	168 129
Bundesbahnen	232 103	137 5	266 73	855 44	40	7 74	_	1497 3 39
Ausländische Transportan- stalten	1035 47	61 	61 34	12 17	53 22	27 69	3 11	1252 200
Total 1911 1910	$\frac{1522}{1487}$		569 574	935 919	115 117	179 197	14 23	3585 3576
	10,	200		323		20.	-0	50,0

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), zuammen 35,192 (34,687).

				-					•		Beamte mit Jahresgehalt		im Taglohn oder Monatslohn Angestellte
be	i d	er Ge	ner	al	dire	ktio	n			٠.	748		16
be	im	Kreis	I							٠.	4773		1765
be	im	Kreis	II								6204	1,	3584
be	im	Kreis	III			•				٠.	5517		2281
be	im	Kreis	IV		•		•	•	•		3276		2183
be	im	Kreis	V		•				•	•	2930		1915
	7 II. 8				T	otal	v	vie	ob	en	23448		11744

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 ausgeschieden,

Vergleichung der Bauausgaben mit dem Budget;

Rechnungen der Hülfsgeschäfte:

Drucksachenverwaltung in Bern,

Oberbaumaterialverwaltung in Bern,

Materialverwaltung in Lausanne,

- n Basel,
- " Zürich,
- " Rorschach,

, Luzern,

Werkstätte in Yverdon,

- , Freiburg,
- " Biel,
- 7 Olten (inkl. Gasanstalt),

Werkstätte in Zürich,

n Romanshorn,

" Rorschach (inkl. Gasanstalt),

, Chur,

Bellinzona (inkl. Gasanstalt),

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

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

Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und Angestellten der ehemaligen Gotthardbahn,

Kranken- und Hülfskasse 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.

		Betriebsein	nahmen Fr. 7	1,864,082. 37
Rechnung 1910	Budget 1911	Rechnung 1911	Gegenüber 1910	Gegenüber dem Budget
Fr. 70,473,383	Fr. 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 Betriebsein- nahmen	8,907,802	11,063,362			
Vermehrung der Betriebsaus- gaben	7,517,103	3,662,150			
Vermehrung des Betriebsüber- schusses	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 Gewinnund Verlustrechnung vorgesehen waren. Die daherige Ausgabe beträgt, einschliesslich der Hülfs- 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 Hülfskasse 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 1910betreffen 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	Budget 1911	Rechnung 1911	Gegenüber 1910	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	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 Einnahmen	7,742,303	7,448,495	8,043,240	+ 300,937	+ 594,7 4 5
	187,604,055	185,448,495	196,511,857	+ 8,907,802	+ 11,063,862

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
1. Pacht- und Mietzinse:	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
u. 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 Hülfsgeschäften	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- bezw. 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 Hülfsgeschäfte 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 :	•	•	· <u> </u>	12,353
			2,268,448	834,347

Der eigentliche Gewinn der Hülfsgeschäfte 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 B	etri	iebs	saus	gal	ben	de	s J	ahr	es	191	1	
betragen .	•	•		٠,			٠	٠		•		Fr. 124,647,775. 01

Rechnung 1910 Budget 1911 Rechnung 1911 Gegenüber 1910 Budget $^{\rm Fr.}$ Fr. Fr. Fr. Fr. Fr. Fr. $^{\rm Fr.}$ Fr. Fr. $^{\rm Fr.}$ Fr. $^{\rm Fr.}$ 43,662,150

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 Hülfskasse 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 Fr.	Rechnung 1911 Gegenüber Ge 1910 dem Fr .	Gegenüber dem Budget ${ m Fr.}$
I. Allgemeine Verwaltung.	8, 7, 8, 8,	4,009,885	3,993,087 + 96,417 - 18,209,974 + 812,133 + 18	16,798 189,524
III. Expeditions- und Zugsdienst			+2,481,071 +	1,653,154 $233,658$
V. Verschiedene Ausgaben.	11,048,667	11,227,000	+2,547,399 $+$	2,369,066
	118,347,814	121,991,645	118,347,814 $121,991,645$ $126,420,249$ $+8,072,435$ $+4,428,604$	128,604
VI. Nicht rubrizierte Ausgaben u Einnahmen (Mehreinnahmen) .	nd . —1,217,142	-1,006,020	-1,217,142 $-1,006,020$ $-1,772,474$ $+$ $555,332$ $+$ $766,454$	166,454
	117,130,672	120,985,625	117,130,672 $120,985,625$ $124,647,775$ $+7,517,103$ $+3,662,150$	362,150
				-

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 Ausserordent- liche Zulagen	gegenüber 1910: Mehr- oder Minderausgaben zufolge Personal- mutationen
	$\mathbf{Fr.}$	Fr.
Personal der allgemeinen Verwaltung	+ 159,668	— 81,612
des Bahndienstes	+ 268,246	,
des Expeditionsdienstes .	+2,459,592	- 14,787 $-$ 15,642
des Fahrdienstes des Publizitätsdienstes inkl.	+ 788,444	+ 10,416
Agenturen, und der Privatschulen	+ 4,877	
Total Betrieb	+3,680,827	-101,625
Personal der Hülfs- und Nebengeschäfte	+ 164,588	-
Nicht rubriziertes Personal des Bahn-		
dienstes	+ 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:

				•	
Gegenüber dem Budget Fr.	+ 154,528	557,488	188,633	281,758	873,351
Geg	+			7	1
Gegenüber 1910 Fr.	556,245	+ 418,375	5,719	81,824	+1,062,163
5	+	+	+	+	7
Rechnung 1911 Fr.	11,674,668	8,429,412	2,962,767	2,707,142	26,647,340 25,773,989
Budget 1911 Fr.	11,520,140	8,986,900	3,151,400	2,988,900	26,647,340
Rechnung 1910 Fr.	11,118,423	8,011,037	2,957,048	2,625,318	24,711,826
	Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen	komotiven and Tender	Personenwagen	Unternalt und Erneuerung der Lastwagen	

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 Konsumatonialion des Rotniche.

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

Die Vermehrung gegenüber 1910 beträgt 4,06 % und diejenige gegenüber dem Budget 3,66 %. Für die Begründung dieser Differenzen verweisen wir auf die nachfolgenden Bemer-

kungen 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	Budget 1911	Rechnung 1911		Gegenüber Geg 1910 dem				
	Fr.	\mathbf{Fr} .	Fr.		Fr.		Fr.		
Bureaubedürf- nisse, Druck-	* 1					15			
sachen etc Beleuchtung,	1,524,928	1,557,340	1,602,067	+	77,139	+	44,727		
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

16,798

96,417

3,993,087

4,009,885

3,896,670

			0.																			
Gegenüber dem Budget	Fr.	4,040	11.279		9.543	-		3,415			53,450	671	1,104		8,435	1,005	17,215	, .	7,548	: •3	9,110	$10,\!163$
de G			+	-	+	-						+	+	-		+	+	•			+	+
Gegenüber 1910	Fr.	10,048	17,805		16,978	200		5,864	a .		21,661	13,074	2,200		1,686	3,840	26,002		4,931		5,512	8,222
.		+	+		+	EF.	•	1		i,	+	+	+			+	+		1		+	٠
Rechnung 1911	Fr.	276,140	582,729		587,593			325,845	P		366,700	878,501	78,964	T.	296,055	108,420	300,915	٠,	84,452		27,210	79,563
Budget 1911	Fr.	280,180	571,450		578,050			329,260			420,150	877,830	77,860	٠	304,490	107,415	283,700	es s	92,000		18,100	69,400
Rechnung 1910	Fr.	266,092	564,924		570,615			331,709			345,039	865,427	76,764		297,741	104,580	274,913	•	89,383		21,698	87,785
Rubriken		A 1. Verwaltungsbehörden 2. Sekretariate Kanzleien Ar-	chive und Registraturen .	3. Ausgabenkontrolle, Haupt-	Bechnungsbureaux	4. Rechtsbureaux und Verwal-	tung der Pensions-, Hülfs-	und Krankenkassen	5. Tarifbureaux, kommerzielle	Agenturen und Frachtrekla-	mationsbureaux	6. Einnahmenkontrolle	7. Statistisches Bureau	8. Bureaux f. d. Telegraphen-	dienst u. d. elektr. Anlagen	9. Abwartpersonal	B 1. Bureau- und Druckkosten	2. Beleuchtung, Heizung und	Reinigung der Dienstlokale	3. Ergänzung und Unterhalt des	Inventars	4. Verschiedenes

Das Total der allgemeinen Verwaltung erzeigt gegenüber 1910 eine Vermehrung von $2{,}_{47}$ $^{0}/_{0}$ und gegenüber dem Budget eine Verminderung von $0{,}_{42}$ $^{0}/_{0}$.

- 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 Ausgleichstelle 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.
- B1—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 Beleuchtungsund 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.

	- 8									43
Gegenüber dem Budget	Fr. - 14,597	- 5,635 - 17,588	24,935 - 134,383 - 17,568	- 34,757	+ 117,401	- 44,931 - 1,032	+ 5,371 - 7,655	+ 17,486	+ 1,322 + 3,195	+ 189,524
>==>	+	,1 1	十十十	1	T .	is I	1 1	1	' '	•
Gegenüber 1910	Fr. 82,418	5,926 50,604	114,511 13,235 391,211	213,133	79,907	114,771 8,075	3,297 5,324	10,060	203	812,133
	+	++	+ +	+	+	1+	++		-11	+
Rechnung 1911	Fr. 742,437	450,525 1,227,142	3,563,525 2,732,983 6,446,742	1,503,173	828,101	163,669 83,208	65,671 65,295	303,486	3,622 30,395	18,209,974
Budget 1911	Fr. 727,840	456,160 1,244,730	3,538,590 2,598,600 6,464,310	1,537,930	710,700	$208,600 \\ 84,240$	60,300 $72,950$	286,000	2,300	18,020,450
Rechnung 1910	Fr. 660,019	444,599 1,176,538	3,449,014 $2,746,218$ $6,055,531$	1,290,040	748,194	278,440 75,133	62,374 59,971	313,546	3,825 34,399	17,397,841
Rubriken	A I Bureaux der Oberingenieure	2. Bahningenieure und deren Hülfs- personal	 4. Bahnwärter, Barrierenwärter u. deren Stellvertreter B 1. Unterbau und Kunstbauten 2. Oberbau (einschl. Erneuerung) 	3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen	4. Telegraph, Signale und Verschiedenes	5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis	 Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale Beleuchtung der Bahn 		5. Entschädigungen für voruber- gehende Benützung von Land- stücken und für Kulturschaden 6. Verschiedenes	

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	Budget 1911	Rechnung 1911	(Gegenüber 1910		genüber n Budget
	Fr.	Fr.	Fr.		Fr.		Fr.
Gesamtausgaben ab: Oberbau-	17,397,841	18,020,450	18,209,974	+	812,133	+	189,524
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 "Bauausgaben 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.
- B1. 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. Hoch bau 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.
- C1-6. 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 Beleuchung etc. der Dienstlokale, sowie für den Unterhalt und Ersatz des Inventars, namentlich der Schotterwagen, überschritten.

III. Expeditions- und Zugsdienst.

Die													
betragen	•	•	·	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Fr. 41,656,519. 53

Sie verteilen sich auf die einzelnen Rubriken wie folgt:

	Rubriken	Rechnung 1910	Budget 1911	Rechnung Gegenüber 1911 1910	r Gegenüber dem Budget	•
		Fr.	Fr.	Fr. Fr.	Fr.	
A 1	A 1. Betriebsinspektionen, Kursin- spektionen	1,029,416	1,058,610	1,081,422 + 52,0	52,006 + 22,812	
2	2. Bahnhof- und Stationsvor- stände und das ihnen unter-	95 846 980	96 340 400	27 823 256 ±1 976 976	76 L1 512 856	
	Zugsdienstpersonal.	9,153,190	9,399,175	150		
B 1.	. Bureau- und Druckkosten .	1,130,015	1,142,100	+	+	
2	. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale					
	und Beleuchtung der Bahn- höfe und Stationen	1,542,305	1,652,880	1,473,146 — 69,159	59 - 179,734	
က	3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars.	272,807	250,800	306,897 + 34,090	760,95 + 06	
4	4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen und Telegraphenannarate	39.468	33.500	36.505 + 4.037	7 + 3.005	
ÿĊ	5. Camionnage und Plombage.	45,094	45,300	- +	-+	
9	Verschiedenes	123,173	110,600	143,206 + 20,033	33 + 32,606	. ,
		39,175,448	40,003,365	41,656,519 +2,481,071 +1,653,154	71 + 1,653,154	

Die Vermehrung gegenüber 1910 beträgt 6,33 $^{0}/_{0}$ und diejenige gegenüber dem Budget 4,13 $^{0}/_{0}$.

- 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.
- B1-6. 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	Αu	ısga	ben	des	Jal	nr e s	19	11b	ela	ufe	n		2	
sich	auf				•		•		•	•	•	•	Fr.	48,964,602	74

Nachstehend die Verteilung auf die Rubriken:

	Rechnung 1910	Budget 1911	Rechnung 1911	J	Gegenüber 1910	Gegenüber dem Budget
Rubriken	Fr.	Fr.	Fr.		Fr.	Fr.
A 1. Zentralbureaux des Fahrdienstes	570,721	593,130	567,551	.!	3,170	- 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	1	576	-61,437
3. Beleuchtungsmaterial	183,841	189,980	187,785	+	3,944	-2,195
4. Reinigungs- und Desinfektions- material, Wasser, Streusand und	900	7.00 0.00 0.00 0.00 0.00 0.00 0.00 0.00	517 340	-	91 471	9,610
Verschiedenes	430,003	000,010	0,10	F .	71717	
C 1. Unternalt 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	7	+1,619,342	+ 906,537

Rubriken	Rechnung 1910	Budget 1911	Rechnung 1911 Fr	Gegenüber G 1910 der Fr	Gegenüber dem Budget Fr.
Ühertrao	Fr. 39 242.090	FF. 39,954,895	40,861,432	+1,619,342 +	906,537
ler Lok		9.149.900	1.919.119	- 390,080 +	223,781
und Lender 2ª Unterhalt der Personenwagen	2,552,000	2,560,000	2,625,570	+ 73,570 +	65,570
2b. Erneuerung der Personenwagen	405,048	591,400	337,197	67,851 —	254,203
3ª. Unterhalt der Lastwagen	2,124,116	2,122,000	2,143,061	+ 18,945 +	21,061
Erneuerung der Lastwagen	501,202	866,900	564,081	+ 62,879 +	302,819
4a. Unterhalt der Motorwagen .	699	3,000		E99	3,000
D 1. Bureau- und Druckkosten.	44,867	47,300	43,649	1,218	3,651
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung 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 . Ab: Abschreibungen für ausrangiertes Roll-		48,730,945	48,964,603	+2,135,415	+ 233,658
material	2,435,289	3,601,200	2,820,398	+ 385,109	- 780,802
Netto	44,393,899	45,129,745	46,144,205	+1,750,306	+1,014,460

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.
- B1-4. 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.

C1a bis 4a. Unterhalt des Rollmaterials. Die bezüglichen 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 $1{,}_{08}$ $^{0}/_{0}$ und die Verminderung gegenüber dem Budget $2{,}_{17}$ $^{0}/_{0}$.

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.

C1b bis 3b. 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

D1—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:

											*							
Gegenüber dem Budget	Fr		+ 95,156	+ 366,395	4,389	5,561	-3.761		+ 14,333		+ 70,820		947	+ 4.991		11	+1.840,010	7,981
Gegenüber 1910	Fr.		+ 95,767	+ 440,556	- 2,179	+ 1,497	+ 5,020		+ 12,446		+ 39,353		4,418	+ 11,068			+2,013,612	
Rechnung 1911	Fr.		826,006	4,266,395	32,711	26,039	193,489		1,104,333		270,820		253	158,491			6,269,010	448,519
Budget 1911	Fr.		730,850	3,900,000	37,100	31,600	197,250		1,090,000		200,000		1,200	153,500			4,429,000	456,500
Rechnung 1910	Fr.		730,239	3,825,839	34,890	24,542	188,469		1,091,887		231,467		4,671	147,423			4,255,398	513,842
Rubriken		A 1. Pachtzinse für Gemeinschafts-	bahnhöfe und -strecken	2. Rollmaterialmieten	3. Verschiedene Mieten	C 1. Gerichts- und Prozesskosten .	2. Feuerversicherung	3. Unfallversicherungen und Ent-	schädigungen	4. Transportversicherungen und	Entschädigungen	5. Kosten des Transports infolge	von Bahnunterbrechungen.	6. Steuern und Abgaben	7. Beiträge an die Hülfskassen,	Pensionen, Unterstützungen und	Gratifikationen	8. Verschiedenes
						_												

11,048,667 11,227,000 13,596,066 +2,547,399

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	Budget 1911	Rechnung 1911	Gegenüber 1910	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	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 weitern 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.

- C4. 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.
- C7. Beiträge an Hülfskassen, 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 Monatsbetreffnisse, 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.

C8. Verschiedenes. Die Rechnung 1910 enthält die Ausgaben für die 8. Session des internationalen Eisenbahnkongresses; im weitern 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 Nettobetrage von Fr. 1,772,474. 02

Es umfasst folgende Positionen:

nt Rechnung Gegenüber Gegenüber 1911 1910 dem Budget Fr. Fr.		00 1,392,964 — 88,867 — 470,036		00 202,592 + 61,164 + 102,592	1,669,643 + 314,025 + 118,753	1,293,203 + 91,276 + 75,073	120 1,772,474 + 555,332 + 766,454
Budget 1911 Fr.		1,863,000		100,000	1,550,890	1,218,130	1,006,020
Rechnung 1910 Fr.		1,481,831		141,428	1,355,618	1,201,927	1,217,142
	· Ausgaben.	1. Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung	Einnahmen.	2. Vergütung des Baukontos für Verwaltungs- und Bauleitungskosten	3. Betriebskostenanteile für Gemeinschaftsbahnhöfe ustrecken (Mehreinnahmen)	4. Entschädigungen für den Betrieb anderer Bahnen und für Zugs- und Fahrdienstleistungen	Überschuss der Einnahmen

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	Budget 1911	Rechnung 1911	Gegenüber 1910	Gegenüber dem Budget
Total der Betriebsein-	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
nahmen	187,604,055	185,448,495	196,511,857	+ 8,907,802	+11,063,362
Total der Betriebsaus- gaben	117,130,672	120,985,625	124,647,775	+ 7,517,103	+ 3,662,150
Einnahmenüberschuss	70,478,883	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, bezw. Fr. 50, im Gesamtbetrage von Fr. 4,048,000 mit rund Fr. 3,680,000, sowie die daherigen Einlagen in die Pensions- und Hülfskasse mit rund Fr. 1,844,000 enthalten sind.

itrug auf 31. Dezember 1910		524,067. 61 9,055,565. 39 Übertrag 9,055,565. 39 73,177,050. 42
Bechnung über den Erneuerungsfonds. 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 Rückkaufsentschädigung ist der Erneuerungsfonds dieses Netzes gebildet worden aus dem Abzuge von der Rückkaufsentschädigung (weniger das Hülfskassendefizit), wie er in der Botschaft des Bundesrates vom 29. August 1911 angenommen wurde, d. h. im Betrage von	a. für Oberbau: Fr. Kreise I—IV 3,501,913.21 Kreis V 530,450.88 b. für Rollmaterial: Kreise I—IV Kreise I—IV 3,885,022.49 Kreis V 614,111.20	c. für Mobiliar und Gerätschaften: Zentralverwaltung und Kreise I—IV 436,935. 93 Kreis V

7

	Fr. 73,177,050. 42					1,589,933.92	74,766,984.34
	Fr. 9,055,565. 39					7,465,631.47	auf Ende 1911
	Fr.		4,448,479, 52	9 890 398 11	ર્ય	196,753.84 ss der Einlagen	Bestand
	Fr.		3,907,212. 72 541,266. 80	2,526,684. 70 293,713. 41	171,036. 46 25,717. 38	Überschuss	
	Übertrag	Die Entnahmen pro 1911 betragen: ur Oberbau:		rial: 7	c. für Mobiliar und Gerätschaften: Zentralverwaltung und Kreise I—IV Kreis V		
a 'a '	. 6 31 31 9	Die Entnahm a. für Oberbau:	Kreise I—IV Kreis V	b. für Rollmaterial:Kreise I—IVKreis V	c. für Mobiliar u Zentralverwalt Kreis V		

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.	Dezem	ber							Fr.
	1902			. ,		•		•	34,640,675
	1903	•							55,510,204
	1904		•						56,849,780
	1905	•	•		•	<u>.</u>			58,613,571
	1906	•.				¥			58,775,984
	1907						١.		60,398,662
	1908			• **					61,140,472
	1909	•	•		٠		•		63,420,058
	1910								65,521,253
	1911		• :		٠	12 n			74,766,984

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

Der Saldo dieses	Spezialfonds betrug	g auf	
31. Dezember 1910 .			Fr. 434,162. 45
hierzu: Zins à $3^{1/2}$ $0/0$	für das Jahr 191	1	n 14,045. 50
			Fr. 448,207. 95
Bezahlte Pensionen im	Jahre 1911		_n 59,267. 20
	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 Fr

Fr. 453,300. —

Rechnung der Nebengeschäfte.

Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee.

Der Reinertrag des Jahres 1911 beträgt Fr. 147,619.67

,			Rechnung 1910	Budget 1911	Rechnung 1911	Gegenüber 1910	Gegenüber dem Budget
			Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Einnahmen			885,675	830,000	847,495	—38,1 80	+17,495
Ausgaben .	•		665,849	662,040	699,875	+34,026	+37,835
Reinertrag		•	219,826	167,960	147,620	72,206	-20,340

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.

		Einnahmen.		
1. Über Jahr 1911	schuss der Be	triebseinnahmen.		beträgt für das 71,864,082. 37
Rechnung 1910	Budget 1911	Rechnung 1911	Gegenüber 1910	Gegenüber dem Budget
Fr. 70,473,383	Fr. 64,462,870	71,864,082 +	Fr. 1,390,699	Fr.
über dem B Diese V der Betriebe Bericht begr	udget 11,48 °,7 Vermehrunger seinnahmen ündet worde	n ergeben sich und -ausgaben, n sind.	aus den die im	Veränderungen
	triebskoemzie 1902 (SBE	ent hat betragen	:	61
	1903	s und obj .		61, ₁₁ 65, ₅₈
n 	1904			67,68
מי מי	1905			66,42
ກ	1906			65,80
. ກ	1907			67,48
	1908			71,03
'n		Kreis V Mai bis D	ezember	67,39
n	1910			62,44
	1911 beträg	gt er einschliess	lich der	,
ກ	,	triebsrechnung		
		rordentlichen Zu		
		estellte Personal		
		enwärterinnen .		63,48
Mit Inh		euerungszulagen:		, , ,
Für	4 0 0 0	der ungszulagen.		67,49
Pur	1907		•	69,22
"	1908			72,82
ິກ	1909			70,32
"	1910			65,48
מי		miffon die ouf (Cowinn	00,48
3 7	the state of the s	riffen die auf (rechnung verbucl		
		Taglohnarbeiter		
		d der ehemalige		64,26
	das I craolia	n der enemange	п О. Б.	OT)26
2. Ertro geworfen .	ıg verfügbare	r Kapitalien. Die		pro 1911 ab- 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 Wertschriftenportefeuilles, inbegriffen das Portefeuille des Er-	Ertrag 1910 Fr.	Ertrag 1911 Fr.		Differenz 1911 Fr.
neuerungsfonds	2,558,970	2,774,270	+	215,300
Gewinne von Titelverkäufen				,
und Mehrwert von Titeln	2,556			2,556
Kursgewinne, verschiedene Dis-	0,			,
konti und verjährte Coupons.	64,172	74,634	+	10,462
Aktivzinse aus Kontokorrenten	2,069,130	1,951,562		117,568
Ertrag des Wechselporte feuilles	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 gegenüber 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 hiervor.

- 5. Zuschüsse aus den Spezialfonds. Sie setzen sich zusammen aus den Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds und denjenigen aus dem Deckungsfonds für übernommene Pensionen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn.
- a. Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds. Im Berichtsjahre erreichten sie den Betrag von. Fr. 7,465,631.47

Nachstehend geben wir die Zusammensetzung dieses Betrages:

Gegenüber 1910 dem Budget Fr.		+ 191,046 $+$ 90,450 $+$ 32,990 $+$ 40,930	++	+ 321,372 $+$ 201,279		+ 420,691 $-$ 225,410 $-$ 30,611 $+$ 1,629	1 25	+ 385,109 $-$ 780,802		-13,798 + 6,754	+692,683 $-572,769$	
Rechnung 1911 Fr.	aues.	1,053,450 890,930	1,311,152 651,680 541,267	4,448,479	erials.	1,823,390	337,197 564,082	2,820,398	Š	196,754	7,465,631	
Budget 1911 Fr.	des Oberbaues	963,000	1,333,000 570,300 530,900	4,247,200	es Rollmat	2,048,800 94,100	591,400 $866,900$	3,601,200	Ersatz des Mobiliars	190,000	8,038,400	
Rechnung 1910 Fr.	Erneuerung	862,404 $857,940$	1,253,051 544,262 609,450	4,127,107	rneuerung des Rollmaterials	1,402,699 $126,340$	405,048 501,202	2,435,289	Ersatz de	210,552	6,772,948	
	Er	Kreis I			E .	Lokomotiven	Personenwagen			Zentralverwaltung und Kreise I-V		

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.
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
Rechnung 1910 Budget 1911 Rechnung 1911 Gegenüber 1910 Gegenüber dem Budget
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
Gotthardbahn in Liq. Überschuss der Be-
triebs-Einnahmen über die Betriebsausgaben,
welche nach dem 1. Mai 1909 erledigt wurden " 15,154. 05 Mehrerlös aus veräusserten entbehrlichen
Liegenschaften
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
$\begin{array}{cccccccccccccccccccccccccccccccccccc$
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 Anleihenszinsen zugezählt mit Fr. 1,967,055.
Die Ausgaben des Jahres 1911 umfassen: Kontokorrentzinsen Fr. 3,990. 10 Verzinsung der Kassascheine
hard betreffen
rückzahlungen
und Verschiedenes
Total Fr. 7,399,642.42
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
(siehe Bericht von 1910, Seite 65), so dass pro 1911 zu verbuchen bleiben 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 $0.88\,^{0}/_{0}$ gegenüber 1910 und von $0.48\,^{0}/_{0}$ gegenüber dem Budget.

	1,050,000 120,000 350,000 245,000	1,050,000 120,000 350,000 245,000	1,050,000 120,000 350,000 245,000	$3^{1/2}$ $0/0$
707,400 Verminderung von Fr. 5333 im Jahre 1910, Gleiche Bemerkung. 050,000	707,400	707,400	712,733	$4^{0/6}$ Centralbahn von 1880 . $3^{1/2}$ $0/6$. 1894 (Juni) .
835,558 1911 gegen 1910, infolge Rückzahlung ausgeloster Titel.	835,558	835,558	854,755	$4^{o/o}$ Centralbahn von 1876.
Emission des Anleihens Wert 31. De- zember 1911.		1		4 % Bundesbahnanleihen von 1912
mäss den Anleihensbedingungen.	2,800,000	2,800,000	2,800,000	31/20/0 Bundesbahnanleihen von 1910, I. Serie
Verminderung von Fr. 46,875 pro $(5,203,125)$ 1911 gegen 1910 zufolge Herabsetzung des Zinsfusses von $31/2^{0}$ /0 auf $3^{1/4}$ /0 ge-	5,203,125	5,203,125	5,250,000	30/odifféréBundesbahnanleihen von 1903.
	3,000,000	3,000,000	3,000,000	4°/o Bundesbahnrente von 1900
	17,500,000	17,500,000	17,500,000	$3^{1/2}$ % Bundesbahnanleihen von 1899/1902
	2,079,990	2,079,990	2,079,990	3 % Eisenbahnrente von 1890
Bemerkungen	Rechnung 1911	Budget 1911	Rechnung 1910	Bezeichnung der Anleihen

Fr.	367,937 Rückzahlung des Restbetrages des An-leihens im Jahre 1910.		(Rückzahlung des Restbetrages des Al —— leihens im Jahre 1910.	Verminderung von Fr. 5320 im Jahre 1911 gegen 1910 infolge Rückzahlung ausgeloster Titel. Vermehrung von Fr. 21,340 der Amortisation von Fr. 1,200,000 auf Fr. 133,000.	Verminderung von Fr. 2680 im Jahre 1911 gegen 1910 infolge Rückzahlung ausgeloster Titel. Vermehrung von Fr. 10,660 gegenüber dem Budget infolge Reduktion der Amortisation von Fr. 600,000 auf Fr. 67,000.	Verminderung von Fr. 4329 im Jahre 118,011 gegen 1910 infolge Rückzahlung ausgeloster Titel.	Verminderung von Fr. 1402 im Jahre 1911;971 geloster Titel.	
			,		•			
Fr.	1,225,000	367,937	Í	692,084	347,108	418,011	211,971	
Fr.	1,225,000	367,937	300	718,744	360,448	422,340	213,373	
	$3^{1/2}$ % Nordostbahn 1896	$3^{1/2}$ % 1897	Subventionsanleihen rechtsufrige Zürichseebahn	4 °/o Vereinigte Schweizerbah- nen, I. Hypothek	4 % Vereinigte Schweizerbah- nen, II. Hypothek	$2^{8}/_{11}$ °/o Franco-Suisse 1868 .	3 º/o Jougne-Eclépens	

1 Bemerkungen		Verminderung von Fr. 18,375 im Jahre 1911 gegen 1910 infolge Rückzahlung ausgeloster Titel.		Vermehrung von Fr. 196,861 im Jahre	ausgabe von Depotscheinen im Betrage von Fr. 14,708,000.		sten.	Rechnung 1910 Budget 1911 Rechnung 1911	3,640,473 1,098,330 7,399,642 7,749,431 49,909,400 48,171,208	1,389,904 51,007,730 55,570,850 5,470,860 3,370,000 5,431,247	9,044 47,637,730 50,139,603
Rechnung 1911 Fr.	4,836,038	4,057,725	47,128,947		1,042,261	48,171,208	r Zinsla	Rechnun	3,640,473 47,749,431	ນດ	last 45,919,044
Budget 1911 Fr.	4,836,038	4,057,725	47,096,947		845,400	47,942,347	gleichung unserer Zinslasten.			Brutto-Zinslast	Netto-Zinslast
Rechnung 1910 Fr.	4,836,038	4,076,100	47,232,758		516,673	47,749,431	Vergleich	¥	n etc Anleihen .	und Bauzinse	
Bezeichnung der Anleihen	$3^{1/2}$ % Jura-Simplon 1894 .	$3^{1/2}$ % Gotthardbahn 1895	4 º/o Depotscheine der schwei-	zerischen Bundesbahnen, zu jeder Zeit rückzahlbar, den	Portefeuilles der Pensions- und Hülfskassen zugeteilt .				Kontokorrentzinsen, Provisionen etc. Verzinsung der konsolidierten Anlei	Ertrag verfügbarer Kapitalien und	

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

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 Anlage-		
kapitals auf 31. Dezember 1902 mit		
$0_{,644,051}$ $^{0}/_{0}$ von Fr. 861,589,069	Fr.	5,549,073.01
der achten Amortisationsquote der Bau-		, ,
ausgaben pro 1903 mit $0,647,386$ % von		
Fr. 6,542,027	າາ	42,352.16
der siebenten Amortisationsquote der Bau-	"	, or a 10 min same 10
ausgaben pro 1904 mit $0,625,494$ % von		
Fr. 19,778,873	ກ	123,715.66
der sechsten Amortisationsquote der Bau-	"	,
ausgaben pro 1905 mit $0,604,342$ % von		
Fr. 21,299,433	20	128,721.42
der fünften Amortisationsquote der Bau-	"	•
ausgaben pro 1906 mit 0,583,905 0/0 von		
Fr. 22,959,266	ກ	134,060.30
der vierten Amortisationsquote der Bauaus-	"	
gaben pro 1907 mit $0.564,159$ % von		
Fr. 23,222,056	ກ	131,009.32
der dritten Amortisationsquote der Bauaus-	.,	•
gaben pro 1908 mit $0.545,081$ % von		
Fr. 24,571,373	וו	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	_n 85,080.15
der ersten Amortisationsquote der Bauausgaben pro 1910 mit 0,508,840 % von Fr. 20,624,802	n 104,947. 25
Zusammen	Fr. 6,432,893.15
Amortisation des Anlagekapitals der Gotthardbahn:	en Herrietz (militaria) Birthan propinsi
der ersten Amortisationsquote	
der Ausgaben per 1. Mai Fr.	
1909 mit $0,508,840$ % von Fr. 189,177,735 962,612. 01	
sowie der zweiten Amortisa-	
tionsquote 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, $672,000 \times 2$ 1,344,000. —	
Differenzals Nachtrag pro 1911 614,914. 68	
Dazu: dritte Amortisations-	
quote pro 1911 mit $0,545,081^{0}/0$ von Fr. 189,177,735 1,031,171.92	
Totalausgaben betreffend den	4.040.000.00
Gotthard	" 1,646,086. 60
Zusammen	Fr. 8,078,979.75
Der Betrag der in 60 Jahren zu amortisie für 1910 ist folgendermassen berechnet:	renden Bauausgaben
Bauausgaben des Jahres 1910	Fr. 25,824,422. 47
Weniger Ausgaben für Betriebsmaterial (Roll- material 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 untergegan	gene Objekte.
Dritte Amortisationsquote der Erstellungs- kosten von untergegangenen Anlagen infolge Stationsumbauten, wofür der Konto "Zu amor- tisierende Verwendungen" pro 1909 belastet wurde	Fr. 500,000. —
Gänzliche Amortisation der Erstellungs- kosten von im Jahr 1911 untergegangenen An-	
lagen	ⁿ 688,457.15
	Fr. 1,188,457. 15
c. Amortisation der Anleihensko	sten.
Achte Amortisationsquote der Kursverluste und Emissionskosten des Anleihens 3 % différé	Fr. 116,495. —
Sechste Amortisationsquote des Defizits des Eisenbahnfonds	" 162,500. —
Fünfte Amortisationsquote der Kursverluste der Obligationen S. B. B. $3^{1}/2^{0}/0$ von $1899/1902$	_n 59,760. —
Erste Amortisationsquote der Kursverluste und Emissionskosten der Obligationen 3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ 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	"
Amortisationsquoten für 1909—1911 auf Fr. 6,000,000, bezahltes Aufgeld an die	
Gotthardbahn, $300,000 \times 3$	<u> </u>
	Fr. 1,426,539. 45
6. Einlagen in die Spezialfonds	Fr. 9,189,610.89
Rechnung 1910 Budget 1911 Rechnung 1911 Gegenübe Fr. Fr. Fr. Fr. Fr.	1132
9,009,809 $9,246,540$ $9,189,610$ $+ 179$	·
Die Einlagen sind um 1,99 % höher als di und um 0,61 % geringer gegenüber den Budg	

		9
	Sie setzen sich zusammen wie folgt:	
a	Erneuerungsfonds	Fr. 9,055,565.39
b .	Fonds zur Deckung der übernommenen	
. 17	Pensionen der Jura-Simplon-Bahn	, 14,045. 50
C	Versicherungsfonds gegen Feuerschaden	n 120,000. —
	Total	Fr. 0 180 610 80
	Total	Fr. 9,189,610. 89
	a. Erneuerungsfonds.	
	1. Für den Oberbau:	
	Kreise I—IV.	
a	per Meter Geleise im Jahres- durchschnitt. 4.302.279 m Fr.	Fr.
	durchschnitt, 4,302,279 m 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.	
	per Meter Geleise im Jahres-	
a.	durchschnitt, 544,988 m	
	à 35,20 Cts 191,835. 78	
b.	per Lokomotivkilometer auf	V
	eigener Bahn, ausschliess-	
	lich des Rangierdienstes,	
	km 6,317,446 à 5,36 Cts 338,615.10	
	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	4,032,364.09
	2. Für das Rollmaterial:	,
: × :	Nach Kilometern des eigenen Rollmaterials	
auf e	igener und fremder Bahn, für Lokomotiven	
	sive des Rangierdienstes und der Leerfahrten,	
näml	ich:	
	Kreise I—IV.	
a.	fürLokomotiven, 37,970,137 Fr.	
	Lokomotivkm. à 4,7 Cts 1,784,596. 44	
	Übertrag 1,784,596. 44	4,032,364. 09
	<u> </u>	

		Fr.	Fr.
1	Übertra	g 1,784,596. 44	4,032,364.09
b. f.I	Personenwg., 352, 436, 949	9	
	chskilometer à 0,30 Cts.		
	r Lastwagen, 372,541,143		e 1 ee
	chskilometer à 0,28 Cts.		
	Kreis V.	20	
Cr.		9	w
	r Lokomotiven, 7,018,413 okomotivkm. à 5,05 Cts.		
	Personenwg., 31,214,349		" a 19 a
	chskilometer à 0,495 Cts.	the state of the s	
	r Lastwagen, 53,933,49		
	chskilometer à 0,195 Cts.		
•	,		4,499,133.69
વ	Für Mobiliar und G	arätschaften:	
5.		•	
	Zentral ver waltung I—IV.	unu Kreise	
$2^{1/2} ^{0}/_{0} v$	on Fr. 17,477,437.30 Be	- Fr.	
stand	im Jahresdurchschnitt	. 436,935.93	
	Kreis V.		# F
21/0/-			
0.50	von Fr. 3,485,267.18 Be im Jahresdurchschnitt	. 87,131.68	
Stand	im Jamesuurensennit	. 07,131.00	524,067.61
		m . 1 m: 1	
		Total Einlagen	9,055,565. 39
<i>b</i> . F	onds zur Deckung maligen Jura-	der Pensionen Simplon-Bahn	
D .	C	•	•
	r Zins auf diesem Fond eträgt		Fr. 14 045 50
TOTT DE	magi		11. 14,043. 30
c 1	Versicherungsfond	s gegen Feners	schaden
		N CONTRACT TO THE CONTRACT OF	
2	Einlage zur Bildung eine	_	0 0
zember	gemäss Beschluss des		
	Einlage für das Betref	 fnis des Kreises V	
	rd)		. , 20,000
1	· 3		
			Fr. 120,000
**			

7. Verwendungen zu verschiedenen Zwecken	7.	Verwendungen	zu	verschiedenen	Zwecken
--	----	--------------	----	---------------	---------

	Im Jahre 1911 haben wir verausgabt	. Fr	. 960,984. 66
	Rechnung 1910 Budget 1911 Rechnung 1911 Gegenüb Fr. Fr. Fr. Fr. Fr		Gegenüber dem Budget Fr.
		,659	— 31,016
	Diese Ausgaben umfassen folgende Poster Betriebsdefizit der Wald-Rüti-Bahn, zu Fr. 10,000. — budgetiert.	r: Fr.	917. 66
	Subvention an die Zürcher Dampfboot- gesellschaft	יי מ	15,000 28,310. 60
)	St. Gallen . . Fr. 9,801.60 Winterthur . . . 7,410. — Biel 11,099. —		
	Fr. 28,310. 60		
	Fünfte Quote für Verzinsung und Amortisation des Defizites der Eintrittsbilanz auf 1. Januar 1907 der Pensions- und Hülfskasse		
	des Personals	, n	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 1	1,756. 40
	Total	Fr.	960,984.66
	8. Ausserordentliche Zulagen an das Persona	l für d	as Jahr 1911.
	Wir haben hierfür verausgabt	Fr.	1.639,170.40
	Wie schon im Eingang dieses Berichte sind die auf Grund des Besoldungsgesetzes er von Fr. 200 an die Beamten und Angestellte an die Barrierenwärterinnen im Jahre 1911 die den Personalrubriken belastet worden, weil sie einen besondern Kredit der Bundesversammludern gesetzlich festgelegt waren und ab 1. Besoldungen zu schlagen sind. Obige der Gewinn- und Verlustrechnungenthält die Zulage von Fr. 150 an die Taglohna	ntricht n und rekt d nicht ng be April	eten Zulagen d von Fr. 50 den betreffen- t mehr durch ewilligt, son- 1912 zu den astete Summe

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 bezw. 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 Gewinnund Verlustrechnung für 1911 mit der Rechnung pro 1910 und dem Budget für 1911. (Überträge nicht inbegriffen.)

(Differenz 1911 D gegen 1910 Fr.	ifferenz 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	+ '151,403	$+$ $\frac{-}{141,628}$
Differenzen bei den Einnahmen .	+2,156,754	+ 6,948,998
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 Ausserordentliche Zulagen an das	— 8,658	- 31,015
Personal	4,082,347	3,220,830
Differenzen bei den Ausgaben	+ 2,994,629	+ 1,845,794
Differenzen der Einnahmen	+ 2,156,754 + 2,994,629	+6,948,998 +1,845,794
Differenz der Saldi	— 837,875	+ 5,103,204

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.

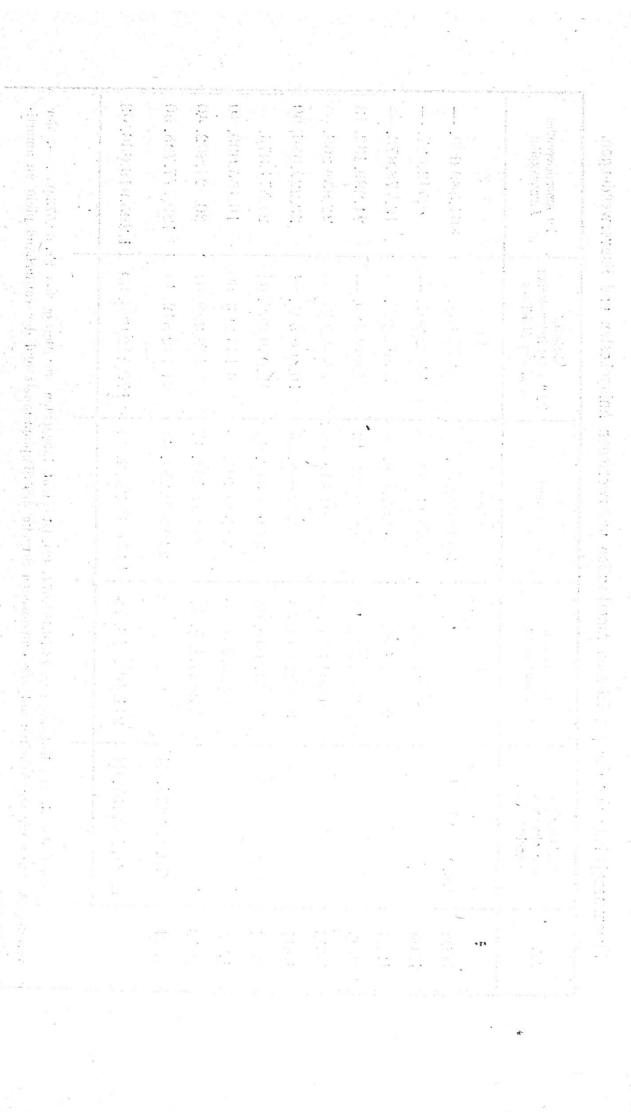
Aktiven.

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

Bestand auf 31. Dezem-	Bahnanlage und feste Einrichtungen Fr.	Rollmaterial Fr.	Mobiliar und Gerätschaften Fr.	Total Fr.
ber 1910		222,450,319	20,795,450	1,231,475,716
Vermehruug laut Bau- rechnung 1911	28,078,006	25 N	2.5. 95.3 14	31,988,791
Bestand auf 31. Dezember 1911	1,016,307,953	226,026,595	21,129,959	1,263,464,507

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 348,072 Cossonay . . . Erweiterung des Bahnhofes Neuenburg infolge Einführung der Direkten 501,724 Erstellung eines Ausweichgeleises auf der Haltestelle Champ-du-Moulin. 53,571 Erweiterung der Geleiseanlagen auf der Station 120,605Umbau 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. 472,442Übertrag 17,156,231



Rekapitulation der Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen seit dem Rückkauf.

9.	Zu amor	tisierendes Anla	gekapital	I. Gese	tzliche Amort	isation		II. And	ere Amortisati	onen			Gesamttotal
Jahre	Ursprüngliches Anlagekapital	Anderweitige Bauausgaben	Total	des ursprünglichen Anlagekapitals	der Bauausgaben	Total	Diverses		Untergegangene Anlagen	Ausgaben für Anleihen	Hülfskassa- defizit	Total	der Amortisationen
	abzüglich 70°/	des Rollmaterials u	nd des Mobiliars	Fr.	Fr.	Fr.	•	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
	Fr.	Fr.	Fr.										
1902	861,589,069. —		861,589,069. —							2,180,320.40		2,180,320.40	2,180,320.40
							Organisationskosten der S. B. B. Aktien- und Obligationenbe- teiligung der N. O. B. an	1,312,282.74				0.050 505 40	7045 410 00
1903	9	6,542,027. —	6,542,027. —	4,171,633.34		4,171,633.34	der Uerikon-Bauma-Bahn Baukosten der Dampfboote	723,867.88	103,951.51	147,607. 80		2,873,785.49	7,045,418.83
							auf dem Zürichsee	586,075.56	J				
								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-	74,569. 28	880,000. —	278,995. —		1,386,719.61	6,277,657. 24
							Reservestücke der V. S. B.	153,155. 33	J.				
								227,724.61					10
1907		23,222,056.60	23,222,056. 60	4,811,302.92	37 3,717. 51	5,185,020.43			1,576,615.61	634,042. —	915,000	3,125,657.61	8,310,678.04
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	7,037,788. 56
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	8,325,453.43
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	8,923,702.62
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	11,608,976. 35
	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	19,419,575. 16	69,474,535. 96

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
80 00000	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 Güter- dienst	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 Güter-	
	geleisen 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 Halte- stelle Bollingen zwischen Rapperswil und Schme-	
	rikon	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 Wärterwohn-	450.950
	häusern	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
	Or Total 4 to	

80		
Beiträge an Flusskorrektionen, William ichnenverbauungen	ingen	
A CALL A CONTROL OF THE CALL BUILDS IN CONTROL OF THE CALL BUILDS		·
b. Rollmaterial. 27 Lokomotiven 2,25 Weniger: Abschreibung	Fr. Fr. 5 ,863	28,078,000
	0,634	
Weniger: Abschreibung	295,229 4,291 1,248	
	3,043	
Einrichtung der elektrischen Beleuchtung in 40 Per-	0,000 2,793,043	
180 Lastwagen 1,09 Weniger: Abschreibung von Fr.	4,620	
145 Lastwagen . 587,585		
Umänderung		6 70 0 76 67 77
von 4 Lastwagen in Dienstwagen . 19,031		
	6,616	
	488,004	
a Mahilian und Canataala f		3,576,27
c. Mobiliar und Gerätschaft Bau der Rickenbahn	15,839	
Zentralverwaltung	54,656	
Kreis I	50,586	
II	80,810	
η III	33,770	
$\frac{n}{n}$ IV	57,775	
" V	41,073	
		334,50
, to 1		31,988,79

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

		1 - 1 - 1 - 1 - 1 - 1 - 1 - 1 - 1 - 1 -	Obsertion and	Doctord out	
	31. Dez. 1910	netto-bauausgaben im Jahre 1911	Opertrag aut Baukonto pro 1911	31. Dez. 1911	Unterschiede
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	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
	18,611,394	5,403,440	5,870,852	18,143,982	-467,412
" V (einschl. ehemalige Gotthardbahn)	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	1	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 Wasserkräften; 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; Bahnhoferweiterung 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 Aufnahmsgebäude auf den Stationen Unterterzen 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, Wasser-kräfte, 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 übergetragen.

Brienzerseebahn: Planaufnahmen und Vorarbeiten zur Bauausschreibung.

Bauausgaben 1911:	Fr.
Auf den "Baukonto" wurden übergetragen netto". Auf dem Konto "Unvollendete Bauobjekte" beträgt	31,988,791
die Verminderung	<u>8,112,830</u>
Im Jahre 1911 betragen somit die Bauausgaben netto	23,875,961
Der Konto "Verwendungen auf Nebengeschäfte" (Bodensee) hat sich vermindert um	— 124,49 9
Die Ausgaben betragen somit netto	23,751,462
In diesem Betrage sind nicht inbegriffen:	
Die Abschreibungen für untergegangene Anlagen zu- lasten des Kontos "Zu amortisierende Verwen-	Fr.
$\mathrm{dungen}^{\boldsymbol{\alpha}} $	688,457
Die Bauausgaben zulasten der Betriebsrechnung .	1,392,964
Die Abschreibungen für ausrangiertes Rollmaterial, abzuglich Altmaterialwert	2,724,669
Die Abschreibungen für ausrangierte Maschinen und Werkzeuge, sowie die Vergütungen für das Alt-	
material der ausrangierten Fahrzeuge durch die	900 000
Werkstätten	206,923
Die Netto-Abschreibung auf dem Anlagekapital der Dampfschiffe etc. auf dem Bodensee	124,499
Im Jahre 1911 betragen diese Verwendungen	5,137,512

III. Überschuss des Rückkaufspreises über ehemaligen Gesellschaften.	
Auf 31. Dezember 1910 verteilt sich diese folgt auf:	er Überschuss wie Fr.
Schweizerische Centralbahn	43,388,044. 04 19,808,364. 83 5,986,313. 04 11,826,426. 38
Jura-Simplon-Bahn	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	4 828 202 22
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 Über kaufspreises der Gotthardbahn ergeben.	schuss des Rück-
Belastungen.	Fr.
Anleihe $3^1/2^0/0$	117,090,000. —
11,660,000	
ausmachend den von der Gotthard- bahn 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	212,617,028.33
Gutschriften.	
Baukonto auf 30. April 1909	177,823,312.47
Unvollendete Bauobjekte auf Fr. 30. April 1909 193,094.69	
Abzüglich Rektifikationen	
	182,915.99
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	202 502 20
er k y	202,592.39
Total der Gutschriften	$\frac{179,708,820.85}{}$
Belastungen Gutschriften	212,617,028. 33 179,708,820. 85
Saldo	32,908,207. 48
ausmachend den Überschuss des Rückkau die Aktiven der ehemaligen Gotthardbahn.	fspreises über
IV. Zu amortisierende Verwendungen. Auf 31. Dezember 1910 wies dieser Konto einen Sollsaldo auf von	Fr.
Pro 1911 hat er sich um folgende Beträge erhöht:	
Emissions- und Konversionskosten von An-	
leihen:	

		Fr.
1. Dien serie C. Zastania	Übertrag	25,677,475.40
Bezahltes Aufgeld an die		20,011,110.10
Gotthardbahn auf ihrem $3^{1}/2^{0}/0$		
Anleihen von 1895 im über-		
nommenen Betrage von Franken	Fr.	
117,090,000	6,000,000. —	
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.		
Kosten der Erneuerung der		
4 ⁰ / ₀ Kassascheine S. B. B. von		
1908/11 auf 15. März 1914 .	76,070. 20	andre Gagast
Kosten der Erneuerung der		
Couponsbogen der 3 % Eisen-	and the second	
bahnrente von 1890	10,889. 25	
bannence von 1030	10,000. 20	6,086,959.45
Untergegangene Anlagen:		0,000,000.40
	Fr.	
Lausanne. Umbau und Vergrös-		
Serung	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	19.164	
14 m	13,164. —	
Moutier. Erweiterung infolge Ein-		
führung der Solothurn-Münster-	65 206 OF	
Bahn	65,306 . 95	
II. Spur Oberwinterthur-Romans-	109 509 75	Rest Company
Nove Prinche when die Landauent	193,592. 75	
Neue Brücke über die Landquart	85,435. 35	
Uznach. Erweiterung der Station	4,112.95	*000 157 15
*		*688,457.15
3.344.4.11.	Übertrag	32,452,892. —
	o sol trug	02,102,002.

Fr. 2 892

	Übertrag	$32,\!452,\!892.$ —
Dagegen wurden pro 1911 a	bgeschrieben:	
Untergegangene Objekte:		9
pro 1909 verrechnete, 3. An-	Fr.	* * * * * * * * * * * * * * * * * * *
nuität	500,000. —	
pro 1911 verrechnete	* 688,457. 15	
Auf Kursverlusten und Emissions-	000,401.10	
kosten des Anleihens 3 % dif-	(90)	
féré, 8. Annuität	116,495. —	
Auf dem Defizit des Eisenbahn-	110,100.	
fonds, 6. Annuität	162,500. —	
Auf Kursverlusten und Emissions-		
kosten von Obligationen 3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀		
1899/1902, 5. Annuität	59,760. —	
Auf Kursverlusten und Emissions-		
kosten der Obligationen 3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀		* * * * * * * * * * * * * * * * * * *
1910, 1. Annuität	100,825. —	
Auf dem der Gotthardbahn be-		
zahlten Aufgeld auf dem An-	***	
leihen $3^{1}/_{2}$ % von 1895, drei		
Annuitäten für 1909—1911 .	900,000. —	
Kosten der Erneuerung der Kassa-		
scheine	76,070. 20	
Kosten der Erneuerung der Cou-		
ponsbogen der 3 % Eisenbahn-		
rente von 1890	10,889.25	* 1
		2 ,61 4 ,996. 60
Saldo auf 31. De	zember 1911	29,837,895. 40
V. Verwendungen auf Nebenge	schäfte.	
Das Anlagekapital unserer Da	- 1000	$\mathbf{Fr}.$
nehmung auf dem Bodensee beträgt		2,374,838.35
· ·		
Dieser Konto betrug auf End	e 1910	2,499,337.50
Ausgaben für neue Anlagen		
sind im Jahre 1911 nicht gemacht		
worden; dagegen wurden abge-		
schrieben 5 % des Anlagekapitals		
auf Ende 1910	124,966.90	NAT
Übertrag	124,966. 90	2,499,337.50
2 12 000 100		, , , , , , , , , , , , , , , , , , , ,

	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
		2,374,838. 35
Von 1904—1910 haben die Budurch die Betriebsrechnung der Dampfstisiert eine Summe von	schiffe amor-	Fr. 670,685. 20 124,499. 15
Total der Amortisationen	Ende 1911	795,184, 35
Auf 31. Dezember 1901 betrug kapital der Dampfschiffunternehmung Die seitherigen Bauverwendungen diejenigen für die Werfte in Roma forderten	, inbegriffen	1,719,363. 60 1,450,659. 10
	Zusammen	3,170,022.70
Abzüglich die jährlichen Amortis 1904—1911		795,184. 35
verbleibt als Anlagekapital auf Ende	1911	2,374,838. 35
elanda, eta puta di una	e i e di	

and the same of the same of the same

enabel (village) see man is the although in the in-

der har in pre- eral rolle

Grand - Granding (

and dest. The way will rectain the second and business.

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:

	ъе	urae	е
		0	
		_	

		, •	
	auf 31. Dezember 1910	auf 31. Dezember 1911	Unterschiede mit 1910
	Fr.	Fr.	Fr.
Kassen	196,126	$141,694 \div$	54,432
Wechselportefeuille .	1,517,500	$500,000 \div$	1,017,500
Bankguthaben	60,729,221	$55,071,505 \div$	5,657,716
Wertschriftenporte-			
feuille	7,495,625	14,085,466 +	6,589,841
Portefeuille des Er-			
neuerungsfonds .	63,421,225	65,429,640 +	2,008,415
Entbehrliche Liegen-	1965		
schaften	6,719,530	7,038,512 +	318,982
Materialvorräte	30,531,110	32,902,231 +	2,371,121
Verschiedene Debi-		. , .	•
toren	5,229,379	5,577,806 +	348,427
	175,839,716	180,746,854 +	4,907,138

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	Fr.
1910	1,517,50 0. —
Im Laufe des Jahres 1911 sind in das	
Portefeuille an Wechseln eingegangen	13,748,757. 51
Diskont und Kursdifferenzen	28,224. 48
	15,294,481. 99
Ausgegangen sind an einkassierten Wechseln	14,794,481. 99
Bleiben auf 31. Dezember 1911 an nicht einkassierten Wechseln	500,000. —

Wertschriftenporteseuille. Die Veränderungen desselben im Lause des Jahres 1911 waren folgende:

Bestand des Portefeuilles auf 31. Dezember 1910	Fr. 7,495,625. —
Erworbene Titel	11,054,870. —
Abzüglich:	18,550,495. —
Realisierung von verschiedenen Fr. Titeln 2,172,520. —	
Zuteilung an den Fonds für Be- lohnung hervorragender Leist- ungen im Betriebsdienste der Gotthardbahn 4,000. —	
Zuteilungen an das Erneuerungs- fondsportefeuille 2,196,800. —	
Kursdifferenzen	4,465,029. —
Bestand des Wertschriftenportefeuilles auf 31. Dezember 1911	14,085,466. —
Erneuerungsfonds-Portefeuille. Jahres 1911 haben folgende Veränderungen sta	
Bestand des Portefeuilles auf 31. Dezember 1910	Fr. 63,421,225. — 2,198,900. —
Zuwendung verschiedener Titer	$\frac{2,190,300.}{65,620,125.}$
Abzüglich: Fr. Realisierung verschiedener Titel 135,500. —	
Kursdifferenzen	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 Fr. Erwerbungen statt für 482,928.10	
Dagegen wurden ver- äussert oder zu Bauzwecken	Hall migragia Til a la gladagia
Daherige Vermehrung	318,981. 88
Bestand auf 31. Dezember 1911	7 099 519 11
	7,038,512. 14

Material vorräte. Ihr Inventarbestand betrug auf 31. Dezember 1910	Fr. 30,531,110. 22
Auf 31. Dezember 1911 beträgt derselbe	32,902,230. 91
Vermehrung gegenüber 1910	2,371,120. 69
Verschiedene Debitoren. Bestand auf	$\mathbf{Fr}.$
31. Dezember 1910	5,229,378. 94
Auf 31. Dezember 1911 beträgt der Saldo	5,577,806. 80
Vermehrung gegenüber 1910	348,427. 86

Passiven.

hnen 83,750,000 (a.men, 14,708,000)	Fr. 1,462,276,350	500,000 481,500	135,000 133,000	67,000 159,500	47,000 540,000	auf Fr. 1,457,213,350
Emission auf 31. Dezember 1911 des 4°/0 Anleihens der schweizerischen Bundesbahnen von 1912, zur Deckung der Rückkaufssumme der Gotthardbahn	Infolge Auslosungen wurden folgende Rückzahlungen vorgenommen:	$3^{1/2}$ % Schweiz. Bundesbahnen 1899/1902 Fr. 3,500,000 4 % Schweiz. Centralbahn 1876	$4^{0/0}$, 1880	II. " " " " " " " " " " " " " " " " " "		Auf 31. Dezember 1911 beläuft sich der Betrag der Anleihen auf

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

•	auf	auf	Unterschiede	
noticles	31. Dezember	31. Dezember	gegenüber	Bemerkungen
Amenen	1910	1911	1910	
	Fr.	Fr.	Fr.	
3 % Eisenbahnrente 1890	69,333,000	69,333,000		*)
31/2 0/0 Bundesbahnanleihen 1899/1902	500,000,000	496,500,000	-3,500,000	Durch Auslosung zurlickbezahlt.
4 % Bundesbahnrente 1900	75,000,000	75,000,000	·	
3 % différé Bundesbahnanfeihen 1903	150,000,000	150,000,000		
31/30/0 Bundesbahnanleihen 1910, I. Serie	80,000,000	80,000,000	1	
4% Bundesbahnanleihen 1912		83,750,000	+83,750,000	Emission des Anleihens, Wert 81. Dezember
				1911, für den Rückkaut der Gotthardbahn be- stimmt.
4 % Centralbahn 1876	21,329,000	20,847,500	481,500	Durch Auslosung zurückbezahlt.
4 %	17,775,000	17,640,000	-135,000	id.
$3^{1/2}$ % 1. Juni 1894	30,000,000	30,000,000	1	
$3^{1/2}_{200}$ 0, 26. Oktober 1894 .	30,000,000	30,000,000		
4 °/0 Nordostbahn 1880	3,000,000	3,000,000	I	
$3^{1/2}$ $0/0$ π 1894	10,000,000	10,000,000	1	
$3^{1/2}$ $0/0$ $\frac{1895}{2}$	7,000,000	7,000,000	1	
100	993,437,000	1,073,070,500	+79,633,500	

	Bet	Beträge		
Anleihen	auf 31. Dezember 1910	auf 31. Dezember 1911	Unterschiede gegenüber 1910	Bemerkungen
Ühartrao	Fr. 993 437 000	Fr. 1 073 070 500	Fr. 179 633 500	
$3^{1/2}$ % Nordostbahn 1896	35,000,000	35,000,000	-	
31/2 0/0 n 1897	10,512,500	10,512,500	138 000	Durch Auslosung
	8,977,700	8,910,700	67,000	zurück bezahlt.
31/2 0/0 Jura-Simplon-Bahn 1894	138,172,500	138,172,500	-	
28/11 0/0 Franco-Suisse 1868	15,455,550	15,296,050	-159,500	id.
3 % Jougne-Eclépens	7,099,000	7,052,000	47,000	id.
3½ % Gotthardbahn 1895	116,070,000	115,530,000	540,000	id.
	1,342,626,350	1,421,313,350	+78,687,000	
4 % Depotscheine der schweizerischen				
bar, den Portefeuilles der Pensions-				
und Hülfskassen zugeteilt	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:

	37				
Anteihen der S. C. B. Nominal- betrag	Fr. 5,935,000 2,549,000 —	8,484,000 8,750,000 — 266,000	4% Kassa- scheine der S. B. B. von 1911 Nominal- betrag	1,145,000	$1,145,000 \\ 1,125,000 \\ + 20,000$
3¹/₂°,₀ S. B. B. Anleihen von 1910 I. Serie Nominal- betrag	Fr. 550,500 — —	550,500 541,000 + 9,500	3'/.'/o Anleihen der G. B. von 1895 Nominal- etrag	8,547,000 33,000 37,000 — — 1,266,000	9,883,000 9,976,500 93,500
3% différé S. B. B. Anleihen von 1903 Nominal- betrag	8,949,500 30,000 30,000 560,000	4,569,500 4,645,000 75,500	Anleihen der J. S. Nominal- betrag	800 800 900 900	24,424,300 9 24,764,850 9
S. B. B. Rente von 1900 Rente	Fr. 204,960 3,600 15,720 —	224,970 231,600 — 6,630	Anie der Nom bei	24,28	24,42 24,76 — 34
3'/2'/. S. B. B. Anleihen von 1899/1902 Nominal- betrag	Fr. 36,430,000 140,000 778,000 2,944,000	40,292,000 41,811,000 -1,519,000	Anleihen der V. S. B. Nominal-betrag	564,100 110,000 —	674,100 580,100 + 94,000
3°°/ Schweiz. Elsen- bahnrente von 1890 Rente	Fr. 137,640 150 —	133,450 660	Anleihen der N. O. B. Nominal- betrag	14,284,000 144,500 743,500	15,172,000 15,468,500 296,500
		Total sich diese			Total ich diese
<i>y</i> .	Hauptkasse in Bern Kreiskasse I in Lausanne " II in Basel III in Zürich IV in St. Gallen V in Luzern	Am 31. Dezember 1910 beliefen sich diese Hinterlagen auf		Hauptkasse in Bern Kreiskasse I in Lausanne II in Basel III in Zürich IV in St. Gallen V in Luzern	Am 31. Dezember 1910 beliefen sich diese Hinterlagen auf Unterschiede gegenüber 1910

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.	Am	ortise	ations	konto.	Ders	selb	e be	eläu	ıft		
sich	auf			·	•		•				Fr.	50,054,960. 80
	Auf	31.	Dez	embe	1910	0 be	trug	g ei	٠.		n .	41,975,981.05
					preche							F 1, 1
liche	en Ai	nort	isatio	on .	•			•		•	Fr.	8,078,979.75

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

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

Nachstehend die Vergleichung mit 1910:

n.	·Bet	räge	
	auf 31. Dez. 1910	auf 31. Dez. 1911	Unterschiede
	\mathbf{Fr} .	$\mathbf{Fr}.$	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 Unter-			
nehmern 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	<u></u>
Verschiedene Kreditoren	62,231,428	1,351,868	-60,879,560
Von den Kassen nach dem			, ,
31. Dezember regulierte			10 to
Ausgaben u. Einnahmen			
des Rechnungsjahres .	15,811,675	18,129,207	+ 2,317,532
	120,905,543	63,524,095	57,381,448

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 Zugsverbindungen", 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 (Kollektivreklamen unter Mitwirkung anderer schweizerischer Fremdenverkehrsinteressenten oder Einzelinserate der S. B. B.). Während bis anhin Kollektivreklamen 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 Eisenbahnamtsblatt der Bundesbahnen beizubehalten.
- 3. Ende Oktober ist die Neuausgabe 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.

it rom i. Ok-

- 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.
- 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 Gepäck verkehr 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 Personenund 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 Personenund 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, Romanshorn-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 bezüglicher 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 Abonnementstarifs 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 Neuausgabe 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 bezw. 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 Pferderegieanstalt, 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 Emmis-hofen-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 zugeschieden, welcher die an die Gemeinschaftsstrecke anschliessende Strecke gehört.

Für Tiertransporte auf der Gemeinschaftsstrecke Emmishofens 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 Stationsund 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:

							i	m Jahre 1910	1911	Diff	erenz
Gen.	- A b.	für	15	Tage	•			32,732	31,877		855
ກ	າກ	. 77)	30	20				8,277	7,986		291
3 7	7 0 .	າກ	45	ກ				1,980	1,930		50
37)	າກ	ຳກ	3	Monat	е.	•	•	1,841	1,883	+	42
ກ	::	ກ	6	າາ	•			888	905	+	17
ກ	າກ	ກ	12	ກ	(1)	Pers	s.)	$9,\!185$	9,844	+	659
ຳ	າກ	ກ	12	າກ	(2I	Pers	s.)	830	841	+	11
				ir	n g	anze	en	55,733	55,266	_	467

Die Einnahmen betrugen:

	im Jahre 1910	1911	Differenz
Kurzfristige General	Fr.	Fr.	Fr.
abonnements.			
Gesamteinnahmen		2,621,693	-93,175
Anteil der S. B. B	. 2,235,979	2,138,840	— 97,139*)
Langfristige General	-		
abonnements.			
Gesamteinnahmen	. 5,204,168	5,510,047	+305,879
Anteil der S. B. B		4,611,763	+305,879 +245,947
Kurz- und langfristig	е -	. 8	
Generalabonnement	s		
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 Abonnnements nicht mehr konvenieren, lösen andere Fahrausweise und zwar hauptsächlich schweizerische zusammenstellbare Billette, die offenbar namentlich aus diesem Grunde im Berichtsjahr wiederum eine grosse Mehreinnahme 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 Einnahmenausfall 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:

151.						I	m ganzen	Ani	eil S. B. B.	
im Jahre	1910.			•		•	Fr.	1,743,357		1,219,251
im Jahre	1911.	•						2,154,234	າາ	1,4 '2,458
Gegenübe	r dem	Vor	jah	re	me	hr	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:

									Tra	schweiz. Insportanstalten im ganzen	Anteil S. B. B.		
im	Jahre	1910							Fr.	4,080,865	Fr.	3,273,739	
	Jahre								ກ	3,516,841	"	2,741,969	
Ge	genübe	r dem	V	orja	hre	w	enig	ger	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 Fahrpreisermässigungen in Anspruch nahm und infolgedessen statt der die ganze Reiseroute umfassenden Vereinsfahrscheinhefte andere Fahrausweise, nämlich gewöhnliche Retourbillette, 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
Fr.	Fr.	Fr.
1,750,209	1,653,974	-96,235
37,257	40,284	+3,027
	ř ,	
313,815	234,408	-79,407
42,542	37,068	-5,474
101,278	120,594	+19,316
61,949	$52,\!324$	-9,625
	1910 Fr. 1,750,209 37,257 313,815 42,542 101,278	1910 1911 Fr. Fr. 1,750,209 1,653,974 37,257 40,284 313,815 234,408 42,542 37,068 101,278 120,594

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 betrugen:

Bei der Agentur in London:

	aus direkten Billetten England - Sehweiz, Vereinsfahrscheinheften, 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	_n 578,206	_n 1,165,845
Gegenüber de Vorjahre .		+Fr. 403,270	+ Fr. 415,094

Bei der Agentur in Paris:

aus direkten Billetten aus intern Frankreich - Schweiz, schweizerischen Vereinsfahrscheinheften. Billetten im ganzen Internationalen Rund-(Generalabonnements, reisebilletten usw. Fahrscheine zu normalen Taxen usw.) (schweiz. Anteile inbegr.) im Jahre 1910 . Fr. 879,120 Fr. 1,389,532 Fr. 510,412 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 Personenund 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 Lattenverschlägen, 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 Haggen-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 Dritteil 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 Dritteil an die Bundesbahnen herauszuzahlen ist.

3. Das Eisenbahndepartement hat die Anregung gemacht, es möchten jene privaten Normalspurbahnen, deren Tax-grundlagen 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 Neubeordnung 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 Neuausgabe 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 Neuausgaben. 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 abgesertigt 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 Einnahmenausfall 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 hegünstigen, 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 Bezügern, 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 Militärtarif 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 Vermerktragen: "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 Neuausgabe des Teils I, Abteilung B (enthaltend die Tarifvorschriften und Güterklassifikation), der deutschfranzösischen 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 Verbandsgüterverkehr 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 Staatseisen bahnen, 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 Neubeordnung 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-bezw. nord deutschschweizerischen 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 Verkehrs leitungsvorschriften 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 schweizerischitalienischen Gütertarif durchgeführt.

In ähnlicher Weise wurden die Tarife für den deutschitalienischen, 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 Eisenbahnverbande 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 Sernstalbahn, 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 sindet, 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 Neuausgabe erschienen.
- 28. Mit Gültigkeit vom 15. Juni an ist der Sicherheitssprengstoff "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 Tarifvor-schriften 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 deutschitalienischen Verbandes, an welcher über die Beteiligung der Pontebbaroute an der Verkehrsbedienung verhandelt wurde;
 - c. am 9. März in Stuttgart eine Konferenz des deutschsüdfranzösischen 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 deutschsüdfranzösischen 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
 - 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. 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 Pausierverfahrens für die Abfertigung von Gepäck und Expressgut.
 - b. Eine Neuausgabe 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 elsässischbadisch-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	Ι	II	III	IV	\mathbf{v}	Agenturen
6	554	466	487	363	140	2

In der Kasse der Einnehmerei 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 Urheberschaft 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:

	9	171618			
ī	II	III	IV	V	Total
31	54	54	30	13	182
22	68	69	44	13	216
6	18	18	18	6	66
59	140	141	92	32	464
	22 6	I II 31 54 22 68 6 18	I II III 31 54 54 22 68 69 6 18 18	31 54 54 30 22 68 69 44 6 18 18 18	I II III IV V 31 54 54 30 13 22 68 69 44 13 6 18 18 18 6 59 140 141 92 32

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.

	. 1910	weniger	Fr.	1			1	184,258.43	1			1 (1)		Fr.	1	1,846.93	1,472.45	63,451.15	38,180.10
shnen.	Gegenüber 1910	mehr	Fr.	2,201,100.23			314,808.26	1	6,219,165.21	6,349,715.04	8,606,865.27			Fr.	28,590.43	1	1	1	. J
ggepun		i fan	% 7	41,31			4,24	1,70	52,75	58,69	100			%	31,16	1,76	0,42	99,99	100
hweizerischen B	1911	(2752 km)	Fr. 505 40	11,855,505, 43			7,997,021.06	3,200,153.93	99,416,136.87	110,613,311.86	Total 188,468,617.35			Fr.	264,061.97	14,938.44	3,556.99	564,937.32	847,494.72 100
Betriebseinnahmen der schweizerischen Bundesbahnen		A. Bahnverkehr.	ت	transportes	II. Ertrag des Gepäck-, Tier-	und Gütertransportes:	1. vom Gepäck	2. von Tieren	3. von Gütern		Total		B. Dampfschiffverkehr auf	dem Bodensee.	I. Personentransport.	II. Gepäcktransport	III. Tiertransport	IV. Gütertransport	Total
Ă		eptember Dezember	%	42,03	, ,		4,27	$1_{\$88}$	51,82	57,97	100	ľ		0/0	26,59	$1_{,89}$	0,57	70,95	100
	1910	(2738 km Januar—September) (2752 km Oktober—Dezember)	Fr.	75,598,155. 26	8		7,682,212.80	3,384,412.36	93,196,971.66	104,263,596.82	179,861,752.08			Fr.	235,471.54	16,785.37	5,029, 44	628,388.47	885,674.82

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 weitern 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\,^{\circ}/_{0} (1910: +8,27\,^{\circ}/_{0})
der Gepäckverkehr . . . +4,09\,^{\circ}/_{0} (1910: +9,98\,^{\circ}/_{0})
der Tiertransport . . . -5,44\,^{\circ}/_{0} (1910: +18,57\,^{\circ}/_{0})
der Gütertransport . . . +6,09\,^{\circ}/_{0} (1910: +6,89\,^{\circ}/_{0})
```

Im einzelnen ist folgendes zu bemerken:

Personenverkehr. Mehreinnahme Fr. 2,257,150. 23. Gegenüber dem Vorjahre lieferten die einzelnen Monate folgende Ergebnisse:

Januar.				•					+	Fr.	189,493
Februar	•								+	m	208,719
März	•		•		•	•	•		+	ກ	79,849
April	•	•		•	•				+	ກ	608,861
Mai.					•	•	•		<u> </u>	n	315,084
Juni	•	•		•		•	•		+	ກ	287,508
Juli .	•		•	•	•		•	•	+	ກ	275,980
August			•	•					+	ກ	145,588
Septem			•	•	٠		•			ກ	79,921
Oktober		•	•	•				•	+	ກ	259,109
Novemb			•		•	•	•		+	ກ	77,048
Dezemb	er	•	•	•	•	•	٠	•	+	ກ	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 4,87 % 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:

		0			2763	0				
Januar.				•	•	٠.		+	Fr.	925,488
Februar			•			•	i.	+	30	865,613
März .			•		•			+	'n	707,814
April .	•	•	•		•	•		+	ກ	111,269
Mai	•			•				+	ກ	961,486
Juni .	• .			•	•			+	ກ	335,186
Juli		•			•	•		+	יי	471,028
August			•					+	່າ	314,864
September	•		•		•		•	+	ກ	793,518
Oktober		• .			•	•		+	ກ	217,782
November		•		• "	•			+	ກ	359,667
Dezember	•	•	•		•			+	ກ	286,000

Die grösste Zunahme entfällt hiernach auf die ersten fünf Monate, wahrend 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 Durchschnittserträgnis 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 Einnahmenausfall 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 Zu Lasten der S. B. B. neuer ausbezahlte Beträge	13,421 Fr. 223,486.02 (Guter) 75.71 (Gepück) 811.38 (Vieh)	1,958 " 198,586.11	4,584 , 375,395.69	573 " 429,251.76	F	6,338 " 61,079.37	543 °) " 84,560. — °)	119 " 5953)	30,685 Fr. 1,387,430.50
Ar n	a. Frachtreklamationen wegen unrichtiger Anwendung der Tarife, Tarifvorschriften etc		c. Gesuche um Einhaltung der über ausländische Konkurrenzrouten erreichbaren billigern Frachten	txen), auf Zugeständnissen der	stradierungen)		 Gesuche um Gewährung von Taxrückerstattungen auf nicht voll- ständig benützten schweizerischen Generalabonnements 	 Prämienzahlungen an das Zugspersonal für die Entdeckung miss- bräuchlicher Benützung von Generalabonnements 	Total 30

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 Sänger 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 Zugsdienst (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. Fatalerweise muss dieser Wagen auf dem Rückwege aus Betriebsgründen direkt über Lausanne-Pontarlier nach Paris zurückgeleitet werden. Die Ausdehnung weiterer Kurse bis Ventimiglia bezw. 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 (Gotthard expresszüge).
- b. Einrichtung von Luxuszügen zwischen Berlin, Ventimiglia
 Haag (Amsterdam), Altona und Mailand, Genua und umgekehrt
 (Lloyd-und Riviera-Express).

Diese Luxuszüge verkehren an Stelle der bisherigen Lloydexpresszüge (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 zwischen 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 Mühlausen, 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 Verbande die künftige Zulassung der ausländischen Konkurrenz beim Submissionsverfahren in Aussicht zu stellen, sofern sich bei den Tücherlieferungen pro 1911 wieder grössere Preisdifferenzen erzeigen 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 dürsen. 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 Zuwiderhandlungen gegen diesen Bundesratsvorgemerkt sei. beschluss 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, bezw. 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 Zugsanschlüsse 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 Zugswiderstände 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 Güter-wagen 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 225 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 begleichen de 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 Personen wagen I., Il. 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 (Geschäftsericht 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, jeweilen 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 Bettag 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 Bettag 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 programmmässigen 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 (Geschäftsbereiht 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	'n	2,702,182	3,497,753
n I—IV:	, 1910	n	2,724,501	3,476,279
» V	_n 1910	ກ	580,754	697,938

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

Tabelle I.

Zusammenstellung des Zugspersonals nach den Einnahmen an Nebenbezügen pro 1910.

Betrag der					A	rbeit	stag	re				
Nebenbezüge per Jahr	314 bis 310	309 bis 305	304 bis 300	299 bis 295	294 bis 290	289 bis 280	279 bis 270	269 bis 260	259 bis 250	249 bis 200	unter 200	Total
A. Zugführer. Über Fr. 1500 Fr. 1401—1500 " 1301—1400 " 1201—1300 " 1101—1200 " 1001—1100 unter Fr. 1001			9 29 53 90 12 3	7 21 23 50 4 2	3 13 9 30 10	15 13 40 17 1	1 5 11 14 12 —	 1 7 6 19 2	5 	$ \begin{array}{c c} 2 \\ \hline 5 \\ 10 \\ 5 \\ 9 \end{array} $		22 88 126, 247, 97 18
Total	3	6	196	107	65	86	43	35	22	- 31	8	602
B. Kondukteure. Über Fr. 1500 Fr. 1401—1500 " 1301—1400 " 1201—1300 " 1101—1200 " 1001—1100 " 901—1000 " 801— 900 " 701— 800 " 601— 700 " 501— 600 Total	19 9 25 76 128 88 4 2 — — 351	10 6 17 44 77 81 2 — — — — 237	12 12 10 62 97 114 3 	10 5 9 31 50 83 2 - - - 190	4 3 8 11 36 51 7 — — — — 120	. 2 3 3 21 33 71 11 1 — — — 145	1 1 4 19 34 15 — — — 75	2 1 2 7 10 13 12 2 — — — 49	2 8 6 7 - - - 23	$ \begin{array}{c c} 2 \\ - \\ 9 \\ 12 \\ 17 \\ 6 \\ 2 \\ - \\ - \\ 50 \end{array} $	1 - - 1 4 3 - 1 10	62 40 78 258 467 553 81 15 5 — 1 1560
C. Bremser. Über Fr. 1500 Fr. 1401—1500 " 1301—1400 " 1201—1300 " 1101—1200 " 1001—1100 " 901—1000 " 801— 900 " 701— 800 " 601— 700 " 501— 600 Total			5 58 47 ·15 — — — 125	3 21 39 11 — — 74		 17 44 13 - 74	10 13 4 — — 27					1 22 221 235 94 7 2 — 582

Zusammenstellung des Zugspersonals nach den Einnahmen an Nebenbezügen pro 1910.

					A	rbei	tsta	ge	`			7.
Betrag	Krei	is I	Krei	s II	Krei	s III	Krei	s IV	Krei	s V	To	tal
der Nebenbezüge	300 and 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. 14011500	18	3			2	_	-		7	10	27	13
" 1301—1400	25	7	-	_	16	6	7	2	4	11	52	26
"	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	_		_			_				
Total	179	109	231	187	305	202	117	78	66	86	898	662
C. Bremser.			v								- 4	
Über Fr. 1500		-	-	_			_		-			-
Fr. 1401—1500	-	-	-	_	-	-		-1		. -	-	
" 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	_	$\begin{bmatrix} 4 \\ 1 \end{bmatrix}$		6		2	32	47	34	60
CO1 700				1		1				$\frac{5}{2}$		7 2
EO1 COO										4		_4
									-			
Total	96	31	11	42		64	7	24	131	123	298	284
												1

Tabelle III.

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

	Zahl einbezo	genen		ne der len Neben-	Dur	chschn	itt per	Mann	und J	ahr
Kreise	Bean pro 1			pro 1910.	19	10		07	19	04
und Beamten- kategorien	mit 300 und mehr Arbeits- tagen	alle einbezogenen Beamten	derjenigen mit 300 und mehr Arbeitstagen	für alle einbezogenen Beamten	für diejenigen mit 300 u. mehr Arb-itstagen	für alle einbezogenen Beamten	für diejenigen mit 300 u. mehr Arbeitstagen	für alle einhezogenen Beamten	tur diejenigen mit 300 u. mehr Arbeitstagen	für alle einbezogenen Beamten
Kreis I.			Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Zugführer Kondukteure . Bremser	61 179 96	121 288 127	82,981 222,089 100,094	160,143 343,222 130,791	1361 1242 1043	1192	1360 1242 1030	1202	1340 1171 1023	1313 1152 996
Kreis II.						ä				
Zugführer Kondukteure . Bremser	54 231 11	153 418 53	67,784 255,516 10,681	188,202 451,823 49,908	1255 1106 971		1276 1116 967		1287 1102 993	
Kreis III.						8			1.0	
Zugführer Kondukteure . Bremser	63 305 53	164 507 117	80,720 348,045 54,222	203,320 567,711 116,857	1282 1141 1023	1120	1302 1163 1032		1276 1157 1019	
Kreis IV.										
Zugführer Kondukteure . Bremser	15 117 7	66 195 31	$19,755 \\ 139,717 \\ 7,299$	83,754 228,776 31,579	1317 1194 1043		1313 1228 1044	1202		1193
Kreis V.										
Zugführer Kondukteure . Bremser	12 66 131	98 152 254	19,765 94,595 125,634	145,168 208,221 239,243			1583 1456 982			=
Ganzes Netz.				e					Kreise	I-IV
Zugführer Kondukteure . Bremser	205 898 298	602 1560 582	271,005 1,059,962 297,930	780,587 1,799,753 568,378	1372 1223 1007	1187	1366 1241 1011	1203	1307 1157 1018	

Vergleichende Zusammenstellung der durchschnittlichen einzelnen Nebenbezüge

Kreise und Beamtenkategorien mit 300 und mehr		Zahl der genen E		Kilome	etrische Le	eistungen
Arbeitstagen	1904	1907	1910	1904	1907	1910
Kreis I.	1 h			km	km	km
Zugführer	52 170 31	38 149 56	61 179 96	55,186 56,786 47,335	60,629 62,497 49,891	60,154 60,701 47,540
Kreis II.			*		S 2 2 3	
Zugführer Kondukteure Bremser	$\begin{array}{c} 45 \\ 128 \\ 25 \end{array}$	59 218 21	54 231 11	47,805 49,660 42,441	49,382 48,535 40,654	49,396 48,392 41,768
Kreis III.						
Zugführer	50 202 79	54 245 57	63 305 53	51,034 52,798 51,735	54,570 54,811 53,219	53,590 52,106 49,438
Kreis IV.		= =				
Zugführer Kondukteure Bremser	25 75 28	16 76 15	15 117 7	55,527 56,899 50,151	57,237 55,299 50,953	57,846 53,926 47,888
Kreise I—IV.	= =					,
Zugführer Kondukteure Bremser	172 575 163	167 688 149	193 832 167	52,098 53,814 49,201	54,371 54,657 49,969	55,246 53,781 46,658
	# 1 # 2			- 100 - 100		12° 140°
Kreis V.					v	
Zugführer	.=	16 53 60	12 63 130	_ , ,	51,034 58,173 38,532	55,654 60,403 37,443
Ganzes Netz.			.	•		
Zugführer Kondukteure Bremser		183 741 209	205 895 297	_	54,570 55,863 46,649	55,328 55,105 44,815

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

des Zugspersonals pro Mann in den Jahren 1904, 1907 und 1910.

Kile	ometerg	jeld	Rai	ngierdie	enst	Res	servedie	nst	Ma	terialzi	ige
1904	1907	1910	1904	1907	1910	1904	1907	1910	1904	1907	1910
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	. Fr.	. Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
622 508 397	675 554 424	675 540 416	41 36 64	45 33 63	55 36 93	17 23 32	18 24 30	13 29 21	1	1	
556 458 398	576 452 389	570 450 409	44 53 106	46 54 93	47 56 80	25 18 7	11 14 4	10 17 2	<u>1</u> _	1 1 —	1 1 —
581 481 465	636 504 484	614 477 454	56 58 57	54 61 66	58 72 83	5 9 4	4 7 2	4 8 3	=	1 2 —	1 _
627 513 450	637 494 457	641 483 438	61 58 96	60 75 100	61 68 124	10 9 3	2 5 1	2 9 1	· —	=	_ _ _
594 488 440	624 498 445	625 487 429	48 51 73	50 54 72	55 58 95	15 15 9	9 13 13	7 16 7	1	1 1 -	=
(1192 965 674	1262 987 644		42 6 44	27 11 35		1 7 43	3 18 23		<u></u>	=
	=	_		_ _ 	=	_ _	=	<u>-</u>	=	=	=

S.B.B., nur im Total in die Gesamtleistung einbezogen werden.)

Vergleichende Zusammenstellung der durchschnittlichen einzelnen Nebenbezüge

Kreise und Beamtenkategorien mit 300 und mehr	St	ations	dienst		ıswärti Aushülf			ıswärtiç bernach	
Arbeitstagen	1904	1907	1910	1904	1907	1910	1904	1907	1910
Kreis I.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Zugführer	— — —		 	1 2 3	1 2	2 2	37 41 14	20 45 8	18 42 7
Kreis II. Zugführer Kondukteure Bremser		_ 		_ 2 _	- 7 -	_ 1 _	39 23 1	40 34 1	26 20 —
Kreis III. Zugführer Kondukteure Bremser	_ _ _	_		2 19 5	2 9	1 9 2	12 34 8	4 17 —	3 9 1
Kreis IV. Zugführer Kondukteure Bremser			_ 1 _	1 13 —	2 15 —	_ 14 _	12 34 1	11 39	13 20 —
Kreise I—IV. Zugführer Kondukteure Bremser	111		1 1 1	1 9 3	1 7 1	- 7 1	27 34 7	21 30 3	15 23 2
	30 A			- E					i i
Kreis V.			S ()				ii.		
Zugführer Kondukteure Bremser	- 1	_ _ 1	- 3	_	20 —	1 12 1	_	78 147 10	92 133 5
Ganzes Netz. Zugführer Kondukteure Bremser		-	1 1 1	1 1 1	1 1	1 1 1	= =		=

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

des Zugspersonals pro Mann in den Jahren 1904, 1907 und 1910. (Fortsetzung.)

Bil	letprä	mie	Fes	te Zu	lage		ii .				Total	
1904	1907	1910	1904	1907	1910					1904	1907	1910
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.		TR.	8		Fr.	Fr.	Fr.
22 80 33	2 104 23	113 24	600 480 480	600 480 480	600 480 480				SI N	1340 1171 1023	1360 1242 1030	1361 1242 1043
22 68 1	2 74 —	1 81 —	600 480 480	600 480 480	600 480 480					1287 1102 993	1276 1116 967	1255 1106 971
20 75 —	1 83 —	86 —	600 480 480	600 480 480	600 480 480					1276 1157 1019	1302 1163 1032	1282 1141 1023
26 114 —	1 120 6	1 119 —	600 480 480	600 480 480	600 480 480	*			2	1337 1221 1030	1313 1228 1044	1317 1194 1043
22 79 6	1 89 10	$\begin{bmatrix} 1\\99\\6 \end{bmatrix}$	600 480 480	600 480 480	600 480 480					1307 1157 1018	1307 1172 1024	1303 1170 1020
Fixe Z für Er und G		Vergüte Krankei Urlaub	1- und	Zulas Kondak Zuglābre	eare für		dienst- Ldigung	Garai Minii Nachvei				4
1907	1910	1907	1910	1907	1910	1907	1910	1907	1910			1
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.			
62 16 9	10 2 15	26 13 9	25 10 8	50 3	23 —	73 64 79	80 57 84	110 168 113	145 165 141	_	1584 1456 982	1645 1418 959
			_	=	=		=	=	_		1367 1241 1011	1372 1220 1007

S.B.B., nur im Total in die Gesamtleistung einbezogen werden.)

Zusammenstellung des Lokomotivpersonals Lokomotivführer.

Betrag				• • •	А	rbe	eits	tag	е				
der Nebenbezüge per Jahr	bis	bis	304 bis 300	bis	294 bis 290	bis		bis	bis	bis	bis	bis	Tota
Klasse I. Hauptlinien mit Fr. 900 fester Zulage.	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann
Über Fr. 2400 Fr. 2301—2400 " 2201—2300 " 2101—2200 " 2001—2100 " 1901—2000 " 1801—1900 " 1701—1800 " 1601—1700 " 1501—1600 " 1401—1500 " 1301—1400 " 1201—1300 " 1101—1200 " 1001—1100 " 1000 und darunter Total		1 1 4 -1 1 2 10	23 14 13 12 30 68 69 67 35 21 — — — —	7 6 9 14 26 29 49 14 7 6 — — — — —	3 5 6 11 9 24 18 18 9 5 — — — — — — 108	7 1 8 11 14 23 31 24 10 7 1 —	1 1 4 6 6 10 14 4 5 1 —	1	1 1 2 1 3 13 1 - - - - 23	- - - 6 9 7 11 5 2 - - - - 40			43 29 37 55 94 159 200 167 82 50 7 1
Klasse IX. Nebenlinien mit Fr. 720 fester Zulage. Über Fr. 2000 Fr. 1901—2000 1801—1900 1701—1800 1601—1700 1501—1600 1401—1500 1301—1400 1201—1300 1101—1200 1001—1100 1001—1100 901—1000 801—900 800 und darunter	- - - - - - - - - - - - - - - - - - -	10 2 3 4 4 11 10 —	1 3 3 12 12 17 23	5 2 9 5 18	108 	1 1 1 - 11 - -		- - 1 - 6 2 1 -	1 	1 2 9	1		1 5 6 22 23 35 50 100 12 —
Total	1	38	103	39	26	13	12	10	1	12	1		256

Tabelle V.

nach den Einnahmen an Nebenbezügen pro 1910. Lokomotivheizer.

					ņ						-		
Betrag					A	rbe	eits	tag	e 				
der Nebenbezüge			304							249	199	149	
nou Tohu	bis	162010100000	bis	bis	bis		bis						Total
per Jahr	310	305	300	295	290	280	270	260	250	200	150	100	123
Klasse I.	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann
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 6	5 6	$\frac{2}{2}$	4	_		-		54
" 1401—1500 · · ·	11 15	5 11	10 17	12	1	4	5	1	2 2	1	-	-	50 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
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									1		1	1	
fester Zulage.		1		- 1									
Über Fr. 1600						1				-	-		1
Fr. 1501—1600		-		-1			-				-	-	
" 1401—1500 · ·		1	-1			-		-	_		-	-	1
" 1301—1400 · · ·	4	3	2	2		1						_	1 12
" 1201—1300	13	5	4	3	1	3	1	_	_	_	_		30
" 1001—1200	36	20	18	7	8	3	5	1	-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								_			_		
500 and downton			_			_	_	_	_	-	_	_	
	70	54	66	35	16	29	15	9	2	8	1	_	314
Total	79	94	00	30	10	20	10			<u> </u>	<u>-</u>	_	014
1	1	1	I	I	1	1	- 1	10		,	'	1	18

Zusammenstellung des Lokomotivpersonals Lokomotivführer.

Betrag					A	rbei	itsta	ge				
	Kre	is I	Kre	is II	Krei	is III	Krei	s IV	Kre	is V	Te	otal
der Nebenbezüge per Jahr	300 und mehr	unter 300	300 und mehr	unter 300	300 und mehr	unter 300	300 und mehr	unter 300	300 und mehr	unter 300	300 und mehr	unter 300
Klasse I. Hauptlinien mit Fr. 900 fester Zulage. Über Fr. 2400 Fr. 2301—2400 " 2201—2300 " 2101—2200 " 2001—2100 " 1901—2000 " 1801—1900 " 1701—1800 " 1601—1700 " 1501—1600 " 1401—1500 " 1301—1400 " 1201—1300 " 1101—1200 " 1000 und darunter Total	7 4 3 14 19 12 59	Mann 3 5 7 15 16 29 7 2 1 — — — 86	Mann	Mann 2 10 28 32 25 20 24 5 — — 146	1 9 14 22 19 — — — — — — — — — 65	9 19 25 42 32 10 — 1 ———————————————————————————————	Mann	Mann 2 16 5 10 8 13 10 2 1 ——— 67	23 8 5 4 5 6 7 	20 11 17 8 11 12 19 22 3 2 — — 1 —	23 15 13 13 34 68 70 68 37 21 	20 14 24 42 60 91 130 99 45 29 7 1
Klasse IJ. Nebenlinien mit Fr. 720 fester Zulage. Über Fr. 2000 Fr. 1901—2000 " 1801—1900 " 1701—1800 " 1601—1700 " 1501—1600 " 1401—1500 " 1301—1400 " 1201—1300 " 1101—1200 " 1001—1100 " 901—1000 " 801— 900 " 800 und darunter Total	1 4 4 12 8 4 11 2 - - - - - 46	- - - 4 5 4 5 6 2 1 - - - 27	- - 1 1 8 16 29 1 - - - 56	 -1 1 3 36 6 1 51	1 2 3 6 7 1 7 - - - 27	1 7 2 15 1 - - - 26	- - 1 2 7 3 - - - - 13				1 5 6 16 16 21 35 41 1 —————————————————————————————————	6 7 14 15 59 11 2 —

Tabelle VI.

nach den Einnahmen an Nebenbezügen pro 1910. Lokomotivheizer.

Potrom			-	e d	A	rbei	tsta	ge				
Betrag	Kre	is I	Krei	is II	Krei	s III	Krei	s IV	Kre	is V	To	otal
der Nebenbezüge per Jahr	300 und mehr	unter 300	300 und mehr	unter 300	300 und mehr	unter 300	300 und mehr	unter 300	300 und mehr	unter 300	300 und mehr	unter 300
Klasse I. Hauptlinien mit Fr. 600 fester Zulage.	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	₩ann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann
Über Fr. 1800 Fr. 1701—1800 " 1601—1700 " 1501—1600 " 1401—1500 " 1301—1400 " 1201—1300 " 1101—1200 " 1001—1100 " 901—1000 " 801—900 " 701—800 " 501—600 " 500 und darunter	5 12 18 14 2 — — — — — 51	1 3 6 12 7 2 — 1 — — — — 32	1 1 1 5 39 17 20 3 87	27 28 14 15 	11 3 6 3 4 26 16 — — — — — — — — — —	4 3 6 1 2 6 39 32 6 — — — — — 99	14 6 5 4 2 8 9 	1 4 3 -2 3 7 5 25	13 5 19 13 9 8 11 — — — — — 78	12 6 14 26 17 11 31 9 3 1 — 1 — 1 131	39 14 31 26 26 43 99 35 20 3 — — — 336	17 13 23 28 24 26 116 81 25 16 371
Klasse II. Nebenlinien mit Fr. 480 fester Zulage. Über Fr. 1600 Fr. 1501—1600 1401—1500 1301—1400 1201—1300 1101—1200 1001—1100 901—1000 801—900 701—800 701—800 500 und darunter Total	1 6 14 10 5 - - 36		5 31 49 9 94	5 17 20 1 ——————————————————————————————————	1 -3 2 13 10 29	1 1 5 12 16 7 1 43	1 20 19 40	2 11 2 ————————————————————————————————			1 1 9 22 74 83 9 — — — 199	1 - - 3 8 24 47 30 2 - - - 115

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

	Zahl	l der	Summe der	Summe der betreffenden		Durchs	chnitt pe	Durchschnitt per Mann und Jahr	d Jahr	
Kreise	amten	pro 1910	Nebenbezi	Nebenbezüge pro 1910	19	1904	19	1907	19	1910
pun	mit	alle	derjenigen	64 0110	für die- jenigen	får alle	für die- jenigen	für alle	für die- jenigen	für alle
Beamtenkategorien	mehr Arbeits-	einbe- zogenen	und mehr Arheits-	cinbezogenen	mit 300 und mehr	einbe- zogenen	und und mehr	einbe- zogenen	mit 300 und	einbe-
5.8 5.4	tagen	Beamten	tagen	Deamien	*	Beamten	#		Arbeits- tagen	Beamten
Kreis L			Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Lokomotivführer I. Kl.	59	145	120,002	287,231	2048	2016	2072	2015	2034	1981
Lokomotivheizer I. "	4 0 10 8	8 8 7	76,573 69,058 40,903	116,946 109,028 55,991	1725	1571 1348 1155	1746 1455	1682	1665	1602
	3	3	10,400	00,401	1011	Ceri	1219	0611	/1117	9011
Kreis II.						•				eo.
Lokomotivführer I. Kl.	133	279	233,659	493,742	1870	1853	1865	1830	1757	1770
Lokomotivheizer I. "	84	171	104,042	198,697	1266	1212	1218	1455	1124	1393
, , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	94	137	92,511	131,919	940	913	1059	1031	984	963
Kreis III.									e eli e s	
Lokomotivführer I. Kl.	65	203	122,023	381,508	2032	1998	1945	1929	1877	1879
Lokomotivheizer I. "	72	171	42,636 101,046	79,525	1427 1378	1391 1346	1661	1599	1579	1500 1335
II. "	53	75	30,122	78,139	1115	1063	1128	1100	1039	1016
	-	•	The second second			=	•	=	-	=

	Zah	Zahl der	Summe der	der betreffenden		Durchso	hnitt per	Durchschnitt per Mann und Jahr	l Jahr	
Kreise	amten p	pro 1910	Nebenbezü	Nebenbezüge pro 1910	1904	74	19	1907	19	1910
und Beamtenkategorien	mit 800 und mehr Arbeits- tagen	alle einbe- zogenen Beamten	derjenigen mit 300 und mehr Arbeits- tagen	fûr alle einbezogenen Beamten	für die- jenigen mit 300 und nehr Arbeits- tagen	für alle cinbe- zogenen Beamten	für die- jenigen mit 800 und mehr Arbeits- tagen	für alle einbe- zogenen Beamten	für die- jenigen mit 300 und mehr Arbeits- tagen	für alle einbe- zogenen Beamten
Kreis IV.			Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Lokomotivführer I. Kl II. "	.47 .13 48 40	114 23 73 55	87,834 19,091 76,444 40,404	214,980 33,151 111,832 54,626	1923 1590 1684 1112	1950 1562 1606 1092	1869 1493 1370 1057	1886 1438 1328 1029	1869 1469 1593 1010	1886 1441 1532 993
Kreise I-IV zusammen. Lokomotivführer I. Kl	304 142 258 199	741 256 498 314	563,518 218,024 350,590 203,240	1,377,461 378,630 647,869 314,965	1964 1572 1400 1108	1943 1466 1336 1072	1924 1590 1274 1115	1898 1543 1201 1086	1854 1535 1359 1021	1859 1479 1301 1003
Kreis V. Lokomotivführer Lokomotivheizer	58 78	184 209	132,913 122,731	395,243 313,221					2292 1573	2148 1499
Ganzes Netz. Lokomotivführer I. Kl Lokomotivheizer I. "	362 142 336 199	925 256 707 314	696,431 218,024 473,321 203,240	1,772,704 378,630 961,090 314,965	1964 1572 1400 1108	1943 1466 1336 1072	1924 1590 1274 1115	1898 154 3 1201 1086	1924 1535 1409 1021	1916 1479 1360 1003

Vergleichende Zusammenstellung der durchschnittlichen einzelnen Nebenbezüg

Kreise und Beamten- kategorien mit 300 und mehr Arbeitstagen	einb	ahl d ezoge eamte	enen	Kilometr	ische Lei	stungen	Ki	lomet geld	er-		angie diens	
mit oon and mont vincitstagen	1904	1907	1910	1904	1907	1910	1904	1907	1910	1904	1907	1910
	1	*		km	km	km	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Kreis I.	1 1	- ,	-							1		1000
Lokomotivführer I. Klasse	61											
II. "	11	1										
Lokomotivheizer I. "	49	14 100 (20)				42,544	364	431	377	53		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		
Lokomotivheizer I. "	66				32,990						47	
" II. "	11	88	94	1,283	24,395	11,406	12	237	112	372	126	260
Kreis III.			100									
Lokomotivführer I. Klasse	71	42	65	38,280	37,291	32,838	606	602	544	62	73	99
" II. "	3	39		63	27,779	100 Co. 100 Co				702		
Lokomotivheizer I. "	35	4									18	147
" II. "	12	64	29	25,068	34,405	20,443	218	314	215	174	98	187
Kreis IV.												
	00	0.7	477	00.000	20.015	91714	101	200	= 10	150	02	76
Lokomotivführer I. Klasse II	26 18				32,815 $17,271$	34,714 $9,794$	210	978	153	172	996	460
Lokomotivheizer I. "	111				52,237	26,381						268
" II. "	18				20,032							
					ŕ							1
Kreise I-IV zusammen.									J			01
Lokomotivführer I. Klasse	252	203	304	33,852	34,842	32,065	542	559	517	78	71	246
" II. " Lokomotivheizer I. "	161		142	16,351 38,171	19,916 39,669		262	261	244	277 46	241	195
TT "					29,820		201	278	161	175	108	218
, 11. ,	1 "	200	100	21,200	20,020	10,000				1,10	100	0.000
Kreis V.			100			- 4		1				
Lokomotivführer			58		_	34,241			1709		-	17
Lokomotivheizer	-	-	78			30,553	-	-	1009	-	-	190
Ganzes Netz.		-			-					,		100
Lokomotivführer I. Klasse	959	202	369	33 859	34,842	89 414	549	550	708	78	71	97
TI	43	125	142	16,351	19,916	14.394	262	329	244	277	241	
Lokomotivheizer I	161	35	336	38,171	39,669	31,475	350	361	468	46	35	142
" II. "		233	199	21,235	29,820	16.383	201	278	161	175	108	21

Tabelle VIII.

es Lokomotivpersonals pro Mann in den Jahren 1904, 1907 und 1910.

1	eserv lienst Depot liten		10	ateri züge		für und	sparn rämie Bre Schn ateri	nn nn nier-		wärti ernaci			iver ulag		Fest	te Zu	lage	8	Total	
904	1907	1910	1901	1907	1910	1904	1907	1910	1904	1907	1910	1901	1907	1910	1904	1907	1910	1904	,1907	1910
Pr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
82 96 51 68	69 107 48 61	139	4	$\frac{3}{6}$	7	224 202 129 101	195 132	130 126	$\frac{132}{175}$	116	73 133	_ 1	4 13 — 5	$\begin{array}{c} 10 \\ 3 \end{array}$	$\begin{array}{c} 720 \\ 600 \end{array}$	720 600	900 720 600 480	1,725 $1,377$	2,072 1,746 1,369 1,219	2,033 1,665 1,355 1,117
117 64 66 50	88 78 47 48	78 44 38 35	1 4 1 3	5 3 1 4	2 2	199 54 127 6	74	39 120	30 108	32	21 46	_ 1	3 6 1 3	13 17	720 600	720 600	900 720 600 480	1,266	1,479	1,757 1,425 1,196 983
38 2 27 17	38 60 25 26	38 45 47 26	_	- - - -		— 157	177	223 149 121 91		83 88 13 73	35 55	8	32 3	36 153	720 600	720 600	900 720 600 480	1,378	1,661	1,877 1,579 1,403 1,039
63 115 29 40	67 93 21 33	65 45 35 46	$\frac{2}{4}$	6 2	3 5	178 129 128 84	100 116	59 88	127	75 185	87	3		$\begin{array}{c} 1 \\ 247 \end{array}$	720 600	720 600	900 720 600 480	1,350	1,493 1,370	1,868 1,470 1,592 1,010
81 89 50 50	43		1 7 2 8	4 3 - 3	3 2		133	91 115	95	70 85	41 73	1 3	15 1	15 95	720 600	720 600	720 600	1,962 1,572 1,330 1,108	1,590 $1,257$	1,535 1,358
-	_	101 63	_	_	3 2	_	_	_		_	31 30	_	_	270 274	<u>-</u>	_	_	_		2,291 1,573
81 89 50 50	43	75 48	7 2	_	3 2	134	133	91 †115 62	9 5 145 109	70 85	41 63 49	1 3 7	15 1	15 136	720 600	720 600	720 †800	1,962 1,572 1,330 1,108	1,590 1,257	1,574

- 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 Fremden verkehr 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 Verbande. Der Zugsverkehr hat sich im allgemeinen ohne erhebliche Störungen abgewickelt. Die Zugsverspätungen haben sich gegenüber 1910 nicht vermehrt; es kann die Abwicklung des Zugsverkehrs 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 Rückkaufsgesetzes (Eisenbahnschulen) sind noch nicht abgeschlossen und daher die bezüglichen Postulate der Bundesversammlung noch nicht erledigt.

b. Expeditions- und Zugsdienst.

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 Zugsleistungen 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 Zugsleistungen 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 Werkstättedienst.

1. Im Berichtsjahre haben folgende Rollmaterialvergebungen stattgefunden:

An die Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur:

Mit Vertrag vom 10. April:

10 Vierzylinderverbund-Heissdampflokomotiven mit dreiachsigem Tender, Serie A⁸/₅,

4 Heissdampf-Zwillingslokomotiven mit dreiachsigem Tender, Serie C⁴/₅,

4 Heissdampf-Zwillingstenderlokomotiven, Serie Eb8/5,

3 Nassdampf-Zwillingstenderlokomotiven, für die Brünigbahn, Serie G⁸/₄.

An die Schweiz. Industriegesellschaft Neuhausen:

Mit Vertrag vom 10. April:

25 dreiachsige Personenwagen, Serie C3,

10 dreiachsige Gepäckwagen, Serie Faü,

50 gedeckte Güterwagen, Serie J^{2d},

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 Jed,

An die Werkstätte S. B. B. Chur:

30 gedeckte Güterwagen, Serie J^{2d}.

- 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 Zugsbeleuchtungsausrüstungen 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 Antriebriemen für die Zugsbeleuchtungsdynamos an die Firma Stapfer, Hünerwadel & Cie. in Horgen;

320 Dampsheizungskupplungshälften 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 Oberbilker 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 bezw. 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 B³/4 in Heissdampflokomotiven mit Schmidtschem Überhitzer und mit Lentzscher Ventilsteuerung übertragen worden.

Ferner haben wir beschlossen, im Jahre 1912 5 weitere C⁴/₅ Vierzylinder-Verbundlokomotiven anlässlich des Feuerbüchs- oder Rohrwandersatzes mit Schmidt-Überhitzern auszurüsten.

6. In Ausführung von Art. 7 der Vollziehungsverordnung zum Rückkaußgesetz wurde die Zuteilung des neuen Roll-materials 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 Durchschnittsresultate für das Jahr 1911:

	Spezifis	Spezifisches Gewicht	ewicht		Viscosi	Viscositätsgrad	nach Engler	Engler		Flam	Flammpunkt im	-	Entzün	Entzündungspunkt im	nkt im	Säure	Sauregehalt in 0/0	0/0 U
	bei	bei 15°	C.	bei	bei 50°	с. С	bei	bei 100°	ر ت	offenen	offenen Tiegel (°C.)		offenen	offenen Tiegel (°C.)	(°C.)	(pezo	gen auf	SO_3
snA lo19	I. Bestimming	Sestimmung Bestimmung	ləttik	I. Bestimmnng	2. Bestimmung	[933]K	1. Bestimmung	2. Bestimmung	Mittel	I. Bestimmung	S. Bestimmung	[911]K	L. gentimmuses8	2. Bestimmung	Mittel	l. Bestimmung	2, Bestimmung	Mistel
							ಹೆ	Mecl	ıanisı	a. Mechanismusöl.		e 1			-			
35	0,921	0,920	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	157,0	157,0	205,4	205,3	205,3		0,146 0,148	0,147
			•				•	b. Z3	b. Zylinderöl.	eröl.								
20	0,904	0,905	0,904	36,2	36,2	36,3	4,5	4,5	4,5	290,7	290,7 291,0 290,s	290,s	345,3	345,4	345,3 345,4 345,3	0,038 0,039		0,038
						.,	9	c. Heissdampföl	ssdan	ıpföl.								
11	0,902	0,902	0,902	46,3	46,4	46,3	5,5.	5,5	5,5	309,0	309,0 309,0 309,0		361,0	361,6	361,0 361,6 861,3		0,018 0,018	0,018
	Di	e ver	Die vertraglichen Vorsch	hen V	Torsel	nriften lauten:	laute											
			10.1				ස්	Mec	ıanisı	a. Mechanismusöl.						361		
	0,0	0,908-0,910	10	3	8—11		1,	1,75-2,6		15	158—175	10	15	190 - 220	0		0	
			×.•					b. Z3	b. Zylinderöl.	röl.						. 1		
	9,0	0,894-0,904	10	64	$2\overline{\rho}$ —42	E 6	4	4,5-4,9	2.		312		ñ	338—360		Spure	Spuren, nicht über 0.33 %	über
							ပ	c. Heissdampföl.	ssdan	ıpföl.		•						
2.5		0,908	y .		1			6,38			332			371	51		0	
the state of	***					- 72.00		0.00	- 7			-			Ī	3		=

10. Die Qualitätskontrolle des Lokomotivfeuerungsmaterials ergab folgende Durchschnittsresultate für die im Jahre 1911 zur Ablieferung gelangten Brennmaterialien:

	rang go.	()		
		Aschen- gehalt	Heizwert	Flüchtige Bestandteile
Brennmaterial	Anzahl Proben	Durch- schnitt in Pro- zenten	Durch- schnitt in Wärme- einheiten (luft- trocken)	Durch- schnitt in Pro- zenten der brenn- baren Substanz
Saarkohlen aus 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
Dub bulled				
Ruhrbriketts.	0==		5050	20
Marke H St, ab Rheinau	375	7,3	7672	20,3
" × ab " " H St, ab Strassburg	11 455	$7,_{2}$	7655 7657	19,5
M St ah Mannhaim	$\begin{array}{c} 455 \\ 253 \end{array}$	7,3 7,5	7664	20,7 20,1
" S L R ah Mannhaim	196	7,3 $7,2$	7676	21,1
", H, ab Mannheim .	404	7,5	7664	20,3
"Summa und Durchschnitt	1694	7,4	7665	20,5
Zechenbriketts aus Zeche:				
	100	0	7770	00
Friedlicher Nachbar	$\begin{array}{c} 169 \\ 43 \end{array}$	9,7	7552 7603	20,7
01 1	99	8, ₆ 8, ₆	7622	18,0 $20,5$
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
Franksische Britisti-				
Französische Briketts.	70	0	#010	1
Mines d'Ostricourt	70	8,4	7616 7673	17,9
"d'Aniche	$\begin{array}{c} 174 \\ 34 \end{array}$	8,4 7, ₇	7747	18,9 17,6
da Maurahin	3	7,7	7748	18,4
" d'Angin	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.

			19	11	* 6.		19	10	
Se	rie	Total Loko- motiven	Trieb- achsen	Lauf- achsen der Loko- motiven u. Tender	Total Achsen	Total Loko- motiven	Trieb-	Lauf- achsen der Loko- motiven u. Tender	Total Achsen
	3	205	504	4000	2001	224	000	1000	2000
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.

		ai .		1911	×	el el				1910		
Serie	Wage	Women A chees		Si	Sitzplätze					Si	Sitzplätze	=
	Mayell	Acilseil	I. Kl.	П. КІ.	III. KI.	Total	wagen	Acnsen	I. KI.	II. KI.	III. KI.	Total
1	Anzahl	Anzahl	-			,	Anzahl	Anzahl				7 155
A	58	152	1326	1	ļ	1 326	99	182	1596	İ	ı	1596
AB	099	1991	6615	17290		23905	656	1969	6577	6577 17 096	1	23673
В	422	1049	-	15072	l	15072	412	1019	1	14626	1	14 626
BC	299	856	1	4 488	$10\ 371$	14.859	303	870	1	4 557	10 499	15 056
	1832	5407		1	$109 \ 332$	109332	1741	5112		1	103 361	103 361
CF.	9	12	1	1	188	188	9	12	1	1	188	188
_ D.k	12	32	49	19	21	88	13	34	49	19	30	98
Motorwagen .	7	2	1		54	54	7	2	1	ı	54	54
Total	3290	3290 9501 7990	1990	36 869	119 966	164 825	3198	9200	8222	9200 8222 36 298	114 132	158 652
0/0	F		4,85	22,37	72,78	100			5,18	22,87	71,95	100
=		_			-			=	_	_	=	

III. Gepäck- und Güterwagen.

ŭ		,	1161		2 4	1910	
Serie	D	Wagen	Achsen	Ladegewicht	Wagen	Achsen	Ladegewicht
		Anzahl	Anzahl	t	Anzahl	Anzahl	1
	•	728	1 676	6 550,5	726	1 662	6 510,5
· · · · · · f	•	711	1 422	8 567,5	621	1 242	7 067,5
К		7 673		92 686,5	7 745	15 490	93 445,0
L		3 381	6 762	42 783,5	3 391		42 890,5
М М	•		4 474	$31\ 307_{,0}$	2194	4 388	30 639,0
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		298	596	3 640,0	314	. 628	3 800,0
0	•	. 62	126	778,5	89	138	838,5
otal	eigene Wagen	15090	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
		Gedeckte	Offene		Gedeckte	Offene	
		Wagen	Wagen	Total	Wagen	Wagen	Total
Wovon 2achsige .	•	9270	8909	15 338	9226	6039	15265
. 3	•	202	7	204	192	2	194
. u 4		6	+	10	6	_	10
	Total	9481	6071	15 552	9427	6042	15 469
				e:			

IV. Dienstwagen.

		Bezeichnung	1911	1910
Serie	\mathbf{S}	Schotterwagen	809	791
- 27	\mathbf{X}	Gastransportwagen	. 9	9
מר	ກ	Akkumulatorentransportwagen	9	8
מ	ກ	Werkzeugwagen (Hülfswagen) .	${\bf 22}$	19
ກ	22	Rüstwagen für Bahnunterhalt	17	16
יי	3 2	Kranenwagen	. 16	16
77	ກ	Schutzwagen zu Kranenwagen	15	15
ກ	ກ	Wagen für diverse andere Zwecke	71	72
ກ	_	Schneepflüge	54	54
		Total	1022	1000

B. Schmalspuriges Material.

I. Lokomotiven.

		19	011			. 19	010	
Serie	Total Loko- motiven	Trieb- achsen	Lauf- achsen	Total Achsen	Total Loko- motiven	Trieb- achsen	Lauf- achsen	Total Achsen
G 3/8	8	24		24	10	30		30
$G^{3}/_{4}$	2	6	2	8	2	6	2	8
$HG^2/_2$.	4	8	4	12	7	14	7	21
HG ³ / ₃ .	17	51		51	17	51		51
Total	31	89	6	95	36	101	9	110

II. Personenwagen.

				1911]	1910		
Serie	3			Sitzplätze	lätze					Sitzj	Sitzplätze	-, ",
	Mayell	Aciiseii	I. KI.	II. KI.	III. KI.	Total	wagen	Acnsen	I. KI.	II. KI.	Ш. КІ.	Total
	Anzahl	hl Anzahl		i i	*		Anzahl	Anzahl			* * 1 * 1	
A ³	. 20	09 (460	1		460	20	09	460	.1	1	460
AB ⁸	•	8 24	99	190		256	œ	24	99	190		256
B ³	. 24	4 72	1	912	1	912	24	72	1	912	- 1	912
BC^{8}	<i>T</i> = 1	6 18	1	48	168	216	9	18	1	48	168	216
C ₃ · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	35	5 105	ı	1	1360	1360	35	105	1		1360	1360
Total	n 93	3 279	526	1150	1528	3204	93	279	526	1150	1528	3204
1 2						*					2.2	

III. Gepäck- und Güterwagen.

	•					1911			1910	
1/	•	r	ie	47.	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				٠,٠	27	54	270,0	27	54	270,0
M ⁴		•		٠.	4	12	60,0	4	12	60,0
M ⁶	•	•	•		5	20	75,0	5	20	75,0
			То	tal	129	285	1,309,0	129	285	1,309,0
1					i	1	,	l		

IV. Dienstwagen.

		Bezeichnung	1911	1910
Serie	\mathbf{S}	Schotterwagen	6	6
າາ		Schneepflüge	1	1
		Total	7	7

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

Auf	Kreis	I	(e:	kklı	usiv	e	Vev	ey.	-Ch	exb	res)		8,886,606	ķm
ກ	רר	II			•			•	•	•			٠	11,170,312	מנ
າກ	າກ	III		•	•	•	•	•	٠				•	, ,	ກ
າກ	າາ	IV												5,962,160	ກ
าา	ກ	V	•	•	•			•		•	• =			6,998,704	ກ
Tota	ıl Loko	moti	vk	ilon	nete	er a	ufd	en	S.B	.B.	iro	191	11	44,226,389	km
	ıl Loko													43,005,606	ກ
Meh	rleistu <i>rleistur</i>	ng p	oro	19	11	(2 (K)	,84	$\frac{0}{0}$	7	· 77)		. 0/		1,220,783 $839,315$	
Dien	rieisiur	iy p	70	19.	I. I.	(A)	cisc	<i>:</i> 1.		")	2,3	1 /	0 •		ກ

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

Lok	omoti	ven des	Kreises	Ι						9,549,315	km
	n .	. · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		II	the • •		•			11,243,182	່ ກ
		າກ		III	•	• - (1			•	11,260,646	יי
	מר	מ		IV					•	5,916,994	"
	ກ	יי	ກ	V		×			•	7,018,413	זז
m	otive	omotivkil n pro 19 omotivkil	11 .		•	•		• •		44,988,550	km
m	otive	n pro 191	0 .	•	•	•			•	43,833,835	າກ -
		ing pro 1									km

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 m

diejenigen der Schleppschiffe:

1911: 138,035 km 1910: 138,014 m

Werkstätten.

14. Neben dem laufenden Unterhalt und den Erneuerungen am eigenen Rollmaterial, sowie an Bahnpostwagen und an Schlafund Speisewagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft und der Schweizerischen Speisewagengesellschaft besorgten die Werkstätten mehrfache Arbeiten für den Bahnunterhaltungsdienst und 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:

Betsand der Werkstättearbeiter, ihre Lohnklasseneinteilung und Durchschnitts-Stundenlöhne auf 31. März 1911 und 1910.

Total Per Lobinkiasse Line Li	Anzahl per Lohnklasse $\frac{1}{24} \frac{1}{6} = \frac{1}{24} \frac{1}{24} \frac{1}{24} = \frac{1}{24} = \frac{1}{24} \frac{1}{24} = \frac{1}$	Worketst	4	튭	Eingeteilte Arbeiter	Arbei	iter	etlietegr Siter	əguil	bestand reiter Agnilad	Arb	Arbeiter, d Maximum i	die das Überschr	die das ordentliche überschritten haben	liche aben	Durchso Iohn	hnit	tlicher Stunde Lohnklasse *	unden- se *
1911 256 95 89 444 1 5 440 104 62 27 193 444 63,94 52,95 445,10 64,11 64,	$ \begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	N OI POR	3	Anzal	hl per	Lohn	klasse	nie th ed7A	Lehr	1A 7	Anza		Lohn	classe	0/0	I	п	目	Total
1911 250 95 89 434 1 5 440 104 62 27 193 444, r 63, a 52, a 444, o 454, a 4	1911 2550 955 959 454 1 5 4440 104 62 27 1993 444, r 63, a 52, a 444, r 64, a 64,			ľ	11		Total	oiN		əр	I	II	1 1	Total	0/	Cts.	Cts.	Cts:	Cts.
1911 250 95 85 454 1 5 440 104 65 26 198 444 6540 6540 6540 4544 6540	$ \begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$			2	ì	0	, 6,		1	٠ ,				-					1
$ \begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	URF - 1911 62 38 29 119	Yverdon .	1911	250	30	83	434	→ <	.C	440	104	29	27	193	44,47	63,94	52,39	44,10	57,34
$ \begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	$ \begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$		1910	182	2.6	91	469	ۍ ا	1	478	109	63	92	198	42,25	62,31	52,27	43,44	29,99
$ \begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	1911 223 124 75 448 12 460 82 53 14 146 34,00 66,00 54,11 75,50 44,82 1911 397 253 62 722 10 32 764 188 188 29 355 49,10 66,00 54,10 44,82 1911 397 253 62 722 10 32 764 188 188 29 355 49,10 66,00	Freiburg	1911	10	38	02.0	1119		9 7	120	97	707	<u>.</u> 0	53	44,54	64,90	54,68	46,90	58,61
$ \begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	$\begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	13:51	1911	223	124	75	422	-	11	433	80	52	14	146	34.60	66.00	54.44	47,17	59.78
1911 397 263 62 722 10 32 764 188 188 29 355 46,36 61,36 61,36 44,48 1911 442 234 104 760 23 45 828 181 155 36 352 46,32 61,38 51,36 44,48 1911 438 120 110 668 8	1911 397 263 62 722 10 32 764 188 188 29 355 49',6 65',8 51',14 44',92 1911 402 121 95 618 7	Diel	1910	242	117	89	448	1	12	460	82	53	15	150	33,48	65,82	54.67	46,92	59,15
Holiston Harman	1910 422 234 104 760 23 45 828 181 155 35 355 46,32 61,36 51,36 44,94 1911 402 121 95 618 7	Olton	1911	397	263	65	722	10	32	764	188	138	29	355	49,16	63,03	51,16	44,82	57,65
Lib. 1911 402 121 95 618 7 — 625 192 75 49 316 51,13 68,13 56,04 49,05 answer 1910 438 120 110 668 8 — 676 201 71 44 316 47,30 66,96 67,40 55,00 47,04 answer 1911 135 77 27 27 27 27 27 27 27 27 27 27 27 27	Lib. 1911 402 121 95 618 7 — 625 192 75 49 316 51,13 68,13 56,07 49,08 and the color of the col		1910	422	234	104	092	23	45	858	181	135	98	352	46,32	96,19	51,86	44,04	56,40
1910 438 120 110 658 8 8	1910 438 120 110 668 8 676 201 71 44 316 47,30 66,36 56,46 48,82 47,94	Zürich	1911	405	121	95	618	7	1	625	192	75	49	316	51,13	68,13	56,67	49,05	62,97
unshorn 1911 41 10 24 75 11 — 76 30 77 10 47 62,06 67,48 57,12 46,82 has 1910 135 71 51 257 26 14 297 45 26 15 86 33,46 65,44 557,12 46,82 has 1911 139 76 28 243 3 249 397 46 32 11 4 104 42,86 67,11 53,10 47,86	thach 1911 41 10 24 75 1		1910	438	120	110	899	œ	1	929	201	11	44	316	47,30	96,99	56,16	48,85	62,04
thach 1910 42 8 22 72 — 72 31 7 11 49 68,06 67,88 57,12 46,82 thach 1911 135 71 51 257 26 14 297 46 28 16 90 32,84 64,48 53,93 47,02 1911 139 76 28 243 3 249 59 31 14 104 42,80 67,11 53,93 47,93 1911 139 76 28 243 3 249 59 31 14 104 42,80 67,11 47,93 1911 303 175 105 583 2 20 605 168 90 67 325 55,34 65,36 47,36 stephnitt 1910 327 186 37 675 172 91 70 333 52,86 65,36 46,36 step	hach 1910 42 8 22 72 — — 72 31 7 11 49 68.05 67,88 57,72 46,82 has been that 1911 195 71 630 8 32,94 64,85 53,98 67,11 47,02 47,02 1911 195 71 630 8 32,94 64,85 53,03 47,98 1911 1951 195 71 630 8 32,94 64,87 52,93 11 1951 1951 195	Romanshorm	1911	41	10	24	75	_	1	9/	30	!~	10	47	62,66	67,49	55,00	47,04	59,28
thach 1911 135 71 51 257 26 14 297 46 26 15 86 33,46 $65,44$ 54,91 47,02 1911 139 76 28 243 3 249 59 31 14 104 42,80 67,11 53,10 47,86 1910 148 75 33 256 — 5 261 64 52 15 111 43,80 65,11 53,10 47,80 1910 195 112 1951 950 636 84 37 675 172 91 70 333 52,85 65,84 53,05 45,90 1911 1951 1951 950 636 3698 59 115 3872 910 2411 1950 2412 950 636 8698 59 115 3872 910 1911 1951 1951 1951 1951 1951 1951	$ \begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$		1910	42	∞	22	72	1	1	72	31	۲-	11	49	68,05	88, 29	57,12	46,85	60,25
1910 150 77 47 274 11 12 297 46 28 16 90 32,84 64,48 53,93 47,08 47,08 1911 139 76 28 243 3 249 59 31 14 104 42,80 67,11 53,10 47,36 47,36 120 1911 303 175 105 583 2 2 2 2 6 6 5 1 2 1 43,36 66,84 53,02 47,31 45,36 14 1911 303 175 105 583 2 2 2 2 6 6 5 1 2 3 2 1 4 3 2 2 2 4 3 3	1910 150 77 47 274 11 12 297 46 28 16 90 32,84 64,48 53,93 47,08 1911 139 76 28 243 3 249 59 31 14 104 42,80 67,11 53,10 47,80 47,80 1911 303 175 105 583 2 20 605 168 90 67 325 55,74 65,38 51,43 46,20 47,21 43,36 66,84 53,02 47,21 43,36 65,84 53,02 47,21 43,36 65,38 51,43 46,20 45,20 45,30 45,	Rorschach	1911	135	71	51	257	56	14	297	45	56	15	98	33,46	65,54	54,21	47,02	58,73
1911 139 76 28 243 3 249 59 31 14 104 42,80 67,11 53,10 47,80 1910 148 75 33 256 — 5 261 64 52 15 111 43,36 66,84 53,02 47,21 1911 303 175 105 583 2 2 0 605 168 90 67 325 55,74 65,36 51,43 46,30 1911 303 175 105 583 2 2 0 605 172 91 70 335 52,85 65,88 51,10 45,80 1911 1951 973 549 3473 50 91 3614 892 501 232 1625 46,79 65,82 52,08 46,50 1911 1951 973 549 3473 50 91 3614 892 501 232 1650 44,62 64,67 53,00 1911 1951 973 549 369 59 115 3872 910 499 241 1650 44,62 64,67 53,05 95,10 1912 950 636 3698 90 115 3872 910 499 241 1650 44,62 64,67 1913 1. Lohnklasse Fr. 1806. 75 (305 × 9 × 65,13) 110 698 auchschittlichen Jahreseinkommens bedeutet für die oben angegebene Zahl von 3473 eingeteilten Arbei	1911 139 76 28 243 3 249 59 31 14 104 42,80 67,11 53,10 47,36 120na 1910 148 75 33 256 5 261 64 32 15 111 43,36 66,34 53,02 47,31 45,36 175 105 583 2 2 2 2 0 6 5 1 2 3 2 2 2 3 3 3 3 3		1910	150	22	47	274	11	12	297	46	58	91	90	32,84	64,48	53,98	47,08	58,63
1910 148 75 35 256 5 261 64 52 15 111 43,36 66,84 53,02 47,21 46,20 175 105 583 2 20 605 168 90 67 325 55,74 65,36 51,43 46,26 117 361 1910 327 186 117 630 8 37 675 172 91 70 335 52,85 65,86 51,43 46,56 170 325 1625 46,79 65,82 52,98 46,56 115 1951 361 361 361 499 241 1650 44,62 64,67 53,06 46,59 46,59 185 111 195	1910 148 75 35 256 5 261 64 52 15 111 43,36 66,84 53,02 47,21 46,30 175 105 583 2 20 605 168 90 67 325 55,74 65,36 51,43 46,36 46,36 117 630 8 37 675 172 91 70 335 52,85 65,98 51,43 46,36 46,36 117 43,36 65,36 51,43 46,36 44,62 44,62 65,36 44,56 46,39 44,62 65,36 65,36 46,39 46,39 46,39 46,39 44,62 64,67 65,39 46,39 46,39 46,39 46,39 44,62 64,67 65,39 46,	Chur	1911	139	92	28	243	90	က	249	59	31	14	104	42,80	67,11	53,10	47,86	60,51
1911 303 175 105 583 2 20 605 168 90 67 325 55,74 65,36 51,43 46,36 1910 327 186 117 630 8 37 675 172 91 70 333 52,85 65,85 51,40 45,80 1911 1951 973 549 3473 59 115 3872 910 499 241 1650 44,62 64,67 53,06 46,59 46,59 115 3872 910 1911 1951 95 52,98 52,99 115 3872 910 1911 1951 1954 30 (305 × 9 × 52,99) 118 128. 50 (305 × 9 × 52,99) 118 1278. 50 (305 × 9 × 52,99) 1288. 50 (305 × 9 × 52,99) 1288. 50 (305 × 9 × 52,99) 1288. 50 (305 × 9 × 52,99) 1288. 50 (305 × 9 × 52,99) 1288. 50 (305 × 9 × 52,99) 1288. 50 (305 × 9 × 52,99) 1288. 50 (305 × 9 × 52,99) 1288. 50 (305 × 9 × 52,99) 1288. 50 (305 × 9 × 52,99) 1288. 50 (305 × 9 × 52,99) 1288. 50 (305 × 9 × 52,99) 1288. 50 (305 × 9 × 52,99) 12888. 50 (305 × 9 × 52,99) 12888. 50 (305 × 9 × 52,99) 12888. 50 (305 × 9 × 52,99) 12888. 50 (305 × 9 × 52,99) 12888. 50 (305 × 9 × 52,99) 12888. 50 (305 × 9 × 52,99) 12888. 50 (305 × 9 × 52,99) 12888. 50 (305 × 9 × 52,99) 12888. 50 (305 × 9 × 52,99) 12888. 50 (305 × 9 × 52,99) 12888. 50 (305 × 9 × 52,99) 12888. 50 (305 × 9 × 52,99) 128888. 50 (305 × 9 × 52,99) 128888. 50 (305 ×	1911 303 175 105 583 2 20 605 168 90 67 325 55,74 65,36 51,43 46,36 1910 327 186 117 630 8 37 675 172 91 70 333 52,85 65,98 51,40 45,80 1911 1951 973 549 3473 59 115 3872 910 499 241 1650 44,62 64,67 53,06 46,59 46,59 1911 1951 950 636 3698 59 115 3872 910 499 241 1650 44,62 64,67 53,06 46,59 46,59 115 3872 910 1911 191		1910	148	22	33	256	1	, J	797	64	32	15	111	43,36	18,99	53,05	47,21	92,09
1910 327 186 117 630 8 37 675 172 91 70 333 52,85 65,08 51,10 45,80 1910 1951 973 549 3473 59 115 3872 910 499 241 1650 44,62 64,67 53,05 46,59 46,59 115 3872 910 499 241 1650 44,62 64,67 53,05 46,59 46,59 115 3872 910 499 241 1650 44,62 64,67 53,05 46,59 46,59 46,59 115 3872 910 499 241 1650 44,62 64,67 53,05 46,59 46,59 46,59 115	1910 327 186 117 630 8 37 675 172 91 70 533 52,85 65,08 51,10 45,80 1910 1951 973 549 3473 59 115 3872 910 499 241 1650 44,62 64,67 53,05 46,50 46,50 1011 1911	Bellinzona	1911	303	175	105	583	7	20	605	168	90	67	325	55,74	65,30	51,43	46,26	57,74
Total und 1911 1951 973 549 3473 50 91 3614 892 501 232 1625 46,70 65,82 52,98 46,56 59,98 59,18 * Durchschnitt 1910 2112 950 636 3698 59 115 3872 910 499 241 1650 44,62 64,67 53,05 46,29 58,49 * Die eingetretene Erbühung des durchschnittlichen Jahreseinkommens bedeutet für die oben angegebene Zahl von 3473 eingeteinen Arbeitern	Total und 1911 1951 973 549 3473 50 91 3614 892 501 232 1625 46,79 65,82 52,98 46,59 58,49 58,49 882 882 115 3872 910 499 241 1650 44,62 64,67 53,05 46,09 58,49 58,49 882 115 882 115 3872 910 499 241 1650 44,62 64,67 53,05 46,09 58,49 58,49 44,62 64,67 53,05 46,09 58,49 44,62 64,67		1910	327	186	117	089	8	37	675	172	91	02	333	52,85	65,08	51,10	45,80	57,38
* Durchschnitt 1910 2112 950 636 3698 59 115 3872 910 499 241 1650 44,62 64,67 53,05 46,09 58,49 58,49 88,49 88,49 115 8872 910 499 241 1650 44,62 64,67 53,05 46,09 58,49 88,49	* Die Stundenlöhne basieren auf dem 9stündigen Arbeitstag. * Die singetretene Erhöhung des durchschittlichen Jahreseinkommens bedeutet für die oben augegebene Zahl von 3473 eingeteilten Arbeitern Belitzug. * Die eingetretene Erhöhung des durchschittlichen Jahreseinkommens bedeutet für die oben augegebene Zahl von 3473 eingeteilten Arbeitern Belitzug. * Die eingetretene Erhöhung des durchschittlichen Jahreseinkommens bedeutet für die oben augegebene Zahl von 3473 eingeteilten Arbeitern Belitzug. * Die eingetretene Erhöhung des durchschittlichen Jahreseinkommen ist die Frederingszulage nicht inbegriffen, mit Ausnahme von Belitzug. * Die eingetretene Erhöhung des durchschittlichen Jahreseinkommen ist die Arbeiten Belitzug. * Die eingetretene Erhöhung des durchschittlichen Jahreseinkommen ist die Arbeiten Belitzug. * Die eingetretene Erhöhung des durchschittlichen Jahreseinkommen ist die Arbeiten Belitzug. * Die Eingetretene Erhöhung des durchschittlichen Jahreseinkommen ist die Arbeiten Belitzug. * Die Eingetretene Erhöhung des durchschittlichen Jahreseinkommen ist die Arbeiten Belitzug. * Die Eingetretene Erhöhung des durchschittlichen Jahreseinkommen ist die Arbeiten Belitzug. * Die Eingetretene Erhöhung des durchschittlichen Jahreseinkommen ist die Arbeiten Belitzug. * Die Eingetretene Erhöhung des durchschittlichen Jahreseinkommen ist die Arbeiten Belitzug. * Die Eingetretene Erhöhung des durchschittlichen Jahreseinkommen ist die Arbeiten Belitzug. * Die Eingetretene Erhöhung des durchschittlichen Jahreseinkommen ist die Arbe	Total und	1911		973	549		20	91	3614	892	501	232	1625	46,79	65,82	52,08	46,58	59,18
* Die Stundenlöhne basieren auf dem 9stündigen Arbeitstag. Bei Annahme von 305 Arbeitstagen zu 9 Stunden beträgt im Durchschnitt das Jahreseinkommen eines Werkstättearbeiters pro 1911: a) der I. Lohnklasse Fr. 1806, 75 (305 × 9 × 65.43) b) II. " 1454, 30 (305 × 9 × 52.43) c) " III. " 1278, 05 (305 × 9 × 46.43) Die eingetretene Erbühung des durchschnittlichen Jahreseinkommens bedeutet für die oben angegebene Zahl von 3473 eingeteinen Arbeitern	* Die Stundenlöhne basieren auf dem 9stündigen Arbeitstag. Bei Annahme von 305 Arbeitstagen zu 9 Stunden beträgt im Durchschnitt das Jahreseinkommen eines Werkstättearbeiters pro 1911: a) der I. Lohnklasse Fr. 1806, 75 (305 × 9 × 55.4°) b) II. " 1454, 30 (305 × 9 × 52.4°) c) " III. " 1278, 05 (305 × 9 × 46.4°) Die eingetretene Erhöhung des durchschnittlichen Jahreseinkommens bedeutet für die oben augegebene Zahl von 3473 eingeteilten Arbeitern eine jührliche Mehrausgabe von 3473 eingeteilten Arbeitern Enikommen ist die Tenerungszulage nicht inbegriffen, mit Ausnahme von Bellie jührliche Mehrausgabe von 3473 einbegriffen, mit Ausnahme von Bellie jührliche Mehrausgabe von gie Zinhen den Friben den Enikommen ist die Tenerungszulage nicht inbegriffen, mit Ausnahme von Bellie jührliche Mehrausgabe von gie Zinhen den Enikommen ist die Tenerungszulage nicht inbegriffen, mit Ausnahme von Bellie jührliche Mehrausgabe von gie Zinhen den Enikommen ist die Tenerungszulage nicht inbegriffen, mit Ausnahme von die Zinhen den Zinhen Zinhen Zinhen den Zinhen Zinhen zu Zinhen zu Zinhen zu Zinhen Z	Durchschnitt	1910		950	989		69	115	3872	910	499	241	1650	44,63	64,67	53,05	46,09	58,49
b) II. " 1454. 30 (305 × 9 × 52,10) " 1910 " 1910 " 1905. 55 (305 × 9 × 58,10), semit Erhöhung des durchschnittlichen Jahreseinkommens = Fr. 18.95 Die eingetretene Erhöhung des durchschnittlichen Jahreseinkommens bedeutet für die oben angegebene Zahl von 3473 eingeteilten Arbeitern	b) II. " 1454. 30 (305 × 9 × 52, a) " 1910 " 1910 " 1605. 55 (305 × 9 × 58, a), semit Erhöhung des durchschnittlichen Jahreseinkommens bedeutet für die oben angegebene Zahl von 3473 eingeteilten Arbeitern eine jührliche Mehrausgabe von 3473 eingeteilten Arbeitern Enkommen is die ein jührliche Mehrausgabe von 3473 eingeteilten Arbeitern Enkommen is die Grentigken mit Ausnahme von Bellisius Arbeiten G. R. miterpilen in Arbeiten des die Zahl von 3473 eingeteilten Arbeitern Bellisius von die Zahl von 3473 eingeteilten Arbeitern G. R. miterpilen in Arbeitern des die Zahl von die Zahl von 3473 eingeteilten Arbeitern des die Zahl von 3473 eingeteilte	* Die : Bei An	Stunden nahme a)	on 305 der L. L.	Arbrits	anf der tagen z		igen Ar uden bei	beitstag trägt im	Durchse	hnitt ds im Ge	is Jahre.	seinkom	men eine t pro 19	S Werks	tattearbe	iters pro	1911:	
Die eingetretene Erhühung des durchschnittlichen Jahreseinkommens bedeutet für die oben angegebene Zahl von 3473 eingeteilten Arbeitern	Die eingetretene Erbühung des durchschnitzlichen Jahreseinkommen sehr die oben angegebene Zahl von 3473 eingeteilten Arbeitern eine jührliche Mehrausgabe von 3473 eingeteilten Arbeitern Enkommen ist die Tenerungszulage nicht inbegriffen, mit Ausnahme von Bellinzen, wo die Zahlen G. B. mitenthalten ist Fr. 5, 31, 31, 31, 31, 31, 31, 31, 31, 31, 31		20	ijĘ	F	F	1454. 30	(305 X	XX			8		.,	10 , 1	605, 55 (305 X 9	X 58,40),	
	Bellinzonn, we die Zulace der Fenhern G. R. mitenthalten ist. Für die im Abberd Arheitenden stalt sich der Tehenschleumen Enber in Abberd Arheitenden stalt sich der Tehenschleumen Enberg	Die eir	getrete	ne Erhu	hung de	s durcl	uschnittli	chen Ja	hresein	commens	bedente	t für di	n san Si	nrensenr	ne Zahl	von 3475	eingetel	Iten Arb	eitern

IV. Baudepartement.

a. Allgemeines.

- 1. Es sind einheitliche Vorschriften erlassen worden:
- a. Für die Ausrichtung von Zulagen für aussergewöhnliche Nachtarbeiten an das Personal des Bahnunterhaltungsund 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 anerboten 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 Cudresin 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 anbetresse, 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 Brienzerseebahn, 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 Brienzersees 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. 2604400, während die G. B. für solche Bauten aufgewendet hat:

1004						17	490 000
1895	•	•		•	•	Fr.	630 283
1896		•	•		•	ກ	1 829 399
1897.			•		•	ກ	1 393 483
1898		•			•	ກ	747 121
1899	•				•	n	375 375
1900						n	264846
1901						'n	1 071 551
			Üŀ	ert	rag	Fr.	6 312 058

		Üb	ert	rag	Fr.	6	312	058	
1902 .				A. 31.11	ກ	1	154	632	
1903 .	•	•	•	•	n .	4	768	480{	(Anteil der Bahnhof- erweiterung Luzern)
1904 .				•	ກ		741	384	V
1905 .		•	.•	•)))	3	695	483{	(II. Geleise Immensee- Brunnen)
1906 .		• 12			ກ		022		st:
1907 .					"	1	391	702	
1908 .			•		ກ		987	929	
	Tot	al	rur	ıd	Fr.	20	074	000	

oder per Jahr rund 1433860, 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 Niveaukreuzung auf dieser Hauptlinie niemals zustimmen könnten, und dass eine Unterführung nicht zu empfehlen 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 Courtemaiche 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 Wünnewil 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 Anlageund Betriebskosten nicht rechtfertigen. Die Gesuche sind deshalb abschlägig beschieden worden.

Das Baudepartement des Kantons Waadt hat um Errichtung einer Haltestelle in Brétonnières, auf der Linie Daillens-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 Hauensteinlime.

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 Korrektion 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-Aarburg, 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 51,996 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 Kazude 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 Aufnahmsgebäude 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 Aufnahmsgebäudes ist begonnen worden und die Montierung des Hallendaches ist nahezu vollendet.

Villeneuve. Die Erweiterungsarbeiten gehen der Vollendung entgegen.

Vallorbe. Von den 528 500 m ³ Aushub sind 221 000 m ³ 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 SBB geht der Vollendung entgegen und das neue Aufnahmsgebäude ist in Angriff genommen.

In Céligny, Rolle, Roche und Daillens ist die Erweiterung beziehungsweise der Neubau der Aufnahmsgebäude in Ausführung begriffen.

Payerne. Erweiterung der Station. Die beiden zu erhöhenden Flügel des Aufnahmsgebäudes 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; Passerelle 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 ides 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 Aufnahmsgebäude in Luzern; Güterdienstanlagen in Zwingen; Lokomotivremise in Laufen; Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in Sonvilier; neuer Güterschuppen in AltSolothurn an Stelle des abgebrannten; Unterkunftslokale in Wynigen 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 Ostermundigen-Münsingen, Wichtrach-Thun und Delsberg-Sonceboz-Chauxde Fonds.

Bauten in Ausführung:

Einführung der Juralinie in den Personenbahnhof Basel. Die Unterbauarbeiten sind nahezu vollendet.

Zweites Geleise Basel-Aesch. Die Unterbauarbeiten sind beendigt. 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 Ostermundigen. 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 Nauenstrasse 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; Parallelund 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 95,798 bei Oberrüti an Stelle der vom Hochwasser im Juni 1910 weggeschwemmten; 4 neue Abstellgeleise im Hauptbahn hof Zürich und Erweiterung der Geleiseanlagen für das äussere Lokomotivdepot daselbst; Verlängerung des Stumpengeleises in Töss Erweiterung der Geleiseanlagen in Bülach, Rümlang, Rümikon-Mellikon und Nieder- und Oberurnen, sowie Vergrösserung de 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 Durchfahrsignale auf verschiedenen Stationen; Wasserversorgung der neuen Lokomotivremise im Hauptbahnhof Zurich (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 auszusührende Projekt hat noch nicht erzielt werden können. Auf der Station Zürich= Enge wurden behufs Prüfung der Durchführbarkeit einer Tiefbahn auf dem bestehenden Tracé Sondierschlitze ausgeführt und Wasserstandsbeobachtungen gemacht.

Krcis 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 Bahühofe 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 Rosenbergtunnels 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 Grüze 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 Bahnhofe Romanshorn; Freiverladeplatz in Uzwil; Viehrampenanlage im Bahnhofe 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 Airolo und Bodio; Erneuerung der Eisenkonstruktion der Nalabrücke (Biasca-Osogna) und der Sovagliabrücke (Maroggia Capolago); Umbau der Dirinellabrücke an der Grenze bei Pino; Freiverladeplatz in Sisikon; Uberholungsgeleise auf der Station Lavorgo; Erweiterung und Neueinteilung des Aufnahmsgebäudes in Lugano; neue Steinverladerampe in Lavorgo; Aufenthaltslokal, Magazin und Wärterwohnung beim Tunneleingang 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; Durchfahrsignale auf 4 Stationen; Kabellegung für die Telegraphen- und Signalleitungen im Paradisound 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 Ausweichgeleises 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 PLM; 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 Aufnahmsgebäude 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 Güterzugslinie 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 Streichwuhr 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 Koblenzer-, Bötzberg- 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 beendigt 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 Küssnacht; 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 Meggiagratunnels 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 Lichtraumprofiles; 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:

Dottontojumo otutugorumaon.	Lfm. Geleise
mit Material nach den neuen Normalien S. B. B. für	Zilli Gorgo
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	1
den Normalien der P. L. M	78
mit Material nach den Normalien S. E. II, mittelgut	24 708
Schienenerneuerung allein nach den Normalien G. B.	7 464
Schwellenerneuerung allein	3 406
Geleiseverstärkung durch Vermehrung der Schwellen	54 578
Ersatz von Weichen durch solche nach den neuen	Stück
Normalien	170

	Lfm. Geleise
Die Gesamtlänge der zu unterhaltenden	10 3
Geleise beträgt auf Ende 1911 inklusive Vevey-	
Chexbres (7850 m)	4 907 710
wovon 35 989 m auf französischem Gebiet der P. L. M.	.1
gehören, so dass für das eigene Netz ohne die an	(a) (a) (b)
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	
Länge der sämtlichen Weichen und Kreuzungen auf	
eigenem Netz	168 961
Stahlschienen nach neuen S. B. B. Profilen liegen in	8
der Bahn	1 316 077
Stahlschienen nach G. B. Profilen liegen in der Bahn	463 732
Geleise mit eisernen Schwellen	
Geleise mit hölzernen Schwellen	
Geleise mit besonderer Unterlagsplatte	26 180
(Davon Geleise auf Schwellen in armiertem Beton 713 m)	
Zahl der Schienenbrüche im Berichtsjahre 1	77
Davon: Eisenschienen	2
	75
	80
	80
n 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 Krastwerk 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 Terrainaufnahmen 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 Ausnutzung 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 Schmuèr., Ladral- 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 Ausfuhr 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 Schienen-kopfabnützung 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 Abnützungs- und Abrostungs vorgänge 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	Submis	sio	nswege	für				Fr.	727 220
b .	aus	freier	Hand	in	Posten	über	Fr.	2000	für	20	134 200
c.	aus	freier	Hand	in	Posten	unter	Fr.	2000	für	n	244 634
							\mathbf{Z}	usamm	en	Fr. 1	106 054

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.

	Per Laufmete kg	r	•						Tonnen
Typ S.B.B. I		aus	Bessemerstah	ıl					1 008
" S. B. B. I			Thomasstahl						10 031
" S. B. B. II	48,9	ກ	ກ		•				696
" S. B. B. V	36,2	<i>"</i>	. 'n	•	•		•	•	1 630
" G.B. II	37,0))	ກ	•	•	•	•		529
					Zu	san	nme	en	13 894
Bahnschwellen S.	B. B. I	2,70		tlin	ien	io 8 - 8 •			Tonnen 8 543 446
Weichenschweller	ц Б. Б. Б	. 1	iar Haupminie	311	•	•	•	•	
					\mathbf{Z}	usa	mn	nen	8 989

Schienenbefestigungsmittel 1855 Tonnen
Weichen und Kreuzungen.
Weichen, einfache
Betonschwellen.
Bahnschwellen aus armiertem Beton nach eidgenössischem Patent Nr. 40 418
Holzschwellen.
a. Bahnschwellen: eichene
aus Deutschland
föhrene 9 380
Zusammen 102 331
b. Weichen- und Brückenschwellen, eichene 942 m³ wovon inländische 834 m³ aus Frankreich 101 n aus Deutschland
Imprägniert wurden:
A. Bahnschwellen.
1. Mit Chlorzink:
a. nach dem Burnettschen Verfahren:

Eichenschwellen 1911 Stück Lärchenschwellen 147 $_n$ Föhrenschwellen 58 $_n$	2 116 Stück
b. nach dem Straschunschen Verfahren: Föhrenschwellen	2136 ,
2. Mit Teeröl (Volltränkung): Eichenschwellen 53 173 Stück Buchenschwellen 30 417 " Lärchenschwellen 2 716 " Föhrenschwellen 6 986 "	93 292 "
Zusammen	97 544 Stück
B. Weichen- und Brückenschwellen:	, , , , , , , , , , , , , , , , , , ,
1. Mit Chlorzink nach dem Burnettschen Verfahr 2. Mit Teeröl (Volltränkung)	The second second second
Zusamn	nen 1055 m ³

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 Simplontuanel, 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 Kaution 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 Kaution 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 Kaution 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 verfällen; 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 verfällen.
- 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 Klageschlüssen:
- 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 ²/₈ von den Bundesbahnen und zu ¹/₈ 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-Löntsch gegen uns angestrengt hat wegen einiger Vorbehalte in unserm Vertragsformular über die Erstellung elektrischer Starkstromleitungen auf dem Bahngebiet (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-Löntsch 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 hisherigen 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 Liquidations masse der Regionalbahngesellschaft Saignelégier-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 ehenfalls der "Freiwilligen gegenseitigen Sterbekasse der Beamten der Dienstabteilungen der Generaldirektion und der Kreise I und II der S. B. B." zugewiesen, da die Hülfskasse 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 begehrten, 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 arteficiale" 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 Vorentwurfes, 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 weitern 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 schweizerischrussischen 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			•		•	•		ກ	182,400,000
										19,300,000
										50,600,000
e.	Gebäude .							•	'n	20,800,000
	•									294,200,000

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	ກ	າາ	ກ	ກ	ກ	164,065. —
$_{n}$ II:	312	ກ	າາ	ກ	70	ກ	86,819. 50
" III:	92	n	ກ	ກ	ກ	ກ	25,045. —
$_{n}$ IV:		- 11	ກ	ກ	າາ	ກ	36,415. —
$_{n}$ $V:$	178	ກ	ກ	ກ	ກ	ກ	50,536. 20

Wertschriftenkautionen:

Generaldire	ktion:	581	Kautionen	im	Betrage	von	Fr.	5,477,255.13
Kreisdirektic	on I:	51	ກ	ກ	າາ	າາ	ກ	185,293. 85
ກ	II:	78	ກ	רני	ກ	ກ	ກ	705,474. 63
'n	III:		ກ	າາ	ກ	ກ	ກ	226,906. 10
. n	IV:	82	ກ	າາ	70	ກ	ກ	347,348. 35
ກ	V :	36	ກ	ກ	ກ	ກ	"	286,626.65

Kautionen durch Bürgschaft:

Generaldire	ektion:	721	Kaution	en im E	etrage	von	Fr.	6,028,242. —
Kreisdirekt	ion I:	44	. 20	77	, n	יי	20	175,150. —
70	II:	68	זו	יי	3 7	77	77	273,820. —
ກ		151	יו	ງ ງ	າກ	.n	מנ	209,410. —
77		71	ກ	ກ	מר	ກ	ຶກ	200,756.50
n	\mathbf{v} :	15	່ກ	מר	. ກົ	ກ	ກ	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	Ι	25
'n	20	· n	II	26
n	ກ	n	III	40
n	 m	 m	IV	22
n	n	" "	\mathbf{v}	17
8		zusam	men	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 Gotthardbahn-gesellschaft 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	$rac{\mathbf{Gr\"{o}sse}}{\mathbf{m^2}}$	Kaufpreis Fr.
Kreis	Ι			92	90,197,5	364,785.47
מר	\mathbf{II}	•		203	. 381,845	2,453,522.30
))	Ш			122	65,960,3	479,348.65
2)	IV		. •	225	264,658,2	595,682.87
ກ	\mathbf{v}			86	436,147	592,210.27
		To	tal	728	1,238,808	4,485,549.56

Landverkäufe:

				Parzellen	Grösse m²	Verkaufspreis Fr.
Krei	s I			13	3,303,5	9,602.70
7.	II	•		14	7,469,5	6,108.95
, m	III			35	19,086,7	7,512.20
ີ . ກ	IV		• ,	38	14,139,9	70,753.90
ຸ່ກ	V	•	•	1	65	·
		Tot	tal	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 Brienzerseebahn;
- 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 Bahnhoferweiterung 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 Bahnhoferweiterung 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 Stationserweiterung St. Fiden;
- 6 Parzellen mit 1754 m² um Fr. 28,443. 70 für die Bahnhoferweiterung Chur;
- 22 Parzellen mit 10,167 m² um Fr. 38,489. 77 für die Bahnhoferweiterung Romanshorn;
- 121 Parzellen mit 53,338 m² für Fr. 81,442.10 zur Erstellung 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 (vorsorgliche 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.

a. Zahl der Reklamationen:	Wegen Verlustes Beschädigung und Minderung	, Wegen Verspätung	Total
aus dem Jahr 1910 unerledigt über-	Allogon Science Control and Control		
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
dayon:	12,265	5686	17,951)
		1000	
durch Zahlung erledigt	5519	1680	7199
als unbegründet abgewiesen	3694	1821	5515
auf Ende 1911 noch unerledigt	1687	1348	3035
b. Entschädigungsbeträge:			2
die Forderungssumme der im Jahre			
1911 neu eingegangenen Rekla-			
mationen betrug Fr.		241,562.97	1,190,907.23
		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)
c. Verteilungen mit andern Bahnen:			
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	$\boldsymbol{222}$	1280)
d. Unregelmässigkeiten:			
Zahl der Rapporte wegen Beschädi-			
gungen und Minderungen Zahl der Rapporte wegen Ablieferungs-		1768	
hindernissen		1350	
Gesamtzahl der Rapporte		3118	
900,000	(1910	6736)	

B. Im internen Verkehr.

(Durch die Kreisdirektionen behandelt.)

Reklamationen:

Am 1. Januar 1911 blieben noch zu erledigen:

				amationen erlustes etc.:		lamationen Verspätung:
	1 :		Anzahl	Summen	Anzahl	Summen
Kreis I	•		246	16,198. 36	65	4,147. 15
_n II	•		126	6,418. 20	11	583. 95
" III			67	2,576. —	11	408. 15
, IV		•	104	5,533. 40	26	1,596. 15
$n = \frac{1}{n}$			49	1,194. 15	- .	
	Tot	al	592	31,920. 11	113	6,735. 40
	1910);	518	34,377. 21	90	10,035. 72

Im Berichtsjahre sind neu eingegangen:

w				mationen /erlustes etc.:		amationen Verspätung :
	٠.		Anzahl	Summen	Anzahl	Summen
Kreis	I		893	43,129.45	253	11,062.73
)) ·	II	•	2349	64,144.20	266	8,567.37
,, 31	III	•	2543	83,287.47	329	23,132. 95
າາ	IV		600	35,238.61	231	9,753. —
))))	V	•	655	29,708.69	76	8,243.10
	T	otal	7040	255,508. 42	1155	60,759.15
	193	10:	8742	259,992.41	979	51,176.07

Davon wurden:

a. gutgeheissen:

				mationen /erlustes etc.:		.mationen Verspätung:
			Anzahl	Summen	Anzahl	Summen
				Entschädigungsanteil der S. B. B.		Entschädigungsanteil der S. B. B.
Kreis	I		591	16,259.80	12 9	1,433.95
מנ	\mathbf{II}		150 8	29,874.74	126	1,131.02
3 7	III		2163	44,185.59	184	3,665.90
יי	IV		469	17,777.70	180	2,793.68
ກ	V	•	456	8,792. 23	22	548. 01
	T	otal	5187	116,890.06	641	9,572. 56
	193	10:	5887	112,844. 24	476	10,137. 30

b. abgewiesen:

		**************************************					Reklamationen wegen Verlustes etc.: Anzahl	Reklamationen wegen Verspätung: Anzahl
Kreis	Ι	٠.			7.€		442	159
,	II	•		•		•	892	124
'n	III						396	133
າາ	IV						233	70
7 7	V		٠	٠	•		231	52
					To	tal	2194	538
				,	191	0:	2781	480

c. Auf Ende des Jahres blieben unerledigt:

					amationen erlustes etc.:		ımationen Verspätung:
				Anzahl	Summen	Anzahl	Summen
Kreis	Ι			106	11,888. 37	30	5,336. 55
"	II			92	5,607. 05	10	402. 80
	Π			5 1	4,057.05	23	1,609. 10
•	V			12	861. 98	7	1,450. 10
າ) 1)	V	•	•	17	872. 41	2	268. 20°
		Tot	tal	278	23,286. 86	72	9,066. 75
		191	0:	592	31,920. 11	113	6,735. 40

Unregelmässigkeiten:

Die Anzahl der im Jahre 1911 eingelaufenen Unregelmässigkeitsrapporte beläuft sich auf 3718 (1910: 9235), welche sich verteilen wie folgt:

Kreis	I				٠	•	648
າກ	II			•			838
<i>"</i>	III						1,336
" "	IV						788
	\cdot $^{\circ}$ \mathbf{V}						108
107			•		Tot	tal	3,718

				Frozesse.	sse.			-				
	We	gen Ve	gen Verlustes, Minderung Beschädigung	Mind digung		pun		Weg	Wegen Verspätung	pätung		
20	ra. Zig		Erledigt	Erledigt im Jahre 191	e 1911	gig	nsı Biy		Erledig	Erledigt im Jahre 1911	e 1911	nber gig
	unst.1 mA gašdas 1181	gl ərdst ml məy yiynädns	Ganz oder zum Teil zu- gunsten der S.B.B.	Zu- gunsten der Rekla- manten	Total	Am 31. Dezer 1911 anhäng	unst .1 mA gašdas 1191	Im Jahre 19 meg gignädns	Ganz oder zum Teil zu- gunsten der S,B,B,	Zu- gunsten der Rekla- manten	Total	Am 31. Dezer 1911 anhäng
•	10	9	6.		6	7	9		7	1	7	4
	7	12	11	-	12	1	ဢ	2	7	1	2	3
•	70	13	14	-	15	က		1	1	-		1
•	က	2	9	က	6	Η.	Н	က	က	ı	က	ਚ
•	l	ı			1	1	_		1	1.	П	1
	9	2	4	1	4	4	1	1	·	ľ	1.	
Total	31	40	44	5	49	22	11	5	7	_1	8	8
1910:	39	13	38	14	52	59	13	17	16	4	20	10
	_	_	_		_	_	_		_			•

- h. Verwaltung der Pensions-, Hülfs- und Krankenkassen.
- 1. Am 4. Februar 1911 hat die für das Jahr 1910 einzuberufende Delegierten versammlung der Hülfskassen kommissionen stattgefunden. Die in derselben gemachten Anregungen über die Verwaltung der Pensions- und Hülfskasse haben wir geprüft und soweit tunlich berücksichtigt.
- 2. Der vom Verwaltungsrate unterm 6. Mai 1911 genehmigte Bericht über die Pensions- und Hülfskasse 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 Hülfskasse 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 Krankenund Hülfskassen, 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 Hülfskassenkommissionen 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 Hülfskasse 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 Hülfskasse 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 Hülfskasse für die Beamten und Angestellten der ehemaligen Gotthardbahn genehmigt habe.
- 6. Unterm 2. Mai 1911 übermittelten wir dem eidgenössischen Eisenbahndepartement den Bericht unserer Hülfskassenverwaltung zu dem Gutachten der Expertenkommission über die Bilanz der Hülfskasse 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 Hülfskasse 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 Hülfskasse 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 Hülfskasse, 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 Hülfskasse 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 Hülfskasse 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 er mächtigt 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 Inkrafitreten 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 stattgefundene Konferenz des internationalen Kongresses für Arbeiterversicherung in Verbindung mit der Hygiene-Ausstellung wurde der Vorstand der Hülfskassenverwaltung abgeordnet.
- 15. Während des Berichtsjahres sind der Pensions- und Hülfskasse der Beamten folgende Fälle zur statutengemässen Erledigung überwiesen worden:

Fälle	General-	1.5	•	Kreise		t (+ :	Zu-
Fane	direktion	· I	II	Ш	IV	V	sammen
Invalide:	5 - 5	57 1 56	51 1 50	50 2 48	27 2 25	-	190 6 184
Gestorbene Aktive: Abfindungen an Witwen " Waisen " Doppelwaisen pensionierte Witwen " Waisen " Doppelwaisen " Doppelwaisen " Doppelwaisen	6 5 5	28 2 6 - 19 30 2	24 20 44 2	23 — — 16 26 3	9 1 3 - 6 7	2 - - - -	92 3 9
Gestorbene Invalide:	1	25 17 17	31 21 8	34 19 10 3	28 16 2 2	<u>-</u>	119 73 37 5
Gestorbene Witwen: pensionierte Doppelwaisen .		1 8 9	17	22	11		68 12
Wiederverheiratete Witwen: pensionierte Doppelwaisen .	_	4 3	6	-	4 5	_	14 18

Ausserdem sind 153 Gesuche um Unterstützungen gemäss Art. 36 eingegangen, welchen von den zuständigen Hülfskassenkommissionen entsprochen wurde. Die Summe der so bewilligten Unterstützungen beträgt Fr. 24,026. 85.

Aus Haftpflicht herrührend sind uns 12 Invaliditätsund 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 Siegfrie'd 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 Kreiseisenbahuräten 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 Kreisgirektion V in 107 Sitzungen 1763 Geschäfte behandelt. Über die Geschäftsführung im einzelnen geben die erwähnten Berichte an die Kreiseisenbahnräte nähern Aufschluss.

* *

Am Schlusse unserer Berichterstattung bemerken wir noch bezüglich des Rechnungsüberschusses folgendes:

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 Taglöhne 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

beantragen:

- 1. Die Rechnungen des Jahres 1911 und die Bilanz auf 31. Dezember 1911 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.
- 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.