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

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1912)

Artikel: Bericht der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1912 an den schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung

Autor: Dinkelmann

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676077

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: 20.11.2025

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

D

Infothek

Bericht

der

Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen

über die

Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres

1912

an den schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung.

(Vom 4. April 1913.)

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 1912 zu berichten und die Rechnungen dieses Jahres zur Genehmigung vorzulegen.

Das Ergebnis des abgelaufenen Jahres ist wiederum ein recht befriedigendes. Der Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben ist zwar von Fr. 71,864,082 pro 1911 auf Fr. 69,172,460 für das Jahr 1912 zurückgegangen; die Gewinn- und Verlustrechnung erzeigt jedoch, unter Ausschluss des Aktivsaldos vom Vorjahre im Betrage von Fr. 4,554,212, einen Einnahmenüberschuss von Fr. 9,226,595. Das Budget hatte nur einen Überschuss der Betriebseinnahmen von Fr. 64,593,755 und

einen Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von 6,958,435 Franken vorgesehen.

Dieser günstige Rechnungsabschluss ist in der Hauptsache der beträchtlichen Steigerung der Betriebseinnahmen, insbesondere derjenigen des Güterverkehrs, um Fr. 9,544,562 oder rund 4,8 % gegenüber dem Vorjahre zuzuschreiben. Um der Gefahr einer künftigen Störung des finanziellen Gleichgewichtes der Bundesbahnen vorbeugen zu können, falls früher oder später ein Stillstand in der Verkehrsentwicklung oder gar ein Rückschlag eintreten sollte, muss auch in der Folge bei der Dekretierung neuer Ausgaben vorsichtig und gewissenhaft verfahren werden.

Indem wir zur Erläuterung des Rechnungsergebnisses auf die eingehenden Mitteilungen der folgenden Abschnitte verweisen, heben wir hier nur noch hervor, dass der Betriebskoeffizient von 64,26 des Jahres 1911 auf 66,76 gestiegen ist.

Die Länge der dem Bunde gehörenden Linien beträgt auf Ende 1912:

	Baulänge km	Betriebslänge km
Kreis I	643,027	657,223
„ II	615,718	621,125
„ III	736,374	750,517
„ IV	428,800	432,987
„ V	272,537	275,150
Total	2696,456	2737,002

Ausserdem besorgten die Bundesbahnen im Jahre 1912 den Betrieb der Bodensee-Toggenburgbahn, einschliesslich Ebnat—Nesslau, und der Nebenbahnen Vevey—Chexbres, Bière—Apples—Morges, Bulle—Romont, Cossonay Bahnhof—Stadt, die Traverstalbahn, Visp—Zermatt, Nyon—Crassier samt Anschlusstrecke Crassier—Divonne-les Bains, sowie der im Auslande gelegenen Anschlussstrecken Koblenz Mitte Rhein—Waldshut, Vallorbe Grenze—Pontarlier, Les Verrières Grenze—Pontarlier und Delle Grenze—Delle, mit einer gesamten Betriebslänge von 211,962 km. Dazu kommt der Zugs- und Fahrdienst auf den den italienischen Staatsbahnen gehörenden Strecken Iselle—Domodossola (19,068 km) und Pino—Luino (14,640 km).

A. Verwaltungsrat.

Der Verwaltungsrat hat im Berichtsjahre 12 und die ständige Kommission 18 Sitzungen abgehalten; in denselben sind folgende wichtigere Geschäfte behandelt worden:

1. Vorlagen an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung:

a. Geschäftsbericht und Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1911, vom Verwaltungsrate mit Beschluss vom 30. April 1912 genehmigt.

Die Bundesversammlung hat über diese Vorlage am 2. Dezember 1912 Beschluss gefasst (vgl. C, Allgemeines, 1 *a*).

b. Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1913, 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 Verwaltungsrate durch Beschluss vom 30. September 1912 festgestellt.

Die Bundesversammlung hat über diese Vorlage am 19. Dezember 1912 Beschluss gefasst (vgl. C, Allgemeines, 1 *b*).

c. Nachtrag zum Vertrag vom 2. Juli 1903 betreffend die Verpachtung des Betriebes der Eisenbahn Vevey—Chexbres an die schweizerischen Bundesbahnen, wonach die Pachtsumme vom 1. Januar 1911 bis Ende 1920 auf Fr. 45,000 per Jahr festgesetzt worden ist.

Die Bundesversammlung hat diesem Nachtragsvertrage mit Beschluss vom 20. Juni 1912 die Genehmigung erteilt und durch besondern Bundesbeschluss vom gleichen Tage die Bundesbahnverwaltung ermächtigt, Änderungen von Vertragsbestimmungen in von der Bundesversammlung genehmigten Eisenbahnpacht- und -betriebsverträgen von sich aus vorzunehmen. Immerhin dürfen dadurch keine gesetzlichen und konzessionsmässigen Pflichten im Sinne des Art. 28 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft berührt werden.

2. Konstituierung des Verwaltungsrates:

a. Bureau. In der Sitzung vom 12. Januar 1912 wurde dasselbe wie folgt bestellt: Präsident des Verwaltungsrates: Herr

C. von Arx; Vizepräsident: Herr Martin; Stimmenzähler: die Herren Cardinaux und Keller (Aargau).

b. Ständige Kommission. In der gleichen Sitzung wurden zu Mitgliedern derselben gewählt die Herren Bleuler, Decoppet, Dubois, Hirter, Lachenal, Martin, von Schumacher, von Stockalper, Wild und Wullschleger. Der Präsident des Verwaltungsrates ist von Amtes wegen Präsident dieser Kommission.

c. Als Ersatz für den in den Bundesrat gewählten Herrn Decoppet und den als Mitglied der ständigen Kommission demissionierenden Herrn Bleuler wurden in der Sitzung des Verwaltungsrates vom 1. Oktober 1912 zu Mitgliedern der ständigen Kommission gewählt die Herren Gaudard und Weissenbach.

3. Wahlvorschläge:

Auf Vorschlag des Verwaltungsrates hat der Bundesrat im Berichtsjahre folgende Wahlen vorgenommen:

a. an Stelle des verstorbenen Herrn Vizepräsidenten Flury zum Mitgliede der Generaldirektion Herrn Josef Zingg, Präsidenten der Kreisdirektion V;

b. zum Mitgliede der Kreisdirektion V und Vorsteher des Finanz- und Rechtsdepartementes derselben Herrn Ludwig Mürset, Generalsekretär der schweizerischen Bundesbahnen. Gleichzeitig wurde Herr Vizepräsident Siegfried zum Präsidenten und Herr Mürset zum Vizepräsidenten der Kreisdirektion V gewählt.

4. Wahlgenehmigungen:

Anlässlich der Erneuerungswahlen wurden sämtliche Dienstabteilungsvorstände bei der Generaldirektion und den Kreisdirektionen I—V auf 1. April 1912 für eine neue dreijährige Amtsdauer bestätigt.

Ausserdem hat der Verwaltungsrat folgende von uns getroffenen Wahlen genehmigt:

a. Bei der Generaldirektion:

Wahl des Herrn Dr. Oetiker zum Generalsekretär und des Herrn L. Geiger zum Abteilungschef für Publizität und Statistik.

b. Bei den Kreisdirektionen:

Wahl des Herrn Ott zum Direktionssekretär des Kreises I.

5. Folgenden Mitbenützungs-, Anschluss- und Betriebsverträgen mit andern Bahnunternehmungen ist vom Verwaltungsrate die vorbehaltene Genehmigung erteilt worden:

a. Vertrag mit den Tramways Lausannois betreffend die Mitbenützung der Station Moudon vom 2. September 1911; vom Verwaltungsrate genehmigt am 13. Januar 1912.

b. Vertrag mit der Bahngesellschaft Monthey-Champéry-Morgins betreffend die Mitbenützung der Station Monthey vom 27. September 1911; vom Verwaltungsrate genehmigt am 13. Januar 1912.

c. Übereinkommen mit der Arth-Rigi-Bahn betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Arth-Goldau vom 12./18. Dezember 1911; vom Verwaltungsrate genehmigt am 13. Januar 1912.

d. Vertrag mit der Bahngesellschaft Altstätten-Gais betreffend die Mitbenützung der Station Altstätten vom 23. Oktober/18. November 1911; vom Verwaltungsrate genehmigt am 13. Januar 1912.

e. Vertrag mit der Forchbahn betreffend die Mitbenützung der Station Zürich-Stadelhofen vom 27./31. August 1912; vom Verwaltungsrate genehmigt am 18. November 1912.

f. Vertrag mit der Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn vom 4. April/23. Mai 1912 über den Durchlauf der Züge dieser Gesellschaft auf der Linie Genf-La Plaine und ihre Zulassung in den Bahnhof Genf-Cornavin; vom Verwaltungsrate genehmigt am 20. Juli 1912.

6. Kommerzielle Vorlagen:

a. Dem von uns mit der Mittel-Thurgau-Bahn über die gegenseitigen Beziehungen und Konkurrenzverhältnisse im Güterverkehr abgeschlossenen Vertrage vom 2./8. Februar 1912 hat der Verwaltungsrat am 29. März 1912 die vorbehaltene Genehmigung erteilt.

b. Mit Schlussnahme vom 20. Juli 1912 hat der Verwaltungsrat sich damit einverstanden erklärt, dass die Lagergebühr für Sendungen von Weizen ausländischer Herkunft, die vom 1. August 1912 an in den Lagerhäusern der schweizerischen Bundesbahnen zur Einlagerung eintreffen, bis auf weiteres erlassen werde, dass dagegen alle andern Gebühren tarifgemäss zu erheben seien.

c. In seiner Sitzung vom 1. Oktober hat der Verwaltungsrat beschlossen, die Tarifrechnung auf der Basler Ver-

bindungsbahn unter der Voraussetzung einer von den Badischen Staatsbahnen an die Bundesbahnen zu entrichtenden Entschädigung wie folgt neu zu ordnen:

1. Im Güterverkehr Basel B. B. loco und transit-Schweiz (Basel-St. Johann und Basel S. B. B. und weiter), sowie umgekehrt, werden auf der Verbindungsbahn sowohl im allgemeinen Tarif als in den Ausnahmetarifen nicht mehr die internen Taxen des gegenwärtig gültigen Tarifs, sondern nur noch die reinen, aufgerundeten Streckentaxen der Bundesbahnen für 7 km als Überfuhrgebühren berechnet, in den Staffeltarifen die Streckentaxen der ersten Entfernungsstufe.

2. Im Transitverkehr werden diese Gebühren an die Frachtsätze südlich von Basel S. B. B. loco und nördlich von Basel B. B. loco angestossen.

3. Für den deutsch-, belgisch-, niederländisch- und englisch-italienischen Güterverkehr wird die bisherige besondere Taxbildung beibehalten.

7. Bauvorlagen:

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

a. Projekt für die Erweiterung der Station Versoix; Kredit Fr. 510,000 und Fr. 14,000 für Abschreibungen (Beschluss vom 30. März 1912).

b. Projekt für die Erweiterung des Bahnhofs Baden; Kredit Fr. 955,000, wovon Fr. 575,000 schon am 28. Dezember 1906 vom Verwaltungsrate bewilligt worden waren, und Fr. 56,000 für Abschreibungen (Beschluss vom 30. März 1912).

c. Projekt für die Erweiterung der Geleiseanlagen in Rapperswil; Kredit für die Ausführung des Projektes und für den zu einer spätern Bahnhoferweiterung erforderlichen Landerwerb Fr. 620,000 und Fr. 1700 für Abschreibungen untergehender Anlagen (Beschluss vom 30. März 1912).

d. Projekt für den Umbau des Personenbahnhofes Bern im Voranschlagsbetrage von Fr. 6,375,000, wovon Fr. 5,870,000 auf Bau, Fr. 505,000 auf Betrieb entfallen und wovon Fr. 200,000 durch die Postverwaltung zu decken sind. Dieser Betrag ist um Fr. 4,015,000 höher als die im Kredite von 1905 für die Strecke Bühlstrassenbrücke - Personenbahnhof - Schützenmatte enthaltene Summe. Zur Deckung dieses Mehrerfordernisses, sowie der bei Ausführung des Rangierbahnhofes in Weiermannshaus und des Lokomotivdepots im Aebigute eintretenden Überschreitung des er-

teilten Kredites um Fr. 1,020,000 hat der Verwaltungsrat den in seiner Sitzung vom 28. April 1905 bewilligten Kredit von Fr. 8,565,000 um Fr. 1,020,000 + 4,015,000 = Fr. 5,035,000 auf Fr. 13,600,000 erhöht. Dazu kommen für Abschreibungen Fr. 725,000 (Beschluss vom 20. Juli 1912).

e. Projekt für die Erstellung des II. Geleises auf der Strecke Siviriez-Romont mit Erweiterung der Station Romont; Kredit Fr. 2,140,000 und Fr. 50,000 für Abschreibungen (Beschluss vom 1. Oktober 1912).

f. Projekt für die Erstellung des II. Geleises auf der Strecke Gümligen-Kiesen; Kredit Fr. 3,600,000 und Fr. 96,000 für Abschreibungen (Beschluss vom 18. November 1912).

g. Projekt für die Erstellung des II. Geleises zwischen Lugano und Maroggia; Kredit Fr. 2,500,000 (Beschluss vom 18. November 1912).

h. Projekt für die Erweiterung der Station Wildegg; Kredit Fr. 665,000, sowie Fr. 9000 für Abschreibungen (Beschluss vom 18. November 1912).

i. Das Projekt für die Erweiterung des Aufnahmegebäudes in Luzern zur Vergrösserung der Gepäcklokale und zur Schaffung von Räumen für die Postverwaltung haben wir dem Verwaltungsrate in seiner Sitzung vom 1. Oktober 1912 unterbreitet. Die Beschlussfassung über dieses Projekt wurde auf später verschoben.

k. In seiner Sitzung vom 18. November 1912 hat der Verwaltungsrat von unserem Berichte über die bei der Erweiterung der Station St. Fiden und bei der Erstellung der neuen doppelspurigen Linie St. Gallen-St. Fiden zu gewärtigende Kreditüberschreitung Kenntnis genommen und den von ihm am 25. März 1907 bewilligten Kredit von Fr. 1,675,000 für das erstgenannte Bauobjekt auf Fr. 2,330,000 und den unterm gleichen Datum für das zweite Bauobjekt bewilligten Kredit von Fr. 1,715,000 auf Fr. 2,880,000 erhöht.

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

Bauverträge:

a. Vertrag mit der Tiefbauaktiengesellschaft Julius Berger in Berlin, betreffend Übertragung der Arbeiten für den neuen Hauensteintunnel und die anschliessenden offenen Bahnstrecken oberhalb Gelterkinden bis zum Nordportal des Tunnels und vom Südportal bis zur Einmündung der

neuen Linie in den Bahnhof Olten, vom 19./22. Dezember 1911 (am 13. Januar 1912).

b. Verträge mit den Herren Favetto, Bosshard, Steiner & Cie. und Keller & Balmer über die Ausführung der Unterbauarbeiten für die Brienzerseebahn, im Kostenbetrage von Fr. 3,011,590 und Fr. 628,910 (am 1. Oktober 1912).

c. Vertrag mit der Firma W. & J. Rapp in Basel über die Ausführung der Unterbauarbeiten und der Geleiselegung des Bauloses II^{b} von km 21,$_{4}$ bis 24,$_{85}$ der neuen Linie von Sissach nach Olten, im Voranschlagsbetrage von Fr. 632,240 (am 18. November 1912).

d. In seiner Sitzung vom 19. Juli 1912 hat der Verwaltungsrat dem von uns unterm 26. Juni 1912 abgeschlossenen Vertrage mit der Aktiengesellschaft Grün & Bilfinger, Bauunternehmung in Mannheim, betreffend die Übertragung der Arbeiten für den Ausbau des Simplontunnels II, die Genehmigung verweigert und beschlossen, es seien die Arbeiten für den Ausbau des Simplontunnels II in Regie auszuführen. Gleichzeitig wurde uns der Auftrag erteilt, ihm über die Organisation dieser Bauausführung eine Vorlage zu machen. Das von uns gemäss diesem Auftrage dem Verwaltungsrate unterbreitete Reglement betreffend die Bauabteilung für den Simplontunnel II ist am 19. November genehmigt worden.

Lieferungsverträge:

a. Vertrag mit der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur über die Lieferung von 32 (eventuell 29) normalspurigen und 3 schmalspurigen Lokomotiven für das Jahr 1913, vom 3. April 1912 (am 29. April 1912).

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

6 vierachsigen Personenwagen I. und II. Klasse, Serie AB^{4ü},
10 dreiachsigen Personenwagen II. und III. Klasse, Serie BC^{3},
30 vierachsigen Personenwagen III. Klasse, Serie C^{4},
80 offenen Güterwagen, Serie M^{6},
20 offenen Güterwagen (Schemelwagen), Serie N^{2}
(am 29. April 1912).

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

6 vierachsigen Personenwagen III. Klasse, Serie C^{4ü},
10 dreiachsigen Personenwagen II. Klasse, Serie B^{3},
20 zweiachsigen Personenwagen III. Klasse, Serie C,

25 dreiachsigen Gepäckwagen, Serie $F^{3ü}$,
100 zweiachsigen, gedeckten Güterwagen, Serie K^3,
2 vierachsigen, offenen Güterwagen, Serie O^1,
10 gedeckten Güterwagen (Brünigbahn), Serie K
(am 29. April 1912).

d. Vertrag mit der Gesellschaft der L. von Roll'schen Eisenwerke in Gerlafingen über die Lieferung von Schienenbefestigungsmitteln für 1913, im Betrage von Fr. 812,470 vom 23. August 1912 (am 1. Oktober 1912).

e. Nachtrag zum Vertrage vom 15./17. September 1909 mit dem Deutschen Stahlwerksverband A. G. in Düsseldorf über die Lieferung von 25,000 Tonnen Stahlschienen und 14,000 Tonnen eisernen Schwellen, vom 9./11. September 1912 (am 18. November 1912).

9. Aufhebung und Revision bestehender, sowie Erlass neuer Reglemente:

a. Durch Beschluss des Verwaltungsrates vom 13. Januar 1912 wurde das Reglement Nr. 26 betreffend die Sicherheitsleistung durch Beamte der schweizerischen Bundesbahnen vom 21. März 1902 aufgehoben und grundsätzlich, mit Ausnahme der Agenturen im Auslande, auf Leistung von Amtskautionen verzichtet.

b. Folgende revidierte Reglemente wurden vom Verwaltungsrate genehmigt:

1. Reglement Nr. 25 betreffend die Löhnung der im Taglohn angestellten Arbeiter, am 29. März 1912;
2. Reglement Nr. 25a betreffend die Löhnung der dem Fabrikgesetz unterstellten Werkstätte-arbeiter, am 30. März 1912;
3. Reglement Nr. 21 betreffend die Entschädigungen für Dienstreisen und bei Versetzungen, am 19. November 1912.

c. Am 18. November 1912 genehmigte der Verwaltungsrat das Reglement Nr. 41 über die Anwendung des Bundesbeschlusses vom 9. Juli 1912 betreffend Ermächtigung von Beamten, Angestellten und Arbeitern der schweizerischen Bundesbahnen zur Annahme eines öffentlichen Amtes (vgl. C. Allgemeines, Ziffer 1, lit. *f*, und Ziffer 4).

10. Personalangelegenheiten:

a. Mit Eingabe vom März 1912 haben die Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten und der Verband des Personals schweizerischer Transportanstalten an den Bundesrat das Gesuch ge-

richtet, er möchte dem vom Verwaltungsrate am 29. März 1912 erlassenen revidierten Reglemente Nr. 25 betreffend die Löhnung der im Taglohn angestellten Arbeiter, soweit dasselbe dem Besoldungsgesetze nicht entspreche, die Genehmigung versagen und diese Behörde einladen, das Reglement auf Grundlage einer Gleichbehandlung der in Frage kommenden Dienstkategorien auszuarbeiten. Das eidgenössische Eisenbahndepartement hat diese Eingabe dem Verwaltungsrate mit der Einladung übermittelt, sich über das Begehren sowohl materiell auszusprechen, als auch die Frage zu prüfen, ob die genannten Personalverbände zur Stellung des fraglichen Gesuches legitimiert seien.

Auf unsern Antrag hat der Verwaltungsrat am 20. Juli 1912 sein Gutachten dahin abgegeben, das Eisenbahndepartement möchte dem Bundesrate beantragen:

1. auf die Eingabe wegen Inkompetenz und wegen mangelnder Legitimation der Beschwerdeführer nicht einzutreten;
2. eventuell die Eingabe als unbegründet abzuweisen.

Mit Beschluss vom 10. September 1912 hat der Bundesrat die Eingabe der genannten Personalverbände, entsprechend der Begutachtung des Verwaltungsrates, abschlägig beantwortet.

b. Durch Beschluss vom 20. Juli 1912 hat der Verwaltungsrat einen Kredit von Fr. 320,000 für die Ausrichtung eines Supplementes zu der den Arbeitern der schweizerischen Bundesbahnen verabfolgten ausserordentlichen Zulage bewilligt. Dieses Supplement beträgt Fr. 25.— für das Jahr 1911 und Fr. 6.25 für das erste Quartal des Jahres 1912.

c. Auf die Eingaben des Verbandes der Bahnhof- und Stationsvorstände vom 1. März 1912, worin eine andere Regelung der Klassifikation der Bahnhöfe und Stationen verlangt wurde, sowie auf die Eingaben des Zentralvorstandes des Vereins schweizerischer Eisenbahnangestellter vom 16. März 1912, womit eine bessere Klassifikation der Güterexpeditionen nachgesucht wurde, ist der Verwaltungsrat mit Schlussnahme vom 19. November 1912 wegen Inkompetenz nicht eingetreten, hat aber dem Wunsche Ausdruck gegeben, dass bei Anwendung des Art. 6 der Normen für die Klassifikation der Bahnhöfe und Stationen und Art. 7 der Normen für die Klassifikation der Güterexpeditionen, da, wo die Ausführung dieser Reglemente für einzelne Stationen besondere Härten mit sich bringen sollte, den betreffenden Beamten und Angestellten wohlwollend entgegengekommen werde.

d. Ein Rekurs des Eisenbahnarbeitervereins Basel vom 2. März 1912 gegen unsern Entscheid vom 13. Februar 1912 über die

Nichtbezahlung des Taglohnes an Taglohnarbeiter für Freihalbtage an den kantonalen Feiertagen in Baselstadt ist vom Verwaltungsrate am 18. November 1912 dahin entschieden worden, es sei grundsätzlich an der Nichtbezahlung der Freihalbtage des Taglohnpersonals an den ortsüblichen Feiertagen in Baselstadt gestützt auf Art. 5 des Reglementes Nr. 38 festzuhalten, dagegen den Taglohnarbeitern freizustellen, an diesen Nachmittagen zu arbeiten.

11. Verschiedenes:

In seiner Sitzung vom 1. Oktober 1912 haben wir dem Verwaltungsrate einen mündlichen Bericht über die von uns getroffenen Vorbereitungen für die Einführung des elektrischen Betriebes auf dem Netze der Bundesbahnen erstattet, bei welchem Anlasse wir ihm Kenntnis gaben von der erfolgten Ernennung des Herrn Ingenieur Huber-Stockar in Zürich, als ständiger technischer Berater für sämtliche Arbeiten betreffend die Einführung des elektrischen Betriebes auf dem Netze der Bundesbahnen, unter Übertragung der Funktionen des Oberingenieurs für elektrische Zugförderung.

Der Verwaltungsrat hat sich mit der getroffenen Wahl einverstanden erklärt.

B. Kreiseisenbahnräte.

Im Berichtsjahre haben

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

Sitzungen abgehalten, in welchen neben den laufenden Geschäften folgende wichtigere Angelegenheiten behandelt wurden:

Im Kreiseisenbahnrate I: Ausbau des Simplontunnels II; Wahlen in die internationale Simplondelegation.

Im Kreiseisenbahnrate II: Vergrösserung des Aufnahmegebäudes im Bahnhofe Luzern; Umbau des Güterbahnhofes Basel; Erstellung des II. Geleises auf der Strecke Rothenburg-Luzern; Errichtung einer Haltestelle in Buix.

Im Kreiseisenbahnrate III: Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich; Erweiterung der Station Rüti; Reinigung der Personenwagen.

Im Kreiseisenbahnrate IV: Mitwirkung des Kreiseisenbahnrates bei der Ausgestaltung der Budgets; Förderung der Doppelspur auf der Linie Winterthur-St. Gallen-St. Margrethen.

Im Kreiseisenbahnrate V: Beschleunigung der Studien für die Verbesserung der Cenerilinie und baldige Inangriffnahme der Arbeiten; Erstellung des II. Geleises auf der Strecke Brunnen-Flüelen.

C. Generaldirektion.

Die Generaldirektion hat in erster Linie alle für den Verwaltungsrat bestimmten Vorlagen vorbereitet. Sie behandelte in 105 Sitzungen 3002 Geschäfte.

Wir erwähnen folgende wichtigere Angelegenheiten:

Allgemeines.

Am 15. Januar hat der vom Bundesrate zum Mitgliede der Generaldirektion und Vorsteher unseres Rechtsdepartementes gewählte Herr Regierungsrat Dr. jur. Robert Haab sein neues Amt angetreten.

Für den verstorbenen Herrn Vizepräsidenten Flury hat der Bundesrat am 16. Januar 1912 gemäss dem Antrage des Verwaltungsrates zum Mitgliede der Generaldirektion und Vorsteher des Betriebsdepartementes den bisherigen Präsidenten der Kreisdirektion V, Herrn Josef Zingg, gewählt. Derselbe hat sein Amt am 22. Januar angetreten.

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

a. Bundesbeschluss betreffend die Genehmigung der Geschäftsführung und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen des Jahres 1911 vom 2. Dezember 1912, lautend:

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

2. Die Gewinn- und Verlustrechnung pro 1911 mit einem Aktivsaldo von . . . Fr. 5,575,267. 77
wird genehmigt. Aus diesem wird der Restbetrag des Bilanzkontos IV *b* der Aktiven, Abschreibung von untergegangenen Anlagen infolge von Bahnhof- und Stationsumbauten, gedeckt mit . . . . . „ 1,021,055. 45

und der Überschuss von . . . . . Fr. 4,554,212. 32
auf neue Rechnung vorgetragen.

3. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen des Jahres 1911 wird genehmigt."

b. Bundesbeschluss betreffend den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1913, vom 19. Dezember 1912, lautend:

„Die nachstehenden Budgets der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1913 werden genehmigt:

1. Das Betriebsbudget, abschliessend mit Fr. 208,196,560 Einnahmen und mit Fr. 140,861,820 Ausgaben.

2. Das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend mit Fr. 81,747,740 Einnahmen und mit Fr. 75,927,540 Ausgaben.

3. Das Baubudget im Betrage von Fr. 41,633,710.

4. Das Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung im Betrage von Fr. 49,717,010."

c. Bundesgesetz betreffend die Ausdehnung des Netzes der Bundesbahnen auf Genfer Gebiet, vom 10. Juli 1912. Der Beschluss lautet:

„Der Bundesrat wird ermächtigt, den am 7. Mai 1912 zwischen der Eidgenossenschaft und dem Kanton Genf abgeschlossenen Vertrag betreffend:

a. den Rückkauf des Bahnhofes Genf-Cornavin und der Eisenbahn von Genf nach La Plaine (Landesgrenze);

b. den Bau und den Betrieb einer Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhof Cornavin und dem Bahnhof Eaux-Vives, und

c. die Abtretung der Eisenbahn von Eaux-Vives nach der Landesgrenze bei Annemasse an die schweizerischen Bundesbahnen,

zu genehmigen."

Nach unbenützt verstrichener Referendumsfrist hat der Bundesrat das Gesetz mit Beschluss vom 24. Dezember 1912 in Kraft erklärt und den mit dem Kanton Genf abgeschlossenen Vertrag genehmigt.

d. Bundesbeschluss betreffend Genehmigung des zwischen der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen und der Eisenbahngesellschaft Vevey-Chexbres abgeschlossenen Nachtrages zum Vertrage vom 2. Juli 1903 betreffend die Verpachtung des Betriebes der Eisenbahn Vevey-Chexbres an die schweizerischen Bundesbahnen, vom 20. Juni 1912.

e. Bundesbeschluss betreffend die Ermächtigung der schweizerischen Bundesbahnen zur Änderung von Bestimmungen in Eisenbahnpacht- oder -betriebsverträgen, vom 20. Juni 1912, lautend:

„1. Die schweizerische Bundesbahnverwaltung wird ermächtigt, Änderungen von Vertragsbestimmungen in von der Bundesversammlung genehmigten Eisenbahnpacht- und -betriebsverträgen von sich aus vorzunehmen. Immerhin dürfen dadurch keine gesetzlichen und konzessionsmässigen Pflichten im Sinne des Artikels 28 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiet der schweizerischen Eidgenossenschaft berührt werden.

2. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses, der am 1. Juli 1912 in Kraft tritt, beauftragt."

f. Bundesbeschluss betreffend Ermächtigung von Beamten, Angestellten und Arbeitern der schweizerischen Bundesbahnen zur Annahme eines öffentlichen Amtes, vom 9. Juli 1912, lautend:

„Art. 1. Beamte, Angestellte und Arbeiter der schweizerischen Bundesbahnen dürfen ein öffentliches Amt nur annehmen, wenn sie dazu vor oder nach der Wahl die Ermächtigung der unmittelbar vorgesetzten Direktion nachgesucht und erhalten haben.

Art. 2. Die Ermächtigung darf nur verweigert werden, wenn erhebliche Schwierigkeiten für die Stellvertretung oder Nachteile für den Eisenbahndienst entstehen.

Art. 3. Wird die Ermächtigung an Bedingungen geknüpft, verweigert oder zurückgezogen, so kann der Gesuchsteller Beschwerde führen, und zwar gegen den Entscheid einer Kreisdirektion zunächst bei der Generaldirektion, gegen den Entscheid der Generaldirektion beim Bundesrate.

Der Bundesrat entscheidet endgültig.

Art. 4. Die Beschwerde ist binnen zwanzig Tagen nach der Zustellung des motivierten Entscheides bei der Rekursinstanz einzureichen.

Art. 5. Ein Abzug am Lohn oder an den gesetzlichen Rast- oder Urlaubstagen darf nur gemacht werden, wenn die Abwesenheit vom Dienst von verhältnismässig längerer Dauer ist.

Ein vom Bundesrate zu genehmigendes Reglement der schweizerischen Bundesbahnen setzt das Nähere fest.

Art. 6. Der Bundesrat wird beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Bekanntmachung dieses Beschlusses zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen."

Dieser Beschluss, für welchen die Referendumsfrist am 15. Oktober 1912 unbenützt ablief, ist vom Bundesrate auf den 1. November 1912 in Kraft erklärt worden.

g. Bundesbeschluss betreffend die Eingabe der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten, vom 22. Juni 1912, lautend:

„I. Von der Erklärung der Generaldirektion, dass sie eine Nachzahlung an die Arbeiter der Bundesbahnen von Fr. 31.25 für die Zeit vom 1. Januar 1911 bis 1. April 1912 bewilligen und den erforderlichen Kredit nachsuchen werde, wird in zustimmendem Sinn Kenntnis genommen.

II. Im übrigen wird auf das Gesuch nicht eingetreten."

2. In der Sitzung des Nationalrates vom 3. Dezember hat Herr Nationalrat Will eine Motion begründet, durch welche der Bundesrat eingeladen wurde, die Frage zu prüfen, ob nicht die Einführung des elektrischen Betriebes der schweizerischen Bundesbahnen wirksamer als bisher zu fördern sei, damit die Wasserkräfte unseres Landes besser ausgenützt und die Bundesbahnen in absehbarer Zeit vom Kohlenimport unabhängig werden. Die Motion wurde nach den vom Bundesrate abgegebenen Erklärungen mit Rücksicht auf das, was an vorbereitender Arbeit geschehen ist, für einmal zurückgezogen.

3. Am 20. Dezember ist von den Herren Nationalrat Michel und Mitunterzeichnern an den Bundesrat folgende Interpellation gerichtet worden:

1. Erachtet es der Bundesrat mit Rücksicht auf die seit Erlass des Bundesgesetzes vom 17. Dezember 1907 betreffend den Bau der Brienzerseebahn veränderten Verhältnisse nicht als geboten, dass diese Eisenbahn, deren Unterbau nebst Kunstbauten zwar normalspurig, deren Oberbau aber schmalspurig projektiert ist, gleich von Anfang an vollständig als Normalspurbahn erstellt werde?

2. Gedenkt nicht der Bundesrat unter den vorliegenden Umständen den eidgenössischen Räten eine dem erwähnten Gebote entsprechende Vorlage zu unterbreiten?

Das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement hat uns diese Interpellation zur Vernehmlassung übermittelt.

4. Mit Beschluss vom 26. November 1912 hat der Bundesrat dem vom Verwaltungsrate erlassenen „Reglement über die Anwendung des Bundesbeschlusses vom 9. Juli 1912 betreffend die

Ermächtigung von Beamten, Angestellten und Arbeitern der schweizerischen Bundesbahnen zur Annahme eines öffentlichen Amtes" (vgl. A, Verwaltungsrat, Ziffer 10, lit. *c*), die in Art. 5 des Bundesbeschlusses vorbehaltene Genehmigung erteilt.

5. Rückkauf der Gotthardbahn.

a. Mit der Liquidationskommission der Gotthardbahn wurde am 18. Juni 1912 ein Vergleich abgeschlossen, wonach die Gotthardbahn in Liquidation den schweizerischen Bundesbahnen zur Erledigung der mit Bezug auf Art. 6 des gerichtlichen Vergleichs zwischen der Eidgenossenschaft und der Gotthardbahn vom 10. Juni 1911 bestehenden Differenzen über einzelne Fälle von Frachtnachforderungen und Frachtrückerstattungen einen Betrag von Fr. 5000 vergütet, wogegen die Bundesbahnen auf alle weiteren Ansprüche gegen die Gotthardbahn verzichten und die Anrechnung aus Art. 6 des Vergleichs damit für beide Teile als erledigt erklärt wird.

b. Zum Zwecke der Wahrung des Besitzstandes der auf den 1. Mai 1909 von der Gotthardbahn in den Dienst der schweizerischen Bundesbahnen übergetretenen Beamten, Angestellten und ständigen Arbeiter für die Periode vom 1. April 1912 bis 31. März 1915 hat der Bundesrat unterm 26. April 1912 über die von den Personalverbänden vorgebrachten Postulate Beschluss gefasst. Am 24. Juni fand in dieser Angelegenheit zwischen dem Vorsteher des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes und den Vertretern des Personals eine Konferenz statt, zu der wir ebenfalls eingeladen wurden. In Vollziehung und Ergänzung des Beschlusses vom 26. April hat hierauf der Bundesrat unterm 9. Juli noch weitere Ausführungsbestimmungen erlassen.

6. Simplonangelegenheiten.

a. Als Ersatz für den in den Bundesrat gewählten Herrn Camille Decoppet hat diese Behörde zum Mitgliede der Simplondelegation Herrn Nationalrat Giuseppe Cattori ernannt.

b. Am 23./24. April und 8./9. Oktober 1912 haben Sitzungen der internationalen Simplondelegation stattgefunden, bei welchen Fahrplan- und Tariffragen besprochen und die Bau- und Betriebsrechnungen für die Jahre 1908, 1909 und 1910 behandelt wurden.

c. Die Bau- und Betriebsrechnungen der Simplonlinie für die Jahre 1908, 1909 und 1910 sind durch den Bundesrat und die italienische Regierung genehmigt worden, von letzterer unter gewissen Vorbehalten.

Diese Rechnungen zeigen folgende Ergebnisse:

Bauausgaben.

	Ende 1908 Fr.	Ende 1909 Fr.	Ende 1910 Fr.
Für die schweizerische Strecke	36,604,579.38	36,615,664.33	36,668,174.19
Für die italienische Strecke	40,694,911.44	40,705,286.61	40,706,225.01
Total	77,299,490.82	77,320,950.94	77,374,399.20

Betriebsrechnung.

	1908 Fr.	1909 Fr.	1910 Fr.
Total d. Betriebseinnahmen . .	1,053,639.31	1,132,032.63	1,279,626.30
Total d. Betriebsausgaben . .	1,180,989.26	1,131,569.05	1,124,206.27
Überschuss der Ausgaben . .	127,349.95	—	—
Überschuss der Einnahmen . .	—	463.58	155,420.03

Gewinn- und Verlustrechnung.

	1908 Fr.	1909 Fr.	1910 Fr.
Total der Einnahmen . . .	66,000.—	66,463.58	224,649.18
Total der Ausgaben . . .	2,495,869.85	2,380,186.75	2,382,112.65
Überschuss der Ausgaben . .	2,429,869.85	2,313,723.17	2,157,463.47

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

Nach stattgefundener Verständigung mit der P. L. M. über die von ihr zu bezahlende Entschädigung für die Mitbenützung des Bahnhofes Genf-Cornavin nach erfolgtem Rückkaufe (vgl. Geschäftsbericht 1911, Seite 21, Ziffer 7) fand am 4. April in Paris und am 23. Mai 1912 in Bern die Unterzeichnung des Vertrages betreffend den Durchlauf der Züge der P. L. M. auf der Linie Genf-La Plaine und ihre Zulassung in den Bahnhof Genf-Cornavin statt. Der Vertrag ist am 20. Juli von unserem Verwaltungsrate genehmigt worden, während die Ratifikation durch das französische Parlament, die vertraglich bis zum 25. Dezember 1912 hätte erfolgen sollen, noch aussteht. Die

P. L. M. hat sich aber im Einverständnis mit der französischen Regierung gleichwohl bereit erklärt, den Vertrag auf 1. Januar 1913 in Kraft treten zu lassen, so dass die Übernahme des Betriebes des Bahnhofes Genf-Cornavin und der Strecke Genf-La Plaine durch die Bundesbahnen auf diesen Zeitpunkt stattfinden konnte.

8. Rückkauf der Neuenburger Jurabahn.

Nachdem wir uns auf Einladung des eidgenössischen Eisenbahndepartements am 3. April über den Bericht seiner administrativen Abteilung vom 20. Januar 1912 betreffend den Rückkauf der Neuenburger Jurabahn geäussert hatten, übermittelte uns das Eisenbahndepartement unterm 3. Juni neue, auf die Ergebnisse des Jahres 1911 und auf das Budget für 1912 sich stützende Ertragsrechnungen mit Erläuterungen des Staatsrates von Neuenburg, mit dem Ersuchen, uns über dieselben ebenfalls auszusprechen. Das Ergebnis unserer Untersuchungen haben wir dem Eisenbahndepartemente am 9. Juli mitgeteilt, worauf es uns am 8. August seine Bemerkungen zur Kenntnis brachte und uns gleichzeitig zu einer Besprechung der Angelegenheit mit der bundesrätlichen Eisenbahndelegation einlud, welche am 4. Oktober stattfand. Anlässlich derselben wurden die Elemente für die Berechnung der Rückkaufsumme und die Vornahme einer kontradiktorischen Expertise über den Zustand der Bahnanlagen und deren Ausrüstung, sowie des Rollmaterials vereinbart.

Am 4. November 1912 kam zwischen Vertretern der Regierung von Neuenburg und solchen des Bundesrates ein Vertrag über die Abtretung der Bahn an den Bund zustande, gemäss welchem als Kaufpreis eine Summe von Fr. 9,800,000, zahlbar in 3½ % Obligationen der schweizerischen Bundesbahnen al pari, vereinbart worden ist. Der Bundesrat hat den Vertrag nach erfolgter Genehmigung mit Botschaft vom 26. November 1912 den gesetzgebenden Räten unterbreitet (siehe Bundesblatt 1912, V, 321 ff., 507).

9. Auf Einladung des eidgenössischen Eisenbahndepartements haben wir demselben nach Prüfung einer Eingabe des Regierungsrates des Kantons Zürich an den Bundesrat vom 9. Mai 1912, betreffend den Rückkauf der Tösstalbahn und der Wald-Rüti-Bahn, am 15. November ein Gutachten über die Wünschbarkeit und Zweckmässigkeit der Einverleibung der beiden Unternehmungen in das Netz der Bundesbahnen, sowie über den allfälligen Rückkaufswert dieser Bahnen erstattet.

10. Begutachtung von Konzessionsbegehren.

a. Mit Zuschrift vom 15. November 1911 sind uns vom eidgenössischen Eisenbahndepartemente 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 und später noch weitere, inzwischen bekannt gewordene Projekte über die östlichen Alpenübergänge, sowie hierauf bezügliche Druckschriften zur Berichterstattung zugestellt worden. Wir haben dem Eisenbahndepartemente unsern Bericht hierüber am 23. Mai 1912 zugestellt.

b. Mit Zuschrift vom 5. Februar hat uns das eidgenössische Eisenbahndepartement ein Konzessionsgesuch für eine Schmalspurbahn Hergiswil-Stansstad und Sarnen-Stans-Beckenried mit der Einladung übermittelt, uns darüber auszusprechen, ob wir gegen die vom Kanton Nidwalden befürwortete Konzessionierung der Strecken Hergiswil-Stansstad und Stans-Beckenried als Teilstück einer allfälligen linksufrigen Vierwaldstätterseebahn (Normalspur) Einwendungen erheben. In unserer Antwort vom 20. Februar äusserten wir uns, in Bestätigung des in dieser Sache schon früher eingenommenen Standpunktes, dahin, dass unserseits gegen die allfällige Konzessionierung der schmalspurigen Strecken Hergiswil-Stansstad und Stans-Beckenried keine Bedenken bestehen, unter der ausdrücklichen Voraussetzung, dass an diese Konzessionierung keine Bedingungen in bezug auf eine normalspurige linksufrige Vierwaldstätterseebahn geknüpft werden; letzteres Projekt bilde eine Frage für sich, die bei ihrer Wichtigkeit völlig unpräjudiziert gelassen werden sollte.

c. Am 20. April 1912 wurde uns vom Eisenbahndepartemente ein Konzessionsgesuch für eine Normalbahn Willisau-Nebikon mit der Einladung zugestellt, uns darüber zu äussern, ob dasselbe speziell in bezug auf den von den Konzessionsbewerbern erhofften Transitverkehr vom Standpunkte der Bundesbahnen aus betrachtet zu besondern Bemerkungen veranlasse.

Wir gelangten zum Schlusse, dass die Interessen der Bundesbahnen durch die neue Linie in Mitleidenschaft gezogen würden. Vermöge des Umstandes, dass ihr Verkehr den Bundesbahnen zum Teil auf nur unbedeutend kürzern oder sogar längern Strecken zufiele als bisher, sei die Einwirkung aber nicht derart, dass von einer wesentlichen Schädigung oder von Verletzung wichtiger Interessen gesprochen werden könne. Aus diesem Grunde würden wir uns nicht veranlasst sehen, gegen die Konzessionserteilung Einsprache zu erheben oder Bau und Betrieb der Linie für die Bundesbahnen zu beanspruchen.

d. Um auch unserseits zu einer Verständigung in Sachen der Solothurn-Schönbühl-Bahn beizutragen, haben wir die uns vom Eisenbahndepartemente zugestellten Postulate des Regierungsrates des Kantons Solothurn zur Frage einer neuen Eisenbahnverbindung zwischen Solothurn und Bern soweit möglich in entgegenkommendem Sinne beantwortet.

11. Auf Anfrage des eidgenössischen Eisenbahndepartementes, ob wir geneigt wären, die schon früher von unserm Verwaltungsrate behandelte Frage betreffend den eventuellen Beitritt der Bundesbahnen zu den Rheinschiffahrtsverbänden und die Beteiligung an den Studien über die Fortführung der Gross-Schiffahrt in den Bodensee neuerdings in dieser Behörde zur Sprache zu bringen, antworteten wir am 24. April im Einverständnis mit der ständigen Kommission unseres Verwaltungsrates, der wir die Angelegenheit vorher unterbreitet hatten, in ablehnendem Sinne, erklärten uns aber bereit, bei der Prüfung der verkehrspolitischen, kommerziellen und technischen Fragen, die bei diesen Studien auftauchen werden, dem eidgenössischen Eisenbahndepartemente oder dem Bundesrate auf gestelltes Verlangen soweit möglich mit Auskunft und Gutachten an die Hand zu gehen.

Zu der vom Eisenbahndepartemente auf den 29. Juni 1912 nach Bern einberufenen Konferenz zur Erzielung eines einheitlichen Vorgehens aller beteiligten eidgenössischen Verwaltungszweige in Sachen der Förderung der Rheinschiffahrt, an welcher das eidgenössische Departement des Innern, das Militärdepartement, das politische Departement, sowie das Starkstrominspektorat des schweizerischen elektrotechnischen Vereins vertreten waren, sind wir ebenfalls zugezogen worden. Dabei wurde beschlossen, durch eine genaue Untersuchung feststellen zu lassen, ob die Schiffahrt genügende volkswirtschaftliche Vorteile biete. Zu diesem Zwecke soll die technische, die volkswirtschaftliche und die politische Seite der Angelegenheit geprüft werden, und zwar die volkswirtschaftliche vom eidgenössischen Eisenbahndepartemente; dieser Behörde werden wir auf Wunsch das für die Untersuchungen erforderliche Material zur Verfügung stellen. Auf Grund des Prüfungsergebnisses über die verschiedenen Fragen soll dann beurteilt werden, ob das Projekt der Fortführung der Gross-Schiffahrt bis in den Bodensee zur Durchführung gelangen kann oder nicht.

12. Im Auftrage eines aus Vertretern der March gebildeten Initiativkomitees für den Bau einer Verbindungsbahn von

Uznach über Tuggen nach der linksufrigen Zürichseebahn (Siebnen-Wangen oder Schübelbach) hat uns am 20. November Herr Ingenieur W. Düggelin in Brugg angefragt, ob und gegebenenfalls in welchem Umfange wir uns an der Finanzierung einer solchen Verbindungsbahn beteiligen würden. Wir antworteten, dass uns die Bahn nach den von uns angestellten Untersuchungen nicht unerhebliche Einnahmenausfälle im Güterverkehr verursachen würde, und dass wir deren Bau auch vom betriebstechnischen Standpunkte aus nicht begrüssen könnten. Es bestehe daher für uns keine Veranlassung, die Verwirklichung des Projektes finanziell zu unterstützen.

13. Mit der am 8. Februar 1912 erfolgten Eröffnung des durchgehenden elektrischen Betriebes auf der Strecke Wohlen-Villmergen—Dietikon ist die Bundesbahnlinie Wohlen-Villmergen—Bremgarten, nach Massgabe des Pachtvertrages vom 14. Mai/3. Juni 1910, pachtweise in den Betrieb der elektrischen Strassenbahn Bremgarten-Dietikon übergegangen.

14. Auf 1. Januar 1913 hat die Traverstalbahn den Betrieb ihres Netzes, der bisher von den Bundesbahnen besorgt wurde, selbst übernommen, nachdem wir ihrem Gesuche um vorzeitige Auflösung des Betriebsvertrages vom 27. Januar 1905 auf Ende 1912 zugestimmt und auch der Verwaltungsrat sich damit einverstanden erklärt hatte.

15. Mitbenützungsverträge (vgl. Geschäftsbericht pro 1911, Seite 22 ff.).

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

1. am 13. Januar den Vertrag mit den Tramways Lausannois betreffend die Mitbenützung der Station Moudon, vom 2. September 1912;

2. am 13. Januar den Vertrag mit der Bahngesellschaft Monthey-Champéry-Morgins betreffend die Mitbenützung der Station Monthey, vom 27. September 1911;

3. am 13. Januar das Übereinkommen mit der Arth-Rigi-Bahn betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Arth-Goldau, vom 12./18. Dezember 1911;

4. am 13. Januar den Vertrag mit der Bahngesellschaft Altstätten-Gais betreffend die Mitbenützung der Station Altstätten, vom 23. Oktober/18. November 1911;

5. am 18. November den Vertrag mit der Forchbahn betreffend die Mitbenützung der Station Zürich-Stadelhofen, vom 27./31. August 1912.

b. Dem Verwaltungsrate vorgelegt, aber von ihm im Berichtjahre nicht mehr behandelt wurde der Vertrag über die Neuregelung der Mitbenützung der Station Travers, infolge Kündigung des mit den Bundesbahnen abgeschlossenen Betriebsvertrages auf den 31. Dezember 1912 und Überganges zum Selbstbetrieb (vgl. Ziffer 14).

c. Am Ende des Berichtjahres waren die Verhandlungen über folgende Mitbenützungs- und Anschlussverträge noch nicht beendigt:

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

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

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

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

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

6. mit der Oberaargau-Seeland-Bahn betreffend ihren Anschluss an die Station Herzogenbuchsee und den Bahnhof Lyss, sowie die Mitbenützung derselben;

7. mit der Surentalbahn betreffend die Mitbenützung der Station Sursee.

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;

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;

4. mit den badischen Staatsbahnen betreffend die Mitbenützung der Bahnhöfe Konstanz und Singen.

e. Herabsetzung von Mitbenützungsentschädigungen:

1. Auf ein Gesuch der Strassenbahn Wetzikon-Meilen haben wir uns bereit erklärt, mit Wirkung vom 1. Januar 1913 an die von dieser Verwaltung zu bezahlenden Entschädigungen für die Mitbenützung der Station Wetzikon von Fr. 1800 auf Fr. 1000 und diejenige für die Station Meilen von Fr. 1000 auf Fr. 300 herabzusetzen, nachdem der Verwaltungsrat der Wetzikon-Meilen-Bahn die von uns an diese Reduktion geknüpften Bedingungen angenommen hat.

2. Mit der Drahtseilbahn Rheineck-Walzenhausen wurde auf dem Korrespondenzwege vereinbart, dass sie den gemäss Art. 8 des Mitbenützungsvertrages vom 20. November 1906 durch unser Personal besorgten Abfertigungsdienst des Expressgut- und Güterverkehrs auf der Station Rheineck selbst übernehme, und dass für die gegenseitige Güterübergabe das Bordereausystem eingeführt werde. Mit Rücksicht auf diese Vereinfachungen konnten wir uns mit der nachgesuchten Reduktion der vertraglichen Mitbenützungsentschädigung von Fr. 400 auf Fr. 100 einverstanden erklären.

16. Betriebsverträge.

a. Gestützt auf Art. 1 des mit der Bodensee-Toggenburgbahn abgeschlossenen Vertrages vom 18./21. Juni 1910 betreffend den Betrieb ihrer Linie durch die Bundesbahnen ist am 6. Dezember ein Nachtragsvertrag betreffend die Betriebsübernahme der Strecke Ebnat-Nesslau vereinbart worden.

b. Unter Bezugnahme auf die anlässlich der Konferenz mit der Direktion der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn vom 22. März 1912 in Sachen des Betriebsvertrages Genf-La Plaine (Grenze) gepflogene Besprechung über die künftige Beordnung des Betriebes der Strecken Vallorbe-Pontarlier-Les Verrières nach Eröffnung des Betriebes der Linie Frasne-Vallorbe haben wir den am 1. Juni 1893 zwischen der P. L. M. und der Jura-Simplon-Bahn abgeschlossenen Vertrag über den Betrieb der genannten Strecken und die Mitbenützung des Bahnhofes Pontarlier auf den 31. Dezember 1912 gekündigt, der P. L. M. aber gleichzeitig vorgeschlagen, die Wirkungen der Vertragsauflösung erst auf den heute noch nicht feststehenden Zeitpunkt der Betriebseröffnung der Linie Frasne-Vallorbe in Kraft treten zu lassen.

Die Direktion der P. L. M. hat die Kündigung in dieser Form angenommen und uns ihre Vorschläge für die künftige Beordnung des Betriebes der Strecke Pontarlier-Les Verrières (Grenze) und die Mitbenützung des Bahnhofes Pontarlier in Aussicht gestellt.

17. Mit Zuschrift vom 5. September hat uns das eidgenössische Eisenbahndepartement zur Kenntnis gebracht, dass von einer Verschiebung der Termine für die Vorlage von Geschäftsbericht und Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen an den Bundesrat, wie sie vom Verwaltungsrate und auch von der Bundesversammlung wiederholt angeregt worden ist, einstweilen noch abgesehen und vorerst eine Besserung durch Vereinfachung des Geschäftsganges, sowie der Aufstellung und Behandlung der Jahresberichte angestrebt werden solle. Die vom Eisenbahndepartemente gemachten Vorschläge beziehen sich hauptsächlich auf Vereinfachung und Bereitstellung des Rechnungsmaterials bei der Ausgabenkontrolle und der Hauptbuchhaltung durch Verminderung der vielfachen Nachkontrolle, sowie auf Vereinfachung in der Darstellung der Rechnungen und des Berichtes, vor allem durch Zusammenfassung beider Vorlagen in einer einzigen Drucksache, wie es bei den Privatbahnen und beim Bunde hinsichtlich der Staatsrechnung geschieht. Es wird auch die Frage aufgeworfen, ob die Prüfungskommissionen des Verwaltungsrates und der eidgenössischen Räte einzelne Untersuchungen im Gebiete der Verwaltung und Rechnungsführung nicht schon im Laufe des Jahres, statt erst nach Abschluss der Rechnungen, vornehmen könnten.

Wir haben eine einlässliche Prüfung der vom Eisenbahndepartemente gemachten Anregungen angeordnet und diese auch der ständigen Kommission unseres Verwaltungsrates zur Kenntnis gebracht, welche ihrerseits die Revisionskommission um Äusserung ersuchte. Die Weiterbehandlung dieser Angelegenheit fällt nicht mehr in das Berichtjahr.

18. Die von der Bundesbahnkommission des Nationalrates anlässlich der Beratung des Geschäftsberichtes und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1911 aufgeworfene Frage, ob es nicht angezeigt wäre, die Revision des Tarifgesetzes (Erhöhung der Personenretourtaxen) von der Traktandenliste der Bundesversammlung abzusetzen, haben wir zuhanden des Eisenbahndepartementes in ablehnendem Sinne begutachtet.

19. Den von uns vorgenommenen Bestätigungswahlen der Abteilungschefs bei der Generaldirektion und der Dienstabteilungsvorstände bei den Kreisdirektionen für die neue Amtsdauer hat der Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 29. April die Genehmigung erteilt.

Auf den 1. April sind auch die bisherigen Beamten und Angestellten mit wenigen Ausnahmen für eine neue Amtsdauer bestätigt worden.

Auf den gleichen Zeitpunkt war das Personal in die Klassen des neuen Besoldungsgesetzes und die Stufen der Gehaltsordnung einzureihen. Da die neuen Gehaltsnormen in wesentlichen Punkten von den frühern abweichen, erachteten wir es im Interesse einer gleichmässigen Anwendung als angezeigt, für die Einreihung allgemeine Grundsätze aufzustellen. Der definitiven Beschlussfassung vorgängig wurden diese einheitlichen Bestimmungen in einer gemeinsamen Direktorenkonferenz vom 29. Februar/1. März beraten, nachdem, in Anwesenheit der Kreisdirektionen, die Delegierten der Personalverbände angehört worden waren.

Auf 1. April war gemäss Art. 14 des Besoldungsgesetzes die ausserordentliche Zulage von Fr. 200 neben der im Art. 4 des Gesetzes vorgesehenen periodischen Erhöhung dem Gehalte zuzurechnen, insoweit das Maximum der betreffenden Gehaltsstufe nicht überschritten wurde. Beamte und Angestellte, welche auf 1. April 1912 die im Art. 3, Absatz 4, des Besoldungsgesetzes erwähnten Bedingungen erfüllten, traten ohne weiteres in den Genuss des für ihre Stelle vorgesehenen Maximums der Gehaltsordnung. Ausserordentliche Besoldungserhöhungen wurden gemäss den von uns erlassenen allgemeinen Grundsätzen in der Regel nur bei Beförderungen gewährt, ausnahmweise auch da, wo ganz besondere Fälle vorlagen; hierfür haben wir uns für das gesamte Personal die Genehmigung vorbehalten. Für das automatische Vorrücken aus einer niedrigeren Dienstklasse oder Gehaltsstufe in eine höhere, soweit dasselbe bei gutem Verhalten und befriedigenden Leistungen stattfindet, wurde in der Regel neben der gesetzlichen keine ausserordentliche Gehaltserhöhung gewährt. In Befolgung unseres bisherigen grundsätzlichen Standpunktes haben wir es auch abgelehnt, das automatische Vorrücken der Beamten bis in die oberste Dienstklasse ihrer Kategorie zu garantieren. — Die Besetzung der im Besoldungsgesetz vorgesehenen neuen Beamtungen blieb auf das wirkliche Bedürfnis beschränkt. — Mit dem 1. April fand das neue Besoldungsgesetz Anwendung auch auf das in den Dienst der Bundesbahnen übergetretene Personal der ehemaligen Gotthardbahn. Die Gehaltsfestsetzung für dieses Personal richtete sich hinsichtlich der ausserordentlichen Zulage nach frühern Beschlüssen; zudem wurden ihm die Erhöhungsquoten nach dem Besoldungsgesetz gewährt, soweit dadurch die Maxima der neuen Gehaltsordnung nicht überschritten wurden. Für dasjenige Personal, dessen Besoldungen diese Maxima über-

schritten, erfolgte die Gehaltsnormierung nach Massgabe der Bundesratsbeschlüsse vom 26. April und 9. Juli 1912 (vgl. oben C. Allgemeines, Ziffer 5, lit. *b*).

20. Der Verband des Personals schweizerischer Transportanstalten hat unterm 23. April 1912 an den Bundesrat eine Eingabe gerichtet, worin das Gesuch gestellt wurde, Art. 3, Absatz 4, des Besoldungsgesetzes möchte mit Wirkung vom 1. April 1912 an dahin ausgelegt werden, dass die derzeitigen Inhaber der in der Gehaltsordnung vom 27. Juni 1911 vorgesehenen neuen Stellen auf das für diese Stellen ausgesetzte neue Maximum Anspruch erheben können, sofern sie am 1. April 1912 das 25. Dienstjahr zurückgelegt haben und ihre Funktionen während der letzten 5 Jahre mit denen der neuen Stelle identisch waren. Die gleiche Vergünstigung strebe der Verband an für jene Beamten und Angestellten, die unrichtig oder verspätet klassifiziert worden seien.

Dieses Gesuch ist von uns mit Schreiben vom 7. Juli zuhanden des eidgenössischen Eisenbahndepartementes in ablehnendem Sinne begutachtet worden. Der Bundesrat hat sich unserer Auffassung angeschlossen und die Eingabe mit Beschluss vom 6. August 1912 abschlägig beantwortet.

21. In einer an uns gerichteten, von 14 Petenten unterzeichneten Eingabe ist das Gesuch gestellt worden, es möchten die bisherigen Bureauchefs der Betriebskanzleien und die Sekretäre der Oberingenieure und der Obermaschineningenieure der Kreise als Kanzleivorstände eingereiht und gleichzeitig auch die bisherigen Rechnungsführer der Obermaschineningenieure der Kreise II und III, die bis jetzt den auf 1. April 1912 neu ernannten Bureauchefs vorgesetzt waren, zu Bureauchefs befördert werden.

Wir haben das Gesuch, weil im Widerspruche zum Besoldungsgesetz und zur Gehaltsordnung stehend, am 17. September abschlägig beschieden, nachdem sich auch die Direktorenkonferenz dagegen ausgesprochen hatte. Wir erklärten jedoch, dass nichts im Wege stehe, die mit den Funktionen von Kanzleivorständen betrauten Bureauchefs der technischen Dienstabteilungen, soweit das Interesse des Dienstes es erheische und sich speziell aus disziplinarischen Gründen rechtfertige, als erste Bureauchefs zu bezeichnen, ohne sie deswegen in eine höhere Gehaltsstufe einzureihen oder mit einem neuen Titel zu versehen, der im Besoldungsgesetze mit Absicht ausgemerzt worden

sei. Die Kreisdirektionen wurden beauftragt, die ersten Bureauchefs zu bezeichnen, wo sie dies als notwendig erachten.

22. Im Berichtsjahre haben drei Direktorenkonferenzen stattgefunden, in denen folgende wichtigere Traktanden zur Behandlung gelangten: Vereinheitlichung der Dienstzeiten der Depotwerkstätte- und Fahrdienstarbeiter; Eingabe des schweizerischen Technikerverbandes betreffend Vorrücken in höhere Stellungen; Anwendung von Telegrammbriefen; Revision des Reglementes Nr. 21 betreffend die Entschädigungen für Dienstreisen und bei Versetzungen; Erhöhung der Kompetenzen der Stationen zur direkten Erledigung von Entschädigungsansprüchen; Eingabe von Bureauchefs und Rechnungsführern betreffend Ernennung von Kanzleivorständen bei den technischen Dienstabteilungen der Kreise; Mietwert der Dienstwohnungen; Vorschriften über die elektrischen Streckenläutewerke; Aufbewahrung von Dienstgeldern.

23. Freifahrtwesen.

a. Auf 1. August wurden die nach Massgabe von Art. 21 der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetze in den Geschäftskreis des Betriebsdepartementes fallenden Geschäfte betreffend Freifahrtscheine provisorisch dem Präsidium übertragen, um die Besorgung des gesamten Freifahrtwesens in einer Hand zu vereinigen und gleichzeitig eine Vereinfachung in der Geschäftsbehandlung zu erzielen.

b. In Anpassung an die im Besoldungsgesetze und der Gehaltsordnung enthaltenen, teilweise neuen Titelbezeichnungen der zum Bezuge von Jahresfreikarten berechtigten Beamten haben wir, vorbehältlich der definitiven Beschlussfassung durch den Verwaltungsrat, Art. 4 des Reglementes Nr. 27 betreffend Gewährung freier Fahrt, sowie die Abschnitte II, III und IV des II. Nachtrages zu demselben auf den 1. April 1912 durch eine provisorische Verfügung ersetzt.

c. Im Laufe des Jahres 1912 sind von den Bundesbahnen folgende Jahresfreikarten ausgestellt worden:

An:	Ganzes Netz		Kreise		Strecken			Total
	I. Klasse	II. Klasse	I. Klasse	II. Klasse	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	
Bundesbehörden	117	54	6	7	—	2	—	186
Kantonsbehörden	—	—	137	—	—	—	—	137
Behörden und Personal der Bundesbahnen	233	134	272	986	—	7	—	1632
Andere schweiz. Transportanstalten	104	5	78	47	40	77	—	351
Ausländische Transportanstalten	1049	61	68	11	57	26	3	1275
Verschiedene	45	—	33	17	23	72	11	201
Total 1912	1548	254	594	1068	120	184	14	3782
1911	1522	251	569	935	115	179	14	3585

d. Die Zahl der im Jahre 1912 an Beamte, Angestellte und Arbeiter der Bundesbahnen, sowie an deren Familienangehörige von der Generaldirektion und den Kreisdirektionen abgegebenen Freifahrtscheine für einzelne Fahrten beträgt 363,438 gegenüber 354,105 im Jahre 1911.

24. 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 Berichtsjahres betrug die Zahl der Beamten und Angestellten mit Jahresgehalt insgesamt 24,130 (1911: 23,448), diejenige der im Taglohn oder Monatslohn Angestellten 11,338 (11,744), zusammen 35,468 (35,192).

	Beamte mit Jahresgehalt	Angestellte im Taglohn oder Monatslohn
bei der Generaldirektion . . .	756	27
beim Kreis I	4927	1673
beim Kreis II	6407	3553
beim Kreis III	5593	2196
beim Kreis IV	3400	2041
beim Kreis V	3047	1848
	24130	11338

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 1912;
Baurechnung auf 31. Dezember 1912;
Bilanz auf 31. Dezember 1912;

Beilagen:
- Vergleichung der Betriebsrechnung mit dem Vorjahr und mit dem Budget,
- Detail der Entschädigungen für die Gemeinschaftsbahnhöfe und für den Betrieb anderer Bahnen,
- Vergleichung der Gewinn- und Verlustrechnung mit dem Vorjahr und mit dem Budget,
- Ausweis über die Bauverwendungen, nach Objekten ausgeschieden,
- Vergleichung der gesamten Bauausgaben mit dem Budget und Zusammenzug auf Ende 1912;

Rechnung der Drucksachenverwaltung in Bern;
Rechnung der Oberbaumaterialverwaltung in Bern;
Rechnungen der Materialverwaltungen S. B. B.;
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.

Der Überschuss der Betriebseinnahmen pro 1912 beträgt . . . . . Fr. 69,172,459. 89

Rechnung 1911	Budget 1912	Rechnung 1912	Gegenüber 1911	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
71,864,082	64,593,755	**69,172,460**	— 2,691,622	+ 4,578,705

Die Verminderung gegenüber der Rechnung 1911 beträgt 3,75 %, die Vermehrung gegenüber dem Budget 7,09 %.

Diese Veränderungen setzen sich zusammen aus:

	Gegenüber	
	Rechnung 1911	Budget 1912
	Fr.	Fr.
Vermehrung der Betriebseinnahmen	9,544,562	6,241,109
Vermehrung der Betriebsausgaben	12,236,184	1,662,404
Veränderung des Betriebsüberschusses	— 2,691,622	+ 4,578,705

Wir werden diese Veränderungen in den einzelnen Abschnitten der Betriebsrechnung begründen. Die Vermehrung der Betriebseinnahmen gegenüber 1911 und dem Budget 1912 betrifft hauptsächlich den Ertrag aus dem Güter- und dem Gepäcktransport; die Tiertransporteinnahmen haben die Höhe des Vorjahres nur wenig überschritten. Auch die Einnahmen aus dem Personenverkehr haben gegenüber der Rechnung 1911 eine erhebliche Steigerung erfahren, wogegen sie in Vergleichung mit dem Voranschlag des Jahres 1912 eine nur kleine Vermehrung aufweisen. Die „Verschiedenen Einnahmen“ haben sich gegenüber dem Jahre 1911 und dem Budget ebenfalls vermehrt.

Eine Vermehrung der Betriebsausgaben ist sowohl gegenüber der Rechnung des Vorjahres als auch gegenüber dem Budget eingetreten. Die bedeutende Vermehrung gegenüber 1911 ist hauptsächlich eine Folge der Besoldungs- und der Lohnerhöhungen auf 1. April 1912 und der daherigen erhöhten Einlagen in die Pensions-, Hülfs- und Krankenkassen, sowie der durch die Verkehrszunahme bedingten Mehrausgaben für Nebenbezüge, Materialverbrauch und Wagenmieten. Für die Details verweisen wir auf die betreffenden Abschnitte des gegenwärtigen Berichtes.

Die Ausgabenvermehrung gegenüber dem Budget ist in der Hauptsache den nämlichen Faktoren zuzuschreiben; in das Budget 1912 sind nur die gesetzlichen, nicht aber die ausserordentlichen Besoldungserhöhungen infolge von Beförderungen einbezogen worden, die Lohnerhöhungen haben die nur auf die ausserordentlichen Zulagen veranschlagten Beträge ebenfalls überschritten, und die im Budget vorgesehene Verkehrsvermehrung ist in Wirklichkeit übertroffen worden, wodurch sich die Ausgaben für Materialverbrauch, Wagenmieten etc. gegenüber dem Budget vermehrt haben.

Der Betriebskoeffizient S. B. B. betrug im Jahre 1911 mit Einrechnung der ausserordentlichen Zulagen an das Personal 64,26. Für das Jahr 1912 beträgt er 66,76, inbegriffen die für das I. Quartal 1912 bezahlten Zulagen an die Arbeiter S. B. B. und an das ehemalige Gotthardbahnpersonal, sowie das an die Arbeiter S. B. B. (inkl. Gotthardbahn) bezahlte Supplement pro 1. Januar 1911 bis 31. März 1912 zur ausserordentlichen Zulage, welche Zuwendungen der Gewinn- und Verlustrechnung 1912 mit zusammen Fr. 673,029. 75 belastet worden sind. Die Zulagen an das festangestellte Personal der S. B. B. sind im ganzen Jahre 1912 auf die zutreffenden Personalrubriken verrechnet worden (siehe weitere Vergleichung der Betriebskoeffizienten auf Seite 63 dieses Berichtes).

Betriebseinnahmen.

Dieselben erreichen den Betrag von . Fr. 206,056,419. 20

und setzen sich aus folgenden Haupterträgnissen zusammen:

	Rechnung 1911 Fr.	Budge 1912 Fr.	Rechnung 1912 Fr.	Gegenüber 1911 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
I. Ertrag des Personentransportes	77,855,305	79,700,000	**79,741,480**	+ 1,886,175	+ 41,480
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes	110,613,312	112,500,000	**117,955,693**	+ 7,342,381	+ 5,455,693
III. Verschiedene Einnahmen	8,043,240	7,615,310	**8,359,246**	+ 316,006	+ 743,936
	196,511,857	199,815,310	**206,056,419**	+ 9,544,562	+ 6,241,109

I. Ertrag des Personentransportes.

Das definitive Ergebnis des Verkehrs deckt sich mit unserem Voranschlag; das bescheidene Plus von Fr. 41,480 gibt bei einer Einnahme von nahezu Fr. 80,000,000 keinen Anlass zu Bemerkungen. Die Vermehrung gegenüber dem Vorjahr beträgt 2,42 %. Wir verweisen im weiteren auf Abschnitt II, Kommerzielles Departement, auf Seite 127 ff. dieses Berichtes.

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

Auf Grund der Ergebnisse der ersten sieben Monate berechneten wir die voraussichtlichen Einnahmen für das Jahr 1911 auf Fr. 110,248,400 und schlossen daraus auf die mutmasslichen Einnahmen pro 1912, indem wir zu dieser Summe einen Zuschlag von 2 % budgetierten, entsprechend dem Durchschnitte der Mehreinnahmen der letzten drei Jahre. In Wirklichkeit erreichten aber die Einnahmen pro 1911 die Summe von Fr. 110,613,312, also zirka Fr. 360,000 mehr als auf Grund der ersten sieben Monate vorausgesehen wurde. Anstatt der zu 2 % veranschlagten Verkehrszunahme ergibt sich für die Rechnung 1912 gegenüber der Rechnung 1911 nun aber eine solche von 6,64 %. Wir verweisen im übrigen auf den Abschnitt II, Kommerzielles Departement, auf Seite 127 ff. dieses Berichtes.

III. Verschiedene Einnahmen.

Die Mehreinnahmen sind in folgenden Abweichungen gegenüber der Rechnung 1911 und dem Budget begründet:

	Rechnung 1911	Budget 1912	Rechnung 1912	Gegenüber 1911	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1. Pacht- und Mietzinse:					
a. Für Gemeinschaftsbahnhöfe und -strecken	1,083,389	1,108,860	**1,123,455**	+ 40,066	+ 14,595
b. Für Rollmaterial	1,505,257	1,350,000	**1,519,683**	+ 14,426	+ 169,683
c. Für sonstige Objekte . . .	2,111,898	2,110,000	**2,198,853**	+ 86,955	+ 88,853
	4,700,544	4,568,860	**4,841,991**	+ 141,447	+ 273,131
2. Ertrag von Hülfsgeschäften . .	3,102,795	2,817,450	**3,263,192**	+ 160,397	+ 445,742
3. Sonstige Einnahmen	239,901	229,000	**254,063**	+ 14,162	+ 25,063
	8,043,240	7,615,310	**8,359,246**	+ 316,006	+ 743,936

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 Mehreinnahmen für Rollmaterialmieten sind auch die vermehrten Ausgaben für diese Mieten im Kapitel V der Betriebsausgaben behufs besserer Vergleichung gegenüberzustellen; siehe diesbezüglich die Bemerkungen auf Seite 54 dieses Berichtes.

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

Im Ertrag der Hülfsgeschäfte ist auch die Verzinsung der in diesen Geschäften investierten Bau- und Betriebskapitalien enthalten; nachstehend die Ausscheidung:

	Kapitalzinse Fr.	Reingewinn Fr.
Drucksachenverwaltung	34,416	78,856
Oberbaumaterialverwaltung	398,948	488,133
Materialverwaltungen	604,935	64,112
Werkstätten, inkl. Gasanstalten . .	1,337,065	244,060
		875,161
Privattelegraphendienst	—	12,667
	2,375,364	887,828

Der eigentliche Gewinn der Hülfsgeschäfte beträgt somit Fr. 875,161, d. h. zirka 1,6 % der gesamten Jahreslieferungen und Leistungen derselben im Betrage von rund Fr. 55,474,000.

Der Umsatz hat sich gegenüber dem Vorjahre um zirka Fr. 4,870,000 vermehrt; diese Vermehrung entfällt hauptsächlich auf die Abgaben der Oberbaumaterialverwaltung, der Materialverwaltungen (Kohlen und sonstige Verbrauchsmaterialien, sowie Dienstkleider) und auf die Mehrleistungen der Werkstätten. Die Kapitalzinse haben gegenüber 1911 eine Vermehrung von zirka Fr. 107,000 erfahren, welche von der Zunahme der in den Vorräten und in den baulichen Anlagen investierten Kapitalien herrührt.

Betriebsausgaben.

Die Betriebsausgaben des Jahres 1912 betragen . . . . . Fr. 136,883,959. 31

Rechnung 1911	Budget 1912	Rechnung 1912	Gegenüber 1911	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
124,647,775	135,221,555	**136,883,959**	+12,236,184	+1,662,404

Die Vermehrung der gesamten Betriebsausgaben gegenüber dem Vorjahre beträgt 9,82 % und gegenüber dem Budget 1,23 %.

Wie wir bereits hinsichtlich der Veränderungen des Betriebsüberschusses bemerkt haben, ist die Ausgabenvermehrung eine Folge der Besoldungs- und Lohnerhöhungen auf den 1. April 1912 und der dadurch erhöhten Einlagen in die Pensions-, Hülfs- und Krankenkassen, sowie der durch die Verkehrszunahme bedingten Mehraufwendungen für Nebenbezüge, Verbrauchsmaterialien und Wagenmieten.

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

Kapitel	Rechnung 1911	Budget 1912	Rechnung 1912	Gegenüber 1911	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. Allgemeine Verwaltung	3,993,087	4,313,220	**4,390,630**	+ 397,543	+ 77,410
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	18,209,974	19,642,495	**19,146,149**	+ 936,175	— 496,346
III. Expeditions- und Zugsdienst . .	41,656,519	46,002,815	**45,747,646**	+ 4,091,127	— 255,169
IV. Fahrdienst	48,964,603	51,680,400	**54,092,232**	+ 5,127,629	+ 2,411,832
V. Verschiedene Ausgaben	13,596,066	14,651,545	**15,906,536**	+ 2,310,470	+ 1,254,991
	126,420,249	136,290,475	**139,283,193**	+ 12,862,944	+ 2,992,718
VI. Nicht rubrizierte Ausgaben und Einnahmen (**Mehreinnahmen**) . .	—1,772,474	—1,068,920	**—2,399,234**	+ 626,760	+ 1,330,314
	124,647,775	135,221,555	**136,883,959**	+ 12,236,184	+ 1,662,404

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

Kapitel	Rechnung 1911	Budget 1912	Rechnung 1912	Gegenüber 1911	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Personal der allgemeinen Verwaltung	3,500,947	3,856,620	**3,900,440**	+ 399,493	+ 43,820
Personal des Bahndienstes	5,983,629	6,608,585	**6,469,519**	+ 485,890	— 139,066
Personal des Expeditions- und Zugsdienstes	38,471,571	42,869,635	**42,557,382**	+ 4,085,811	— 312,253
Personal des Fahrdienstes	16,241,352	17,596,170	**17,820,718**	+ 1,579,366	+ 224,548
	64,197,499	70,931,010	**70,748,059**	+ 6,550,560	— 182,951

Wir lassen ferner die nachstehenden Zusammenstellungen der Ausgaben für die auf 1. April 1912 in Wirksamkeit getretenen Besoldungs- und Lohnerhöhungen, sowie der in diesen Erhöhungen inbegriffenen ausserordentlichen Zulagen folgen.

Mehrausgaben für Besoldungserhöhungen pro April-Dezember 1912 (9 Monate).

	Besoldungserhöhungen, inkl. ausserordentliche Zulagen Fr.	Betreffnis der ausserordentlichen Zulagen allein Fr.
Personal der allgemeinen Verwaltung	429,935	127,687
„ des Bahndienstes . . .	561,839	222,105
„ des Expeditions- und Zugsdienstes	5,269,220	1,983,988
Personal des Fahrdienstes . . .	1,754,581	640,500
Total Betrieb	8,015,575	2,974,280
Personal der Hülfs- und Nebengeschäfte	364,023	135,286
Nicht rubriziertes Personal des Bahndienstes	395,010	154,494
Gesamttotal	8,774,608	3,264,060
Vom Gesamtbetrag der Besoldungserhöhungen bringen wir den Betrag der ausserordentlichen Zulagen mit . . . . . in Abzug, weil derselbe die Betriebsrechnung, bzw. für die Zulagen an das G.B.-Personal die Gewinn- und Verlustrechnung schon vor dem 1. April 1912 belastete. Die dem festangestellten Pesonal zugewendeten wirklichen Besoldungserhöhungen auf 1. April 1912 betragen somit für neun Monate	3,264,060	
	5,510,548	

Mehrausgaben für Taglohnerhöhungen pro April-Dezember 1912 (9 Monate).

	Taglohnerhöhungen, inkl. ausserordentliche Zulagen	Betreffnis der ausserordentlichen Zulagen allein
	Fr.	Fr.
Arbeiter des Expeditionsdienstes .	222,841	171,046
„ des Fahrdienstes . . .	162,457	130,248
Total-Betrieb	385,298	301,294
Arbeiter der Hülfs- und Nebengeschäfte	581,173	517,447
Arbeiter des nicht rubrizierten Personals	557,470	400,353
Gesamttotal	1,523,941	1,219,094
Vom Gesamtbetrag der Lohnerhöhungen bringen wir den Betrag der ausserordentlichen Zulagen mit in Abzug, weil derselbe die Gewinn- und Verlustrechnung schon vor dem 1. April 1912 belastete.	1,219,094	
Die den Taglohnarbeitern zugewendeten Lohnerhöhungen über die ausserordentlichen Zulagen (inkl. das Supplement) hinaus betragen somit für 9 Monate	304,847	

Die Mehraufwendungen für das gesamte Personal der Bundesbahnen haben somit in den neun Monaten April bis Dezember 1912 betragen:

	Fr.
Besoldungserhöhungen, mit Inbegriff der vom 1. April 1912 an vollständig in die Besoldungen einbezogenen ausserordentlichen Zulagen	8,774,608
Taglohnerhöhungen, mit Inbegriff der vom 1. April 1912 an vollständig in die Taglöhne einbezogenen ausserordentlichen Zulagen und des Supplements zu denselben	1,523,941
Total der Erhöhungen	10,298,549
Hiervon ziehen wir ab die Betreffnisse der ausserordentlichen Zulagen für neun Monate an die	
Übertrag	10,298,549

		Fr.
Übertrag		10,298,549
Beamten, Angestellten und Arbeiter, weil dieselben schon vor dem 1. April 1912 dem Personal ausgerichtet wurden und in den Ausgaben der Bundesbahnen figurierten:		
Ausserordentliche Zulagen der Beamten und Angestellten	Fr. 3,264,060	
Ausserordentliche Zulagen der Arbeiter, inbegriffen das Supplement . . .	1,219,094	4,483,154
Die eigentlichen Mehraufwendungen für das Personal, d. h. die Gehalts- und Lohnerhöhungen, ohne die ausserordentlichen Zulagen, betragen somit für die neun Monate April-Dezember 1912 . . .		5,815,395

Es ist hier noch beizufügen, dass das Betreffnis der ausserordentlichen Zulagen an die Beamten und Angestellten und an die Barrierenwärterinnen (Fr. 200 bzw. Fr. 50 per Jahr) bereits seit dem 1. Januar 1911 der Betriebsrechnung belastet worden ist und dass somit die Personalrubriken der Rechnung 1912 auch das Betreffnis für die Monate Januar bis März enthalten. Bezüglich der ausserordentlichen Zulagen an das festangestellte Personal weist also die Rechnung 1912 gegenüber derjenigen von 1911, abgesehen von den Personalmutationen, keine Veränderung auf.

Die weiteren Abweichungen der Ausgaben für das Personal in der Rechnung 1912 gegenüber dem Vorjahr und dem Budget erläutern wir in den folgenden Kapiteln bei den betreffenden Personalrubriken.

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

	Rechnung 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Rechnung 1912 Fr.	Gegenüber 1911 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen	11,674,668	12,470,400	**12,090,005**	+ 415,337	— 380,395
Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven und Tender . . .	8,429,412	8,951,000	**9,614,528**	+1,185,116	+ 663,528
Unterhalt und Erneuerung der Personenwagen	2,962,767	3,418,200	**3,652,760**	+ 689,993	+ 234,560
Unterhalt und Erneuerung der Lastwagen	2,707,142	3,398,800	**3,364,502**	+ 657,360	— 34,298
Unterhalt und Erneuerung der Motorwagen	—	—	**38,580**	+ 38,580	+ 38,580
	25,773,989	28,238,400	**28,760,375**	+2,986,386	+ 521,975

Die Mehrausgaben sind den erhöhten Arbeitslöhnen und den grössern Betriebsleistungen zuzuschreiben

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

	Rechnung 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Rechnung 1912 Fr.	Gegenüber 1911 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Sonstige Ausgaben des Expeditions- und Zugsdienstes	3,184,948	3,133,180	**3,190,264**	+ 5,316	+ 57,084
Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen	18,109,787	17,822,830	**19,099,907**	+ 990,120	+1,277,077
	21,294,735	20,956,010	**22,290,171**	+ 995,436	+1,334,161

Die Mehrausgaben sind eine Folge der Verkehrszunahme. Weitere Erläuterungen über diese Ausgabenveränderungen geben wir in den Kapiteln des Expeditionsdienstes und des Fahrdienstes.

Die Ausgaben für Bureaubedürfnisse und für Drucksachen weisen gegenüber dem Vorjahre trotz der Verkehrszunahme eine Verminderung auf, dagegen sind die Budgetansätze namentlich für Drucksachen und für Billette überschritten worden. Die Kosten für Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale und für Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen sind im Jahre 1912 weiter reduziert worden. Die nachstehende Vergleichung zeigt die bezüglichen Veränderungen:

	Rechnung 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Rechnung 1912 Fr.	Gegenüber 1911 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Bureaubedürfnisse, Drucksachen etc. .	1,602,067	1,502,840	**1,590,238**	— 11,829	+ 87,398
Beleuchtung, Heizung und Reinigung .	1,802,784	1,873,500	**1,788,505**	— 14,279	— 84,995

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. 4,390,630. 34

Rubriken	Rechnung 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Rechnung 1912 Fr.	Gegenüber 1911 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
A 1. Verwaltungsbehörden . .	276,140	281,500	**275,934**	— 206	— 5,566
2. Sekretariate, Kanzleien, Archive und Registraturen .	582,729	632,710	**622,144**	+ 39,415	— 10,566
3. Ausgabenkontrolle, Hauptbuchhaltung, Hauptkasse, Wertschriftenverwaltung u. Rechnungsbureaux . . .	587,593	630,475	**636,068**	+ 48,475	+ 5,593
4. Rechtsbureaux und Verwaltung der Pensions-, Hülfs- und Krankenkassen . . .	325,845	371,965	**375,975**	+ 50,130	+ 4,010
5. Abteilungen für das Personentarif-, Gütertarif- und Frachtreklamationswesen . .	366,700	408,795	**402,335**	+ 35,635	— 6,460
6. Einnahmenkontrolle . . .	878,501	978,885	**943,751**	+ 65,250	— 35,134
7. Statistisches Bureau und Publizitätsdienst	78,964	87,415	**191,549**	+ 112,585	+ 104,134
8. Bureaux f. d. Telegraphendienst u. d. elektr. Anlagen	296,055	346,345	**334,645**	+ 38,590	— 11,700
9. Abwartpersonal	108,420	118,530	**118,039**	+ 9,619	— 491
B 1. Bureau- und Druckkosten	300,915	273,400	**296,688**	— 4,227	+ 23,288
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale	84,452	89,700	**87,156**	+ 2,704	— 2,544
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	27,210	17,900	**27,563**	+ 353	+ 9,663
4. Verschiedenes	79,563	75,600	**78,783**	— 780	+ 3,183
	3,993,087	4,313,220	**4,390,630**	+ 397,543	+ 77,410

A 1—9. Personalausgaben. Die Besoldungserhöhungen auf 1. April 1912 haben erhebliche Mehrausgaben erfordert. Im Budget 1912 sind diese Erhöhungen, soweit sie durch die gesetzlichen dreijährlichen Quoten verursacht worden sind, berücksichtigt; dagegen haben wir für die ausserordentlichen Gehaltserhöhungen infolge von Beförderungen im Budget nichts vorgesehen, weil der Umfang der Beförderungen auf den 1. April 1912 bei der Erstellung desselben noch nicht bestimmt werden konnte. Anderseits sind jedoch die daherigen Mehrausgaben durch Minderausgaben infolge von Personalmutationen (Personalverjüngung, vorübergehende Nichtbesetzung von Vakanzen etc.) teilweise kompensiert worden. Zu der Rubrik I A 7 ist ferner zu bemerken, dass das Personal des Publizitätsdienstes, einschliesslich der Agenturen im Ausland, seit dem 1. April 1912 auf dieser Rubrik verrechnet wird, da dasselbe nunmehr im neuen Besoldungsgesetz unter der allgemeinen Verwaltung eingeordnet ist. Vor diesem Zeitpunkte wurde das fragliche Personal mit den allgemeinen Kosten des Publizitätsdienstes auf Rubrik V C 8 der Betriebsrechnung verrechnet.

B 1—4. Sonstige Ausgaben der allgemeinen Verwaltung. Gegenüber der Rechnung 1911 haben sich die Bureau- und Druckkosten etwas vermindert, dagegen ist im Budget der Posten für den Druck von Berichten und Vorlagen an die Verwaltungsbehörden zu niedrig eingeschätzt worden. Die Ausgaben für Beleuchtung, Heizung und Reinigung haben sich in der Mitte zwischen Rechnung 1911 und Budget 1912 gehalten. Ein vermehrter Ersatz von Inventargegenständen und die Umzugskosten infolge veränderter Zuteilung von Diensträumen haben auf den Rubriken I B 3, bzw. I B 4 gegenüber dem Budget Mehrausgaben erfordert.

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

Im Jahre 1912 betrugen die Ausgaben Fr. 19,146,149. 48

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 Neu- und Ergänzungsbauten) sind im Kapitel VI, Ziffer 1, eingestellt. Die Abschreibungen für grössere untergegangene Anlagen werden dem Konto „Zu amortisierende Verwendungen“ belastet.

Rubriken	Rechnung 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Rechnung 1912 Fr.		Gegenüber 1911 Fr.		Gegenüber dem Budget Fr.
A 1. Bureaux der Oberingenieure .	742,437	837,380	**874,021**	+	131,584	+	36,641
2. Bahningenieure und deren Hülfspersonal	450,525	509,890	**495,310**	+	44,785	—	14,580
3. Bahnmeister und deren Gehülfen	1,227,142	1,400,580	**1,305,891**	+	78,749	—	94,689
4. Bahnwärter, Barrierenwärter u. deren Stellvertreter	3,563,525	3,860,735	**3,794,297**	+	230,772	—	66,438
B 1. Unterbau und Kunstbauten . .	2,732,983	2,656,400	**2,675,129**	—	57,854	+	18,729
2. Oberbau (einschl. Erneuerung)	6,446,742	7,134,900	**6,792,985**	+	346,243	—	341,915
3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen	1,503,173	1,675,950	**1,638,846**	+	135,673	—	37,104
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes	828,101	772,050	**854,966**	+	26,865	+	82,916
5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis	163,669	231,100	**128,079**	—	35,590	—	103,021
C 1. Bureau- und Druckkosten . .	83,208	78,910	**79,131**	—	4,077	+	221
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale . . .	65,671	62,000	**60,858**	—	4,813	—	1,142
3. Beleuchtung der Bahn . . .	65,295	71,100	**85,833**	+	20,538	+	14,733
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	303,486	316,500	**320,710**	+	17,224	+	4,210
5. Entschädigungen für vorübergehende Benützung von Landstücken und für Kulturschaden	3,622	2,500	**1,433**	—	2,189	—	1,067
6. Verschiedenes	30,395	32,500	**38,660**	+	8,265	+	6,160
	18,209,974	19,642,495	**19,146,149**	+	936,175	—	496,346

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 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Rechnung 1912 Fr	Gegenüber 1911 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Gesamtausgaben	18,209,974	19,642,495	**19,146,149**	+ 936,175	— 496,346
ab: Oberbauerneuerung*	4,142,081	4,766,000	**4,331,658**	+ 189,577	— 434,342
Netto	14,067,893	14,876,495	**14,814,491**	+ 746,598	— 62,004

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

A 1—4. Personalausgaben. Die Mehrausgaben gegenüber der Rechnung des Vorjahres sind auch hier eine Folge der Gehaltserhöhungen auf 1. April 1912; der Betrag dieser Mehrausgaben ist indessen durch Personalmutationen und durch eine kleine Verminderung der Personalzahl auf der Rubrik der Bahn- und Barrierenwärter zu einem Teil kompensiert worden. Die Mutationen sowie vermehrte Rückerstattungen für Leistungen an den Baukonto und für Dritte haben die Ausgaben in Vergleichung mit dem Budget vermindert. Eine Ausnahme ist für die Rubrik II A 1 vorhanden, wo eine grössere Zuteilung von technischem Bauleitungspersonal an die Zentralbureaux der Oberingenieure im Budget noch nicht vorgesehen war. Die Leistungen dieses Personals für den Baukonto sind durch den prozentualen Zuschlag für die sog. Verwaltungs- und Bauleitungskosten gedeckt. (Siehe Rubrik VI 2 der Betriebsrechnung.)

B 1. Unterbau und Kunstbauten. Die Rechnung des Jahres 1911 enthält erhöhte Ausgaben für Wiederherstellungsarbeiten infolge der bedeutenden Wasserschäden in den Jahren 1910 und 1911, weshalb die Ausgaben 1912 einen Minderbetrag aufweisen; dagegen ist das Budget dieses Jahres, namentlich zufolge vermehrter Sicherungsarbeiten an Berglehnen und Entwässerungen in Rutschgebieten, überschritten worden.

B 2. Oberbau. Die Erhöhungen der Gehalte und Löhne des sog. nicht rubrizierten Personals des Bahndienstes verursachen auf dieser Rubrik ebenfalls Mehrausgaben. Im übrigen steht die Höhe der Ausgaben im Einklange mit der Länge der ganz oder teilweise erneuerten Geleise. Diese Erneuerung ist gegenüber der Rechnung 1911 etwas grösser, wogegen sie die budgetierte

Erneuerung nicht vollständig erreicht hat. Die schlechte Witterung in der Hauptarbeitsperiode des Jahres 1912 ist zum Teil Mitursache der verminderten Erneuerungs- und Unterhaltungsarbeiten.

Bezüglich der Länge der erneuerten Geleisestrecken verweisen wir auf die Angaben im Abschnitt IV Baudepartement, Teil c Bahnunterhalt, dieses Berichtes.

B 3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen. Verschiedene im Budget vorgesehene Arbeiten sind nicht ausgeführt worden. Dagegen haben grössere Unterhalts- und Renovationsarbeiten an Gebäuden und Einrichtungen in verschiedenen grossen Bahnhöfen gegenüber der Rechnung 1911 vermehrte Kosten erfordert.

B 4. Telegraph, Signale und Verschiedenes. Die Mehrausgaben betreffen namentlich den vermehrten Umbau und die Verstärkung von Telegraphenlinien, sowie die Verbesserung von Einfriedigungen und Barrieren.

C 1—6. Sonstige Ausgaben. Die Verbesserung der Bahnbeleuchtung und der Loskauf der Verpflichtung zur Beleuchtung eines Bahnhofvorplatzes, ferner der vermehrte Ersatz und Unterhalt von Inventar, sowie ärztliche Untersuchungen des Personals und Bahnvermarkungen haben erhöhte Kosten gegenüber dem Vorjahr und dem Budget verursacht.

III. Expeditions- und Zugsdienst.

Die Ausgaben pro 1912 dieses Kapitels betragen . . . . . Fr. 45,747,646. 09

Sie verteilen sich auf die einzelnen Rubriken wie folgt:

Rubriken	Rechnung 1911	Budget 1912	Rechnung 1912	Gegenüber 1911	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A 1. Betriebsinspektionen, Kursinspektionen	1,081,422	1,196,370	**1,169,503**	+ 88,081	— 26,867
2. Bahnhof- und Stationsvorstände und das denselben unterstellte Personal . . .	27,823,256	31,131,390	**30,895,870**	+3,072,614	— 235,520
3. Zugsdienstpersonal	9,566,893	10,541,875	**10,492,009**	+ 925,116	— 49,866
B 1. Bureau- und Druckkosten .	1,174,295	1,105,730	**1,172,130**	— 2,165	+ 66,400
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale und Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen . . .	1,473,146	1,530,100	**1,462,212**	— 10,934	— 67,888
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	306,897	293,150	**327,870**	+ 20,973	+ 34,720
4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen und Telegraphenapparate	36,505	34,600	**34,000**	— 2,505	— 600
5. Camionnage und Plombage .	50,899	45,000	**48,278**	— 2,621	+ 3,278
6. Verschiedenes	143,206	124,600	**145,774**	+ 2,568	+ 21,174
	41,656,519	46,002,815	**45,747,646**	+4,091,127	— 255,169

A 1—3. Personalausgaben. Auf diesem Kapitel kommt die grösste Personalzahl zur Verrechnung, weshalb die Mehrausgaben für die Gehalts- und Lohnerhöhungen auf 1. April 1912 bedeutende Beträge erreichen. Gegenüber der Rechnung 1911 hat überdies auch eine Vermehrung des Personalbestandes stattgefunden; die budgetierte Personalzahl ist dagegen erst von der Mitte des Jahres hinweg um etwas überschritten worden. Die gegenüber dem Budget verminderten Ausgaben sind den Personalmutationen (Personalverjüngung), sowie den grössern Übertragungen auf die Unfallrubrik VC 3 und auf den Konto der Krankenkasse zuzuschreiben.

Die Nebenbezüge des Zugsdienstpersonals haben infolge der grössern Fahrleistungen gegenüber dem Vorjahr rund Fr. 80,800 und gegenüber dem Budget rund Fr. 18,300 Mehrausgaben erfordert.

B 1—6. Sonstige Ausgaben. Das Budget 1912 ist für Bureau- und Druckkosten zu niedrig gehalten worden; die Überschreitung betrifft namentlich die Ausgaben für Billets und Formulare, sowie für ausserordentliche Drucksachen anlässlich der Herbstmanöver. Vermehrte Ausgaben haben ferner der Ersatz und der Unterhalt von Stationsinventar, besonders von Wagendecken und Stationsfahrzeugen, sowie unter Rubrik „Verschiedenes" die Überstunden des Zolldienstes, die ärztlichen Untersuchungen und die Verwendung von Pferden im Rangierdienste erfordert. Dagegen haben die Ausgaben für Beleuchtung, Heizung und Reinigung infolge Verbesserung der elektrischen Beleuchtung und vermindertem Matrialverbrauch neuerdings eine Reduktion erfahren.

IV. Fahrdienst.

Die Ausgaben des Jahres 1912 belaufen sich auf . . . . . Fr. 54,092,232. 08

Nachstehend die Verteilung auf die Rubriken:

Rubriken	Rechnung 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Rechnung 1912 Fr.	Gegenüber 1911 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
A 1. Zentralbureaux des Fahrdienstes	567,551	658,385	**623,298**	+ 55,747	— 35,087
2. Maschinenpersonal und Wagenvisiteure	12,472,223	13,362,070	**13,686,087**	+1,213,864	+ 324,017
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials .	3,201,578	3,575,715	**3,511,333**	+ 309,755	— 64,382
B 1. Brennmaterial	17,035,099	16,715,000	**17,949,712**	+ 914,613	+ 1,234,712
2. Schmiermaterial	369,563	407,000	**415,896**	+ 46,333	+ 8,896
3. Beleuchtungsmaterial . . .	187,785	196,380	**205,238**	+ 17,453	+ 8,858
4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial, Wasser, Streusand und Verschiedenes	517,340	504,450	**529,061**	+ 11,721	+ 24,611
C 1a. Unterhalt der Lokomotiven und Tender	6,510,293	6,752,000	**7,238,314**	+ 728,021	+ 486,314
Übertrag	40,861,432	42,171,000	**44,158,939**	+3,297,507	+1,987,939

Rubriken	Rechnung 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Rechnung 1912 Fr.	Gegenüber 1911 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Übertrag	40,861,432	42,171,000	**44,158,939**	+3,297,507	+1,987,939
1b. Erneuerung der Lokomotiven und Tender	1,919,119	2,199,000	**2,376,214**	+ 457,095	+ 177,214
2a. Unterhalt der Personenwagen	2,625,570	2,703,000	**2,915,969**	+ 290,399	+ 212,969
2b. Erneuerung der Personenwagen	337,197	715,200	**736,791**	+ 399,594	+ 21,591
3a. Unterhalt der Lastwagen . .	2,143,061	2,145,000	**2,281,596**	+ 138,535	+ 136,596
3b. Erneuerung der Lastwagen .	564,081	1,253,800	**1,082,906**	+ 518,825	— 170,894
4a. Unterhalt der Motorwagen .	—	—	**193**	+ 193	+ 193
4b. Erneuerung der Motorwagen .	—	—	**38,387**	+ 38,387	+ 38,387
D 1. Bureau- und Druckkosten . .	43,649	44,800	**42,289**	— 1,360	— 2,511
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale . .	179,515	191,700	**178,279**	— 1,236	— 13,421
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	266,995	234,300	**252,695**	— 14,300	+ 18,395
4. Verschiedenes	23,984	22,600	**27,974**	+ 3,990	+ 5,374
	48,964,603	51,680,400	**54,092,232**	+5,127,629	+2,411,832

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 ergibt sich folgende Vergleichung der Nettoausgaben des Fahrdienstes, d. h. der Ausgaben für Personal, Materialkonsum, Unterhalt des Betriebsmaterials und Verschiedenes:

	Rechnung 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Rechnung 1912 Fr.	Gegenüber 1911 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Totalausgaben .	48,964,603	51,680,400	**54,092,232**	+5,127,629	+2,411,832
Ab: Abschreibung für ausrangiertes Rollmaterial . .	2,820,398	4,168,000	**4,234,298**	+1,413,900	+ 66,298
Netto	46,144,205	47,512,400	**49,857,934**	+3,713,729	+2,345,534

Die Mehrausgaben betreffen das Personal, den Materialverbrauch und den Rollmaterialunterhalt und sind, abgesehen von den Gehalts- und Lohnerhöhungen, den vermehrten Fahrleistungen zuzuschreiben.

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

Rechnung 1911 Lok. km	Budget 1912 Lok. km	Rechnung 1912 Lok. km	Gegenüber 1911 Lok. km	Gegenüber dem Budget Lok. km
44,988,550	45,100,000	**46,783,768**	+1,795,218	+1,683,768

Die Vermehrung gegenüber 1911 beträgt $3,_{99}$ % und diejenige gegenüber dem Budget $3,_{73}$ %.

A 1—3. Personalausgaben. Die Ausgaben für das Personal des Fahrdienstes haben zufolge der Gehalts- und Lohnerhöhungen auf den 1. April 1912 und der vermehrten Fahrleistungen ebenfalls eine Vermehrung aufzuweisen, die indessen auch hier durch eine Personalverjüngung einigermassen kompensiert worden ist. Die Ausgabenvermehrung für Nebenbezüge auf der Rubrik IV A 2 beträgt rund Fr. 94,800 gegenüber 1911 und Fr. 140,500 gegenüber dem Budget. Die Kosten des Bureaus für den elektrischen Bahnbetrieb werden bis auf weiteres dem Baukonto belastet, deshalb die Minderausgaben auf Rubrik IV A 1 gegenüber dem Budget. Im ferneren hat noch eine Änderung in der Akkordarbeit für die Kohlenmanipulation verminderte Ausgaben auf der Rubrik IV A 3 verursacht.

B 1—4. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen. Mehrausgaben infolge der grössern kilometrischen Fahrleistungen und der Erhöhung des mittleren Kohlenpreises.

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

Rechnung 1911	Budget 1912	Rechnung 1912	Gegenüber 1911	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
11,278,924	11,600,000	**12,436,072**	+1,157,148	+836,072

Die Unterhaltskosten für das Rollmaterial werden beeinflusst durch die Zahl der vorgenommenen periodischen Revisionen und durch die ausserordentlichen Reparaturarbeiten. Von diesen beiden Faktoren ist namentlich der letztere sehr veränderlich. Ein weiterer Grund der vermehrten Ausgaben liegt in den auf 1. April 1912, infolge der Revision des Reglements betreffend die Lohnverhältnisse der Werkstättearbeiter, durchgeführten Lohnerhöhungen, sowie in einer teilweisen Verteuerung der Materialpreise.

C 1*b* bis 4*b*. Erneuerung des Rollmaterials (vergleiche Ausrangierung zulasten des Erneuerungsfonds, Seite 65). Es ist folgendes Fahrmaterial ausrangiert, beziehungsweise zur Ausrangierung vorgesehen worden:

	Rechnung 1911	Budget 1912	Rechnung 1912
	Anzahl	Anzahl	Anzahl
Lokomotiven	34	36	38
Lokomotivkessel . . .	7	2	4
Personenwagen . . .	29	69	80
Lastwagen	145	289	271
Motorwagen	—	—	1

D 1—4. Sonstige Ausgaben. Die Kosten für die elektrische Beleuchtung und für Materialverbrauch haben sich, namentlich gegenüber dem Voranschlag, weiter vermindert. Dagegen war das Budget für den Unterhalt und Ersatz des Inventars ungenügend. Unter IV D 4 sind vermehrte Aufgleisungskosten und Mehrausgaben für Erfrischungen an das Personal zu verzeichnen.

V. Verschiedene Ausgaben.

Dieselben betrugen im Jahre 1912 . Fr. 15,906,535. 60

Sie verteilen sich wie folgt auf die Rubriken:

Rubriken	Rechnung 1911	Budget 1912	Rechnung 1912	Gegenüber 1911	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A 1. Pachtzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und -strecken . .	826,006	741,850	**853,013**	+ 27,007	+ 111,163
2. Rollmaterialmieten	4,266,395	3,800,000	**4,588,560**	+ 322,165	+ 788,560
3. Verschiedene Mieten	32,711	35,650	**34,990**	+ 2,279	— 660
C 1. Gerichts- und Prozesskosten .	26,039	31,600	**25,077**	— 962	— 6,523
2. Feuerversicherung	193,489	200,400	**194,417**	+ 928	— 5,983
3. Unfallversicherungen und Entschädigungen	1,104,333	1,040,000	**1,142,353**	+ 38,020	+ 102,353
4. Transportversicherungen und Entschädigungen	270,820	253,000	**296,406**	+ 25,586	+ 43,406
5. Kosten des Transports infolge von Bahnunterbrechungen . .	253	1,200	**189**	— 64	— 1,011
6. Steuern und Abgaben . . .	158,491	146,700	**179,762**	+ 21,271	+ 33,062
7. Beiträge an die Hülfskassen, Pensionen, Unterstützungen und Gratifikationen	6,269,010	7,924,445	**8,209,182**	+1,940,172	+ 284,737
8. Verschiedenes	448,519	476,700	**382,587**	— 65,932	— 94,113
	13,596,066	14,651,545	**15,906,536**	+2,310,470	+1,254,991

A 1. Pachtzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und Bahnstrecken. Die Vermehrung betrifft den als Pachtzins verrechneten erhöhten Anteil der Badischen Bahn am Reinertrage der Basler Verbindungsbahn infolge der Zunahme der Transporteinnahmen. Weitere Details befinden sich auf Seite 46 der Jahresrechnung.

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

Rollmaterialmieten	Rechnung 1911	Budget 1912	Rechnung 1912	Gegenüber 1911	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Ausgaben	4,266,395	3,800,000	**4,588,560**	+322,165	+788,560
Einnahmen	1,505,257	1,350,000	**1,519,683**	+ 14,426	+169,683
Nettoausgaben	2,761,138	2,450,000	**3,068,877**	+307,739	+618,877

Die im Bericht zum Budget 1912 ausgesprochene Erwartung einer Herabsetzung der Wagenmieten durch eine bessere Ausnützung der eigenen Güterwagen hat sich noch nicht erfüllt; die Vermehrung der Nettoausgaben ist deshalb gegenüber dem Budget eine bedeutende. Daneben hat der vermehrte Verkehr weitere Mehrausgaben verursacht, und die Kündigung der Wagenbeistellungsverträge für Kohlentransporte hat auch im Jahre 1912 das Verhältnis zwischen Ausgaben und Einnahmen ungünstig beeinflusst.

C 3. Unfallentschädigungen. Mehrausgaben für grössere Kapitalabfindungen; das Budget ist zu stark reduziert worden.

C 4. Transportentschädigungen. Die Zunahme des Verkehrs hat auf dieser Rubrik stets vermehrte Ausgaben zur Folge.

C 6. Steuern und Abgaben. Die steuerpflichtigen Liegenschaften haben sich vermehrt; im weitern enthält die Rechnung 1912 eine Nachtragssteuer an Italien (1906—1912) für die elektrische Energie und die Beleuchtung auf der Simplonlinie.

C 7. Beiträge an Hülfskassen, Pensionen, Unterstützungen etc. Auf dieser Rubrik machen sich die periodischen dreijährlichen Besoldungserhöhungen, sowie die reglementarischen Lohnerhöhungen jeweilen besonders fühlbar. Die Einlagen in die Pensions- und Hülfskassen für die 5 (bezw. für die G. B.-

Hülfskasse 6) ersten Monatsbetreffnisse der Gehaltserhöhungen haben pro 1912 Fr. 3,062,612 betragen und die ordentlichen Beiträge haben sich ebenfalls im Verhältnis der Erhöhung der versicherten Gehalte und Löhne vermehrt. Obige Ausgabenvermehrung für Gehaltserhöhungen enthält die erwähnten Monatsbetreffnisse für die gesetzlichen und ausserordentlichen Erhöhungen auf 1. April 1912, sowie die zu den Gehalten geschlagenen Zulagen des Personals der ehemaligen G. B., während die nämlichen Monatsbetreffnisse auf der Zulage von Fr. 200 an das S. B. B.-Personal bereits im Jahre 1911 mit rund Franken 1,844,000 der Pensionskasse zugeführt wurden, weil diese Zulage laut dem Besoldungsgesetz gegenüber dieser Kasse seit dem 1. Januar 1911 anrechenbar war.

Weitere Mehrausgaben haben die auf 1. Januar 1912 übernommenen Pensionen an ehemaliges G. B.-Personal, welche dem bezüglichen Spezialfonds belastet werden, sowie die Ausrichtung vermehrter Dienstaltersgratifikationen erfordert.

Die Mehrausgaben gegenüber dem Budget entfallen mit Fr. 192,311 auf die Beiträge an die Pensions- und Hülfskassen und rühren daher, dass nur die gesetzlichen periodischen Gehaltserhöhungen, nicht aber diejenigen für Beförderungen budgetiert worden sind.

V C 8. Verschiedenes. Da das Personal des Publizitätsdienstes und seiner Auslandsagenturen im neuen Besoldungsgesetz unter demjenigen der allgemeinen Verwaltung figuriert, werden die daherigen Ausgaben seit 1. April 1912 auf Rubrik I A 7 verrechnet. Die gesamten Aufwendungen für diesen Dienst, einschliesslich der Kosten des Propagandamaterials, haben im Jahre 1912 Fr. 387,190 betragen.

Die Minderausgaben auf V C 8 sind im weitern dadurch begründet, dass zufolge des Bundesratsbeschlusses vom 9. Juli 1912 betreffend die besondern Zuwendungen an das Personal der ehemaligen G. B. eine Änderung in der Organisation des Lebensmittelmagazins in Bellinzona durchgeführt wurde, dessen Verwaltungsunkosten im Einvernehmen mit dem interessierten Personal, seit 1. September 1912 durch einen entsprechenden Zuschlag auf die Verkaufspreise nunmehr den Abnehmern belastet werden.

VI. Nicht rubrizierte Ausgaben und Einnahmen.

Dieses Kapitel schliesst mit einem Einnahmenüberschuss im Nettobetrage von . . . . . Fr. 2,399,234. 28

Es umfasst folgende Positionen:

	Rechnung 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Rechnung 1912 Fr.	Gegenüber 1911 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Ausgaben.					
1. Bauausgaben zulasten der Betriebsrechnung	1,392,964	2,059,650	**1,330,588**	— 62,376	— 729,062
Einnahmen.					
2. Vergütung des Baukontos für Verwaltungs- und Bauleitungskosten	202,592	170,000	**402,363**	+ 199,771	+ 232,363
3. Betriebskostenanteile für Gemeinschaftsbahnhöfe u. -strecken (Mehreinnahmen)	1,669,643	1,717,440	**1,990,319**	+ 320,676	+ 272,879
4. Entschädigungen für den Betrieb anderer Bahnen und für Zugs- und Fahrdienstleistungen	1,293,203	1,241,130	**1,337,140**	+ 43,937	+ 96,010
Überschuss der Einnahmen . . .	1,772,474	1,068,920	**2,399,234**	+ 626,760	+1,330,314

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 erfolgt jeweilen auf Grund des Baubudgets.

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 44—46 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 den S. B. B. und andern Bahnen verrechnet. Das Detail nach den einzelnen Linien und Bahnstrecken ist auf Seiten 47 und 48 der Jahresrechnung enthalten.

Rechnungsabschluss.

Der Einnahmenüberschuss der Betriebsrechnung beträgt	Fr. 69,172,459. 89

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

	Rechnung 1911	Budget 1912	Rechnung 1912	Gegenüber 1911	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Total der Betriebseinnahmen	196,511,857	199,815,310	**206,056,419**	+ 9,544,562	+ 6,241,109
Total der Betriebsausgaben	124,647,775	135,221,555	**136,883,959**	+ 12,236,184	+ 1,662,404
Einnahmenüberschuss	71,864,082	64,593,755	**69,172,460**	— 2,691,622	+ 4,578,705

Die nach einem vorübergehenden Verkehrsrückgang in der zweiten Hälfte des Jahres 1909 neuerdings eingetretene Verkehrsvermehrung hat im Jahre 1912 in erfreulicher Weise angehalten, wodurch die gegenüber dem Jahre 1911 stattgefundene bedeutende Vermehrung der Betriebsausgaben zum grössten Teil kompensiert wurde.

Rechnung über den Erneuerungsfonds.

				Fr.
Der Saldo dieser Rechnung betrug auf 31. Dezember 1911				74,766,984. 34
Die Einlagen für das Jahr 1912 betragen:				
a. für Oberbau:	Fr.	Fr.	Fr.	
Kreise I—IV	3,594,303. 30			
Kreis V	552,482. 45			
		4,146,785. 75		
b. für Rollmaterial:				
Zentralverwaltung für Kreise I—IV	4,029,075. 60			
„ „ Kreis V . .	608,086. 40			
		4,637,162. —		
c. für Mobiliar und Gerätschaften:				
Zentralverwaltung und Kreise I—IV	453,503. 05			
Kreis V	88,264. 65			
		541,767. 70		
			9,325,715. 45	
		Übertrag	9,325,715. 45	74,766,984. 34

	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Übertrag			9,325,715. 45	74,766,984. 34
Die Entnahmen für das Jahr 1912 betragen:				
a. für Oberbau:				
Kreise I—IV	3,843,291. 98			
Kreis V	673,886. 55			
		4,517,178. 53		
b. für Rollmaterial:				
Zentralverwaltung für Kreise I—IV	3,416,634. 30			
„ „ Kreis V . .	817,663. 30			
		4,234,297. 60		
c. für Mobiliar und Gerätschaften:				
Zentralverwaltung und Kreise I—IV	214,657. 16			
Kreis V	43,255. 63			
		257,912. 79		
			9,009,388. 92	
Überschuss der Einlagen				316,326. 53
Bestand auf Ende 1912				75,083,310. 87

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. 370,393 grösser als die Einlagen, wovon Fr. 248,989 auf die Kreise I—IV und Fr. 121,404 auf den Kreis V entfallen. Die Entnahmen für Rollmaterialerneuerung sind für die Kreise I—IV um Fr. 612,441 kleiner als die Einlagen, während die Entnahmen für den Kreis V die Einlagen um Fr. 209,577 übersteigen; somit Mehreinlage von Fr. 402,864. Die Entnahmen für den Ersatz von Mobiliar und Gerätschaften bleiben mit Fr. 283,855 unter den Einlagen; hiervon entfallen Fr. 238,846 auf die Zentralverwaltung und die Kreise I—IV und Fr. 45,009 auf den Kreis V. Hieraus entsteht ein Nettoüberschuss der Einlagen von Fr. 316,326 für das ganze S. B. B.-Netz, bezw. Fr. 602,298 Mehreinlage für die Zentralverwaltung und die Kreise I—IV, dagegen eine Mehrentnahme von Fr. 285,972 für den Kreis V.

Der Bestand des Erneuerungsfonds betrug auf

31. Dezember	Fr.
1902	34,640,675
1903	55,510,204
1904	56,849,780
1905	58,613,571
1906	58,775,984
1907	60,398,662
1908	61,140,472
1909	63,420,058
1910	65,521,253
1911	74,766,984
1912	75,083,311

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

Der Saldo dieses Spezialfonds betrug auf

31. Dezember 1911	Fr. 388,940. 75
hierzu: Zins à $3^1/_2$ % für das Jahr 1912	„ 12,511. 35
	Fr. 401,452. 10
Bezahlte Pensionen im Jahre 1912	„ 57,889. 75
Bestand auf Ende 1912	Fr. 343,562. 35

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

Der Bestand dieses Spezialfonds war auf 31. Dezember 1911		Fr. 665,000. —
hierzu: Zins à $3^1/_2$ % für das Jahr 1912 . .		„ 21,114. 55
		Fr. 686,114. 55
Bezahlte Pensionen im Jahre 1912	Fr. 85,772. 60	
Rückzahlung an die Gotthardbahn in Liquidation der Einkaufssummen für die auf 1. Januar 1912 verstorbenen Rentenbezüger	„ 24,483. 15	
		„ 110,255. 75
Bestand auf Ende 1912		Fr. 575,858. 80

Rechnung über den Versicherungsfonds gegen Feuerschaden.

Dieser Fonds setzt sich zusammen aus:

1. den jährlichen Einlagen für 1908—1912 .	Fr. 500,000. —
2. den Einlagen für den auf Kreis V (Gotthardbahn) entfallenden Anteil für 1909—1912	„ 73,300. —
Bestand dieses Fonds auf 31. Dezember 1912	Fr. 573,300. —

Rechnung der Nebengeschäfte.

Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee.

Der Reinertrag des Jahres 1912 beträgt Fr. 122,035. 57

	Rechnung 1911	Budget 1912	Rechnung 1912	Gegenüber 1911	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Einnahmen . .	847,495	870,000	**804,732**	—42,763	—65,268
Ausgaben . . .	699,875	705,950	**682,696**	—17,179	—23,254
Reinertrag . .	147,620	164,050	**122,036**	—25,584	—42,014

Die Mindereinnahmen betreffen namentlich den Personenverkehr, welcher durch die schlechte Witterung in der Reisesaison 1912 ungünstig beeinflusst wurde. Die Minderausgaben haben die Mehrausgaben für Gehalts- und Lohnerhöhungen überschritten; sie rühren her von geringeren Leistungen im Trajekt- und Schleppdienst, von kleineren Aufwendungen für den Unterhalt der Schiffe und von Nichtausführung vorgesehener Baggerarbeiten.

Gewinn- und Verlustrechnung.

Einnahmen.

1. *Aktivsaldo pro 1911.* Derselbe beträgt Fr. 5,575,267. 77

Gemäss Beschluss unseres Verwaltungsrates, welcher von den eidgenössischen Behörden die Genehmigung erhalten hat, wurde ein Teil dieser Summe zur Tilgung des Saldos des Postens IV *b* der Aktiven der Bilanz für Baukosten für Bahnhof- und Stationsumbauten verwendet, mit . . . . . „ 1,021,055. 45

Verbleiben Fr. 4,554,212. 32

2. *Überschuss der Betriebseinnahmen.* Derselbe beträgt für das Jahr 1912 . . . . . Fr. 69,172,459. 89

Rechnung 1911	Budget 1912	Rechnung 1912	Gegenüber 1911	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
71,864,082	64,593,755	**69,172,460**	— 2,691,622	+ 4,578,705

Die Verminderung gegenüber 1911 beträgt 3,75 % und die Vermehrung gegenüber dem Budget 7,09 %.

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

Der Betriebskoeffizient hat mit Inbegriff der in den Jahren 1906 bis 1912 bezahlten Teuerungszulagen an das Personal betragen:

Für 1902 (SBB und JS)	61,11
„ 1903	65,53
„ 1904	67,68
„ 1905	66,42
„ 1906	67,49
„ 1907	69,22
„ 1908	72,82
„ 1909	70,32
„ 1910	65,48
„ 1911	64,26
„ 1912 beträgt er	66,76

3. *Ertrag verfügbarer Kapitalien.* Dieselben haben pro 1912 abgeworfen . . . . . Fr. 5,115,191. 69

Rechnung 1911	Budget 1912	Rechnung 1912	Gegenüber 1911	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr
4,830,820	3,675,000	**5,115,192**	+ 284,372	+ 1,440,192

Es ergibt sich eine Vermehrung von 5,88 % gegenüber 1911 und von 39,18 % gegenüber dem Budget.

	Ertrag 1911	Ertrag 1912		Differenz 1912
	Fr.	Fr.		Fr.
Verzinsung der Titel des Wertschriftenportefeuilles, inbegriffen das Portefeuille des Erneuerungsfonds	2,774,270	**3,069,787**	+	295,517
Gewinne von Titelverkäufen und Mehrwert von Titeln . .	—	**45,045**	+	45,045
Kursgewinne, verschiedene Diskonti und verjährte Coupons .	74,634	**72,994**	—	1,640
Aktivzinse aus Kontokorrenten	1,951,562	**1,835,569**	—	115,993
Ertrag des Wechselportefeuilles	28,224	**90,857**	+	62,633
Verschiedene Zinse	2,130	**940**	—	1,190
Total	4,830,820	**5,115,192**	+	284,372

4. *Zins für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien.* Diese Zinsen betragen für 1912 . . . . . Fr. 702,650. 55

Rechnung 1911	Budget 1912	Rechnung 1912	Gegenüber 1911	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
600,427	350,000	**702,650**	+ 102,223	+ 352,650

5. *Ertrag von Nebengeschäften.* Der Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee, als einziges Nebengeschäft der Bundesbahnen, ergab im Jahre 1912 einen Ertrag von . . Fr. 122,035. 57

Die Darstellung dieser Spezialrechnung befindet sich auf Seite 62 hiervor.

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

a. Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds. Im Berichtsjahre erreichten sie den Betrag von . Fr. 9,009,388. 92

Nachstehend die Zusammensetzung dieses Betrages:

	Rechnung 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Rechnung 1912 Fr.		Gegenüber 1911 Fr.		Gegenüber dem Budget Fr.
Erneuerung des Oberbaues.							
Kreis I	1,053,450	1,043,000	**915,835**	—	137,615	—	127,165
„ II	890,930	1,001,000	**1,021,226**	+	130,296	+	20,226
„ III	1,311,152	1,455,000	**1,419,351**	+	108,199	—	35,649
„ IV	651,680	618,000	**486,880**	—	164,800	—	131,120
„ V	541,267	749,000	**673,886**	+	132,619	—	75,114
	4,448,479	4,866,000	**4,517,178**	+	68,699	—	348,822
Erneuerung des Rollmaterials.							
Zentralverwaltung für Kreise I—V.							
Lokomotiven	1,823,390	2,171,500	**2,310,990**	+	487,600	+	139,490
Kessel	95,729	27,500	**65,224**	—	30,505	+	37,724
Personenwagen	337,197	715,200	**736,790**	+	399,593	+	21,590
Lastwagen	564,082	1,253,800	**1,082,906**	+	518,824	—	170,894
Motorwagen	—	—	**38,388**	+	38,388	+	38,388
	2,820,398	4,168,000	**4,234,298**	+	1,413,900	+	66,298
Ersatz des Mobiliars und der Gerätschaften.							
Zentralverwaltung und Kreise I—V	196,754	190,000	**257,913**	+	61,159	+	67,913
	7,465,631	9,224,000	**9,009,389**	+	1,543,758	—	214,611

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

Sie betrugen für 1912 . . . . . Fr. 57,889. 75

Rechnung 1911	Budget 1912	Rechnung 1912	Gegenüber 1911	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
59,267	50,000	**57,890**	— 1,377	+ 7,890

c. Entnahmen aus dem Fonds zur Deckung der übernommenen Pensionen der G. B.

Sie betrugen für 1912 . . . . . Fr. 85,772. 60

Dies sind die ersten Operationen auf diesem Konto.

7. *Betriebssubventionen* . . . . . Fr. 66,000. —

Dieser Betrag, welcher unveränderlich ist, beruht auf dem zwischen der Schweiz und Italien abgeschlossenen Vertrag vom 25. November 1895, wonach die italienische Regierung an den Betrieb des Simplon eine jährliche Subvention von Fr. 66,000 während der ganzen Dauer der Konzession zu entrichten hat.

8. *Einnahmen aus sonstigen Quellen.* Sie betragen für 1912 . . . . . Fr. 11,554. 45

Rechnung 1911	Budget 1912	Rechnung 1912	Gegenüber 1911	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
161,628	20,000	**11,554**	– 150,074	– 8,446

Diese Einnahmen setzen sich zusammen wie folgt:

Langenthal-Jura-Bahn, Entschädigung für die Mitbenützung des Bahnhofes Langenthal und der Station Oensingen und Niederbipp während der Zeit vom 26. Oktober 1907 bis 31. Dezember 1910	Fr. 4,797. 80
Sensetalbahn, 3. Rate an die Entschädigung von Fr. 8000 für die Mitbenützung der Station Flamatt in den Jahren 1904—1909	„ 1,000. —
Mehrerlös aus veräusserten entbehrlichen Liegenschaften	„ 5,756. 65
Total	Fr. 11,554. 45

Ausgaben.

1. *Entschädigung an die Eigentümer von gepachteten Linien.*

Wir haben pro 1912 für Pachtzins der Linie Vevey-Chexbres bezahlt . . . . . Fr. 60,000

wovon Fr. 15,000 als Saldo für 1911 und Fr. 45,000 für das Jahr 1912. Es ist dies die Folge des Nachtrages zum Vertrag vom 2. Juli 1903, der den Pachtzins für die Linie auf Fr. 45,000 ab 1. Januar 1911 erhöhte.

2. *Kontokorrentzinsen, Provisionen etc.*

Wir haben an solchen pro 1912 bezahlt . Fr. 2,523,131. 37

Rechnung 1911	Budget 1912	Rechnung 1912	Gegenüber 1911	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
7,399,642	2,175,000	**2,523,131**	– 4,876,511	+ 348,131

Es ergibt sich somit eine Verminderung der Passivzinsen gegenüber 1911 von 65,90 % und eine Vermehrung gegenüber dem Budget von 16 %.

Die Ausgaben des Jahres 1912 umfassen:

Kontokorrentzinsen		Fr.	5,573. 50
Verzinsung der Kassascheine		„	1,360,000. —
Zinsen von Barkautionen und verschiedene Zinsen . . .	Fr. 19,864. 60		
Verzugszins an die Pensions- und Hülfskasse der Gotthardbahn	441,352. 15		
Vergütete Zinsen an die Rickentunnelunternehmung gemäss Vergleich	289,861. 35	„	751,078. 10
Provisionen für Couponseinlösungen und Titelrückzahlungen		„	71,547. 06
Agios, Kursverluste, Minderwert von Titeln und Verschiedenes		„	334,932. 71
	Total	Fr.	2,523,131. 37

3. *Verzinsung der konsolidierten Anleihen.*

Im Jahre 1912 betrug dieselbe . . . . . Fr. 51,588,904

Rechnung 1911	Budget 1912	Rechnung 1912	Gegenüber 1911	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
48,171,208	47,848,139	**51,588,904**	+3,417,696	+3,740,765

Die nachstehende Tabelle, welche die Verzinsung für jedes einzelne Anleihen besonders angibt, erklärt auch die Vermehrung von 7,09 % gegenüber 1911 und von 7,82 % gegenüber dem Budget.

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1911	Budget 1912	Rechnung 1912	Bemerkungen
	Fr.	Fr.	Fr.	
3 % Eisenbahnrente 1890 .	2,079,990	2,079,990	**2,079,990**	
3½ % Bundesbahnanleihen 1899/1902	17,500,000	17,377,500	**17,377,500**	Verminderung von Fr. 122,500 pro 1912 gegen 1911 infolge Rückzahlung ausgeloster Titel.
Schweiz. Bundesbahnrente 1900	3,000,000	3,000,000	**3,000,000**	
3 % différé Bundesbahnanleihen 1903	5,203,125	4,875,000	**4,875,000**	Verminderung von Fr. 328,125 pro 1912 gegen 1911 infolge Herabsetzung des Zinsfusses von 3½% auf 3¼% gemäss den Anleihensbedingungen.
3½ % Bundesbahnanleihen 1910, I. Serie	2,800,000	2,800,000	**2,800,000**	
4 % Bundesbahnanleihen 1912	—	—	**3,350,000**	Emission des Anleihens mit Zinsgenuss ab 31. Dezember 1911, emittiert für den Rückkauf der G. B.
4 % Centralbahn 1876 . .	835,558	815,604	**815,604**	Verminderung von Fr. 19,954 im Jahre 1912 gegen 1911, infolge Rückzahlung ausgeloster Titel.
4 % „ 1880 . .	707,400	701,867	**701,867**	Verminderung von Fr. 5533 im Jahre 1912 gegen 1911; gleiche Bemerkung.
3½ % „ 1894 (Juni) .	1,050,000	1,050,000	**1,050,000**	
3½ % „ 1894 (Okt.) .	1,050,000	1,050,000	**1,050,000**	
4 % Nordostbahn 1880 .	120,000	120,000	**120,000**	
3½ % „ 1894 .	350,000	350,000	**350,000**	
3½ % „ 1895 .	245,000	245,000	**245,000**	
3½ % „ 1896 .	1,225,000	1,225,000	**1,225,000**	
3½ % „ 1897 .	367,937	367,937	**367,937**	

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Rechnung 1912 Fr.	Bemerkungen
4 % Vereinigte Schweizerbahnen, I. Hypothek . . .	713,424	686,764	**708,104**	Verminderung von Fr. 5320 im Jahre 1912 gegen 1911 infolge Rückzahlung ausgeloster Titel. Vermehrung von Fr. 21,340 gegenüber dem Budget infolge Reduktion der Amortisation von Fr. 1,200,000 auf Fr. 133,000.
4 % Vereinigte Schweizerbahnen, II. Hypothek . . .	357,768	344,428	**355,088**	Verminderung von Fr. 2680 im Jahre 1912 gegen 1911 infolge Rückzahlung ausgeloster Titel. Vermehrung von Fr. 10,660 gegenüber dem Budget infolge Reduktion der Amortisation von Fr. 600,000 auf Fr. 67,000.
$2^{8}/_{11}$ % Franco-Suisse 1868 .	418,011	413,552	**413,552**	Verminderung von Fr. 4459 im Jahre 1912 gegen 1911 infolge Rückzahlung ausgeloster Titel.
3 % Jougne-Eclépens . . .	211,971	210,529	**210,529**	Verminderung von Fr. 1442 im Jahre 1912 gegen 1911 infolge Rückzahlung ausgeloster Titel.
$3^{1}/_{2}$ % Jura-Simplon 1894 .	4,836,038	4,836,038	**4,836,038**	
$3^{1}/_{2}$ % Gotthardbahn 1895 .	4,057,725	4,038,650	**4,038,650**	Verminderung von Fr. 19,075 im Jahre 1912 gegen 1911 infolge Rückzahlung ausgeloster Titel.
	47,128,947	46,587,859	**49,969,859**	

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Rechnung 1912 Fr.	Bemerkungen
Depotscheine der schweizerischen Bundesbahnen, zu jeder Zeit rückzahlbar, den Portefeuilles der Pensions- und Hülfskassen zugeteilt .	1,042,261	1,260,280	**1,619,045**	Vermehrung von Fr. 576,784 pro 1912 gegen 1911 und von Fr. 358,765 gegenüber dem Budget infolge neuer Emissionen (Durchschnittskapital 1912 Fr. 40,230,000 gegenüber 1911 Fr. 26,055,000).
	48,171,208	47,848,139	**51,588,904**	

Vergleichung unserer Zinslasten.

	Rechnung 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Rechnung 1912 Fr.
Kontokorrentzinsen, Provisionen etc.	7,399,642	2,175,000	**2,523,131**
Verzinsung der konsolidierten Anleihen	48,171,208	49,834,270	**51,588,904**
Brutto-Zinslast	55,570,850	52,009,270	**54,112,035**
Ertrag verfügbarer Kapitalien und Bauzinse	5,431,247	4,025,000	**5,817,842**
Netto-Zinslast	50,139,603	47,984,270	**48,294,193**

Die Vermehrung der Zinslasten beträgt Fr. 309,923 gegenüber den Budgetansätzen, dagegen ergibt sich eine Verminderung von Fr. 1,845,410 gegenüber der Rechnung 1911.

Diese Verminderung erklärt sich zuerst durch die Differenz in den Zinsen auf den zu Bauzwecken verwendeten Kapitalien, sodann dadurch, dass das Jahr 1911 noch Fr. 2,432,870 zu tragen hatte für Zinsennachvergütung auf dem Rückkaufspreis der Gotthardbahn, während das Jahr 1912 nur mit Fr. 731,213 belastet ist, nämlich für die Verzugszinsen auf dem Defizit der Hülfskasse der Gotthardbahn (Fr. 441,352) und für die an die Rickenunternehmung vergüteten Zinsen, gemäss der mit ihr abgeschlossenen Übereinkunft (Fr. 289,861).

4. *Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen.* Diese betragen pro 1912 . . . . . Fr. 9,722,056. 87

Rechnung 1911	Budget 1912	Rechnung 1912	Gegenüber 1911	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
10,693,976	8,403,800	**9,722,056**	— 971,920	+1,318,256

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 zehnten Amortisationsquote des Anlagekapitals auf 31. Dezember 1902 mit $0_{,667,436}$ % von Fr. 861,589,069 . . .	Fr. 5,750,555. 62
der neunten Amortisationsquote der Bauausgaben pro 1903 mit $0_{,670,044}$ % von Fr. 6,542,027	„ 43,834. 46
der achten Amortisationsquote der Bauausgaben pro 1904 mit $0_{,647,386}$ % von Fr. 19,778,873	„ 128,045. 65
der siebenten Amortisationsquote der Bauausgaben pro 1905 mit $0_{,625,494}$ % von Fr. 21,299,433	„ 133,226. 68
der sechsten Amortisationsquote der Bauausgaben pro 1906 mit $0_{,604,342}$ % von Fr. 22,959,266	„ 138,752. 49
der fünften Amortisationsquote der Bauausgaben pro 1907 mit $0_{,583,905}$ % von Fr. 23,222,056	„ 135,594. 75
Übertrag	Fr. 6,330,009. 65

Übertrag	Fr.	6,330,009. 65
der vierten Amortisationsquote der Bauausgaben pro 1908 mit $0_{,564,159}$ % von Fr. 24,571,373	„	138,621. 61
der dritten Amortisationsquote der Bauausgaben pro 1909 mit $0_{,545,081}$ % von Fr. 16,155,000	„	88,057. 84
der zweiten Amortisationsquote der Bauausgaben pro 1910 mit $0_{,526,649}$ % von Fr. 20,624,802	„	108,620. 32
der ersten Amortisationsquote der Bauausgaben pro 1911 mit $0_{,508,840}$ % von Fr. 21,601,170	„	108,204. 68
	Fr.	6,773,514. 10
Dazu: vierte Amortisationsquote des Anlagekapitals der Gotthardbahn auf 1. Mai 1909 mit $0_{,564,159}$ % von Fr. 189,177,735. 50 .	„	1,067,263. 25
Zusammen	Fr.	7,840,777. 35

Der Betrag der in 60 Jahren zu amortisierenden Bauausgaben für 1911 ist folgendermassen berechnet:

Bauausgaben des Jahres 1911	Fr.	24,338,720. —
Weniger Ausgaben für Betriebsmaterial (Rollmaterial und Gerätschaften)	„	3,910,785. —
	Fr.	20,427,935. —
Plus 30 % der Ausgaben für Betriebsmaterial	„	1,173,235. —
	Fr.	21,601,170. —

b. Abschreibung für untergegangene Objekte.

Amortisation der Erstellungskosten der im Jahre 1912 infolge Stationsumbauten untergegangenen Anlagen	Fr.	1,101,071. 72

c. Amortisation der Anleihenskosten.

Neunte Amortisationsquote der Kursverluste und Emissionskosten des Anleihens 3 % différé	Fr.	116,495. —
Übertrag	Fr.	116,495. —

Übertrag	Fr.	116,495. —
Siebente Amortisationsquote des Defizits des Eisenbahnfonds	„	162,500. —
Sechste Amortisationsquote der Kursverluste der Obligationen S. B. B. $3^1/_2$ % von 1899/1902	„	59,760. —
Zweite Amortisationsquote der Kursverluste und Emissionskosten der Obligationen $3^1/_2$ % S. B. B. 1910	„	100,825. —
Vierte Amortisationsquote auf Fr. 6,000,000, bezahltes Aufgeld an die Gotthardbahn .	„	300,000. —
Gänzliche Amortisation der im Jahr 1912 erwachsenen Kosten für Erstellung der Titel des Anleihens 4 % von 1912 und für Erneuerung der Couponsbogen der 3 % Eisenbahnrente von 1890	„	40,627. 80
	Fr.	780,207. 80

5. *Einlagen in die Spezialfonds* . . . Fr. 9,479,341. 35

Rechnung 1911	Budget 1912	Rechnung 1912	Gegenüber 1911	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
9,189,611	9,338,800	**9,479,341**	+ 289,730	+ 140,541

Die Einlagen sind höher um 3,15 % als diejenigen pro 1911 und um 1,50 % gegenüber den Budgetansätzen.

Sie setzen sich zusammen wie folgt:

a. Erneuerungsfonds	Fr.	9,325,715. 45
b. Fonds zur Deckung der übernommenen Pensionen der Jura-Simplon-Bahn und der Gotthardbahn	„	33,625. 90
c. Versicherungsfonds gegen Feuerschaden .	„	120,000. —
	Fr.	9,479,341. 35

a. Erneuerungsfonds.

1. Für den Oberbau:

Kreise I—IV.

	Fr.	Fr.
a. per Meter Geleise im Jahresdurchschnitt, 4,349,906 m à 30 Cts.	1,304,971. 80	
b. per Lokomotivkilometer auf eigener Bahn, ausschliesslich des Rangierdienstes, 32,704,736 km à 7 Cts. .	2,289,331. 50	
Kreis V.		
a. per Meter Geleise im Jahresdurchschnitt, 550,685 m à $35_{,20}$ Cts.	193,841. 10	
b. per Lokomotivkilometer auf eigener Bahn, ausschliesslich des Rangierdienstes, 6,691,070 km à $5_{,36}$ Cts. .	358,641. 35	
		4,146,785. 75

2. Für das Rollmaterial:

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

	Fr.	Fr.
Zentralverwaltung für Kreise I—IV.		
a. für Lokomotiven, 39,351,945 Lokomotivkm. à $4_{,7}$ Cts. .	1,849,541. 40	
b. f. Personenwg., 369,544,702 Achskilometer à $0_{,30}$ Cts. .	1,108,634. 10	
c. für Lastwagen, 382,464,320 Achskilometer à $0_{,28}$ Cts. .	1,070,900. 10	
Zentralverwaltung für Kreis V.		
a. für Lokomotiven, 7,431,823 Lokomotivkm. à $5_{,05}$ Cts. .	375,307. 05	
b. f. Personenwg., 29,532,215 Achskilometer à $0_{,495}$ Cts. .	146,184. 45	
Übertrag	4,550,567. 10	4,146,785. 75

	Fr.	Fr.
Übertrag	4,550,567. 10	4,146,785. 75
c. für Lastwagen, 44,407,642 Achskilometer à 0,195 Cts. .	86,594. 90	
		4,637,162. —
3. Für Mobiliar und Gerätschaften:		
Zentralverwaltung und Kreise I—IV.		
2 1/2 % von Fr. 18,140,122. 70 Bestand im Jahresdurchschnitt .	Fr. 453,503. 05	
Kreis V.		
2 1/2 % von Fr. 3,530,586. 70 Bestand im Jahresdurchschnitt .	88,264. 65	
		541,767. 70
Total Einlagen		9,325,715. 45

b. Fonds zur Deckung der Pensionen der ehemaligen Gesellschaften.

Jura-Simplon-Bahn, der Zins à 3 1/2 % pro 1912 beträgt	Fr. 12,511. 35
Gotthardbahn, der Zins à 3 1/2 % pro 1912 beträgt	„ 21,114. 55
	Fr. 33,625. 90

c. Versicherungsfonds gegen Feuerschaden.

5. Einlage zur Bildung eines Versicherungsfonds gegen Feuerschaden gemäss Beschluss des Verwaltungsrates vom 27. Dezember 1907	Fr. 100,000
und 4. Einlage für das Betreffnis des Kreises V (Gotthard)	„ 20,000
	Fr. 120,000

6. *Verwendungen zu verschiedenen Zwecken.*

Im Jahre 1912 haben wir verausgabt . . Fr. 1,069,885. 08

Rechnung 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Rechnung 1912 Fr.	Gegenüber 1911 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
960,984	1,012,000	**1,069,885**	+ 108,901	+ 57,885

Diese Ausgaben umfassen folgende Posten:

Betriebsüberschuss der Wald-Rüti-Bahn, budgetiert mit einem Defizit von Fr. 10,000 .	Fr.	— 46. 32
Subvention an die Zürcher Dampfbootgesellschaft	„	15,000. —
Subventionen an Eisenbahnschulen . . .	„	26,777. 40

Diese Ausgaben, veranschlagt auf Fr. 30,000, verteilen sich auf:

St. Gallen . . .	Fr. 9,999. —
Winterthur . . .	„ 7,120. —
Biel	„ 9,658. 40
	Fr. 26,777. 40

Sechste Quote für Verzinsung und Amortisation des Defizites der Eintrittsbilanz auf 1. Jan. 1907 der Pensions- und Hülfskasse des Personals	„	915,000. —
Subvention an die Strassenbahn Bremgarten-Dietikon für den Betrieb der Linie Wohlen-Bremgarten	„	22,000. —
Beitrag an die Pensions- und Hülfskasse der Gotthardbahn auf Gehaltserhöhungen pro Mai und Juni 1909, plus Zins	„	91,154. —
	Fr.	1,069,885. 08

7. *Ausserordentliche Zulagen an das Personal.* Wir haben hierfür verausgabt . . . . . Fr. 673,029. 75

Dieser Betrag setzt sich wie folgt zusammen:

1. Ausserordentliche Zulagen an die Taglohnarbeiter SBB und an das Personal der ehemaligen G. B. für das I. Quartal 1912 gemäss den Bundesbeschlüssen vom 23. Dez. 1910	Fr.	391,598. 18
2. Supplement zu den ausserordentlichen Zulagen an die Taglohnarbeiter SBB (einschliesslich G. B.) für die Zeit vom 1. Januar 1911 bis 31. März 1912 gemäss Beschluss des Verwaltungsrates vom 19./20. Juli 1912 .	„	281,431. 57
Total:	Fr.	673,029. 75

Die Zulagen an das festangestellte Personal und an die Barrierenwärterinnen SBB (exkl. G. B.) sind seit dem 1. Januar

1911 den betreffenden Personalrubriken belastet worden. Vom 1. April 1912 hinweg sind die sämtlichen ausserordentlichen Zulagen zugunsten des Personals in den erhöhten Besoldungen und Taglöhnen inbegriffen.

Zusammenfassende Vergleichung der Gewinn- und Verlustrechnung für 1912 mit der Rechnung pro 1911 und dem Budget für 1912. (Überträge nicht inbegriffen.)

	Differenz 1912 gegen 1911 Fr.	Differenz 1912 gegen Budget 1912 Fr.
Überschuss der Betriebseinnahmen	— 2,691,622	+ 4,578,705
Ertrag der Nebengeschäfte . .	— 25,584	— 42,014
Entnahmen aus den Spezialfonds	+ 1,628,153	— 120,949
Betriebssubventionen	—	—
Aus sonstigen Quellen	— 150,074	— 8,446
Differenzen bei den Einnahmen .	— 1,239,127	+ 4,407,296
Netto-Zinslast	— 1,845,410	+ 309,923
Entschädigung für gepachtete Linien	+ 30,000	+ 30,000
Verwendungen zu Amortisationen	+ 49,136	+ 2,339,312
Einlagen in die Spezialfonds . .	+ 289,731	+ 140,541
Ausgaben für verschiedene Zwecke	+ 108,900	+ 57,885
Ausserordentliche Zulagen an das Personal	— 966,140	+ 282,530
Differenzen bei den Ausgaben . .	— 2,333,783	+ 3,160,191
Differenzen der Einnahmen . .	— 1,239,127	+ 4,407,296
„ „ Ausgaben . .	— 2,333,783	+ 3,160,191
Differenzen der Saldi	+ 1,094,656	+ 1,247,105

Nach diesem Vergleich beträgt die Erhöhung der Saldos gegenüber 1911 Fr. 1,094,656 und gegenüber dem Budget Fr. 1,247,105.

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

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

Zusammenstellung der der gesetzlichen Amortisation unterworfenen Anlagekosten und Bauverwendungen.

Jahre	Rückkaufspreis der ehemaligen Gesellschaften	Anderweitige Bauausgaben	Total	abzüglich 70 % des Rollmaterials und des Mobiliars	Zu amortisierendes Anlagekapital
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1902	*) 953,863,202. 77	—	*) 953,863,202. 77	92,274,135. 22	861,589,067. 55
1903	—	8,124,328. 52	8,124,328. 52	1,582,300. 84	6,542,027. 68
1904	—	25,282,135. 60	25,282,135. 60	5,503,263. 26	19,778,872. 34
1905	—	28,998,923. 08	28,998,923. 08	7,699,488. 84	21,299,434. 24
1906	—	30,504,514. 76	30,504,514. 76	7,545,248. 10	22,959,266. 66
1907	—	33,722,648. 54	33,722,648. 54	10,500,591. 94	23,222,056. 60
1908	—	36,631,040. 64	36,631,040. 64	12,059,667. 64	24,571,373. —
1909	—	22,320,204. —	22,320,204. —	6,165,203. 60	16,155,000. 40
1910	—	25,824,422. 47	25,824,422. 47	5,199,620. 07	20,624,802. 40
1911 G. B.	210,920,254. 64	—	210,920,254. 64	21,742,519. 14	189,177,735. 50
1911 S.B.B.	—	24,338,720. —	24,338,720. —	2,737,549. 49	21,601,170. 51
1912	—	30,457,779. 21	30,457,779. 21	2,280,858. 81	28,176,920. 40
	1,164,783,457. 41	266,204,716. 82	*) 1,430,988,174. 23	175,290,446. 95	1,255,697,727. 28

*) Im Total der dritten Kolonne (Fr. 1,430,988,174. 23) ist nicht inbegriffen der Betrag von Fr. 39,151,915. 86, der verausgabt wurde für die Arbeiten auf der italienischen Strecke des Simplontunnels und der vorderhand nicht zu amortisieren ist.

Rekapitulation der Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen seit dem Rückkauf.

Jahre	Zu amortisierendes Anlagekapital			I. Gesetzliche Amortisation			II. Andere Amortisationen						Gesamttotal der Amortisationen
	Ursprüngliches Anlagekapital	Anderweitige Bauausgaben	Total	des ursprünglichen Anlagekapitals	der Bauausgaben	Total	Diverses		Untergegangene Anlagen	Ausgaben für Anleihen	Hülfskassa-defizit	Total	
	abzüglich 70 % des Rollmaterials und des Mobiliars												
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1902	861,589,067. 55		861,589,067. 55				Bis Ende 1901 erlaufene Ausgaben für das fallengelassene Bauprojekt der Werkstätte in Dietikon . . .	42,105. 09		2,180,320. 40		2,303,496. 10	2,303,496. 10
							Ausgaben für die untergegangenen Anlagen des Depot in Rotkreuz		81,070. 61				
1903		6,542,027. 68	6,542,027. 68	4,171,633. 34		4,171,633. 34	Organisationskosten der S. B. B.	1,312,282. 74	103,951. 51	147,607. 80		2,873,785. 49	7,045,418. 83
							Aktien- und Obligationenbeteiligung der N. O. B. an der Uerikon-Bauma-Bahn	723,867. 88					
							Baukosten der Dampfboote auf dem Zürichsee . . .	586,075. 56					
1904		19,778,872. 34	19,778,872. 34	4,323,100. 70	33,288. 45	4,356,389. 15			280,000. —	116,495. —		396,495. —	4,752,884. 15
1905		21,299,434. 24	21,299,434. 24	4,480,065. —	135,096. 34	4,615,161. 34			280.000. —	116,495. —		396,495. —	5,011,656. 34
1906		22,959,266. 66	22,959,266. 66	4,642,733. 01	248,204. 62	4,890,937. 63	Liquidationskosten der zurückgekauften Bahnen .	74,569. 28	880,000. —	278,995. —		1,386,719. 61	6,277,657. 24
							Unverwendbare Rollmaterial-Reservestücke der V. S. B.	153,155. 33					
1907		23,222,056. 60	23,222,056. 60	4,811,302. 92	373,717. 51	5,185,020. 43			1,576,615. 61	634,042. —	915,000	3,125,657. 61	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	1,646,086. 60	—	8,078,979. 75			1,188,457. 15	1,426,539. 45	915,000	3,529,996. 60	11,608,976. 35
1911		21,601,170. 51	21,601,170. 51	5,549,073. 01	883,820. 14								
1912		28,176,920. 40	28,176,920. 40	6,817,818. 87	1,022,958. 48	7,840,777. 35			2,122,127. 17	780,207. 80	915,000	3,817,334. 97	11,658,112. 32
	1,050,766,803. 05	204,930,924. 23	1,255,697,727. 28	53,293,494. 81	4,602,243. 34	57,895,738. 15		2,892,055. 88	8,026,062. 50	6,951,967. 45	5,490,000	23,360,085. 83	81,255,823. 98

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 IV, Seite 87).

Bilanz auf 31. Dezember 1912.

Die Gesamtsumme der Aktiven und Passiven der Bilanz beträgt auf 31. Dezember 1912 Fr. 1,687,246,791. 12 gegenüber Fr. 1,652,641,899. 29 auf 31. Dezember 1911.

Aktiven.

I. Anlagekonto. Derselbe umfasst sowohl den Baukonto als auch den früher unter Kapitel III aufgeführten Überschuss des Rückkaufspreises über die Aktiven der frühern Gesellschaften.

1. Baukonto. Er beläuft sich auf . Fr. 1,286,596,654. 95 und setzt sich wie folgt zusammen:

	Bahnanlage und feste Einrichtungen Fr.	Rollmaterial Fr.	Mobiliar und Gerätschaften Fr.	Total Fr.
Bestand auf 31. Dezember 1911	1,016,307,953	226,026,595	21,129,959	1,263,464,507
Vermehruug laut Baurechnung 1912 . .	19,873,778	2,176,868	1,081,502	23,132,148
Bestand auf 31. Dezember 1912	1,036,181,731	228,203,463	22,211,461	1,286,596,655

Die im Jahre 1912 dem Baukonto belasteten Ausgaben umfassen folgende Posten:

a. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

	Fr.
Bau der Rickenbahn (Nachtrag)	1,348,463
Erweiterung der Station Martigny und Anschluss der normalspurigen Nebenbahn Martigny-Orsières	432,249
Zweites Geleise Villeneuve-Aigle mit Umbau der Stationen Roche, Yvorne und Aigle	952,327
Erweiterung der Station Derendingen	97,640
Geleiseanlage und Einrichtung zur Viehuntersuchung auf dem Bahnhof Pruntrut	84,759
Neue Werkstätte in Zürich	6,203,323
Neues Dienstgebäude beim Lokomotivdepot und Ergänzung der Zentralanlage im Bahnhof Brugg .	77,024
Erweiterung des Bahnhofes Oerlikon	2,358,984
Erstellung eines Ausweichgeleises auf der Station Oberrieden-Dorf	146,839
Erweiterung der Station Uznach für den Anschluss der Rickenbahn	813,620
Erweiterungsbauten auf der Station Urdorf . . .	61,922
Übertrag	12,577,150

	Fr.
Übertrag	12,577,150
Erweiterung der Station Lichtensteig für die Einmündung der Bodensee-Toggenburgbahn . . .	179,971
Erweiterung der Station Wattwil für den Anschluss der Bodensee-Toggenburgbahn und der Rickenbahn	951,646
Geleiseerweiterung auf der Station Uzwil . . .	113,688
Abstellgeleise im Rangierbahnhof, neue Bekohlungsanlage und Vergrösserung der Lokomotivremise im Bahnhof St. Gallen	305,065
Verschiedene Bauten auf dem Bahnhof Rorschach .	127,350
Erweiterung der Station Rheineck	635,492
Erweiterung der Station Rüthi (St. Gallen) . . .	97,847
Erstellung einer Anlage zum Ausladen von Importvieh auf dem Bahnhof Buchs	151,286
Verschiedene Bauten auf der Station Sisikon . .	116,007
Erstellung eines Überholungsgeleises auf der Station Lavorgo	122,826
Verschiedene Bauten auf dem Bahnhof Chiasso . .	59,796
Ersetzung von Niveauübergängen durch Unter- oder Überführungen	564,999
Beiträge an Flusskorrektionen, Wildbach- und Berglehnenverbauungen, Schutzvorkehren gegen Lawinen und Steinschlag, Untermauerungen etc. .	158,485
Erstellung und Vergrösserung von Wärterwohnhäusern	76,206
Ersatz und Verstärkung eiserner Brücken . . .	172,093
Brückenwagen auf verschiedenen Stationen . . .	42,739
Zentralanlagen für Weichen und Signale	524,647
Neue Signale: Vor-, Ausfahr-, Durchfahr- und Rangiersignale	66,397
Erstellung und Umbau von Streckenblockeinrichtungen	70,661
Vorsorglicher Landerwerb	1,371,905
Wagenwascheinrichtungen und Düngergruben . .	99,875
Wasserversorgungen für Stationen und Wärterhäuser	40,626
Verbesserung der Beleuchtung auf verschiedenen Stationen	67,998
Verschiedenes für das ganze Netz	1,179,023
Übertrag	19,873,778

			Fr.
		Übertrag	19,873,778
b. Rollmaterial.	Fr.	Fr.	
27 Lokomotiven	2,546,976		
Weniger: Abschreibung von 38 Lokomotiven . .	2,484,935		
		62,041	
95 Personenwagen . . .	2,016,135		
Weniger: Abschreibung von 80 Personenwagen .	767,490		
	1,248,645		
Einrichtung der elektrischen Beleuchtung in 52 Personenwagen	50,390		
		1,299,035	
350 Lastwagen	1,955,280		
Weniger: Abschreibung von 271 Lastwagen . .	1,128,027		
	827,253		
Einrichtung der elektrischen Beleuchtung in 34 Gepäckwagen	28,526		
		855,779	
Abschreibung eines Motorwagens . .		— 39,987	
			2,176,868
c. Mobiliar und Gerätschaften.			
Zentralverwaltung		48,171	
Kreis I		62,338	
„ II		86,158	
„ III		752,487	
„ IV		82,782	
„ V		49,566	
			1,081,502
Gesamtvermehrung des Baukontos			23,132,148

2. Überschuss des Rückkaufspreises über die Aktiven der ehemaligen Gesellschaften. Es handelt sich um den Übertrag, welcher durch Botschaft des Bundesrates vom 17. Mai 1912 die Genehmigung gefunden hat. Der Saldo dieses Kontos von Franken 113,917,355. 77 auf 31. Dezember 1911 hat sich im Jahre 1912 nicht verändert.

II. Unvollendete Bauobjekte. Auf 31. Dezember 1912 beträgt dieser Konto . . Fr. 69,626,079. 37

Die nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die im Jahre 1912 eingetretenen Änderungen:

	Bestand auf 31. Dez. 1911 Fr.	Netto-Bauausgaben im Jahre 1912 Fr.	Übertrag auf Baukonto pro 1912 Fr.	Bestand auf 31. Dez. 1912 Fr.	Unterschiede Fr.
Generaldirektion*	1,305,633	6,591,158	3,604,801	4,291,990	+ 2,986,357
Kreis I	12,473,270	6,113,173	3,179,196	15,407,247	+ 2,933,977
„ II	15,175,376	7,498,374	858,660	21,815,090	+ 6,639,714
„ III	12,159,823	1,531,651	11,341,769	2,349,705	— 9,810,118
„ IV	18,143,982	5,706,828	3,155,590	20,695,220	+ 2,551,238
„ V	2,572,742	2,514,497	992,132	4,095,107	+ 1,522,365
Simplontunnel II	158,608	63,394	—	222,002	+ 63,394
Brienzerseebahn	311,014	438,704	—	749,718	+ 438,704
	62,300,448	30,457,779	23,132,148	69,626,079	+ 7,325,631
* Inbegriffen die Verbesserung der Hauensteinlinie Sissach-Olten .	68,594	3,285,154	—	3,353,748	+ 3,285,154

Die Mehrbeträge auf 31. Dezember 1912 gegenüber dem Stande auf Ende 1911 rühren davon her, dass die Bauausgaben im Jahre 1912 grösser sind als die Übertragungen vollendeter Bauobjekte auf den Baukonto; einzig im Kreis III sind diese Übertragungen grösser als die Bauausgaben des Jahres 1912.

Die im Jahre 1912 gemachten Aufwendungen für die auf 31. Dezember 1912 unvollendet gebliebenen Bauten betreffen folgende grössere Objekte:

Generaldirektion: Verbesserung der Hauensteinlinie durch Erstellung eines Basistunnels; Projektierungsarbeiten für Wasserwerke für den elektrischen Betrieb.

Kreis I: Erweiterung der Bahnhöfe Renens, Lausanne, Vallorbe und Brig, sowie der Stationen Villeneuve, Sitten, Serrières und Payerne; II. Geleise Martigny—Riddes und St. Blaise—Neuenstadt; Strassenunterführungen in Morges.

Kreis II: Neue Einführung der Juralinie in den Personenbahnhof Basel, Erstellung eines Transitpostgebäudes im Bahnhof Basel; Bahnhoferweiterung Bern; Bahnhofumbau Biel; Stationserweiterungen Pratteln und Konolfingen; Geleiseerweiterungen im Bahnhof Luzern; Unterführung der Zufahrtsstrasse zur St. Karlibrücke in Luzern; neue Station Boncourt; II. Geleise Basel—Delsberg, Aarburg—Luzern und Wilerfeld—Gümligen.

Kreis III: Ausdehnung der elektrischen Beleuchtung im Bahnhof Zürich; Erweiterung der Bahnhöfe Baden und Wädenswil, sowie der Station Töss; Überholungsgeleise auf der Station Killwangen-Spreitenbach; Geleiseerweiterung auf der Station Mühlehorn; neue Aufnahmsgebäude auf dem Bahnhof Oerlikon und auf den Stationen Pfungen-Neftenbach und Unterterzen; Erweiterung des Verladeplatzes im Bahnhof Schaffhausen; Ersatz und Verstärkung eiserner Brücken; Beseitigung von Niveauübergängen durch Unter- oder Überführungen.

Kreis IV: Unterführung der Zürcherstrasse im Bahnhof Winterthur; Umbau und Erweiterung der Bahnhöfe St. Gallen, Romanshorn und Wil, sowie der Stationen St. Fiden, Gossau und Altstätten; Verbreiterung des Stationsareals Mörschwil; Tunnelbau St. Gallen—St. Fiden; II. Geleise Winterthur—Wil und Bruggen—St. Gallen; Zentralanlage im Bahnhof St. Gallen.

Kreis V: Projektierungsarbeiten für das II. Geleise Giubiasco—Lugano; II. Geleise Mendrisio—Chiasso und Maroggia—Mendrisio mit Erweiterung der Station Mendrisio und Ersetzung der Niveauübergänge durch Unter- oder Überführungen; Erweiterungsbauten auf den Stationen Schwyz, Flüelen, Castione und Melide; Verdesserung der Holzabfuhrwege, Unterstellung von Wäldern unter bas Reistreglement und Ankauf von Wäldern; Landerwerb in Lugano und Chiasso.

Simplontunnel II: Vorarbeiten für den Regiebau und Beginn der eigentlichen Bauarbeiten gegen Ende des Jahres.

Brienzerseebahn: Landerwerbungen; Beginn der Bauarbeiten im IV. Quartal.

Bauausgaben 1912:	Fr.
Auf den „Baukonto" wurden übergetragen netto .	23,132,148
Auf dem Konto „Unvollendete Bauobjekte" beträgt die Vermehrung	7,325,631
Im Jahre 1912 betragen somit die Bauausgaben netto	30,457,779
Der Konto „Verwendungen auf Nebengeschäfte" (Bodensee) hat sich vermindert um	— 111,997
Die Ausgaben betragen somit netto	30,345,782
In diesem Betrage sind nicht inbegriffen:	
Die Abschreibungen für untergegangene Anlagen zulasten des Kontos „Zu amortisierende Verwendungen"	1,101,072
Die Bauausgaben zulasten der Betriebsrechnung .	1,330,588
Die Abschreibungen für ausrangiertes Rollmaterial, abzüglich Altmaterialwert	4,169,073
Die Abschreibungen für ausrangierte Maschinen und Werkzeuge, sowie die Vergütungen für das Altmaterial der ausrangierten Fahrzeuge durch die Werkstätten	317,168
Die Netto-Abschreibung auf dem Anlagekapital der Dampfschiffe etc. auf dem Bodensee	114,601
Im Jahre 1912 betragen diese Verwendungen . .	7,032,502

III. Zu amortisierende Verwendungen. Auf 31. Dezember 1911 wies dieser Konto einen Sollsaldo auf von . . . . . Fr. 29,837,895. 40

Pro 1912 hat er sich um folgende Beträge erhöht:

Ausgaben für die Titelanfertigung des Anleihens 4 % von 1912 und für die Erneuerung der Couponsbogen der Rententitel 3 % von 1890 40,627. 80

Untergegangene Anlagen:

	Fr.	
Lausanne. Bau eines Verwaltungsgebäudes	46,000. —	
Lausanne. Umbau und Vergrösserung	104,871. 15	
Renens. Erweiterung	1,265. 65	
Villeneuve. Erweiterung . . .	2,911. 80	
Vallorbe. Erstellung des internat. Bahnhofes	1,946. 70	
Payerne. Erweiterung	5,056. 60	
Céligny. Aufnahmsgebäude . .	13,400. —	
Biel. Alte Dampfanlage . . .	16,500. —	
Derendingen. Erweiterung . .	16,777. 45	
Bern. Erweiterung bei Weyermannshaus	54,168. 20	
Doppelspur Basel-Delsberg . . .	11,597. 10	
„ Aarburg-Sursee . .	16,014. 90	
„ Wilerfeld-Gümligen .	22,136. —	
Werkzeugmaschinen, Gerätschaften etc. der alten Werkstätte Zürich	334,338. 85	
Oerlikon. Aufnahmsgebäude . .	74,698. 75	
Zürich. Alte Wagenwerkstätte und Brückenwage der frühern Bauwerkstätte	11,756. 81	
Blockanlagen Rupperswil-Aarau .	3,247. —	
„ Zürich-Aarau . .	5,059. 99	
„ Baden-Brugg . .	6,439. 92	
Rapperswil. Seehafengeleise, Wagendrehscheiben und Drehkranen	11,035. 50	
Winterthur. Unterführung der Zürcherstrasse	112,844. 80	
Übertrag	872,067. 17	29,878,523. 20

	Fr.	Fr.
Übertrag	872,067. 17	29,878,523. 20
Frauenfeld. Ersatz der Lokomotivdrehscheibe	15,866. 90	
St. Gallen. Umbau	15,932. 87	
Romanshorn. Umbau und Erweiterung	44,190. —	
Doppelspur Winterthur-St. Margrethen:		
alte Brücken	19,178. 84	
alte Gebäude	35,850. 40	
Lavorgo. Vergrösserung . . .	10,330. 65	
Chiasso. Umänderung der elektr. Beleuchtungsanlagen	87,654. 89	
		1,101,071. 72
		30,979,594. 92

Dagegen wurden pro 1912 abgeschrieben:

Untergegangene Objekte:	Fr.	
Saldo per 31. Dezember 1911	1,021,055. 45	
Pro 1912 verrechnete	1,101,071. 72	
Auf Kursverlusten und Emissionskosten des Anleihens 3 % différé, 9. Annuität	116,495. —	
Auf dem Defizit des Eisenbahnfonds, 7. Annuität	162,500. —	
Auf Kursverlusten und Emissionskosten von Obligationen 3½ % 1899/1902, 6. Annuität . . .	59,760. —	
Auf Kursverlusten und Emissionskosten der Obligationen 3½ % 1910, 2. Annuität	100,825. —	
Aufgeld an die Gotthardbahn auf dem Anleihen 3½ %, 4. Annuität	300,000. —	
Kosten der Titelerstellung des Anleihens 4 % von 1912 und der Erneuerung der Couponsbogen der Rententitel 3 % von 1890 im Jahre 1912	40,627. 80	
		2,902,334. 97
Saldo auf 31. Dezember 1912		28,077,259. 95

IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte.

		Fr.
Das Anlagekapital unserer Dampfschiffunternehmung auf dem Bodensee beträgt auf Ende 1912		2,262,841. 25
Dieser Konto betrug auf Ende 1911 . .		2,374,838. 35
Er vermehrte sich um die Kosten für Inventaranschaffungen		3,603. 85
		2,378,442. 20
Dagegen wurden abgeschrieben 5 % des Anlagekapitals auf Ende 1911 . . . . . (einschliesslich Fr. 1000 Vergütung der Werkstätte Romanshorn für Altmaterial vom ausrangierten und abgebrochenen Dampfschiff „Thurgau")	Fr. 118,741. 90	
Abzüglich: Die Fr. 10,000 überschreitenden Kosten für die Hauptreparatur des Dampfschiffes „Zürich"	3,140. 95	
Netto-Abschreibung pro 1912		115,600. 95
		2,262,841. 25
Von 1904 bis 1911 haben die Bundesbahnen amortisiert eine Summe von		795,184. 35
welcher die Amortisation pro 1912 zuzuzählen ist mit		115,600. 95
Total der Amortisationen Ende 1912		910,785. 30
Auf 31. Dezember 1901 betrug das Anlagekapital der Dampfschiffunternehmung		1,719,363. 60
Die seitherigen Bauverwendungen, inbegriffen diejenigen für die Werfte in Romanshorn, erforderten		1,454,262. 95
Zusammen		3,173,626. 55
Abzüglich die jährlichen Amortisationen von 1904 bis 1912		910,785. 30
verbleibt als Anlagekapital auf Ende 1912 . .		2,262,841. 25

V. Verfügbare Mittel. Auf 31. Dezember 1912 betrugen dieselben Fr. 186,766,599. 83

Die Vergleichung mit der Bilanz von 1911 zeigt die nachstehenden Veränderungen:

	Beträge auf 31. Dezember 1911	Beträge auf 31. Dezember 1912	Unterschiede gegenüber 1911
	Fr.	Fr.	Fr.
Kassen	141,694	**148,496**	+ 6,802
Wechselportefeuille .	500,000	**3,558,542**	+ 3,058,542
Bankguthaben . . .	55,071,505	**46,321,221**	— 8,750,284
Wertschriftenportefeuille	14,085,466	**17,187,869**	+ 3,102,403
Portefeuille des Erneuerungsfonds .	65,429,640	**74,599,150**	+ 9,169,510
Entbehrliche Liegenschaften	7,038,512	**7,602,058**	+ 563,546
Materialvorräte . .	32,902,231	**31,818,533**	— 1,083,698
Verschiedene Debitoren	5,577,806	**5,530,730**	— 47,076
	180,746,854	**186,766,599**	+ 6,019,745

Die Plusdifferenz auf den Kassasaldi ist unbedeutend.

Wechselportefeuille. Unser Wechselportefeuille weist nachfolgende Veränderungen auf:

	Fr.
Bestand des Portefeuilles auf den 31. Dezember 1911	500,000. —
Im Laufe des Jahres 1912 sind in das Portefeuille an Wechseln eingegangen . . .	21,278,010. 14
Diskont und Kursdifferenzen	90,856. 44
	21,868,866. 58
Ausgegangen sind an einkassierten Wechseln	18,310,324. 88
Bleiben auf den 31. Dezember 1912 an nicht einkassierten Wechseln	3,558,541. 70

Bankdepots. Die Verminderung in den Bankguthaben ist teilweise kompensiert durch die Vermehrung im Wertschriftenportefeuille; die Differenz hat in den Ausgaben für Neubauten Verwendung gefunden.

Wertschriftenportefeuille. Die Veränderungen desselben im Laufe des Jahres 1912 waren folgende:

		Fr.
Bestand des Portefeuilles auf den 31. Dezember 1911		14,085,466. —
Erworbene Titel		3,252,500. —
		17,337,966. —
Abzüglich:		
	Fr.	
Realisierung von verschiedenen Titeln	1,560. —	
Zuteilungen an die verschiedenen Hülfskassen	35,000. —	
Zuteilung an das Erneuerungsfondsportefeuille	6,000. —	
Kursdifferenzen	107,536. 80	
		150,096. 80
Bestand des Wertschriftenportefeuilles auf den 31. Dezember 1912		17,187,869. 20

Erneuerungsfondsportefeuille. Im Laufe des Jahres 1912 haben folgende Veränderungen stattgefunden:

		Fr.
Bestand des Portefeuilles auf den 31. Dezember 1911		65,429,640. —
Zuwendung verschiedener Titel		9,433,455. —
		74,863,095. —
Abzüglich:	Fr.	
Realisierung verschiedener Titel	135,500. —	
Kursdifferenzen	128,445. —	
		263,945. —
Bestand auf den 31. Dezember 1912 . . .		74,599,150. —

		Fr.
Entbehrliche Liegenschaften. Ihr Inventarwert auf 31. Dezember 1911 war .		7,038,512. 14
Im Jahre 1912 fanden Erwerbungen statt für . . .	Fr. 757,095. 50	
Dagegen wurden veräussert oder zu Bauzwecken verwendet für	193,549. 30	
Daherige Vermehrung .		563,546. 20
Bestand auf 31. Dezember 1912 . . .		7,602,058. 34

	Fr.
Materialvorräte. Ihr Inventarbestand betrug auf 31. Dezember 1911	32,902,230. 91
Auf 31. Dezember 1912 beträgt derselbe	31,818,533. 20
Verminderung gegenüber 1911 . . .	1,083,697. 71

	Fr.
Verschiedene Debitoren. Bestand auf 31. Dezember 1911	5,577,806. 80
Auf 31. Dezember 1912 beträgt der Saldo	5,530,730. 27
Verminderung gegenüber 1911. . . .	47,076. 53

Die beiden einzigen Konten dieses Kapitels von Wichtigkeit bezüglich der Ziffern sind die folgenden:

Einnahmenkontrolle, Saldo Fr. 3,350,825. 47. Dieser Betrag repräsentiert die Saldi zulasten der Bahnhöfe und Stationen auf 31. Dezember 1912.

Proratazinse auf Wertschriften, Saldo Franken 749,176. 45. Es sind dies die Zinsen seit dem letzten Verfalltermin bis zum 31. Dezember 1912, d. h. die noch nicht verfallenen, auf 1913 überzutragenden.

Die andern Differenzen verteilen sich auf ca. 40 verschiedene Konti.

Passiven.

I. Konsolidierte Anleihen. Auf 31. Dezember 1911 betrug das Nominalkapital der die schweizerischen Bundesbahnen betreffenden Anleihen . . . . . Fr. 1,457,213,350

Ausgabe pro 1912 von Depotscheinen der schweizerischen Bundesbahnen, zu jeder Zeit rückzahlbar, den Portefeuilles der Pensions- und Hülfskassen zugeteilt . . . „ 22,385,000

Fr. 1,479,598,350

Infolge Auslosungen wurden folgende Rückzahlungen vorgenommen:

$3^1/_2$ % Schweiz. Bundesbahnen 1899/1902	Fr. 3,600,000	
4 % Schweiz. Centralbahn 1876	„ 500,500	
4 % „ „ 1880	„ 140,000	
4 % Vereinigte Schweizerbahnen, I. Hypothek	„ 133,000	
4 % „ „ II. „	„ 67,000	
$2^8/_{11}$ % Franco-Suisse 1868	„ 164,450	
3 % Jougne-Eclépens	„ 48,500	
$3^1/_2$ % Gotthardbahn 1895	„ 560,000	
		„ 5,213,450

Auf 31. Dezember 1912 beläuft sich der Betrag der Anleihen auf Fr. 1,474,384,900

Die folgende Tabelle enthält eine Vergleichung über den Bestand unserer konsolidierten Schuld in den Jahren 1911 und 1912:

Anleihen	Beträge auf 31. Dezember 1911 Fr.	Beträge auf 31. Dezember 1912 Fr.	Unterschiede gegenüber 1911 Fr.	Bemerkungen
3 % Eisenbahnrente 1890	69,333,000	69,333,000	—	
3½ % Bundesbahnanleihen 1899/1902	496,500,000	492,900,000	— 3,600,000	Durch Auslosung zurückbezahlt.
Schweiz. Bundesbahnrente 1900 . .	75,000,000	75,000,000	—	
3 % différé Bundesbahnanleihen 1903	150,000,000	150,000,000	—	
3½ % Bundesbahnanleihen 1910, I. Serie	80,000,000	80,000,000	—	
4 % Bundesbahnanleihen 1912 . . .	83,750,000	83,750,000	—	
4 % Centralbahn 1876	20,847,500	20,347,000	— 500,500	id.
4 % „ 1880	17,640,000	17,500,000	— 140,000	id.
3½ % „ 1. Juni 1894 . . .	30,000,000	30,000,000	—	
3½ % „ 26. Oktober 1894 .	30,000,000	30,000,000	—	
4 % Nordostbahn 1880	3,000,000	3,000,000	—	
3½ % „ 1894	10,000,000	10,000,000	—	
3½ % „ 1895	7,000,000	7,000,000	—	
Übertrag	1,073,070,500	1,068,830,000	—4,240,500	

Anleihen	Beträge auf 31. Dezember 1911	Beträge auf 31. Dezember 1912	Unterschiede gegenüber 1911	Bemerkungen
	Fr.	Fr.	Fr.	
Übertrag	1,073,070,500	1,068,830,000	— 4,240,500	
3½ % Nordostbahn 1896	35,000,000	35,000,000	—	
3½ % „ 1897	10,512,500	10,512,500	—	
4 % Vereinigte Schweizerbahnen, I. Hyp.	17,769,100	17,636,100	— 133,000	Durch Auslosung zurückbezahlt.
4 % „ „ II. „	8,910,700	8,843,700	— 67,000	id.
3½ % Jura-Simplon-Bahn 1894 . . .	138,172,500	138,172,500	—	
2 8/11 % Franco-Suisse 1868	15,296,050	15,131,600	— 164,450	id.
3 % Jougne-Eclépens	7,052,000	7,003,500	— 48,500	id.
3½ % Gotthardbahn 1895	115,530,000	114,970,000	— 560,000	id.
	1,421,313,350	1,416,099,900	— 5,213,450	
Depotscheine der schweizerischen Bundesbahnen, zu jeder Zeit rückzahlbar, den Portefeuilles der Pensions- und Hülfskassen zugeteilt	35,900,000	58,285,000	+ 22,385,000	Neuausgabe von 1912.
	1,457,213,350	1,474,384,900	+ 17,171,550	

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 kostenlos in Depot gegeben werden.

Auf den 31. Dezember 1912 hatten diese Hinterlagen folgenden Bestand:

	3 % Schweiz. Eisenbahnrente von 1890 Rente	3½ % S. B. B. Anleihen von 1899/1902 Nominalbetrag	S. B. B. Rente von 1900 Rente	3 % différé S. B. B. Anleihen von 1903 Nominalbetrag	3½ % S. B. B. Anleihen von 1910 I. Serie Nominalbetrag	4 % S. B. B. Anleihen von 1912 Nominalbetrag
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Hauptkasse in Bern	125,190	34,920,000	153,150	3,949,500	605,500	8,687,000
Kreiskasse I in Lausanne	150	140,000	3,600	30,000	—	—
„ II in Basel	—	898,000	16,530	30,000	—	105,000
„ III in Zürich	—	2,909,000	330	560,000	—	140,000
„ IV in St. Gallen	—	—	—	—	—	—
„ V in Luzern	—	—	—	—	—	1,510,000
Total	125,340	38,867,000	173,610	4,569,500	605,500	10,442,000
Am 31. Dezember 1911 beliefen sich diese Hinterlagen auf	137,790	40,292,000	224,970	4,569,500	550,500	—
Unterschiede gegenüber 1911	— 12,450	— 1,425,000	— 51,360	—	+ 55,000	+ 10,442,000

	Anleihen der S. C. B. Nominalbetrag	Anleihen der N. O. B. Nominalbetrag	Anleihen der V. S. B. Nominalbetrag	Anleihen der J. S. Nominalbetrag	3½ % Anleihen der G. B. von 1895 Nominalbetrag	4 % Kassascheine der S. B. B. von 1911/1914 Nominalbetrag
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Hauptkasse in Bern	5,903,500	14,284,000	621,100	23,896,650	8,648,500	1,175,000
Kreiskasse I in Lausanne	—	—	—	10,500	33,000	—
„ II in Basel	2,279,000	139,500	109,500	129,000	84,000	—
„ III in Zürich	—	648,500	—	50,000	—	—
„ IV in St. Gallen	—	—	—	—	—	—
„ V in Luzern	—	—	—	—	1,151,000	—
Total	8,182,500	15,072,000	730,600	24,086,150	9,916,500	1,175,000
Am 31. Dezember 1911 beliefen sich diese Hinterlagen auf	8,484,000	15,172,000	674,100	24,424,300	9,883,000	1,145,000
Unterschiede gegenüber 1911	— 301,500	— 100,000	+ 56,500	— 338,150	+ 33,500	+ 30,000

II. Subventionen an den Gotthard. Die der Gotthardbahn geleisteten Subventionen im Betrage von Fr. 119,000,000 sind von ihrem Baukonto in Abzug gebracht worden.

III. Amortisationskonto. Derselbe beläuft sich auf . . . . . Fr. 57,895,738. 15

Auf 31. Dezember 1911 betrug er . . „ 50,054,960. 80

Vermehrung entsprechend der gesetzlichen Amortisation . . . . . Fr. 7,840,777. 35

Siehe in der Beilage zu Seite 78 die Zusammenstellung der seit dem Rückkauf amortisierten Ausgaben.

IV. Schwebende Schulden. Bestand derselben auf den 31. Dezember 1912 . . . . . Fr. 64,609,313. 88

Nachstehend die Vergleichung mit 1911:

	Beträge			
	auf 31. Dez. 1911 Fr.	auf 31. Dez. 1912 Fr.		Unterschiede gegenüber 1911 Fr.
Verfallene Obligationen und Coupons . . .	3,281,940	**3,100,393**	—	181,547
Noch nicht verfallene Ratazinse	5,634,643	**5,618,850**	—	15,793
Pensions- u. Hülfskassen	237,847	**185,883**	—	51,964
Kautionen von Unternehmern, Lieferanten u. Frachtenkreditinhabern	714,486	**729,497**	+	15,011
Rückzahlung der Aktien und Genussscheine der J. S.	174,104	**167,824**	—	6,280
Kassenscheine . . .	34,000,000	**34,000,000**		—
Verschiedene Kreditoren	1,351,868	**1,699,815**	+	347,947
Von den Kassen nach dem 31. Dezember regulierte Ausgaben u. Einnahmen des Rechnungsjahres .	18,129,207	**19,107,052**	+	977,845
	63,524,095	**64,609,314**	+	1,085,219

Die Plusdifferenz verteilt sich auf zirka 20 verschiedene Konten.

V. Spezialfonds. Sie umfassen den Erneuerungsfonds, die Fonds zur Deckung der Pensionen der ehemaligen J. S. und der ehemaligen G. B. und den Versicherungsfonds gegen Feuerschaden und belaufen sich auf 31. Dezember 1912 auf Fr. 76,576,032. 02

Für das Nähere dieser Fonds vergleiche man Seiten 59—62 dieses Berichtes.

VI. Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung. Derselbe beträgt auf 31. Dezember 1912 Fr. 13,780,807. 07. 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:

„Touristenkarte der Schweiz", 1 : 450,000, vierte englische und zweite italienische Ausgabe;

Kleine „Touristenkarte der Schweiz", 1 : 650,000, zweite deutsche, französische und englische Ausgabe;

Broschüre „Internationale Zugsverbindungen", zwei Ausgaben für den Sommerdienst 1912 und eine für den Winterdienst 1912/13.

2. Propaganda durch die Presse.

In ausländischen Zeitungen und Zeitschriften wurde im Berichtsjahre wiederum eine rege Propaganda vermittelst Annoncen, Illustrationen und textlicher Beiträge entfaltet. In Frankreich, England und Deutschland wurde unter Mitwirkung anderer schweizerischer Fremdenverkehrsinteressenten das System der Kollektivinserate fortgesetzt.

3. Witterungsmeldedienst der Winterkurorte.

Die Zahl der Meldestationen wurde auf 29 erhöht und das tägliche Bulletin nicht nur wie bisher nach dem Auslande, sondern zum Zwecke des öffentlichen Aushangs und der Abgabe an Schweizerzeitungen und Verkehrsbureaux auch an 25 Stationen unseres Netzes telegraphiert.

4. *Beratende Kommission für den Publizitätsdienst der Schweizerischen Bundesbahnen.*

Die diesjährigen Sitzungen fanden am 28. März und am 24. Oktober statt.

5. *Vertretung der schweizerischen Bundesbahnen im Auslande.*

Die von den schweizerischen Bundesbahnen in Paris, London, Berlin und New York unterhaltenen Bureaux, denen die Besorgung des Auskunfts- und Propagandadienstes (Zeitungsreklame und Verteilung des Propagandamaterials) für die betreffenden Länder obliegt, haben verschiedene eigene Publikationen mit praktischen Notizen herausgegeben.

Die Einnahmen aus dem Billetverkauf, mit dem einzig die Agenturen in Paris und London betraut sind, wachsen von Jahr zu Jahr.

Im Berichtsjahre wurde mit der schweizerisch-südamerikanischen Bank in Zürich ein Abkommen getroffen, wonach die in Buenos Aires errichtete Filiale dieser Bank die Propaganda der Bundesbahnen für Argentinien auf 17. März 1913 übernimmt.

Die Tätigkeit des vom Schweizer Hotelier-Verein in St. Petersburg unterhaltenen „Schweizerischen Reise- und Verkehrsbureaus" haben wir auch im Berichtsjahre durch Stellung eines Beamten zur Aushülfe während der Hochsaison und durch eine Subvention gefördert.

II. Kommerzielles Departement.

a. Allgemeines.

1. Auf den 10. Juli ist eine Neuausgabe des Verzeichnisses der Reglemente, Instruktionen, Tarife und Verfügungen kommerzieller Natur für den Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr erschienen.

2. Auf 1. August ist zuhanden der Dienststellen ein Verzeichnis herausgegeben worden, das die offizielle Schreibweise sämtlicher Stationen und Haltestellen des Bundesbahnnetzes und der durch die Bundesbahnen betriebenen Bahnen angibt.

3. Am 8. Februar ist die Strecke Bremgarten—Bremgarten-Weststation eröffnet worden. Der Name der S. B. B. Station Bremgarten wurde auf diesen Zeitpunkt im Einverständnis mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement in „Bremgarten-Weststation" und derjenige von Bremgarten-Oberthor der Bremgarten-Dietikon-Bahn in „Bremgarten" abgeändert.

4. Am 15. Februar wurde unsere Station Sisseln auch für Güter in Einzelsendungen nach Ausnahmetarif Nr. 4 für Brot, frische Butter usw., sowie für Einzelsendungen flüssiger Milch nach Ausnahmetarif Nr. 41 und die zugehörigen leeren Emballagen eingerichtet.

5. Am 1. September wurde die zwischen Arch und Büren a. A. gelegene Haltestelle Rüti bei Büren eröffnet. Sie ist für den Personen-, Gepäck- und Eilstückgutverkehr, sowie für Sendungen gebrauchter leerer Emballagen und für die Abfertigung von Kleinvieh in Einzelsendungen eingerichtet.

6. Am 1. Oktober ist die neue Station Boncourt, zwischen Grandgourt und Delle (station) gelegen, für den gesamten Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr eröffnet worden.

7. Infolge einer Eingabe des Gemeinderates von Spreitenbach, die vom Regierungsrat des Kantons Aargau zur Berücksichtigung empfohlen wurde, haben wir im Einverständnis mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement beschlossen, den Namen der Station „Killwangen" in „Killwangen-Spreitenbach" abzuändern. Die Änderung wurde auf 1. Mai durchgeführt.

8. Ein von der Firma Walder-Appenzeller & Söhne in Brüttisellen mit Unterstützung der Gemeindevorsteherschaften von Wangen (Kt. Zürich) und Brüttisellen eingereichtes Gesuch um Änderung der Stationsbezeichnung Dietlikon in „Brüttisellen-Dietlikon" ist gestützt auf den für die Vornahme von Stationsnamenänderungen massgebenden Bundesratsbeschluss vom 11. Februar 1874, dessen Voraussetzungen in diesem Falle nicht zutreffen, abgelehnt worden.

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

a. am 29. Januar das erste Teilstück Bulle-Halte des Marches der neuen Linie Bulle-Broc der elektrischen Greyerzerbahnen;

b. am 5. Juni die elektrische Schmalspurbahn Lugano-Ponte Tresa;

c. am 8. Juni die Linie Zweisimmen-Lenk, ein Bestandteil der Montreux-Berner Oberland-Bahn;

d. am 8. Juni die Drahtseilbahn Ligerz (Gléresse)-Tessenberg;

e. am 24. Juni die Strecke Halte des Marches-Fabrique Cailler der elektrischen Greyerzerbahnen;

f. am 26. Juni die Strecke Altstätten Stadt-Altstätten S. B. B. der elektrischen Schmalspurbahn Altstätten-Gais;

g. am 13. Juli die elektrische Schmalspurbahn Bern-Zollikofen mit Abzweigung von Tiefenaubrücke nach Worblaufen;

h. am 13. Juli die Strecke Appenzell-Wasserauen, erstes Teilstück der Säntisbahn;

i. am 1. August die Linie Ilanz-Disentis der Rhätischen Bahn;

k. am 1. August die Strecke Eismeer-Jungfraujoch der Jungfraubahn;

l. am 1. Oktober die Linie Ebnat-Kappel-Nesslau-Neu St. Johann, ein Bestandteil der Bodensee-Toggenburgbahn;

m. am 23. November die normalspurige Bahn Sursee-Triengen;

n. am 29. November die schmalspurige Forchbahn (Linie Zürich-Stadelhofen-Egg-Esslingen).

10. Die Thunerseebahngesellschaft (T. S. B.) und die Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon (B. L. S.) haben sich auf 1. Januar 1913 zu einer einzigen Gesellschaft unter der Firma Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon vereinigt, in welcher auch das von der Thunerseebahngesellschaft bereits früher erworbene Dampfschiffunternehmen des Thuner- und Brienzersees inbegriffen ist.

11. Die kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten hat im Berichtsjahre eine Sitzung abgehalten. Die dabei zur Beratung gekommenen Fragen betrafen die Revision des schweizerischen Tarifs für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen, die Taxrückerstattung auf nur teilweise benützten Generalabonnements in Fällen von Militärdienst, die Zulassung von unvergorenen Fruchtsäften, welche Kohlensäure unter Druck enthalten, zum Eisenbahntransport; Änderungen und Ergänzungen der schweizerischen allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation, die Übernahme der seit 1. April 1911 in den allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der deutschen Bahnen eingetretenen Änderungen und Ergänzungen auf den schweizerischen Verkehr und ein Gesuch um Aufnahme des gerösteten Kaffees in den schweizerischen Ausnahmetarif Nr. 3 für Lebensmittel in Eilfracht.

12. Der kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten sind im Berichtsjahre neu beigetreten: Die Altstätten-Gais-Bahn, die Bellinzona-Mesocco-Bahn und die Regionalbahn des Traverstales.

13. Der Übereinkunft betreffend den direkten Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr vom 1. Januar 1910 sind beigetreten: Die Sursee-Triengen-Bahn, die Sierre-Montana-Vermala-Bahn, die Säntisbahn, die Luganeser Bahnen (Società delle Ferrovie Luganesi), die Forchbahn und die Regionalbahn des Traverstales.

14. Neue Camionnagetarife sind für folgende Stationen eingeführt worden: Altstetten, Baden, Bülach, Horgen, Lenzburg, Neuhausen und Zug. Diejenigen für Bern und Winterthur wurden neu herausgegeben.

b. Personenverkehr.

1. Zu den Teilen I und II des internen Personen- und Gepäcktarifs ist je ein XII. Nachtrag zur Einführung ge-

langt. Diese Nachträge enthalten neben zahlreichen Verkehrserweiterungen in der Hauptsache Distanzen und Taxen für die neue Haltestelle Rüti bei Büren, für die neue Station Boncourt, sowie für den Verkehr mit den Stationen der in den Besitz der Bundesbahnen übergegangenen Linie Genève=Cornavin-La Plaine, ferner ziemlich umfangreiche Taxänderungen für den Verkehr im Transit über Privatbahnen infolge Änderung der Taxen dieser letztern.

Für die Station Bollingen, für welche bis dahin Personen- und Gepäcktaxen nur in beschränktem Umfange bestunden, sind solche nun mit sämtlichen Bundesbahnstationen vorgesehen.

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

Personen- und Gepäcktarif zwischen den Stationen der Biasca-Acquarossa-Bahn einerseits und solchen der S. B. B. (Kreis V) anderseits auf 1. März;

Personentarif S. O. B.-schweizerische Privatbahnen auf 1. Juni;

Personentarif Rhätische Bahn und Bernina-Bahn—S. B. B. auf 1. Juli;

Distanzenzeiger Rhätische Bahn und Bernina-Bahn—S. B. B. auf 1. Juli;

Personentarif für den Verkehr der Bulle-Romont-Bahn, der Regionalbahn des Traverstales, der Visp-Zermatt-Bahn, der Bière-Apples-Morges-Bahn, der Regionalbahn Pruntrut-Bonfol und der Vevey-Chexbres-Bahn unter sich auf 1. Juli;

Personen- und Gepäcktarif zwischen Montana=Vermala, Station der Drahtseilbahn Sierre (Siders)-Montana=Vermala, und einer Anzahl Stationen der Bundesbahnen auf 20. September;

Personen- und Gepäcktarif der Montreux-Berner Oberland-Bahn, der elektrischen Viviser Bahnen und der elektrischen Greyerzerbahnen unter sich sowie im direkten Verkehr mit der Vevey-Chexbres-Bahn, der Bulle-Romont-Bahn und der Freiburg-Murten-Ins-Bahn auf 1. Dezember;

Personentarif und Distanzenzeiger Sursee-Triengen-Bahn — S. B. B. auf 1. Januar 1913.

Zu einer Reihe von bestehenden Tarifen wurden Nachträge herausgegeben.

3. Der niederländisch-österreichische Personen- und Gepäcktarif über Köln, an dem die S. B. B. mit den

Durchgangsstrecken Basel-Buchs (Rheintal) und Konstanz-St. Margrethen beteiligt sind, wurde auf 1. Februar neu herausgegeben.

4. Die im Geschäftsbericht 1911 auf Seite 112 unter Ziffer 30 erwähnten Tarife für den direkten Personen- und Gepäckverkehr mit Russland sind zur Einführung gelangt und zwar der Tarif für den Verkehr durch Deutschland auf 1. Juni und jener für den Verkehr über Wien auf 1. August.

5. Durch Ausgabe von Nachträgen zu den Personen- und Gepäcktarifen für den Verkehr mit Italien via Gotthard und via Simplon wurden unter anderm für den Nachbarverkehr an Stelle der 10tägigen Hin- und Rückfahrtsbillette solche mit bloss 3tägiger Gültigkeitsdauer eingeführt, da die italienischen Staatsbahnen für diese wesentlich niedrigere Taxen zur Verfügung stellen als für die erstern.

6. Auf 1. Mai ist ein neuer Tarif für die Beförderung von Auswanderern und ihres Gepäcks von Basel nach Havre, Boulogne, Calais und Dunkerque zur Einführung gelangt.

7. Vom Tarif über die Zuschlagstaxen der internationalen Schlafwagengesellschaft für die Benutzung der Luxuszüge, sowie der in den übrigen Zügen verkehrenden Schlafwagen ist auf 1. Mai eine Neuausgabe erschienen.

8. Zum Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut, Leichen, lebenden Tieren und Fahrzeugen auf dem Bodensee ist auf 1. Juli ein III. Nachtrag eingeführt worden, der in der Hauptsache neue, erweiterte und teilweise geänderte Bestimmungen über Sonder- und Lustfahrten enthält.

9. Der interne Personen- und Gepäcktarif der Drahtseilbahn Cossonay-gare-Cossonay-ville ist behufs Durchführung einer Taxerhöhung für die Abonnementsbillette auf 1. Mai neu herausgegeben worden.

10. Zum internen Personen- und Gepäcktarif der Bodensee-Toggenburgbahn wurde ein Nachtrag herausgegeben, enthaltend die Distanzen und Taxen für die neue Linie Ebnat-Kappel-Nesslau-Neu St. Johann.

11. Zufolge eines Bundesratsbeschlusses vom 15. November 1912 ist der § 9 des Transportreglements der schwei-

zerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen in dem Sinne geändert worden, dass ab 1. Mai 1913 die Berechnung der Gültigkeitsdauer der Billette nicht mehr auf Grund der effektiven Kilometer, sondern auf Grund der Tarifkilometer stattzufinden hat; damit wird eine wesentliche Vereinfachung der Tarife erzielt.

√ **12.** Auf 1. Juli ist eine Neuausgabe der Instruktion für das Zugspersonal betreffend den Personen- und Gepäckdienst erschienen. Diese Instruktion enthält die für die Dienstbesorgung des Zugspersonals in Betracht kommenden Auszüge aus dem Transportreglement und aus andern den Personen- und Gepäckverkehr betreffenden Reglementen, Tarifen und Vereinbarungen, nebst Ausführungs- und Zusatzbestimmungen.

13. Das Verzeichnis der Ausgabestellen von Generalabonnements und der Taxbegünstigungen für Inhaber von Generalabonnements auf den dem Tarif nicht angehörenden Transportanstalten wurde auf 1. Mai neu herausgegeben.

14. Zum Tarif für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen ist auf 1. Mai ein VII. Nachtrag, enthaltend neue erhöhte Taxen für die schweizerische Südostbahn, in Kraft getreten. Im übrigen hat sich dieser Tarif in verschiedener Hinsicht als revisionsbedürftig erwiesen. Wir haben uns daher entschlossen, eine Neuausgabe zu veranlassen. Der bezügliche Entwurf ist von der kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten bereits behandelt worden.

15. Die Verzeichnisse der sogenannten festen Sonntags- und Rundfahrtbillette, ferner der schweizerischen zusammenstellbaren Billette, sowie der zusammenstellbaren Fahrscheine für den Vereinsreiseverkehr sind auf 1. Mai in neuer Ausgabe erschienen.

16. Ein von der Verbandskommission schweizerischer Arbeitsämter durch Vermittlung des eidgenössischen Eisenbahndepartementes erneut gestelltes Gesuch um Anwendung des Reglementes betreffend Fahrbegünstigung zum Zwecke der Arbeitsvermittlung auch auf direkt zureisende Ausländer ist von der kommerziellen Konferenz der schweizerischen

Transportanstalten abgelehnt worden. Diese hält an dem Standpunkt des ehemaligen Verbandes schweizerischer Eisenbahnen fest, wonach es sich bei der Begünstigung in erster Linie um eine, von den schweizerischen Transportanstalten, ohne jegliche Verpflichtung, freiwillig zugestandene Wohlfahrtseinrichtung für Stellensuchende schweizerischer Nationalität handeln soll, die mit der angestrebten gleichmässigen Gewährung für Ausländer ihrem Zwecke entfremdet würde. Abgesehen hiervon bestunden ernstliche Bedenken auch insofern, als die Begünstigung für Massentransporte ausländischer Arbeiter, wie sie namentlich aus Italien und Südtirol vorkommen, hätte in Anspruch genommen werden wollen.

17. Die Grundlagen, auf denen der von der ehemaligen Gotthardbahngesellschaft mit der Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees abgeschlossene Vertrag betreffend die fakultative Benutzung der Personenbillette auf den Strecken Luzern-Brunnen, Luzern-Flüelen usw. beruht, entsprachen laut unsern Feststellungen den dermalen bestehenden Verhältnissen nicht mehr und es erschien daher eine Neuregelung angezeigt. Wir haben mit der Verwaltung der Dampfschiffgesellschaft vereinbart, dass ab 1. Januar 1913 die Einnahmen aus den auf den Strecken Luzern-Brunnen, Luzern-Flüelen usw. wahlweise gültigen Billetten nicht mehr auf Grund eines festen Verhältnisses, sondern nach Massgabe der wirklichen Benutzung verteilt werden. Die Billette sind, soweit es zur Erbringung des Benutzungsnachweises nötig ist, entsprechend geändert worden.

18. Mit der Direktion der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon ist vereinbart worden, dass bei der Erstellung der Personen- und Gepäcktarife für den Verkehr nach und von den Stationen der Lötschberglinie und im Transit über diese die allgemein geltenden Regeln und Grundsätze Anwendung finden sollen, soweit nicht infolge besonderer Verhältnisse Abweichungen angezeigt erscheinen, über die von Fall zu Fall Verständigung zu treffen wäre. Die Arbeiten für die Durchführung der erforderlichen, sehr umfangreichen Tarifmassnahmen sind angeordnet worden.

19. Die Generalabonnements weisen folgende Ergebnisse auf:

Es wurden gelöst:

	Anzahl Karten 1911	Anzahl Karten 1912	Differenz
Gen.-Ab. für 15 Tage . . .	31,877	30,647	—1,230
„ „ „ 30 „ . . .	7,986	7,843	— 143
„ „ „ 45 „ . . .	1,930	1,938	+ 8
„ „ „ 3 Monate . . .	1,883	1,949	+ 66
„ „ „ 6 „ . . .	905	1,030	+ 125
„ „ „ 12 „ (1 Pers.)	9,844	10,460	+ 616
„ „ „ 12 „ (2 Pers.)	841	849	+ 8
im ganzen	55,266	54,716	— 550

Die Einnahmen betrugen:

	1911 Fr.	1912 Fr.	Differenz Fr.
Kurzfristige Generalabonnements.			
Gesamteinnahmen	2,621,693	2,537,394	— 84,299
Anteil der S. B. B. . . .	2,138,840	2,048,384*)	— 90,456*)
Langfristige Generalabonnements.			
Gesamteinnahmen	5,510,047	5,853,706	+ 343,659
Anteil der S. B. B. . . .	4,611,763	4,771,781*)	+ 160,018*)
Kurz- und langfristige Generalabonnements zusammen.			
Gesamteinnahmen	8,131,740	8,391,100	+ 259,360
Anteil der S. B. B. . . .	6,750,603	6,820,165*)	+ 69,562*)

Bei den kurzfristigen Generalabonnements ist ein erneuter Rückgang sowohl in bezug auf die Anzahl der verkauften Karten als auch bei den Einnahmen zu konstatieren. Die langfristigen Generalabonnements weisen dagegen wiederum eine erhebliche Verkehrszunahme auf.

20. Die Einnahmen aus schweizerischen zusammenstellbaren Billetten haben gegenüber dem Vorjahre wiederum zugenommen:

	Im ganzen	Anteil S. B. B.
im Jahre 1911	Fr. 2,154,234	Fr. 1,422,458
im Jahre 1912	„ 2,190,373	„ 1,470,428
Gegenüber dem Vorjahre mehr	Fr. 36,139	Fr. 47,970

*) Diese Ziffern sind approximativ. Die definitive Jahresrechnung über den Generalabonnementsverkehr erscheint jeweilen frühestens im Monat August des folgenden Jahres.

Die Mittel-Thurgau-Bahn und die Altstätten-Gais-Bahn sind neu in diesen Verkehr aufgenommen worden.

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

	schweiz. Transportanstalten im ganzen	Anteil S. B. B.
im Jahre 1911	Fr. 3,516,841	Fr. 2,741,969
im Jahre 1912	„ 3,472,063	„ 2,734,871
Gegenüber dem Vorjahre weniger	Fr. 44,778	Fr. 7,098

Die Mittel-Thurgau-Bahn und die Altstätten-Gais-Bahn wurden auch in diesen Verkehr einbezogen.

22. Der ständige Unterausschuss für Angelegenheiten des Personenverkehrs des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen hielt am 28./29. Februar in Montreux und am 30./31. Mai in Nürnberg, ein Sonderausschuss desselben am 12. Juni in Interlaken und der Vollausschuss am 3. und 4. Juli in Scheveningen Sitzungen ab, an denen wir vertreten waren. Von den von uns eingereichten Anträgen erwähnen wir hier den Vorschlag auf Einführung der Frankenwährung im Vereinsreiseverkehr. In der schweizerischen Presse ist wiederholt Klage darüber geführt worden, dass den auf schweizerische Strecken lautenden Fahrscheinen für den Vereinsreiseverkehr die Preise nur in Markwährung aufgedruckt seien. Wir suchten dem Übelstand schon früher abzuhelfen, wobei sich aber herausstellte, dass die Angabe der Preise auch in Frankenwährung keinen praktischen Wert hat, solange die Berechnung des Gesamtpreises der Fahrscheinhefte und die Verrechnung in Mark erfolgen muss. Wir haben daher den Antrag gestellt, im Vereinsreiseverkehr die Markwährung durch die Frankenwährung zu ersetzen. Diesem Antrag gegenüber verhielten sich indessen sämtliche Verwaltungen der der lateinischen Münzkonvention nicht angehörenden Staaten ablehnend. Wir änderten ihn deshalb in dem Sinne, dass die Frankenwährung als mit der Markwährung gleichberechtigte Währung einzuführen sei. Aber auch der so geänderte Antrag stiess auf Widerstand und wir gelangten schliesslich, um die Wege für eine allfällig im Benehmen mit den italienischen, französischen und belgischen Verwaltungen anzustrebende anderweitige Lösung der Währungsfrage zu ebnen, zu folgenden Vorschlägen:

1. es sei zu gestatten, auf dem Umschlag der Fahrscheinhefte den Kurs für die Umrechnung des Heftpreises aus der Mark- in die Landeswährung anzugeben;
2. es sei den schweizerischen Verwaltungen das Recht zu erteilen, im Bedarfsfalle eine besondere Ausgabe des Fahrscheinverzeichnisses mit Angabe der Preise in Franken zu erstellen;
3. es sei die Vorschrift, wonach die Fahrscheinpreise konsequent auf 10 Pfennig aufgerundet werden müssen, dahin zu ändern, dass den Verwaltungen anheimgestellt werde, die Preise auf 10 Pfennige nach oben oder unten abzurunden.

Diese Anträge wurden genehmigt.

Von den nach Ziffer 2 und 3 gemachten Zugeständnissen werden wir jedoch vorerst noch keinen Gebrauch machen, da dies zu kostspielig wäre, solange die angedeutete Verständigung mit den italienischen, französischen und belgischen Verwaltungen nicht erzielt und solange mit diesen keine einheitliche Ausgabe des Fahrscheinverzeichnisses mit Angabe der Preise in Franken vereinbart ist.

23. Im Vereinsreiseverkehr darf nach den zurzeit gültigen Bestimmungen der Einheitlichkeit wegen kein Freigepäck bewilligt werden. Es dürfen daher selbst solche Verwaltungen, die in ihrem internen Verkehr die Einrichtung des Freigepäcks haben, auf zusammengestellte Fahrscheinhefte diese Begünstigung nicht gewähren. Da eine solche Bestimmung geeignet ist, die Entwicklung des Vereinsreiseverkehrs zu hemmen, haben wir ihre Aufhebung beantragt. Seitens der französischen Verwaltungen wurde jedoch die Gewährung von Freigepäck auf Vereinsfahrscheinhefte abgelehnt, so dass eine einheitliche Regelung nicht möglich war. Um indessen die Begünstigung dem Verkehr wenigstens teilweise nutzbar zu machen, hat der Ausschuss für Angelegenheiten des Personenverkehrs des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen in seiner Sitzung vom 3./4. Juli in Scheveningen beschlossen, die Angelegenheit vorläufig in der Weise zu erledigen, dass diejenigen nichtfranzösischen Verwaltungen, die auf gewöhnliche Fahrausweise Freigepäck bewilligen, solches in gleichem Umfange auch für Vereinsfahrscheinhefte gewähren können. Diese Beordnung hat inzwischen auch die Zustimmung der Generalversammlung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen gefunden und wird nun bei erster Gelegenheit durchgeführt werden.

24. Die im Geschäftsbericht 1911, Seite 110, unter Ziffer 25, erwähnte Vereinbarung mit der französischen Ostbahn und der

Paris-Lyon-Mittelmeerbahn betreffend die Ausgabe von zusammengestellten Fahrscheinheften für schweizerische Strecken in Verbindung mit französischen und italienischen Fahrausweisen hat dazu geführt, die Agentur der Bundesbahnen in Paris zu ähnlichen Billetkombinationen zu ermächtigen. Diese Agentur kann nun schweizerische zusammenstellbare Billette nicht bloss für sich oder in Verbindung mit französischen Fahrausweisen, sondern auch im Anschluss an französische Fahrausweise einerseits und Teilbillette für Strecken südlich der Alpen anderseits (für Reisen von Frankreich nach Italien und zurück im Durchgang durch die Schweiz) ausgeben. Ist der anschliessende französische Fahrausweis 60 oder mehr Tage gültig, so erhält das schweizerische Billet eine Gültigkeitsdauer von 60 (statt nur 45) Tagen. Die Massnahme ist auf 1. Mai durchgeführt worden.

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

im Jahre 1911	im Jahre 1912	gegenüber dem Vorjahre
Fr.	Fr.	Fr.
2,245,330	2,278,117	32,787

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

Die Einnahmen betrugen:

Bei der Agentur in London:

	aus direkten Billetten England-Schweiz, Vereinsfahrscheinheften, Internationalen Rundreisebilletten usw. (schweiz. Anteile inbegr.)	aus intern schweizerischen Billetten (Generalabonnements, Fahrscheine zu normalen Taxen usw.)	im ganzen
im Jahre 1911 .	Fr. 587,639	Fr. 578,206	Fr. 1,165,845
im Jahre 1912 .	„ 560,602	„ 675,162	„ 1,235,764
Gegenüber dem Vorjahre .	— Fr. 27,037	+ Fr. 96,956	+ Fr. 69,919

Bei der Agentur in Paris:

	aus direkten Billetten Frankreich-Schweiz, Vereinsfahrscheinheften, internationalen Rundreisebilletten usw. (schweiz. Anteile inbegr.)	aus intern schweizerischen Billetten (Generalabonnements, Fahrscheine zu normalen Taxen usw.)	im ganzen
im Jahre 1911	Fr. 1,096,188	Fr. 624,110	Fr. 1,720,298
im Jahre 1912	„ 1,172,199	„ 667,098	„ 1,839,297
Gegenüber dem Vorjahre .	+ Fr. 76,011	+ Fr. 42,988	+ Fr. 118,999

27. Dem schweizerischen Beamtenbilletreglement sind beigetreten: die Biasca-Acquarossa-Bahn, die Sursee-Triengen-Bahn, die Drahtseilbahn Sierre-Montana-Vermala und die Drahtseilbahn Les Avants-Sonloup.

c. Viehverkehr.

1. Vom 1. Mai an können im Verkehr mit der Station Basel St. Johann, die bisher nur für Tiertransporte in gewöhnlicher Fracht geöffnet war, auch Tiersendungen in Eilfracht abgefertigt werden.

2. Das eidgenössische Eisenbahndepartement hat uns im Auftrage des Bundesrates ersucht, die Frage zu prüfen, ob für schweizerisches Sömmerungsvieh, das nach solchen bündnerischen Alpen befördert werden soll, die früher mit italienischem Vieh bestossen wurden, nun aber zur Vermeidung der Seucheneinschleppung für dieses geschlossen bleiben, eine angemessene Taxermässigung bewilligt werden könnte. Wir haben in Würdigung der obwaltenden besondern Verhältnisse beschlossen, für derartige Transporte unter gewissen Voraussetzungen und auf Zusehen hin eine Ermässigung von 50 % auf der tarifgemässen Fracht auf dem Rückerstattungswege zu gewähren.

3. Der allgemeine schweizerische Tarif für die Beförderung lebender Tiere ist revisionsbedürftig. Wir haben hierüber eine einlässliche Prüfung, die weitläufige Vorarbeiten erfordert, angeordnet.

4. Mit der Emmentalbahn und der Burgdorf-Thun-Bahn ist in Anlehnung an das Vorgehen im Güterverkehr auch eine neue Vereinbarung über die gegenseitigen Beziehungen und Konkurrenzverhältnisse im Tierverkehr getroffen worden. Diese Vereinbarung setzt grundsätzlich fest, dass die Tiertransporte, soweit der Versender keine Route vorschreibt, in gleicher Weise zu leiten sind wie der Güterverkehr und bestimmt ferner folgendes:

Der gesamte Tierverkehr, der in denjenigen Gebieten, die gemäss Vertrag zur Gütergemeinschaft S. B. B./B. T. B. gehören, über die eine oder andere der beiden konkurrierenden Linien zwischen Burgdorf und Thun geleitet wird, bildet einen Gemeinschaftsverkehr der Bundesbahnen und der Burgdorf-Thun-Bahn.

Die Einnahmen aus demselben werden in der Weise verteilt, dass der transportierenden Verwaltung als Traktionsentschädigung vorab 1/3 der nach den üblichen Repartitionsgrundsätzen auf die Gemeinschaftsstrecke Burgdorf-Thun entfallenden Frachtbetreffnisse (bei Eilgutbeförderung zuzüglich 1/3 des Taxzuschlages) zugeschieden und der verbleibende Reingewinn mit

55 % den Bundesbahnen und
45 % der Burgdorf-Thun-Bahn

zugewiesen wird.

Im gesamten übrigen Tierverkehr erfolgt die Einnahmeverteilung nach Massgabe der der Taxberechnung zugrunde gelegten Tarifdistanzen über die befahrene Route.

5. Die Vorschrift des Transportreglements, wonach Schafe und Schweine nicht mit Tieren des Rindviehgeschlechtes in den gleichen Wagen verladen werden durften, ist gemäss dem Bundesratsbeschluss vom 15. Juni 1912 auf 1. September aufgehoben worden. Es ist nunmehr gestattet, Tiere verschiedener Gattungen in demselben Wagen zu transportieren, sofern sie durch Barrieren, Bretter- oder Lattenverschläge voneinander getrennt gehalten werden und eine Überladung der einzelnen Wagen, d. h. eine zu enge Verladung vermieden wird.

6. Mit der Bodensee-Toggenburgbahn sind die gegenseitigen Beziehungen und Konkurrenzverhältnisse im Tierverkehr vertraglich in der Weise geregelt worden, dass der letztere, soweit vom Absender keine gegenteilige Verfügung getroffen wird, auf Grund der für den Güterverkehr massgebenden Tarifdistanzen

und Transportleitungsvorschriften abzufertigen ist. Zu diesem Zwecke wurde ein I. Nachtrag zum Vertrag vom 10./12. Mai 1910 betreffend den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr herausgegeben.

d. Güterverkehr.

1. Gemäss Vertrag vom 4./29. Dezember 1903 sind die Beziehungen und Konkurrenzverhältnisse im Güterverkehr zwischen den Bundesbahnen und der Bern-Neuenburg-Bahn (Direkte Linie) auf der Grundlage geregelt, dass die B. N. in allen jenen Relationen am Verkehr beteiligt wird, in welchen die kürzeste Effektivdistanz über ihre Linie führt. Diese Beordnung der Verkehrsteilung ist aus dem früheren Vertragsverhältnis mit der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn entstanden. Infolge Eröffnung des durchgehenden Betriebes der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn werden für den Güterverkehr mit dem Wallis und mit Italien neue Verhältnisse eintreten, die bedingen, dass die Teilung dieses Verkehrs nach den Bestimmungen des Art. 21 des Tarifgesetzes vorzunehmen ist, d. h. nach dem Prinzip der kürzesten Tarifdistanz. Dieser Sachlage entsprechend wurde mit der Bern-Neuenburg-Bahn mittelst Nachtrag vom 5./12. August 1912 zum Verkehrteilungsvertrag S. B. B./B. N. vereinbart, ihre Beteiligung an dem unter den Einfluss der Linien B. N. — Bern-Münsingen-Lötschberg gelangenden Güterverkehr nach und von Brig loco und transit, Richtung Iselle und Visp, nach folgenden Grundsätzen zu regeln:

1. Der Bern-Neuenburg-Bahn fällt zu:

a. vom Verkehr mit kürzester Tarifdistanz via B. N. — Bern-Münsingen-Lötschberg = 100 %.

b. vom Verkehr mit gleicher Tarifdistanz via B. N. — Bern-Münsingen-Lötschberg einerseits und den konkurrierenden Linien der S. B. B. anderseits = 50 %.

2. Von dem auf die Strecken Kerzers- und Neuchâtel-Bern nach Abzug der Traktionsgebühren der S. B. B. für Talstrecken und — im Verkehr mit Kerzers und Neuchâtel loco — der Expeditionsgebühren entfallenden Reingewinn zahlt die B. N. einen Drittel an die S. B. B. heraus.

Diese Verkehrsbeteiligung gilt für so lange als die B. N. Hauptbahn bleibt; sollte sie sich zur Nebenbahn erklären lassen, so hat eine Revision der Vereinbarungen einzutreten.

Im Transit über die B. N. schliessen die Vereinbarungen zunächst nur den Verkehr mit Stationen der S. B. B. in sich; die Leitung des in den Bereich der Sensetalbahn, der Freiburg-Murten-Ins-Bahn und der Neuenburger Jurabahn fallenden Verkehrs bleibt besonderer Verständigung mit den beteiligten Bahnen vorbehalten.

2. Die Berner Oberlandbahnen haben das Gütertarifschema der Bundesbahnen angenommen und ihren internen Gütertarif auf den 1. August neu herausgegeben; die daherigen Distanz- und Taxerhöhungen mussten auch im direkten schweizerischen Güterverkehr berücksichtigt werden.

Ebenso wurden die auf der Regionalbahn Saignelégier-Glovelier eingetretenen Taxerhöhungen im Güterverkehr auch im direkten Verkehr mit den schweizerischen Privatbahnen durchgeführt.

3. Der gemäss den Bestimmungen des Art. 2 des Verkehrsteilungsvertrages mit der Bremgarten-Dietikon-Bahn vom 18./21. Oktober 1910 über Dietikon zu leitende Wagenladungsverkehr nach und von Bremgarten-Weststation ist, behufs Vermeidung des Güterumlades, ausschliesslich der Route via Wohlen-Villmergen zugeteilt worden. Die Bremgarten-Dietikon-Bahn wird für den Verzicht entschädigt durch Abtretung eines Teils des Eil- und Frachtstückgutverkehrs, soweit die kürzeste Tarifdistanz ganz oder teilweise im Transit über ihre Linie führt.

4. Mit der Direktion der Emmentalbahn und der Burgdorf-Thun-Bahn sind mit Vertrag vom 5./19./29. Juli 1912 neue Vereinbarungen über die gegenseitigen Beziehungen und Konkurrenzverhältnisse im Güterverkehr getroffen worden, die am Tage der Einführung neuer, auf den Taxgrundlagen der Bundesbahnen beruhenden Tarife in Kraft treten werden. Laut den gegenwärtigen Vereinbarungen haben die genannten Bahnen überall da Anspruch auf Verkehr, wo sie die kürzeste effektive Distanz aufweisen. Künftig wird die Instradierung allgemein nach dem Prinzip der kürzesten Tarifdistanz geregelt. Die Tarifdistanzen werden festgesetzt:

von der E. B. unter Zuschlag von 12 % } zu den effektiven
„ „ B. T. B. „ „ „ 34 % } Längen.

Durch diese Beordnung werden die Verkehrszonen der E. B. und B. T. B. zugunsten der Bundesbahnen erheblich eingeschränkt. Ferner ergeben sich bei Anwendung der Taxen der S. B. B auf

Grund der erhöhten Tarifdistanzen der genannten Bahnen höhere Frachteinnahmen, als nach den gegenwärtigen Tarifen, von denen auch die Bundesbahnen profitieren. Für diese beiden den Bundesbahnen erwachsenden Vorteile musste der E. B. und der B. T. B. eine Gegenleistung geboten werden, welche in der Hauptsache in folgendem besteht:

Gegenüber der E. B.

a. Die aus dem bisherigen Vertrag hervorgegangene, ausschliessliche Zuweisung des Verkehrs an die E. B., wo diese die kürzeste effektive Gesamtentfernung aufweist, wurde auch für jenen Verkehr vereinbart, der unter den Einfluss neuer Bahnen kommt und von dem die E. B. in Ansehung des dritten Absatzes von Art. 21 des Tarifgesetzes nur einen Teil beanspruchen könnte.

b. Eine Reihe von Stationsverbindungen, in denen sich über die konkurrierenden Linien gleiche Tarifdistanzen ergeben, wurden der E. B. ganz überlassen.

Gegenüber der B. T. B.

c. Die Beteiligung der B. T. B. an der auf der Strecke Burgdorf-Thun bestehenden Reingewinngemeinschaft S. B. B./B. T. B. wurde von 40 auf 45 % erhöht und letztere Quote auch für jenen Verkehr festgesetzt, in welchem sich via Burgdorf nach und von Thun über die konkurrierenden Linien der S. B. B. und B. T. B. Gleichheit der Tarifdistanzen ergibt. (Auf eine weitergehende Forderung der B. T. B., ihre Quote des Reingewinnes auf 50 % zu erhöhen, wurde nicht eingetreten.)

d. Auf der Strecke Konolfingen-Stalden-Thun wird der durch Eröffnung neuer Bahnen entstehende Güterverkehr, soweit er nicht in die unter lit. *c* hiervor erwähnte Reingewinngemeinschaft fällt, ausschliesslich der B. T. B. überlassen, vorausgesetzt, dass die Beteiligung dieser Bahn an der genannten Gemeinschaft auf 45 % festgesetzt bleibt.

Unter die getroffenen Vereinbarungen fallen der schweizerische Güterverkehr, ferner der Güterverkehr Deutschland und weiter — Schweiz loco sowie Italien — Schweiz loco und umgekehrt.

5. Mit der Freiburg-Murten-Ins-Bahn und der Sensetalbahn ist vereinbart worden, den unter den Einfluss der Lötschberglinie kommenden Güterverkehr ihrer Stationen nach dem Prinzip der kürzesten Tarifdistanz zu instradieren. Als Transitstrecken fallen die Linien der genannten Bahnen im Lötschbergverkehr nirgends in Betracht.

6. Mit der Direktion der Mittel-Thurgau-Bahngesellschaft ist unterm 2./8. Februar ein Vertrag über die gegenseitigen Beziehungen und Konkurrenzverhältnisse im Güterverkehr abgeschlossen worden. Gemäss demselben werden der Mittel-Thurgau-Bahn von den Hauptverkehren, d. h. vom Verkehr zwischen den Bundesbahnen und weiter einerseits und den Gemeinschaftsstationen Konstanz, Emmishofen, Weinfelden und Wil anderseits sowie vom Transitverkehr, im allgemeinen abgetreten:

a. 50%, soweit die kürzeste Tarifdistanz ausschliesslich über Strecken der Mittel-Thurgau-Bahn führt, und

b. 25%, soweit die Tarifdistanz über Strecken der Mittel-Thurgau-Bahn gleich lang ist wie über die Bundesbahnen, oder kürzer als über die Bundesbahnen, zugleich aber gleich lang wie über eine zweite Privatbahnroute.

7. Zum Vertrag S. B. B./E. L. B. über die Verpachtung der Bahnstrecke Basel St. Johann-Basel S. B. B. etc. vom 2. Dezember 1901 ist am 3. Oktober ein I. Nachtrag herausgegeben worden, enthaltend die mit der Generaldirektion der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen vereinbarten neuen tarifarischen Bestimmungen infolge Eröffnung der Station Basel St. Johann für den Eilgutverkehr.

8. Von den wichtigsten Tarifarbeiten für den internen und den direkten schweizerischen Güterverkehr sind zu erwähnen die infolge der Eröffnung der Mittelthurgaubahn und der Linie Ebnat-Nesslau, der Taxerhöhungen der Freiburg-Murten-Ins-Bahn und der Regionalbahn Saignelégier-Glovelier und der Eröffnung der Station Boncourt notwendig gewordenen Tarifnachträge, die neuen Gütertarife mit der Rhätischen Bahn, der Bremgarten-Dietikon-Bahn und der Regionalbahn Saignelégier-La Chaux-de-Fonds. Ferner mussten wegen Einbezugs der Strecke Genève-Cornavin-La Plaine in das Netz der Bundesbahnen die direkten schweizerischen Gütertarife auf den 1. Januar 1913 durch Aufnahme von Distanzen und Taxen für Vernier-Meyrin, Satigny und La Plaine ergänzt werden.

9. In Ausführung eines Beschlusses unseres Verwaltungsrates vom 20. Juli 1912 und in Erweiterung der für die Getreidelagerung im Jahre 1911 beschlossenen Ermässigung (Geschäftsbericht für 1911, Seite 115, Ziffer 7) haben wir verfügt, dass für Sen-

dungen von Weizen ausländischer Herkunft, die vom 1. August 1912 an in den Lagerhäusern der schweizerischen Bundesbahnen zur Einlagerung eintreffen, die Lagergebühr bis auf weiters erlassen wird.

10. Für die Beförderung dienstlicher Sendungen im internen Verkehr der Bundesbahnen, sowie im direkten Verkehr derselben mit andern Transportanstalten ist ein besonderes Reglement ausgearbeitet worden.

11. An den Ausnahmetarifen sind folgende Änderungen bezw. Ergänzungen vorgenommen worden:

a. Die direkte Abfertigung von Sendungen nach Ausnahmetarif Nr. 4 für den Transport in beschleunigter Fracht von Brot, frischer Butter, frischen Eiern, frischem Fleisch, flüssiger Milch, Rahm usw. wurde im Verkehr mit Leysin eingeführt.

b. Zu den Ausnahmetarifen Nr. 6 für Getreide, 7 für Wein, 14 für Düngemittel, 18 für Holz und Torf, 19 für Steine und 20 für Kohlen sind Nachträge herausgegeben worden, enthaltend die durch den Einbezug der Mittel-Thurgau-Bahn, der Bremgarten-Dietikon-Bahn und der Saignelégier-La Chaux-de-Fonds-Bahn bedingten Änderungen.

12. Folgende Taxermässigungen wurden gewährt:

I. Im internen Verkehr:

a. Für rohe, unbehauene Steine ab Gurtnellen und Wassen nach Altdorf, ferner ab Roche (Vaud) und Aigle nach Stationen des rechten Genferseeufers;

b. für den Transport von Kalk zur Fabrikation von Kalzium-Karbid in Wagenladungen von mindestens 10,000 kg ab St. Ursanne nach Courtepin;

c. für den Transport von Kies, Sand und Schotter zu Strassenbauten ab Steinmaur und Aathal nach Zürich und nächstgelegenen Stationen, ferner ab Brugg und Wildegg nach Schinznach-Bad und ab Pfungen-Neftenbach nach Winterthur, Töss und Wülflingen;

d. für ausgebrauchte, cyanarme Gasreinigungsmasse ab verschiedenen schweizerischen Stationen nach Luterbach;

e. für Windfallholz aus dem neuenburgischen Jura zur Erleichterung des Absatzes, gegen forstamtliche Bescheinigung,

dass es infolge des Sturmwindes im Monat Dezember 1911 abgebrochen oder entwurzelt wurde;

f. für Liebesgaben aller Art für die Opfer des Balkankrieges.

II. Für den Export:

a. Von Eisenlegierungen ab Visp nach Basel transit mit Bestimmung Rheinland-Westfalen, in Konkurrenz gegenüber der französischen Route via Bouveret;

b. von Kalzium-Karbid schweizerischen Ursprungs, das zu chemischen Zwecken bestimmt ist, ab Gampel und Visp nach Basel transit;

c. von Wasserglas schweizerischen Ursprungs ab Münchenstein nach Chiasso transit, Buchs (St. Gallen) transit und St. Margrethen transit.

13. In den Tarifen Genève transit, Les Verrières frontière, Delle frontière usw. — Schweiz wurden auf 1. Januar 1912 die infolge Versetzung der verschiedenen Futtermittel vom Spezialtarif II in den Spezialtarif III (Geschäftsbericht 1911, Seite 100, Ziffer 9 *a*) notwendig gewordenen Änderungen durchgeführt. Sie sind ferner ergänzt worden durch Aufnahme der Mittel-Thurgau-Bahn, der Linie Ebnat-Nesslau, der Bremgarten-Dietikon-Bahn (Bremgarten Weststation) und der Aarau-Schöftland-Bahn, der Stationen Rüti bei Büren, Vernier-Meyrin, Satigny und La Plaine; ebenso wurden die durch die Taxerhöhungen auf der Freiburg-Murten-Ins-Bahn bedingten Änderungen durchgeführt.

Die Taxen im Verkehr mit Le Locle frontière sind anwendbar erklärt worden auf ausländische Gütersendungen, die von dem unter Zoll- und Bahnaufsicht stehenden Lagerhaus in Le Locle-Col-des-Roches nach der Schweiz und weiter reexpediert werden.

14. Infolge Einrichtung der Station Basel-St. Johann für den Eilgutverkehr sind die Umkartierungstarife mit den französisch-schweizerischen Grenzpunkten, sowie die direkten Eilguttarife im Verkehr mit den französischen Ostbahnen und weiter entsprechend ergänzt worden.

15. Zum Tarif Alt-Münsterol Grenze und Delle frontière-Basel SBB und Basel St. Johann ist am 1. Januar 1912 ein I. Nachtrag in Kraft getreten, der in der Hauptsache eine

Neuausgabe der Zusatzbestimmungen zum Teil I B (Tarifvorschriften) der deutsch-französischen Verbandsgütertarife enthält.

16. Für den Kohlenverkehr aus Nordfrankreich (Stationen der Departemente Nord und Pas-de-Calais mit Inbegriff der französisch-belgischen Grenzpunkte) nach Basel S. B. B. und Basel St. Johann via Delle oder Alt-Münsterol ist eine Neuausgabe des Tarif commun Nr. 407 erschienen. Gegenüber dem bisherigen Tarif ergeben sich in einer Anzahl Relationen Taxermässigungen bis zu 80 Cts. pro Tonne, welche von den französischen Bahnen gewährt werden.

17. Im Güterverkehr Belgien-Schweiz ist am 1. September der Tarifteil I, Abteilung B, enthaltend die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation, neu aufgelegt worden.

18. Eine Neuausgabe der belgisch- und der niederländisch-deutschen Verbandsgütertarife, Teil I, Abteilung B, enthaltend die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation ist erschienen und auch anwendbar erklärt worden im Verkehr mit Basel über Delle.

19. Die Ausnahmetarife für Steinkohlen etc. Belgien-Basel und Belgien-Schweiz wurden umgerechnet.

20. Zum Gütertarif Niederlande-Basel und Delle transit ist am 1. Juni ein IV. Nachtrag in Kraft getreten, enthaltend neue Ausnahmefrachtsätze für Leinöl und Rohtabak nach Stationen der Westschweiz, sowie einen Ausnahmetarif für verschiedene Artikel (Rohstoffe und Kali).

21. Zum Teil I, Abteilung B, der deutsch-schweizerischen Gütertarife vom 1. Juni 1911, enthaltend die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation, ist auf 1. Februar ein I. Nachtrag erschienen, mit welchem die seit dem Inkrafttreten des Haupttarifes in den allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweizerischen Bahnen einerseits und in denjenigen der deutschen Bahnen anderseits eingetretenen Änderungen und Ergänzungen berücksichtigt worden sind.

22. Von den wesentlichsten Arbeiten in den deutsch-schweizerischen Tarifverbänden (Verkehr mit Basel badische

Staatsbahnen und Waldshut etc., mit Südwestdeutschland, Norddeutschland, Baden, Württemberg, Bayern und Sachsen) erwähnen wir die Aufnahme der Stationen Boncourt, Ligerz, La Plaine, Satigny, Vernier-Meyrin, Krummenau und Nesslau-Neu=St. Johann, die Durchführung der Taxerhöhungen für die Freiburg-Murten-Ins-Bahn und der Regionalbahn Saignelégier-Glovelier, die Ergänzung der Instradierung und der Taxen für die Mittel-Thurgau-Bahn und die Aufnahme von Taxen für Bremgarten-Weststation.

23. Neue Bestimmungen über das Reexpeditionsverfahren in Muttenz für den Saarkohlenverkehr nach der Schweiz sind auf den 1. Juli eingeführt worden.

24. Im österreichisch=ungarisch-schweizerischen, österreichisch=ungarisch-französischen und österreichisch=ungarisch-südfranzösischen Verkehr wurde, da die k. k. österreichischen Staatsbahnen die im Jahre 1884 zwischen den österreichischen, deutschen und schweizerischen Bahnen getroffenen Vereinbarungen über die Teilung des Verkehrs zwischen den Arlbergwegen und den süddeutschen Wegen auf den 30. Juni gekündigt hatten, über eine neue Verkehrsteilung verhandelt. Mit Rücksicht darauf, dass die österreichischen Staatsbahnen eine wesentliche Erhöhung der Arlbergquoten aus dem Besitzstand der deutschen Wege forderten und in der Hauptsache an der Forderung festhielten, kam jedoch, trotz unserer Vermittlungsversuche, keine Einigung zustande. Die Vertreter der österreichischen Bahnen, die sich ebenso wie die deutschen Bahnen zu einer Tarifgemeinschaft zusammengeschlossen hatten, erklärten, dass sie infolge Nichtannahme ihrer Vorschläge am 1. Juli die deutschen Wege aus den direkten Verkehren ausschliessen werden. Die deutschen Bahnen erwiderten diese Massnahme damit, dass sie ausserordentlich billige Transittarife von allen wichtigeren deutsch-österreichischen Grenzstationen nach den deutsch-schweizerischen und deutsch-französischen Grenzstationen einführten, welche die österreichischen Bahnen zwangen, einen Teil des Verkehrs von und nach ihren nördlichen Gebieten den deutschen Wegen zu überlassen und den übrigen Verkehr zu den über Deutschland erreichbaren Gesamtfrachten über den Arlberg zu führen, wobei für diesen Weg sehr oft so niedrige Beträge verblieben, dass sie kaum zur Deckung der Selbstkosten ausreichten. Zur Abschwächung der Konkurrenz der deutschen Routen haben dagegen die österreichischen Staatsbahnen verfügt, dass ihre Exportbegünstigungen für Bier, Zucker, Holz, Malz usw. vom 2. September an nur noch über den Arlberg und nicht auch

über Deutschland gelten sollen. Damit kam es zwischen Österreich und Deutschland zu einem Tarifkampf mit seinen unerfreulichen Begleiterscheinungen; immerhin dauerte er, wie zu erwarten war, nur kurze Zeit. Schon in der zweiten Augustwoche fand zwischen Vertretern der deutschen und österreichischen Regierungen eine Besprechung statt, die zu dem Ergebnis führte, dass im österreichisch-ungarisch-französischen Verkehr (Verkehr mit den französischen Ostbahnen) sowohl den deutschen als den österreichischen Bahnen der frühere Besitzstand gewahrt werden soll und dass die österreichischen Staatsbahnen in den beiden andern Verkehren zusammen aus dem Besitzstand der bayerischen Wege einen Verkehrszuwachs im Werte von etwa Fr. 300,000 pro Jahr erhalten werden. Die Aufhebung der deutschen Kampftarife erfolgte auf den 16. Oktober 1912, den frühestens zulässigen Termin nach den Publikationsbestimmungen in Deutschland. In einer am 29./30. August in Freiburg i. B. abgehaltenen Spezialkonferenz wurden die Verhandlungen zwischen den beteiligten Verwaltungen wieder aufgenommen und Grundsätze über die Verteilung der auf Grund der deutschen Kampftarife ermittelten, auf die Verbandswege übernommenen Gesamtfrachtsätze vereinbart.

25. Vom 1. Januar 1913 an wird der Verkehr zwischen Österreich-Ungarn einerseits und der Schweiz und Südfrankreich anderseits nicht mehr nach einem bestimmten Turnus zwischen den bayerischen Wegen und dem Arlbergweg geteilt, sondern entsprechend der geographischen Lage ausschliesslich über letztern Weg oder ausschliesslich über Bayern-Lindau geleitet, so dass jetzt beispielsweise der Verkehr mit Wien und Budapest ganz dem Arlbergweg und derjenige mit Prag und Brünn ganz dem Weg über Bayern-Lindau gehört.

Im österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverband (Verkehr mit den französischen Ostbahnen) verbleibt es bis auf weiteres bei der bisherigen Verkehrsteilung. Es wird aber sobald als möglich eine vereinfachte Instradierung unter möglichster Wahrung des Besitzstandes der einzelnen Verwaltungen eingeführt werden.

26. Für Holz und Rinde nach und von Oesterreich und für Zucker aus Ungarn nach der Schweiz wurden Ausnahmetarife eingeführt.

27. Für den schweizerisch-italienischen Verkehr ist eine Neuauflage des Teiles II, Abteilung B (italienische Schnitt-

sätze) erschienen und durch Nachträge zu den Teilen I B und II A die Versetzung der Futtermittel in den Spezialtarif III bezüglich der schweizerischen Strecken durchgeführt, sowie neue Taxen für die Bodensee-Toggenburgbahn, Gürbetalbahn, Spiez-Erlenbach-Bahn, Erlenbach-Zweisimmen-Bahn, Neuenburger Jurabahn und Schweizerische Seetalbahn in Kraft gesetzt worden.

28. In den Ausnahmetarif für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln in Wagenladungen aus Italien nach der Schweiz via Gotthard und Simplon sind Frachtsätze für Gefrierfleisch argentinischen Ursprungs ab Genova und Venezia aufgenommen worden.

29. Im deutsch-italienischen Verkehr ist für die Abfertigung nach der Nord-Milano-Bahn ein Stationsverzeichnis mit Angabe der für den Übergang in Frage kommenden Stationen der italienischen Staatsbahnen ausgegeben worden.

30. Die in Art. 10, Ziffer 2, des Verkehrsteilungsvertrages mit der Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon vom 13. Mai und 5./27. Juni 1911 vorbehaltene besondere Verständigung über die Frage betreffend die Aufnahme der Lötschberg-Simplonroute in die Gemeinschaft des deutsch-italienischen Eisenbahnverbandes ist derart getroffen worden, dass diese Route überall da, wo gemäss den Verbandsvereinbarungen zwischen der Gotthardroute einerseits und der Brenner- oder Pontebbaroute anderseits ein Gemeinschaftsverhältnis besteht, in die Rechte und Pflichten der Gotthardroute eintritt. Durch diese Beordnung nimmt die Lötschberg-Simplonroute die gleiche Stellung ein, die zur Zeit der Eröffnung des Simplons dem Wege über Lausanne-St. Maurice zugewiesen wurde.

31. Für den niederländisch-italienischen Verkehr sind ein neuer Teil II, Heft 1, Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation, sowie ein Heft 2, enthaltend die Tariftabellen, ausgearbeitet und eingeführt worden.

32. Nachdem die Verhandlungen über die Einbeziehung der Lötschbergroute in den Tarif franco-italien zum Abschluss gelangt sind, konnte Anfang Dezember mit den Arbeiten für die notwendige Neuerstellung des genannten Tarifes begonnen werden.

33. Im österreichisch-ungarisch-französischen Verkehr wurden am 21. August neue Tarife für die Beförderung von Bau- und Nutzholz eingeführt.

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

35. Die am 23. November zur Eröffnung gelangte Sursee-Triengen-Bahn ist dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterstellt worden.

36. Gemäss Bundesratsbeschluss vom 15. November 1912 wird, mit Wirkung vom 1. Mai 1913 an, der Art. 69, Absatz 1, des schweizerischen Transportreglements in dem Sinne geändert, dass künftig der Berechnung der Transportfristen für Eilgut und gewöhnliches Frachtgut die Tarifkilometer, statt wie bisher die Effektivkilometer, zugrunde gelegt werden.

37. Die Anlage V zum schweizerischen Transportreglement ist durch Aufnahme der Sicherheitssprengstoffe „Monachit I und II, Minelit und Gelatine Telsit spezial" ergänzt worden; ferner durch Aufnahme einer neuen Ziffer XLIV *b*, enthaltend die Bedingungen, unter denen unvergorene Fruchtsäfte, welche Kohlensäure unter Druck enthalten, zur Beförderung auf den schweizerischen Eisenbahnen zugelassen werden.

Die in der Ziffer XXXV *c* für den Sicherheitssprengstoff „Präposit" vorgesehenen Verpackungsbedingungen haben eine Änderung im Sinne der Erleichterung erfahren.

38. Die schweizerischen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation sind auf 14. August durch die von der kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportanstalten in ihrer 5. Sitzung beschlossene Aufnahme der Artikel „Haferflaum" und „Mühlestaub" in den Spezialtarif III ergänzt worden.

39. Die Frachtenkontrolle wurde im Berichtsjahr auf 76 Bahnhöfen und Stationen vorgenommen.

40. Für Behandlung der laufenden Verbandsgeschäfte fanden folgende Konferenzen statt an denen wir uns vertreten liessen:

a. am 6. und 7. Februar in Berlin die 106. Sitzung der deutschen ständigen Tarifkommission;

b. am 16. Februar in München eine Konferenz des deutsch-südfranzösischen (Paris-Orléans und Midi) Verbandes;

c. am 14. März in München eine deutsch-italienische Spezialkonferenz;

d. am 29./30. März in Bern eine norddeutsch-schweizerische Spezialkonferenz;

e. am 12./13. April in Budapest eine Spezialkonferenz des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Verbandes;

f. am 2. Mai in Riva am Gardasee eine deutsch-italienische Verbandskonferenz;

g. am 9./11. Mai in Salzburg die österreichisch-ungarisch-schweizerischen, österreichisch-ungarisch-französischen und österreichisch-ungarisch-südfranzösischen Verbandskonferenzen;

h. am 22. Juni in Berlin eine deutsch-italienische Spezialkonferenz;

i. am 3. Oktober in Avignon eine Konferenz für den Paris-Orléans-, Midi- und P. L. M.-Allemand-Verband;

k. vom 18.—21. Oktober in Fiume Konferenzen der österreichisch-ungarisch-schweizerischen, österreichisch-ungarisch-französischen und österreichisch-ungarisch-südfranzösischen Eisenbahnverbände;

l. am 7. November in Wien eine Verbandskonferenz für den deutsch-italienischen Verkehr;

m. am 8. November in Wien eine Verbandskonferenz für den Lebensmittelverkehr mit Italien nach Belgien, Holland und England.

41. Schriftliche Frachtauskunft wurde von der Gütertarifabteilung an Private in 1748 und an Dienststellen in 983 Fällen erteilt.

42. Eingeführt wurden 34 Tarife und 137 Nachträge.

e. Einnahmenkontrolle und Abrechnungswesen.

1. Auf dem Gebiete des Abfertigungsdienstes ist einer Neuerung von weittragender Bedeutung zu erwähnen. Wir haben auf Grund einlässlicher Studien für den internen Verkehr der Bundesbahnen auf 1. März 1913 versuchsweise die Einführung des vereinfachten Güterabfertigungsverfahrens

und zugleich im nämlichen Umfange des Markenverfahrens für die Frankierung von Gütersendungen beschlossen. Die hauptsächlichste Neuerung besteht darin, dass beim einen wie beim andern Verfahren der Frachtbrief als Transport- und Verrechnungsbeleg dient; die Frachtkarte fällt weg. Bisher mussten Frachtkarten in doppelter Ausfertigung erstellt werden; die eine Ausfertigung begleitete das Gut und die andere blieb als Verrechnungsbeleg auf der Versandstation zurück. Die ausgefertigten Frachtkarten mussten sodann mit Datum, Nummer, Gewicht der Sendungen und den Geldbeträgen in ein Frachtkartenregister eingetragen werden, in welchem für jede Bestimmungsstation ein Konto eröffnet war. An Stelle der Frachtkarten und Frachtkartenregister tritt beim vereinfachten Abfertigungsverfahren das Versandbuch, das in derselben Weise geführt wird wie das bisherige Frachtkartenregister, und sich von diesem nur dadurch unterscheidet, dass es auch Spalten enthält für den Eintrag von Versender und Empfänger und für die Bezeichnung des Gutes nach Zeichen, Nummer, Stückzahl, Verpackung und Inhalt.

Noch einfacher gestaltet sich die Abfertigung beim Markenverfahren, das Anwendung findet für frankierte, nicht mit Nachnahme belastete Sendungen, für welche die Frankatur, einschliesslich Frachtzuschlag für Interessedeklaration und Spesen der Versandstation, den Betrag von Fr. 5 pro Sendung nicht übersteigt. Die so abgefertigten Sendungen werden lediglich in ein chronologisch zu führendes Versandheft so eingetragen, dass auf Grund des Eintrages die Sendung jederzeit verfolgt werden kann.

Von diesen Neuerungen erwarten wir, sobald sie sich einmal eingelebt haben, eine raschere Abfertigung und eine erhebliche Ersparnis an Personal- und Formularkosten. Die letztern allein sind zu rund Fr. 50,000 pro Jahr veranschlagt.

2. Zur Erleichterung des Schalterdienstes der grossen Güterexpeditionen haben wir die Kreisdirektionen ermächtigt, solche Expeditionen, welche für die auf der Bestimmungsstation erwachsenden Nebengebühren monatlich 300 und mehr Quittungen auszustellen haben, von der Ausfertigung von Quittungen zu entbinden und an deren Stelle das Einschreibverfahren einzuführen, das darin besteht, dass die Gebühren lediglich handschriftlich in die Frachtbriefe und Ausgangsbücher einzutragen sind.

3. Eine einlässliche Prüfung hat stattgefunden über die Frage der Anordnung von Massnahmen zur Verminderung der

unaufklärlichen Kassendefizite in den Billetkassen der Stationen. Auf Grund dieser Prüfung haben wir für sämtliche Einnehmereien und Gepäckexpeditionen die Erstellung eines Zwischenabschlusses ihrer Kassenabrechnung je zwischen dem 12. und 18. des Monats verfügt.

4. Infolge des Übergangs der Linie Genf-La Plaine an den Bund haben wir an die Stationen dieser Linie eine Instruktion über die Organisation des Abfertigungs- und Rechnungsdienstes erlassen, nachdem mit der Verwaltung der P. L. M. in verschiedenen Konferenzen über die Beordnung der Frage der Abrechnung des Verkehrs eine Verständigung erzielt war.

5. Vom 26. bis 28. Juni fand in Paris die Internationale Kontrollkonferenz statt, an der wir uns haben vertreten lassen.

6. Die vierteljährliche Abrechnung im Personen- und Gepäckverkehr, worüber wir in unserem letztjährigen Bericht auf Seiten 124/125 Bericht erstattet haben, ist im Berichtsjahr auf einige weitere Verkehre mit Deutschland ausgedehnt worden. Die bisherigen Erfahrungen lassen noch keine Schlüsse zu, ob sich die Neuerung bewährt.

7. Im Abrechnungswesen mit andern Bahnen ist ein typischer Fall zu erwähnen: Ein Beamter einer kleinen Nebenbahn hat sich erhebliche Unterschleife zuschulden kommen lassen, die infolge ungenügender Oberaufsicht und des Mangels jeder Kontrolle seitens seiner Verwaltung mehrere Jahre fortgesetzt werden konnten. Nachdem diese Unregelmässigkeiten von unsern Organen festgestellt waren, verlangten wir von der betreffenden Verwaltung die sofortige Entfernung des Fehlbaren aus dem Dienst und im weiteren nicht nur eine angemessene Entschädigung für den den Bundesbahnen aus den Betrügereien erwachsenen Schaden, sondern für die Folge, unter Androhung der Kündigung des direkten Verkehrs, auch Garantien dafür, dass sich solche Unregelmässigkeiten nicht mehr wiederholen können. Die Verwaltung ist unsern Aufforderungen nachgekommen, der Beamte wurde entlassen, und hinsichtlich der Entschädigung ist eine Verständigung erfolgt. Wir haben nicht ermangelt, die nötigen Vorkehrungen zu treffen, um der Wiederholung solcher Vorkommnisse bei andern, ähnlichen Unternehmungen vorzubeugen.

8. Die Vorschriften betreffend die Behandlung der gefundenen Gegenstände sind in dem Sinne abgeändert worden, dass die Stationen verpflichtet sind, sämtliche bei ihnen eingehenden Nachforschungsschreiben zu beantworten.

9. Bei den Kassastellen der Stationen, Lagerhäuser und Dampfboote der Bundesbahnen wurden 1985 Kassen- und Bücherrevisionen vorgenommen, welche sich wie folgt verteilen:

Kreis	I	II	III	IV	V
	557	447	490	362	129

Wir erwähnen folgende besondere Fälle:

a. Dem Zolldeklaranten einer grossen Grenzstation war es möglich, bei bestimmten Ausfuhrsendungen den Betrag des Ausfuhrzolles zu unterschlagen, wodurch die Schweiz. Zollverwaltung um den Betrag von rund Fr. 17,000 geschädigt wurde. Der Fehlbare wurde sofort aus dem Dienste der Bundesbahnen entlassen und in Haft gesetzt.

b. Zur Verdeckung eines vorhandenen Kassadefizits haben sich 3 Beamte der Fälschung von Ablieferungsbordereaux schuldig gemacht. Von diesen Beamten sind 2 entlassen und der eine überdies dem Strafrichter verzeigt worden; im dritten, weniger schweren Fall wurde das Vergehen mit Diensteinstellung geahndet. Die Manki sind von den Fehlbaren ersetzt worden.

c. Ein Beamter ist mit Hinterlassung eines Kassendefizits von gegen Fr. 1,000 flüchtig geworden; die Fahndung nach ihm blieb erfolglos. Ein anderer Beamter wurde wegen zugestandener Unterschlagung von Dienstgeldern aus dem Dienste der Bundesbahnen entlassen, nachdem er den Betrag ersetzt hatte.

d. Wegen Kassenunregelmässigkeiten wurden sodann zwei Beamte an Posten versetzt, an welchen sie keine Gelder mehr zu verwalten haben.

e. In zwei Fällen von Kassenmanki hat die Untersuchung als Ursache Entwendung durch Dritte festgestellt.

f. Einbruchdiebstähle haben im Berichtsjahre auf folgenden Stationen stattgefunden, wobei den Dieben die nachverzeichneten Beträge in die Hände fielen:

am	7. April in Birmensdorf	Fr.	454. 75
„	28. Juli in Baden-Oberstadt	„	862. 25
„	29. September in Pfäffikon (Schwyz) . . .	„	1133. 55
„	21./22. Oktober in Dietikon	„	47. —

Die Urheber konnten in zwei Fällen (Birmensdorf und Dietikon) ermittelt werden; in den beiden andern Fällen blieb die polizeiliche Fahndung resultatlos.

10. Das Frachtkreditwesen weist folgende Geschäfte auf:

	Kreise					
	I	II	III	IV	V	Total
Neue Kredite wurden eröffnet . .	38	75	55	24	12	204
Bestehende Kredite wurden geändert	60	65	87	54	14	280
Aufgehoben wurden	12	23	12	19	3	69
Im ganzen	110	163	154	97	29	553

Am 31. Dezember betrug die Zahl der bewilligten Frachtkredite 1705 (1911: 1570).

11. Indem wir nachstehend eine vergleichende Übersicht über die Betriebseinnahmen der Bundesbahnen und des Dampfschiffbetriebes auf dem Bodensee der Jahre 1911 und 1912 folgen lassen, verweisen wir auf die der Einnahmentabelle nachfolgende Begründung der Verkehrsschwankungen.

Betriebseinnahmen der schweizerischen Bundesbahnen.

1911 (2752 km) Fr.	%	A. Bahnverkehr.	1912 (2752 km Januar) (2745 km Februar-April) (2746 km Mai-Dezember) Fr.	%	Gegenüber 1911 mehr Fr.	weniger Fr.
77,855,305. 49	41,31	I. Ertrag des Personentransportes	79,741,480. 47	40,34	1,886,174. 98	—
		II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes:				
7,997,021. 06	4,24	1. vom Gepäck . .	8,328,465. 70	4,21	331,444. 64	—
3,200,153. 93	1,70	2. von Tieren . .	3,231,203. 98	1,63	31,050. 05	—
99,416,136. 87	52,75	3. von Gütern . .	106,396,023. 54	53,82	6,979,886. 67	—
110,613,311. 86	58,69		117,955,693. 22	59,66	7,342,381. 36	—
188,468,617. 35	100	Total	197,697,173. 69	100	9,228,556. 34	—
		B. Dampfschiffverkehr auf dem Bodensee.				
Fr.	%		Fr.	%	Fr.	Fr.
264,061. 97	31,16	I. Personentransport .	230,240. 60	28,61	—	33,821. 37
14,938. 44	1,76	II. Gepäcktransport .	14,952. 04	1,86	13. 60	—
3,556. 99	0,42	III. Tiertransport . .	4,433. 40	0,55	876. 41	—
564,937. 32	66,66	IV. Gütertransport . .	555,105. 67	68,98	—	9,831. 65
847,494. 72	100	Total	804,731. 71	100	—	42,763. 01

Der vorstehende Ausweis der Betriebseinnahmen aus dem Bahnverkehr (Abschnitt A) zeigt bei einem Rückgang der Betriebslänge der Bahn um 6 km (Wohlen-Bremgarten) eine Vermehrung der Einnahmen um Fr. 9,228,556. 34, d. h. um rund 4,9 % (1911: 4,78 %). Diese Mehreinnahme ist wiederum ausschliesslich der allgemeinen Entwicklung des Verkehrs zuzuschreiben; alle Verkehrskategorien partizipieren an derselben, nämlich:

der Personenverkehr . . .	+ 2,42 %	(1911: + 2,98 %)
der Gepäckverkehr . . .	+ 4,14 %	(1911: + 4,09 %)
der Tiertransport	+ 0,97 %	(1911: — 5,44 %)
der Gütertransport . . .	+ 7,02 %	(1911: + 6,09 %)

Dazu bemerken wir folgendes:

Personenverkehr. Mehreinnahme Fr. 1,886,174. 98. Mit dem Vorjahre verglichen, erzeigen die einzelnen Monate folgende Differenzen in den Einnahmen:

Januar	+	Fr. 316,596
Februar	+	„ 525,406
März	+	„ 130,876
April	+	„ 598,237
Mai	+	„ 380,074
Juni	—	„ 75,526
Juli	+	„ 115,515
August	—	„ 126,251
September	+	„ 87,093
Oktober	—	„ 266,710
November	+	„ 59,865
Dezember	+	„ 141,000

Die Mindereinnahme pro Juni von Fr. 75,526 rührt von der Verschiebung des Pfingstverkehrs her, während die geringen Ergebnisse der folgenden Monate bis einschliesslich November, insbesondere die Mindereinnahmen pro August und Oktober, auf den Einfluss der ungünstigen Witterung und die missratene Herbsternte zurückzuführen sind. Die erzielte Mehreinnahme von Fr. 1,886,174. 98 entspricht immerhin einer Vermehrung von 2,42 % (1911: 2,98 %); das Ergebnis muss in Ansehung der ungünstigen Verhältnisse als ein befriedigendes bezeichnet werden. Die Zahl der beförderten Personen ist von 84,173,158 auf 87,876,261, d. h. um rund 4,4 % gestiegen. Da die Einnahmen nur um 2,42 % zugenommen haben, ergibt sich ein weiterer Rückgang der durchschnittlichen Einnahme pro Reisenden von 92,5 Cts. auf 90,7 Cts.

Die Einnahmen der Tunnelstrecke Brig-Iselle sind von Fr. 776,087 auf Fr. 850,707, also um Fr. 74,620 oder nahezu 10 % gestiegen.

Güterverkehr (inkl. Gepäck und Tiere). Mehreinnahmen Fr. 7,342,381. 36. Im Vergleich zu dem Vorjahre lieferten die einzelnen Monate folgende Ergebnisse:

Januar	+	Fr.	750,496
Februar	+	„	999,122
März	+	„	958,513
April	+	„	1,179,464
Mai	+	„	370,791
Juni	+	„	591,530
Juli	+	„	919,495
August	+	„	497,508
September	—	„	344,120
Oktober	+	„	526,559
November	+	„	550,024
Dezember	+	„	343,000

Mit Ausnahme des Monats September, welcher mit einem Minus von Fr. 344,120 abschloss, partizipieren somit alle übrigen Monate an der Mehreinnahme. Das ungünstige Ergebnis pro September kann nicht überraschen; bei dem Stand der Herbstkulturen war zu erwarten, dass viele Transporte ausbleiben, andere sich in den Monat Oktober verschieben werden und dass daher die Einnahmen schwerlich an diejenigen des durch ausserordentlichen Verkehr beeinflussten Monats September 1911 heranreichen werden, welcher gegenüber 1910 eine Mehreinnahme von Fr. 793,518 brachte.

Der Mehreinnahme von 7,02 % steht eine Zunahme der Zahl der beförderten Gütertonnen von 6,6 % gegenüber. Das Durchschnittserträgnis pro Tonne beträgt Fr. 7. 99 gegenüber Fr. 7. 97 im Vorjahr.

Nachdem die Einnahmen der Strecke Brig-Iselle aus dem Güterverkehr im Vorjahr von Fr. 404,989 auf Fr. 335,213 zurückgegangen waren, zeigt das Berichtsjahr wieder eine kleine Besserung; die Einnahmen dieses Jahres erreichen nämlich den Betrag von Fr. 354,313. Die Einnahmen aus dem Gepäcktransport sind von Fr. 74,787 auf Fr. 88,391, d. h. um 18,2 % gestiegen, und auch unter der Rubrik „Tiertransport“ ergibt sich eine Vermehrung der Einnahmen von Fr. 12,258 auf Fr. 14,220.

Nicht so günstig schliesst die Rechnung über den Bodensee-Dampfschiffverkehr, Abschnitt B der vorstehenden Übersicht, ab; nach dieser vermochte nur der Gepäck- und Tiertransport die Ergebnisse des Vorjahres zu erreichen oder unwesentlich zu übersteigen. Die Mindereinnahme von Fr. 33,821. 37 im Personenverkehr entspricht einem Verkehrsrückgang von 12,8 %,

der ausschliesslich der Ungunst der Witterung während der Zeit des starken Reiseverkehrs zuzuschreiben ist. Was den Rückgang der Gütertransporteinnahmen um Fr. 9831.63 betrifft, so ist dieser eine Folge des Tarifkrieges zwischen den deutschen und österreichischen Routen.

f. Fahrgeld- und Frachtreklamationen.

Im Berichtsjahre haben sich die von der Abteilung für das Frachtreklamationswesen zu behandelnden Geschäfte gegenüber dem Vorjahre wesentlich vermehrt.

Nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die Zahl der im Jahr 1912 zur Behandlung gekommenen neuen Reklamationen und Taxrückerstattungsgesuche, sowie die im gleichen Zeitraum zu Lasten der S. B. B. ausbezahlten, beziehungsweise andern Verwaltungen zur Verfügung gestellten Beträge.

	Anzahl neuer Geschäfte	Zu Lasten der S. B. B. ausbezahlte Beträge
a. Frachtreklamationen wegen unrichtiger Anwendung der Tarife, Tarifvorschriften etc.	13,600	Fr. 253,228. 72 (Güter) „ 95. 73 (Gepäck) „ 512. 50 (Vieh)
b. Gesuche um nachträgliche Anwendung von Reexpeditions- und Exporttarifen	1,966	„ 217,995. 60
c. Gesuche um Einhaltung der über ausländische Konkurrenzrouten erreichbaren billigern Frachten	5,656	„ 435,477. 29
d. Taxrückerstattungsgesuche (Detaxen), auf Zugeständnissen der Generaldirektion beruhend	706	„ 464,631. 73
e. Verschleppungen (Fehlinstradierungen)	3,267	„ 20,218. 85 [1])
f. Fahrgeldreklamationen	6,734	„ 65,218. 98
g. Gesuche um Gewährung von Taxrückerstattungen auf nicht vollständig benützten schweizerischen Generalabonnements	510 [2])	„ 85,850. — [3])
h. Prämienzahlungen an das Zugspersonal für die Entdeckung missbräuchlicher Benützung von Generalabonnements	120	„ 600. — [3])
Total	32,559	Fr. 1,543,829. 40

[1]) Dagegen haben die S. B. B. Fr. 19,525. 53 erhalten.

[2]) 349 Fälle wegen Austritt des Titulars aus der Firma; 120 Fälle wegen Krankheit oder Todesfall; 30 Fälle wegen dauernder Landesabwesenheit; 5 Fälle wegen Umtausch gegen Firmenabonnements und 6 Fälle wegen Verhaftung des Titulars.

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

III. Betriebsdepartement.

a. Allgemeines.

1. Am 16. Januar haben wir den Kreisdirektionen die ab 1. April 1912 gültigen Normen für die Neuklassifikation der Bahnhöfe und Stationen, die infolge Inkrafttretens des neuen Besoldungsgesetzes notwendig geworden ist, bekannt gegeben (Geschäftsbericht 1906, Seite 132, Ziffer 14, und Geschäftsbericht 1907, Seite 138, Ziffer 8). Die von den Kreisdirektionen auf Grundlage dieser Normen, sowie gestützt auf die statistischen Ergebnisse des Verkehrs in den Betriebsjahren 1908, 1909 und 1910 auf 1. April 1912 vorgenommene Neueinreihung der Bahnhöfe und Stationen ist von uns am 21. März genehmigt worden. Auf den nämlichen Zeitpunkt hat auch eine Neuklassifikation der Güterexpeditionen (Frachtgut und Eilgut) stattgefunden, und zwar mit wenigen Änderungen nach Massgabe der im Jahr 1909 aufgestellten einheitlichen Normen (Geschäftsbericht 1909, Seite 125, Ziffer 1).

Die durch die Neuklassifikation eingetretenen Änderungen in der Rangordnung der Bahnhöfe, Stationen und Güterexpeditionen sind folgende:

I. Bahnhöfe und Stationen.

a. Beförderungen.

Von Bahnhof Ib Klasse zu Bahnhofinspektion	1
(Die bisherigen Bahnhöfe Ia Klasse Basel und Zürich rückten ohne weiteres zu Bahnhöfen mit Inspektionen vor.)	
Von Bahnhof II. Klasse zu Bahnhof I. Klasse	1
„ Station I. „ „ „ II. „	3
„ „ I. „ „ „ III. „	19
„ „ II. „ „ Station I. „	11
„ „ III. „ „ „ II. „	36
„ „ IV. „ „ „ II. „	1
„ „ IV. „ „ „ III. „	43
„ Wärterstation zu Blockstation	1
Total	116

b. Rückversetzungen.

Von Bahnhof I. Klasse zu Bahnhof II. Klasse	2
„ „ II. „ „ „ III. „	1
„ Station I. „ „ Station II. „	3
„ „ II. „ „ „ III. „	4
„ „ III. „ „ Wärterstation	1
„ „ IV. „ „ „	14
Total	25

II. Güterexpeditionen.

Von den Güterexpeditionen konnten 22 befördert, dagegen mussten 2 in einen tiefern Rang zurückversetzt werden.

Die Stelleninhaber von im Range zurückgegangenen Bahnhöfen, Stationen oder Güterexpeditionen behalten ihren bisherigen Rang und die aus ihrer Einteilung in die Gehaltsordnung sich ergebenden Rechte bis zu einem allfälligen Personalwechsel bei.

Unsere Klassifikationsvorschriften sind auch auf den infolge des Rückkaufs auf den 1. Januar 1913 in unsern Betrieb übergegangenen Bahnhof Genf-Cornavin und auf die Linie Genf-La Plaine ausgedehnt worden.

2. Die Generaldirektion der Internationalen Schlafwagengesellschaft in Paris hat unterm 15. Januar den Antrag gestellt, es sei der mit 1. Mai 1911 eingeführte Luxuszug „Gotthardexpress" Berlin-Mailand-(Genua) (Geschäftsbericht 1911, Seite 134, Ziffer 8) wegen ungenügender Frequenz im Sommerdienst 1912 nicht mehr zu führen. Sämtliche beteiligten ausländischen Eisenbahnverwaltungen haben diesen Antrag unterstützt. Da eine Besserung der Frequenzverhältnisse dieses Zuges nicht zu erwarten war, haben wir am 19. Januar der Unterdrückung des Zuges zugestimmt. Der „Gotthardexpress" verkehrte somit vom 1. Mai 1912 ab nicht mehr. Die Führung des Zuges „Lloyd- und Rivieraexpress" zwischen Berlin-Haag (Amsterdam), Altona und $\frac{\text{Ventimiglia}}{\text{Mailand, Genua}}$ vom 1. Dezember bis 30. April erlitt durch den Ausfall des „Gotthardexpress" keine Änderung.

3. Mit Beschluss vom 27. Januar hat der schweizerische Bundesrat Tunesien als cholerafrei erklärt (Geschäftsbericht 1911, Seite 141, Ziffer 38). Dagegen sind am 6. Dezember 1912 infolge Ausbruchs der Cholera im Orient die Vorschriften der bundesrätlichen Verordnung über die Massnahmen zum Schutze gegen die Cholera und die Pest, soweit sie die Verkehrsanstalten, den Personen-, den Gepäck- und den Warenverkehr betreffen, gegenüber Herkünften aus der europäischen Türkei zur Anwendung gebracht worden.

4. Der Regierungsrat des Kantons Bern hat sich in einem unterm 19. Januar an uns gerichteten Schreiben über die in polizeilicher Hinsicht ungehörigen Zustände beschwert, welche das Offenhalten der Bahnhofrestauration Bern über Mitternacht hinaus (bis zur Abfahrt des Zuges Nr. 50 um 2 Uhr 45 morgens) im Gefolge habe (regelmässiger Besuch der

Bahnhofswirtschaft an Sonnabenden nach Schluss der Wirtschaften in der Stadt durch Nichtreisende, unter denen sich wiederholt streitsüchtige, zu Exzessen geneigte Elemente befanden). Da diesen Klagen die Berechtigung nicht ganz abgesprochen werden konnte und da alle Kontroll- und Überwachungsmassnahmen nicht ausreichten, um unberechtigte Personen vom Besuch der Restauration fernzuhalten, haben wir uns in einer am 2. Februar mit Vertretern des Regierungsrates und der Polizeidirektionen des Kantons und der Stadt Bern abgehaltenen Besprechung, im Benehmen mit der Kreisdirektion II in Basel, damit einverstanden erklärt, die Bahnhofswirtschaft versuchsweise um 12 Uhr nachts zu schliessen. Immerhin wahrten wir den grundsätzlichen Standpunkt, dass die kantonale Polizeistunde für die Bahnhofswirtschaften nicht gelte, auch behielten wir uns vor, auf die Massnahme zurückzukommen, wenn sie sich in der Folge mit Rücksicht auf die Bedürfnisse des reisenden Publikums als unhaltbar erweisen sollte. Seit dem 24. Februar werden die Wirtschaftsräume des Bahnhofes um Mitternacht geschlossen.

5. Am 21., 22. und 23. Februar, ferner am 1., 2. und 3. August haben in Bern unter dem Vorsitz des Vertreters des Eisenbahndepartements die üblichen Fahrplankonferenzen für den Sommerfahrplan 1912 und für den Winterfahrplan 1912/13 stattgefunden. Zur Behandlung gelangten im ganzen 645 Traktanden für den Sommerfahrplan und 479 für den Winterfahrplan. Die schweizerischen Bundesbahnen waren an 369 resp. 317 Begehren beteiligt. Der grösste Teil sämtlicher Traktanden betraf Gesuche um Einführung neuer oder Ausdehnung bestehender Züge, sowie Einschaltung neuer Schnellzugshalte.

6. Vom 27. Februar bis 1. März ist in Genua die europäische Wagenbeistellungskonferenz für den Sommerdienst 1912 abgehalten worden; diejenige für den Winterdienst 1912/13 fand in Verbindung mit der europäischen Fahrplankonferenz vom 12. bis 14. Juni in Amsterdam statt. Die europäische Fahrplankonferenz für den Sommerdienst 1913 tagte am 27. und 28. November in Hamburg. Wir waren an allen drei Konferenzen vertreten.

7. Im Zusammenhang mit der Einführung des Personals in die neue Gehaltsordnung auf den 1. April 1912 sind den Kreisdirektionen unterm 4. März die Grundsätze über die künftige Zulassung der verschiedenen Beamtenkategorien auf den Bahnhöfen und Stationen der Bundesbahnen mitgeteilt worden.

8. In seinen Sitzungen vom 29. und 30. März hat der Verwaltungsrat die auf Grund des neuen Besoldungsgesetzes für die Beamten und Angestellten der S. B. B. revidierten Reglemente Nr. 25 betreffend die Löhnung der im Taglohn angestellten Arbeiter (ausschliesslich der dem Fabrikgesetz unterstellten Werkstättearbeiter) und Nr. 25a betreffend die Löhnung der dem Fabrikgesetz unterstellten Werkstättearbeiter genehmigt zur Inkraftsetzung auf den 1. April 1912. Auf Grund der Ergebnisse einer im Jahre 1911 durchgeführten Enquête über den Preisstand der wichtigsten Lebensbedürfnisse und die Höhe der Steuern in den verschiedenen Gegenden der Schweiz haben wir in Ausführung von Art. 3 des Reglements Nr. 25, beziehungsweise Art. 2 des Reglements Nr. 25a, unterm 21. März, beziehungsweise 6. und 9. April, eine Neueinteilung der Arbeitsgebiete vorgenommen und die für jedes Arbeitsgebiet und für die einzelnen Werkstätten geltenden Anfangstaglöhne festgesetzt.

9. Als Ergänzung der Vorschriften vom 1. Januar 1907 für die Beamten und ständigen Angestellten der S. B. B. betreffend die Überzeitarbeit und die Vergütung derselben (Geschäftsbericht 1907, Seite 137, Ziffer 3) haben wir mit Gültigkeit ab 1. Juli einheitliche Bestimmungen aufgestellt über die Vergütung der Überzeitarbeit an Lehrlinge der allgemeinen Verwaltung und der Zentralbureaux, sowie des Stationsdienstes.

10. Das vom schweizerischen Wagenverband auf 1. Januar 1901 aufgestellte Reglement betreffend die Verwendung, Rapportierung und Verteilung der mit kontinuierlicher Bremse und Dampfleitung versehenen Verbandsgüterwagen (Eilgutwagen) musste, um es den heutigen Verhältnissen besser anzupassen, einer vollständigen Revision unterzogen werden. Die bezüglichen Arbeiten wurden im Berichtsjahre beendet, so dass das revidierte Reglement auf 1. November eingeführt werden konnte.

11. Das Inkrafttreten des neuen Besoldungsgesetzes bedingte auch die Revision des Reglements Nr. 21 vom 28. Dezember 1901 betreffend die Entschädigungen für Dienstreisen und die Beiträge an Umzugskosten. Diese Revision war übrigens auch in einer Reihe von Eingaben aus Personalkreisen angeregt worden. In seiner Sitzung vom 19. November hat der Verwaltungsrat das neue Reglement genehmigt und dasselbe auf den 1. Januar 1913 gültig erklärt.

12. In Anlehnung an die Vorschriften über die Benützung von Dienstwohnungen vom 3. November 1908 haben wir nach vorausgegangener Beratung in einer Konferenz zwischen der Generaldirektion und den Kreisdirektionen am 21. Dezember grundsätzliche Weisungen betreffend Mietwerte für Dienstwohnungen aufgestellt.

Diese Bestimmungen sind am 1. April 1913 in Kraft getreten und ersetzen diejenigen vom 2. April 1903 (Geschäftsbericht 1903, Seite 101, Ziffer 7).

13. Den von der Kreisdirektion IV in St. Gallen vorgelegten Vorschriften betreffend die Dienst- und Arbeitsverhältnisse der Akkordarbeiter im Lagerhaus Romanshorn wurde am 29. Juni die Genehmigung erteilt.

14. Am 27. September wurde in Vollziehung von Art. 10 des Reglementes Nr. 25 vom 29. März 1912 den Kreisdirektionen Weisung erteilt über die Bewilligung von Zulagen an Taglohnarbeiter, die vorübergehend in einem mit höhern Anforderungen verbundenen Dienste Verwendung finden.

15. Auf Grund von Art. 1, Absatz 3, des Bundesgesetzes betreffend die Besoldungen der Beamten und Angestellten der S. B. B. vom 23. Juni 1910 haben wir am 19. April für die in Luino stationierten Beamten und Angestellten schweizerischer Nationalität eine Auslandszulage festgesetzt und der Kreisdirektion V die erforderlichen Weisungen zum Vollzug erteilt.

16. Die Martigny-Orsières-Bahn, die Surentalbahn (Sursee-Triengen), sowie die bis 31. Dezember 1912 von den S. B. B. betriebene Traverstal-Bahn sind in den schweizerischen Wagenverband aufgenommen worden.

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 des Rollmaterials haben wir unterm 24. April zu den bisherigen Bedingungen um ein weiteres Jahr, d. h. bis 30. April 1913, verlängert.

18. Durch Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1910 wurde zugunsten der Arbeiter der S. B. B. für die Zeit vom 1. Januar 1910 bis 31. März 1912 eine ausserordentliche Lohnzu-

lage von Fr. 150 pro Jahr bewilligt. Mit Eingabe vom 31. Oktober 1911 hat das Generalsekretariat der A. U. S. T. an den Bundesrat das Gesuch gerichtet, es möchte diese Zulage mit Rücksicht auf die beständig fortschreitende Verteuerung des Lebensunterhaltes pro 1911 von Fr. 150 auf Fr. 200 erhöht werden. Der uns vom Bundesrate zur Vernehmlassung überwiesenen Eingabe teilweise entsprechend, haben wir dem Verwaltungsrat mit Bericht vom 26. Juni 1912 beantragt, die Zulage auf das Jahr berechnet um Fr. 25 zu erhöhen, mithin für die fünf Vierteljahre vom 1. Januar 1911 bis 31. März 1912 Fr. 31. 25 zu bezahlen. Dieser Betrag war auch den Arbeitern der ehemaligen Gotthardbahn voll auszurichten.

Der Verwaltungsrat hat in seiner Sitzung vom 20. Juli diesem Antrag zugestimmt und den hierfür erforderlichen Kredit von Fr. 320,000 bewilligt.

19. Durch Beschluss vom 9. Juli wurde die im Jahre 1907 (Geschäftsbericht 1907, Seite 138, Ziffer 6) erlassene grundsätzliche Weisung betreffend Ausrichtung von Prämien für Entdeckung missbräuchlicher Benützung von Fahrtausweisen dahin ergänzt, dass diese Prämien nicht nur den Zugsbeamten, sondern allgemein auch andern Beamten und Angestellten der S. B. B. zuzuerkennen seien, welche in die Lage kommen, einen Missbrauch zur Anzeige zu bringen.

20. Auf ein Gesuch des schweizerischen Wagenverbandes sind durch Bundesratsbeschlüsse vom 9. und 10. August für die Zeit vom 1. September bis 24. November, den eidgenössischen Bettag ausgenommen, die gleichen ausnahmsweisen Anordnungen für den Herbstverkehr wie in den Vorjahren bewilligt worden. Der Herbstverkehr hat sich in geordneter Weise abgewickelt. Erheblicher Wagenmangel trat nicht ein.

21. Ferner hat der Bundesrat auf unser Ansuchen mit Beschluss vom 16. August, wie in den Vorjahren, die Bewilligung erteilt zur Trajektierung von Frachtgütern auf dem Bodensee an Sonntagen und bei Bedarf zur Ausführung eines Ferngüterzuges in der Richtung Romanshorn—Genf und zurück, während des Herbstverkehrs, d. h. vom 1. September bis 15. Dezember, den eidgenössischen Bettag ausgenommen. Diese Massnahmen hatten den Zweck, Wagenstauungen über den Sonntag in den Bahnhöfen Lindau und Romanshorn während des starken Herbstverkehrs zu vermeiden.

22. Wiederholte Fälle von Saccharinschmuggel in direkten Personenwagen nach dem Ausland, im besondern in nach Österreich übergehenden Wagen, veranlassten uns, am 24. Juli dem in Frage kommenden Dienstpersonal die bezüglichen Vorschriften in Erinnerung zu bringen und ihm zur Pflicht zu machen, sein möglichstes zur Unterdrückung des Schmuggels beizutragen.

23. Nachdem die Nachbarländer Italien und Frankreich für die öffentlichen Verwaltungen und für den Eisenbahndienst die Stundenzählung 0—24 eingeführt haben, hielten wir es für angezeigt, mit Rücksicht auf die vielfachen Beziehungen des Kreises I zu diesen Ländern, der Frage der Einführung dieser Neuerung auch in der Schweiz näherzutreten. Wir haben dem eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement mit Schreiben vom 30. Juli hierüber Vorlage gemacht, welches seinerseits die Angelegenheit den Kantonsregierungen, der Post- und Zollverwaltung, sowie den übrigen schweizerischen Eisenbahnverwaltungen zur Prüfung unterbreitet hat.

Gemäss Mitteilung des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements sind von mehreren Kantonsregierungen Einsprachen erhoben worden, namentlich mit Rücksicht darauf, dass diese Stundenzählung in Deutschland und Österreich, mit welchen Ländern die Schweiz den stärksten Verkehr unterhalte, noch nicht eingeführt sei. Das Eisenbahndepartement würde es begrüssen, wenn gleichzeitig mit der Schweiz auch diese Nachbarländer die neue Stundenzählung einführen würden, und da man sich dem Vernehmen nach in beiden Ländern mit der Prüfung der Frage beschäftige, wurde dem Bundesrate der Antrag unterbreitet, es möchten die schweizerischen Gesandtschaften in Berlin und Wien beauftragt werden, an zuständiger Stelle in dem Sinne vorstellig zu werden, dass Deutschland und Österreich gleichzeitig mit der Schweiz auf einen nahen, noch zu vereinbarenden Zeitpunkt für den Eisenbahn-, Post- und Telegraphenverkehr die Neuerung einführen.

24. Mit dem 31. Juli ist die Vereinbarung vom Jahre 1885 betreffend Stellung von Kohlenwagen der ehemaligen Gotthardbahn für den Kohlentransport aus dem Saargebiet nach der Gotthardbahn und darüber hinaus ebenfalls abgelaufen (Geschäftsbericht 1909, Seite 136, Ziffer 39, und Geschäftsbericht 1910, Seite 127, Ziffer 12). Infolgedessen konnten die für diesen Verkehr reservierten 217 G. B.-Wagen vom 1. August 1912 ab nicht mehr nach dem Saargebiet gesandt, sondern mussten dem allgemeinen Verkehr zugeteilt werden.

25. Auf 1. August ist eine neue Verordnung des Bundesrates betreffend Festsetzung der Maximalgeschwindigkeit der Bahnzüge der schweizerischen Hauptbahnen in Kraft getreten (Bundesratsbeschluss vom 17. Juli 1912).

26. Nach der Eröffnung des Simplontunnels im Jahre 1906 verkehrte zwischen Calais—Paris und Mailand während mehreren Jahren mit periodischer Verkehrsdauer ein Luxuszug, genannt „Simplonexpress". Ab 1. Oktober 1911 wurde dieser Zug in beiden Richtungen täglich geführt und bis Venedig ausgedehnt, von wo er, allerdings nicht als Luxuszug, Fortsetzung bis nach Triest erhielt.

Zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen einerseits und der Generaldirektion der internationalen Schlafwagengesellschaft anderseits ist über die Führung des Luxuszuges nach längeren Verhandlungen ein Vertrag vereinbart worden, den wir am 24. September unterzeichnet haben. Die Vertragsdauer beträgt 12 Jahre, vom 1. Januar 1912 an gerechnet.

27. Die Bedenken, welche wir äusserten anlässlich der Zulassung von Reisenden III. Klasse in die Speisewagen, ohne Lösung eines Supplementsbillettes, haben sich als begründet erwiesen (Geschäftsbericht 1909, Seite 129, Ziffer 17). Es zeigte sich, dass die Speisewagen nicht ihrer eigentlichen Bestimmung gemäss nur zur Einnahme von Mahlzeiten benützt werden, sondern dass viele Reisende, namentlich solche III. Klasse, die Plätze im Speisewagen für die ganze Dauer der Reise einnehmen. Mehrfache Beschwerden führten dazu, dass wir auf den seinerzeit gemachten Vorbehalt zurückkamen und mit Gültigkeit ab 1. Oktober folgende Beordnung trafen:

Die Speisewagen sollen grundsätzlich als Wagen I./II. Klasse betrachtet werden. Reisende III. Klasse können dieselben nur nach Lösung eines Zuschlagsbillettes III./II. Klasse benützen. Die Lösung eines Zuschlagsbillettes ist indessen nicht erforderlich, wenn die Reisenden III. Klasse bei den diese Klasse führenden Zügen den Speisewagen zum Einnehmen des Frühstückes oder zur Teilnahme an den gemeinsamen Mittags- und Abendmahlzeiten benützen, ohne ihren Aufenthalt im Wagen länger als zu diesem Zwecke nötig auszudehnen.

28. Die Wagenleistungsschuld (Naturalausgleich) der italienischen Staatsbahnen an die S. B. B. (Geschäftsbericht 1911, Seite 138, Ziffer 25) betrug auf Ende Dezember

1911 wiederum 20 Millionen Achskilometer. Die italienischen Staatsbahnen waren einerseits nicht in der Lage, ihre Schuld durch vermehrte Stellung von Personen- und Gepäckwagen in direkten Kursen abzutragen und anderseits verlangten sie Herabsetzung des in den Triesterbestimmungen vorgesehenen Mietansatzes, was wir wiederholt ablehnten. Nach längeren Verhandlungen kam folgende Übereinkunft zustande:

Die italienischen Staatsbahnen vergüten den schweizerischen Bundesbahnen je nach Ablauf der Winter- und der Sommerfahrplanperiode die zehn Millionen überschreitenden Achskilometer in der nächsten monatlichen Güterwagenabrechnung in bar zum Ansatze von 1,25 Pfg. pro Achskilometer. Die Übereinkunft gilt für vorläufig fünf Jahre. Nach Ablauf dieser Frist ist die Schuld der italienischen Staatsbahnen von zehn Millionen Achskilometern, beziehungsweise die Schuld, die am Ende des fünften Jahres vorhanden sein wird, nach Massgabe der Vorschriften der dannzumal in Kraft stehenden Übereinkunft für den Austausch der von Bahn zu Bahn übergehenden Personen- und Gepäckwagen abzutragen.

29. Am 21. Oktober hat der Bundesrat beschlossen, dass die mit der Durchführung der inländischen Lebensmittelkontrolle beauftragten Organe der kantonalen Aufsichtsbehörden berechtigt seien, die anlässlich der Ausübung ihrer Obliegenheiten sich als notwendig ergebenden polizeilichen Nachforschungen und Erhebungen auch auf die in Gewahrsam der schweizerischen Transportanstalten befindlichen kontrollpflichtigen Waren auszudehnen und von diesen Proben zu erheben. Das Dienstpersonal der schweizerischen Transportanstalten ist verpflichtet, den betreffenden Aufsichtsorganen auf Verlangen über die beförderten oder zu befördernden kontrollpflichtigen Waren wahrheitsgemäss Auskunft zu geben.

Wir haben die erforderlichen Weisungen zum Vollzug der am 1. November 1912 in Kraft getretenen Bestimmungen erlassen.

30. In Abänderung der Verordnung vom 29. Januar 1909 betreffend den Verkehr mit Lebensmitteln und Gebrauchsgegenständen hat der Bundesrat mit Beschluss vom 9. Dezember die Abschnitte XIII und XIV Wein und Obstwein und Abschnitt XVI Branntwein und Liköre der genannten Verordnung aufgehoben und durch neue Ausgaben ersetzt, welche am 1. Januar 1913 in Kraft getreten sind.

Die Abänderungen beziehen sich nicht auf Verpflichtungen der Transportanstalten.

31. Einem Gesuche aus Interessentenkreisen entsprechend, haben wir unter Aufhebung des bisherigen Verbotes beschlossen, die Denaturierung von Futtermehl ab 1. Dezember 1912 nicht nur bei Reexpeditionssendungen, sondern auch bei direkt abgefertigten Sendungen zuzulassen, die über unsere Grenzbahnhöfe nach schweizerischen Inlandstationen aufgegeben werden. (Geschäftsbericht 1910, Seite 128, Ziffer 13.)

32. Am VI. Kongress des Internationalen Verbandes für die Materialprüfungen der Technik, der im Laufe des Monats September in New York abgehalten wurde, waren wir vertreten.

33. Im Verlaufe des Berichtsjahres hat in Bern wieder eine Konferenz der Internationalen Kommission für Aufstellung einer einheitlichen Begrenzungslinie für Güterwagen und von allgemeinen Bestimmungen über die Querschnittsmasse der Wagen und Ladungen von aussergewöhnlicher Länge stattgefunden, an der wir vertreten waren (Geschäftsbericht 1911, Seite 141, Ziffer 39). In dieser Konferenz sind die endgültigen Vorschläge zuhanden der beteiligten Regierungen festgesetzt worden.

34. Der Fremdenverkehr des Berichtsjahres kann trotz der ungünstigen Witterung, die während des ganzen Sommers geherrscht hat, als ein reger bezeichnet werden. Der Besuch der Wintersportplätze war ebenfalls ein befriedigender, obwohl nicht überall günstige Schneeverhältnisse vorhanden waren.

An ausserordentlichen Anlässen, welche besondere Betriebsmassnahmen nötig machten, sind zu nennen: das eidgenössische Turnfest in Basel, das eidgenössische Sängerfest in Neuenburg, die Besammlung und der Rücktransport der zu den Herbstübungen einberufenen Truppen, sowie der Besuch des Deutschen Kaisers in der Schweiz. Der Zugsverkehr hat sich im allgemeinen ohne erhebliche Störungen abgewickelt. Die Zugsverspätungen haben sich immerhin gegenüber 1911 um etwas vermehrt.

35. Im Berichtsjahre sind weitere Normalienblätter für Rollmaterial erlassen worden.

b. Expeditions- und Zugsdienst.

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 alle 5 Kreise im Vergleich zum Sommerdienst 1911 eine Vermehrung um 115,149 Personenzugskilometer, berechnet für die 5 Monate vom 1. Mai bis 30. September 1912.

Der Winterfahrplan, gültig vom 1. Oktober 1912 bis 30. April 1913, weist, abgesehen von den im Vergleich zum Sommerfahrplan regelmässig eintretenden Änderungen, ebenfalls bedeutende Verbesserungen auf, welche im Vergleich zum Winterdienst 1911/12 eine Vermehrung um 226,723 Personenzugskilometer, berechnet für die 7 Monate vom 1. Oktober 1912 bis 30. April 1913 zur Folge hatten.

Die Wirkung der von uns im Jahre 1912 geschaffenen Neuerungen im Personenzugsverkehr macht sich in der Vermehrung der Zugsleistungen geltend. Dieselben ergeben mit Inbegriff der auf 1. Mai und 1. Oktober 1911 eingeführten Verbesserungen, welche auch für das ganze Jahr 1912 beibehalten wurden, eine Mehrleistung gegenüber dem Vorjahr von 442,090 Personenzugskilometern.

c. Telegraphendienst und elektrische Anlagen.

1. Zufolge Vereinbarung mit der eidgenössischen Telegraphenverwaltung ist das öffentliche Telegraphenbureau auf der Station Aathal auf 1. Mai aufgehoben worden.

2. Am 29. Juli haben wir die im Bahntelegraphenbureau Luzern bestehende Aufgabestelle für Privatdepeschen aufgehoben, nachdem die schweizerische Telegraphenverwaltung im dortigen Bahnhof ein eigenes Filialtelegraphenbureau errichtet hat.

3. Im Einverständnis mit dem eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement ist der Bahnhof Thalwil als Aufgabebureau für den öffentlichen Telegraphendienst bezeichnet worden.

d. Fahr- und Werkstättedienst.

1. Im Berichtsjahre haben folgende Rollmaterialvergebungen stattgefunden:

An die Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur:

Mit Vertrag vom 3. April:

7 Vierzylinderverbund-Heissdampflokomotiven mit dreiachsigem Tender, Serie $A^{3}/_{5}$,
7 Heissdampf-Zwillingslokomotiven mit dreiachsigem Tender, Serie $B^{3}/_{4}$,
2 Heissdampf-Doppel-Zwillingslokomotiven (mit vier gleichen Zylindern), Serie $C^{5}/_{6}$,
3 Vierzylinderverbund-Heissdampflokomotiven, Serie $C^{5}/_{6}$,
5 Heissdampf-Zwillingstenderlokomotiven, Serie $E^{b3}/_{5}$,
6 Nassdampf-Zwillingstenderlokomotiven, Serie $E^{3}/_{3}$,
3 Nassdampf-Zwillingstenderlokomotiven für die Brünigbahn, Serie $G^{3}/_{4}$.

An die Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen:

Mit Vertrag vom 12. April:

6 vierachsige Personenwagen, Serie $AB^{4ü}$,
10 dreiachsige Personenwagen, Serie BC^{3},
30 vierachsige Personenwagen, Serie C^{4},
80 offene Güterwagen, Serie M^{6},
20 offene Güterwagen, Serie N^{2}.

An die Schweizerische Wagonsfabrik A.-G. Schlieren:

Mit Vertrag vom 12. April:

6 vierachsige Personenwagen, Serie $C^{4ü}$,
10 dreiachsige Personenwagen, Serie B^{3},
20 zweiachsige Personenwagen, Serie C,
25 dreiachsige Gepäckwagen, Serie $F^{3ü}$,
100 gedeckte Güterwagen, Serie K^{3},
2 vierachsige offene Güterwagen, Serie O^{1},
10 gedeckte Güterwagen, Serie K (Brünigbahn).

Ferner wurde der im Baubudget 1912 enthaltene, zur Ablieferung im Jahre 1913 vorgesehene Dynamometerwagen, sowie auf Rechnung der Regionalbahn des Traverstales ein kombinierter Gepäck- und Postwagen bei der Schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen bestellt.

2. Ferner wurde die Lieferung folgender Ersatz- und Ausrüstungsgegenstände für das Rollmaterial vergeben:

2 Ersatzkessel für Lokomotiven an die Schweiz. Lokomotivfabrik Winterthur;
23,000 Glühlampen für die elektrische Wagen-, Schiffs- und Werkstättebeleuchtung an die Zürcher Glühlampenfabrik in Zürich und an die deutsche Gasglühlicht A.-G. in Berlin;

224 Zugsbeleuchtungsausrüstungen und
225 Regulierapparate an die Firma Brown, Boveri & Cie. in Baden;
223 Riemenscheiben an die Firma Wanner & Cie. in Horgen;
100 Akkumulatorenbatterien an die Akkumulatorenfabrik Oerlikon;
176 Beleuchtungskörper mit Ventilation an die Firma „Elektra" in Wädenswil;
9,600 m Antriebriemen für die Zugsbeleuchtungsdynamos an die Firmen Wanner & Cie. in Horgen, J. Lambercier & Cie. in Genf und Th. Ragosine in Lausanne;
100 Dampfheizungskupplungshälften an unsere Werkstätte Biel;
27 Hauptluftbehälter zur Westinghousebremse neuer Lokomotiven an die Firmen Riedinger in Augsburg und Julius Pintsch in Berlin;
27 Rauchverbrennungsapparate System Langer/S. B. B. für neue Lokomotiven an unsere Werkstätte Yverdon;
48 Lokomotivwinden zur Ausrüstung neuer Lokomotiven an die Firmen Gebrüder Dickertmann in Bielefeld und Jos. Brun in Nebikon (Luzern);
15 Geschwindigkeitsmesser für Lokomotiven, wovon 6 neue und 9 umzubauende, an die G.-A. Hasler in Bern;
100 Lokomotivsignallaternen an die Firmen Mottaz in Yverdon, Lang und Schmitt in Zürich und Egloff & Cie. in Nieder-Rohrdorf bei Baden;
500 Zughaken für Lokomotiven und Wagen, sowie
1,646 Pufferstangen an unsere Werkstätte Olten;
1,464 Lokomotiv- und Wagenachsen an die Gutehoffnungshütte in Oberhausen, an die Westfälischen Stahlwerke in Bochum und an die A.-G. Phönix in Duisburg-Ruhrort;
8,681 Lokomotiv- und Wagenradreifen an die A.-G. Phönix in Duisburg-Ruhrort, an die A.-G. Krupp in Essen, an den Bochumer Verein in Bochum und an die Compagnie des Forges de Châtillon in Paris;
2,788 Wagenradscheiben an die A.-G. Phönix in Duisburg-Ruhrort und an die Firma Krupp in Essen;
82 Lokomotiv- und Tenderradsterne an die A.-G. Fischer in Schaffhausen;
2,470 diverse Kupplungsbestandteile, sowie
180 Schraubenkupplungen an unsere Werkstätte Olten;
280 Scheerhaken an die Hagen-Grünthaler Eisenwerke in Hagen;
1,170 Pufferhülsen an die Firma C. Steinhaus & Cie. in Kabel i. W.;
295 Stück Stangenfederstahl an die Poldihütte in Kladno;
182 Tragfedern ohne Bund an den Bochumer Verein in Bochum und an die Sächsische Gusstahlfabrik in Döhlen;

5,564 diverse Federn an die A.-G. Krupp in Essen, an den Bochumer Verein in Bochum, an die Sächsische Gusstahlfabrik in Döhlen, an die Hagener Gusstahlwerke in Hagen, an die Dortmunder Union in Dortmund und an das Rheinische Kleineisenwerk A. Ruhfuss in Neuss;

684 Achsbüchsen bezw. Teile von solchen an die A.-G. Fischer in Schaffhausen und an G. & J. Jäger in Elberfeld;

3,240 t Bremsklötze und

465 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 Giesserei Courgenay (Berner Jura), an die Giesserei Osterwalder A.-G. Biel, an die Giesserei Embru in Rüti (Zürich) und an die Giesserei J. Vollmer in Yverdon.

3. Zur weitern Verbesserung der Wagenbeleuchtung sind 93 Personen- und Gepäckwagen mit Beleuchtungsdynamos ausgerüstet worden.

4. Am 3. Juli haben wir beschlossen, sämtliche Faltenbalgwagen der höhern Klassen, mit Ausnahme der BC^{3ü} Wagen, mit Seife auszurüsten. Den betreffenden Wagen werden zudem je zwei Wasserkannen beigegeben als Ersatz der während der strengen Kälte nicht benutzbaren Wasserreservoirs.

5. 3 vierachsige kombinierte Post- und Gepäckwagen der Serie FZ^{4ü} sind in reine Gepäckwagen der Serie F^{4ü} umgebaut worden, da bei gewissen Schnellzügen der Postraum der Wagen FZ^{4ü} nicht mehr ausgereicht hat und diese Wagen in der ursprünglichen Bauart nicht mehr verwendbar waren.

6. An sämtlichen noch verbleibenden Personen- und Gepäckwagen mit Faltenbälgen soll laut Beschluss vom 3. April die bisherige Heizleitung von 32 mm innerem Durchmesser durch eine Leitung von 44 mm ersetzt werden, nachdem längere Versuche die Zweckmässigkeit dieser Massregel dargetan hatten. Die Arbeit wird auf drei Jahre verteilt. Alle neuen Wagen mit Heizleitung erhalten überdies die Leitung von 44 mm (Geschäftsbericht 1910, Seite 144, Ziffer 8).

7. Zur intensiveren Verwendung einer Anzahl Güterwagen der ehemaligen Gotthardbahn wurden 100 Wagen

der Serie M^3 mit Firstbalken nebst Bodenbelag ausgerüstet und die für die Bedeckung dieser Wagen erforderlichen 100 Decken angeschafft. Die Massnahme ermöglicht es, diese Wagen zur Verladung gewisser, in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter zu verwenden.

8. Am 12. März wurde mit der Bodensee-Toggenburgbahn ein Spezialübereinkommen abgeschlossen betreffend gegenseitige Benützung der Lokomotiven.

9. Am 26. Juni wurde eine Instruktion für die Oberlokomotivführer erlassen.

10. Am 1. November haben wir beschlossen, folgendes Rollmaterial oder Rollmaterialbestandteile an der Schweizerischen Landesausstellung 1914 in Bern auszustellen:

1 Heissdampflokomotive $A\,^3/_5$, dazu 1 Kropfachse und 1 Drehgestell,
1 Heissdampflokomotive $C\,^5/_6$,
1 Heissdampflokomotive $E^b\,^3/_5$,
1 Tenderlokomotive System Engerth, alt SCB,
1 Zahnradlokomotive $HG\,^3/_3$ Brünig,
1 vierachsiger Personenwagen $B^{4ü}$,
1 „ „ $C^{4ü}$,
1 Krankenwagen $D^{k\,4ü}$,
1 Drehgestell eines vierachsigen Wagens mit Dynamo,
1 dreiachsiger Gepäckwagen $F^{3ü}$,
1 Tunnelbeleuchtungswagen (X^c Nr. 99343),
1 gedeckter Güterwagen J^{3d},
1 „ „ alt VSB. K von 1855,
1 Spezialwagen 0^1 für 35 t Ladegewicht,
1 Dynamometerwagen X^{4d},
1 Werkzeugwagen X^d, ferner die Normalien der SBB.

11. Von der in den Verträgen mit den deutschen Kohlenlieferanten enthaltenen Klausel betreffend Mehrbezug von 8 % (Saarkohlen) und 10 % (Ruhrkohlen) haben wir bei der Bedarfsaufgabe für das Jahr 1913 Gebrauch gemacht. Infolgedessen sind uns pro 1913 im ganzen 12,000 t Saarkohlen und 50,000 t Ruhrkohlen (Kohlen und Briketts) mehr zu liefern als pro 1912.

12. Es ergaben folgende Durchschnittsresultate für das Jahr 1912:

a. die Qualitätskontrolle des Lokomotivfeuerungsmaterials:

Brennmaterial	Anzahl Proben	Heizwert Durchschnitt in Wärmeeinheiten (lufttrocken)	Aschengehalt Durchschnitt in Prozenten	Flüchtige Bestandteile Durchschnitt in Prozenten der brennbaren Substanz
Saarkohlen aus der Grube:				
Dudweiler	110	7525	6,4	35,7
Altenwald	79	7549	5,6	36,1
Sulzbach	28	7461	6,6	36,1
König	18	7363	5,4	36,3
Maybach	52	7651	5,7	34,9
Brefeld	36	7477	6,9	35,6
Total bezw. Durchschnitt	323	7531	6,1	35,7
Ruhrkohlen	110	7437	8,8	27,4
Ruhrbriketts:				
Marke H St, ab Rheinau	360	7692	6,8	22,0
„ ▪ ▪ ab „	62	7695	7,1	19,4
„ H St, ab Strassburg	748	7710	6,7	21,8
„ M St, ab Mannheim	265	7709	6,9	20,5
„ S + B, ab „	198	7722	6,7	22,1
„ H, ab „	441	7711	7,0	20,4
Total bezw. Durchschnitt	2074	7708	6,8	21,3
Zechenbriketts aus Zeche:				
Friedlicher Nachbar	114	7726	8,1	20,4
Rosenblumendelle	18	7655	8,2	19,1
Oberhausen	152	7665	8,2	20,6
Königin Elisabeth	63	7774	7,2	19,1
Helene und Amalie	12	7724	7,7	24,2
von der Heydt	51	7726	7,4	24,5
Viktor	3	7735	7,4	24,6
Dahlhausen-Tiefbau	6	7669	8,5	18,0
Centrum	15	7676	8,2	19,5
Total bezw. Durchschnitt	434	7706	7,9	20,8
Französische Briketts:				
Mines d'Ostricourt	28	7627	8,6	17,7
„ d'Aniche	16	7707	8,2	18,7
„ d'Escarpelle	3	7857	6,6	17,9
„ de Meurchin	2	7849	6,4	18,2
„ de Lens	6	7583	8,9	22,1
Total bezw. Durchschnitt	55	7666	8,3	18,5

b. die Qualitätskontrolle der von der Firma Bareiss, Wieland & Cie. vertraglich gelieferten Öle:

Anzahl Proben	Spezifisches Gewicht bei 15° C			Viskositätsgrad nach Engler bei 50° C			Viskositätsgrad nach Engler bei 100° C			Flammpunkt im offenen Tiegel (° C)			Entzündungspunkt im offenen Tiegel (° C)			Säuregehalt in % (bezogen auf SO_3)		
	1. Bestimmung	2. Bestimmung	Mittel	1. Bestimmung	2. Bestimmung	Mittel	1. Bestimmung	2. Bestimmung	Mittel	1. Bestimmung	2. Bestimmung	Mittel	1. Bestimmung	2. Bestimmung	Mittel	1. Bestimmung	2. Bestimmung	Mittel
							a. Mechanismusöl.											
41	0,918	0,919	0,918	9,7	9,7	9,7	2,00	2,00	2,00	161,5	161,5	161,5	202,9	203,1	203,0	0,154	0,154	0,154
							b. Zylinderöl.											
19	0,903	0,903	0,903	38,4	38,5	38,4	4,55	4,58	4,56	294,5	294,5	294,5	351,5	351,5	351,5	0,039	0,039	0,039
							c. Heissdampföl.											
38	0,899	0,897	0,898	42,6	42,6	42,6	5,06	5,03	5,04	308,8	308,6	308,7	362,3	361,9	362,1	0,026	0,027	0,026

Die vertraglichen Vorschriften lauten:

			a. Mechanismusöl.		
0,908—0,910	8—11	1,75—2,6	158—175	190—220	0
			b. Zylinderöl.		
0,894—0,904	25—42	4,5—4,9	312	338—360	Spuren, nicht über 0,33 %
			c. Heissdampföl.		
0,903	—	6,38	332	371	0

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.

13. Der Bestand des Rollmaterials auf Ende 1912 im Vergleich zum Bestande auf Ende 1911 ergibt sich aus den dem Geschäftsberichte beigegebenen statistischen Tabellen. Wir führen aus diesen Tabellen hier folgendes an:

A. Normalspuriges Material.

I. Lokomotiven.

Serie	1912				1911			
	Total Lokomotiven	Triebachsen	Laufachsen der Lokomotiven u. Tender	Total Achsen	Total Lokomotiven	Triebachsen	Laufachsen der Lokomotiven u. Tender	Total Achsen
A . . .	277	731	1433	2164	267	701	1383	2084
B . . .	323	939	1181	2120	324	942	1184	2126
C . . .	93	333	329	662	101	347	337	684
D . . .	151	504	321	825	162	539	343	882
E . . .	332	898	226	1124	332	898	212	1110
F . . .	4	14	4	18	4	14	4	18
Total	1180	3419	3494	6913	1190	3441	3463	6904

II. Personenwagen.

Serie	1912						1911					
	Wagen	Achsen	Sitzplätze				Wagen	Achsen	Sitzplätze			
			I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Total			I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Total
	Anzahl	Anzahl					Anzahl	Anzahl				
A	55	146	1272	—	—	1 272	58	152	1326	—	—	1 326
AB . . .	662	2004	6677	17 338	—	24 015	660	1991	6615	17 290	—	23 905
B	419	1044	—	15 002	—	15 002	422	1049	—	15 072	—	15 072
BC	280	808	—	4 160	9 837	13 997	299	856	—	4 488	10 371	14 859
C	1874	5556	—	—	112 256	112 256	1832	5407	—	—	109 332	109 332
CF	2	4	—	—	60	60	6	12	—	—	188	188
D^k	12	32	32	25	23	80	12	32	49	19	21	89
Motorwagen .	—	—	—	—	—	—	1	2	—	—	54	54
Total	3304	9594	7981	36 525	122 176	166 682	3290	9501	7990	36 869	119 966	164 825
%			4,79	21,91	73,30	100			4,85	22,37	72,78	100

III. Gepäck- und Güterwagen.

Serie	1912			1911		
	Wagen	Achsen	Ladegewicht	Wagen	Achsen	Ladegewicht
	Anzahl	Anzahl	t	Anzahl	Anzahl	t
F	722	1 674	6 538,0	728	1 676	6 550,5
J	914	1 828	11 747,5	711	1 422	8 567,5
K	7 511	15 022	90 980,5	7 673	15 346	92 686,5
L	3 358	6 716	42 540,0	3 381	6 762	42 783,5
M	2 324	4 648	32 663,0	2 237	4 474	31 307,0
N	268	536	3 320,0	298	596	3 640,0
O	62	126	778,5	62	126	778,5
Total eigene Wagen	15 159	30 550	188 567,5	15 090	30 402	186 313,5
P (Privatwagen)	570	1 142	7 341,0	462	926	5 922,5
Im ganzen	15 729	31 692	195 908,5	15 552	31 328	192 236,0
	Gedeckte Wagen	Offene Wagen	Total	Gedeckte Wagen	Offene Wagen	Total
Wovon 2achsige	9404	6101	15 505	9270	6068	15 338
„ 3 „	212	2	214	202	2	204
„ 4 „	9	1	10	9	1	10
Total	9625	6104	15 729	9481	6071	15 552

IV. Dienstwagen.

		Bezeichnung	1912	1911
Serie	S	Schotterwagen	861	809
„	X	Gastransportwagen	9	9
„	„	Akkumulatorentransportwagen . . .	9	9
„	„	Werkzeugwagen (Hülfswagen) . .	22	22
„	„	Rüstwagen für Bahnunterhalt . . .	17	17
„	„	Kranenwagen	16	16
„	„	Schutzwagen zu Kranenwagen . .	15	15
„	„	Wagen für verschiedene andere Zwecke	74	71
„	—	Schneepflüge	52	54
		Total	1075	1022

B. Schmalspuriges Material.

I. Lokomotiven (Brünigbahn).

Serie	1912				1911			
	Total Lokomotiven	Triebachsen	Laufachsen	Total Achsen	Total Lokomotiven	Triebachsen	Laufachsen	Total Achsen
G 3/3 . .	7	21	—	21	8	24	—	24
G 3/4 . .	5	15	5	20	2	6	2	8
HG 2/2 .	1	2	1	3	4	8	4	12
HG 3/3 .	17	51	—	51	17	51	—	51
Total	30	89	6	95	31	89	6	95

II. Personenwagen (Brünigbahn).

Serie	1912						1911					
	Wagen	Achsen	Sitzplätze				Wagen	Achsen	Sitzplätze			
			I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Total			I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Total
	Anzahl	Anzahl					Anzahl	Anzahl				
A^3	20	60	460	—	—	460	20	60	460	—	—	460
AB^3	8	24	66	190	—	256	8	24	66	190	—	256
B^3	24	72	—	912	—	912	24	72	—	912	—	912
BC^3	6	18	—	48	168	216	6	18	—	48	168	216
C^3	35	105	—	—	1360	1360	35	105	—	—	1360	1360
Total	93	279	526	1150	1528	3204	93	279	526	1150	1528	3204

III. Gepäck- und Güterwagen (Brünigbahn).

Serie	1912			1911		
	Wagen	Achsen	Ladegewicht	Wagen	Achsen	Ladegewicht
	Anzahl	Anzahl	t	Anzahl	Anzahl	t
F^3	13	39	104,0	13	39	104,0
K	70	140	700,0	60	120	600,0
L	20	40	200,0	20	40	200,0
M	27	54	270,0	27	54	270,0
M^4	4	12	60,0	4	12	60,0
M^6	5	20	75,0	5	20	75,0
Total	139	305	1409,0	129	285	1309,0

IV. Dienstwagen (Brünigbahn).

	Bezeichnung	1912	1911
Serie S	Schotterwagen	6	6
—	Schneepflüge	1	1
	Total	7	7

14. Die Leistungen der eigenen und fremden Lokomotiven auf den einzelnen Kreisen betrugen laut den statistischen Tabellen:

Auf Kreis I (exklusive Vevey-Chexbres) .	9,137,902	km
„ „ II	11,769,985	„
„ „ III	11,571,983	„
„ „ IV	6,107,740	„
„ „ V	7,402,598	„
Total Lokomotivkilometer auf den S.B.B. pro 1912	45,990,208	km
Total Lokomotivkilometer auf den S.B.B. pro 1911	44,226,389	„
Mehrleistung pro 1912 (3,99 %)	1,763,819	km

Die Leistungen der Lokomotiven der einzelnen Kreise auf den eigenen und fremden Linien betrugen:

Lokomotiven des Kreises I	9,840,050	km
„ „ „ II	11,848,096	„
„ „ „ III	11,606,126	„
„ „ „ IV	6,057,788	„
„ „ „ V	7,431,823	„
Total Lokomotivkilometer sämtlicher S.B.B. Lokomotiven pro 1912	46,783,883	km
Total Lokomotivkilometer sämtlicher S.B.B. Lokomotiven pro 1911	44,988,550	„
Mehrleistung pro 1912 (3,99 %)	1,795,333	km

15. Der Bestand des Betriebsmaterials der S. B. B. auf dem Bodensee war zu Ende des Jahres 1912 (nach Ausrangierung von 2 alten, eisernen Schleppschiffen) folgender:

6 Raddampfer, 1 eisernes Schleppschiff (wird umgebaut), 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:

1912: 143,630 km
1911: 146,632 „

diejenigen der Schleppschiffe:

1912: 130,721 km
1911: 138,035 „

Werkstätten.

16. Neben dem laufenden Unterhalt und den Erneuerungen am eigenen Rollmaterial, sowie an Bahnpostwagen und an Speisewagen 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. Neubau von Rollmaterial (Güterwagen) konnten die eigenen Werkstätten wegen sonstiger starker Inanspruchnahme nicht besorgen.

17. Dem Wunsche der Mehrheit der Arbeiterschaft unserer Werkstätte Olten entsprechend, haben wir am 21. März beschlossen, vom 1. Mai 1912 an den Samstag Nachmittag

in genannter Werkstätte freizugeben, unter Beibehaltung der 54stündigen Arbeitszeit pro Woche. Der Zeitausfall am Samstag wird durch entsprechend verlängerte Arbeitszeit an den übrigen Wochentagen ausgeglichen.

18. Die Arbeitszeit in der Werkstätte Bellinzona, die bei der ehemaligen Gotthardbahn und auch seither durchschnittlich effektiv nur 8¾ Stunden pro Tag betragen hat, obschon die Lohnzahlung für volle 9 Stunden erfolgte, ist vom 1. Mai 1912 an auf durchschnittlich effektiv 9 Stunden pro Tag erhöht worden. Damit ist die Gleichheit in der täglichen Arbeitszeit in allen S. B. B.-Werkstätten hergestellt. Mit der Verlängerung der durchschnittlichen täglichen Arbeitszeit um ¼ Stunde wurde für alle Arbeiter der Werkstätte Bellinzona eine entsprechende Lohnausgleichung verbunden.

19. Am 30. Mai haben wir den Kreisdirektionen einheitliche Weisungen erteilt betreffend den den Werkstättearbeitern gemäss Art. 11 des neuen Reglements Nr. 25*a* vom 30. März 1912 gewährten Erholungsurlaub.

20. Am 22. August haben wir die Stundenlöhne für die Lehrlinge sämtlicher Werkstätten in einheitlicher Weise festgesetzt.

21. Der Bestand der eigentlichen Werkstättearbeiter, ihre Lohnklasseneinteilung und Durchschnitts-Stundenlöhne auf 1. April 1912 beziehungsweise 31. März 1911 stellen sich wie folgt:

Bestand der Werkstättearbeiter, ihre Lohnklasseneinteilung und Durchschnitts-Stundenlöhne auf 1. April 1912 und 31. März 1911. §

Lohnklasse	Arbeiter, die das ordentliche Tagewerk überschritten haben	Durchschnittlicher Stundenlohn per Lohnklasse *

Bestand der Werkstättearbeiter, ihre Lohnklasseneinteilung und Durchschnitts-Stundenlöhne auf 1. April 1912 und 31. März 1911. §

Werkstätte		Eingeteilte Arbeiter: Anzahl per Lohnklasse I	II	III	Total	Nicht eingeteilte Arbeiter	Lehrlinge	Gesamtbestand der Arbeiter und Lehrlinge	Arbeiter, die das ordentliche Maximum überschritten haben: Anzahl per Lohnklasse I	II	III	Total	%	Durchschnittlicher Stundenlohn per Lohnklasse * I Cts.	II Cts.	III Cts.	Total Cts.
Yverdon	1912	263	99	83	445	1	4	450	47	10	—	57	12,81	73,26	62,10	53,49	67,09
	1911	*250*	*95*	*89*	*434*	*1*	*5*	*440*	*104*	*62*	*27*	*193*	*44,47*	*63,94*	*52,39*	*44,10*	*57,34*
Freiburg	1912	58	40	17	115	—	7	122	3	—	—	3	2,61	74,84	63,92	55,82	68,23
	1911	*61*	*38*	*20*	*119*	—	*6*	*125*	*26*	*20*	*7*	*53*	*44,54*	*64,90*	*54,68*	*46,90*	*58,61*
Biel	1912	214	137	61	412	—	7	419	85	57	10	152	36,89	76,98	63,61	56,08	69,44
	1911	*223*	*124*	*75*	*422*	—	*11*	*433*	*80*	*52*	*14*	*146*	*34,60*	*66,99*	*54,44*	*47,17*	*59,78*
Olten	1912	404	253	73	730	18	28	776	166	113	23	302	41,37	73,71	61,41	53,81	67,45
	1911	*397*	*263*	*62*	*722*	*10*	*32*	*764*	*188*	*138*	*29*	*355*	*49,16*	*63,93*	*51,16*	*44,82*	*57,65*
Zürich	1912	433	136	105	674	32	—	706	162	45	3	210	31,16	75,88	63,87	56,93	70,50
	1911	*402*	*121*	*95*	*618*	*7*	—	*625*	*192*	*75*	*49*	*316*	*51,13*	*68,15*	*56,67*	*49,05*	*62,97*
Romanshorn	1912	41	7	10	58	19	—	77	15	4	5	24	41,38	76,73	64,43	57,10	71,86
	1911	*41*	*10*	*24*	*75*	*1*	—	*76*	*30*	*7*	*10*	*47*	*62,66*	*67,49*	*55,00*	*47,04*	*59,28*
Rorschach	1912	162	71	53	286	15	17	318	51	28	12	91	31,82	73,96	63,72	55,75	68,04
	1911	*135*	*71*	*51*	*257*	*26*	*14*	*297*	*45*	*26*	*15*	*86*	*33,46*	*65,54*	*54,21*	*47,02*	*58,73*
Chur	1912	145	78	29	252	1	4	257	78	40	13	131	51,98	76,96	62,90	56,83	70,29
	1911	*139*	*76*	*28*	*243*	*3*	*3*	*249*	*59*	*31*	*14*	*104*	*42,80*	*67,11*	*53,10*	*47,86*	*60,51*
Bellinzona	1912	322	167	96	585	15	21	621	146	69	28	243	41,02	74,24	60,78	54,42	67,14
	1911	*303*	*175*	*105*	*583*	*2*	*20*	*605*	*168*	*90*	*67*	*325*	*55,74*	*65,36*	*51,43*	*46,26*	*57,74*
Total und Durchschnitt	1912	2042	988	527	3557	101	88	3746	753	366	94	1213	34,10	74,88	62,42	55,24	68,51
	1911	*1951*	*973*	*549*	*3473*	*50*	*91*	*3614*	*892*	*501*	*232*	*1625*	*46,79*	*65,82*	*52,98*	*46,56*	*59,18*

§ Pro 1912 beziehen sich die Stundenlöhne der Werkstätte Bellinzona auf den 1. Mai.
* Die Stundenlöhne basieren auf dem 9stündigen Arbeitstag.

Bei Annahme von 305 Arbeitstagen zu 9 Stunden beträgt im Durchschnitt das Jahreseinkommen eines Werkstättearbeiters pro 1912:

a) der I. Lohnklasse Fr. 2055. 45 (305 × 9 × 74,88)
b) „ II. „ „ 1713. 40 (305 × 9 × 62,42)
c) „ III. „ „ 1516. 35 (305 × 9 × 55,24)

im Gesamtdurchschnitt pro 1912 Fr. 1880. 60 (305 × 9 × 68,51)
„ „ „ 1911 „ 1624. 50 (305 × 9 × 59,18),
somit Erhöhung des durchschnittlichen Jahreseinkommens = Fr. 256.10.

Die eingetretene Erhöhung des durchschnittlichen Jahreseinkommens bedeutet für die oben angegebene Zahl von 3557 eingeteilten Arbeitern eine jährliche Mehrausgabe von 3557 × 256,10 = Fr. 910,947. 70. Für die im Akkord Arbeitenden stellt sich das Jahreseinkommen höher.

IV. Baudepartement.

a. Allgemeines.

1. Einer Eingabe der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten entsprechend haben wir verfügt, dass vom 1. Januar 1912 an den Taglohnarbeitern des Bahndienstes die auf Wiederholungskurse entfallenden Militärdiensttage in die Zahl der 285 Arbeitstage, welche Anrecht auf die gesetzlichen Ruhetage geben, einbezogen werden.

2. Der Verein schweizerischer Weichen- und Bahnwärter stellte mit Eingabe vom 29. September 1911 folgende Begehren: *a.* Abgabe eines besondern Signalhornes an jeden Weichen- und Bahnwärter; *b.* Lieferung von besserem Brennöl für die Handsignallaternen; *c.* Montierung von Weichenlaternen auf Ständer von wenigstens 30 cm Höhe über Schienenoberkante; *d.* Anbringung von herablassbaren Brillen an den Ein- und Ausfahrsemaphoren; *e.* Anbringung von Behältern an den Abfallrohren der Aborte der Personen- und Gepäckwagen.

Wir haben die gestellten Begehren wie folgt beantwortet:

Zu *a*, dass schon jetzt jedem Wärter und ständigen Ablöser auf ausdrückliches Verlangen ein besonderes Signalhorn abgegeben werde. Zu *b*, dass nur Brennöl erster Qualität zur Verwendung komme und die Klage wahrscheinlich auf mangelhaften Unterhalt der Laternen zurückzuführen sei. Zu *c*, dass sich die Höhe der Weichenlaterne nach dem Lichtraumprofil zu richten habe. Zu *d*, dass die neuen Ein- und Ausfahrsemaphore mit herablassbaren Blenden versehen seien, bei den schon früher erstellten Signalen diese Einrichtung aber nicht mehr gut angebracht werden könne. Zu *e*, dass man die Behälter an den Abfallrohren der Zugsaborte auf Veranlassung des schweizerischen Gesundheitsamtes abgeschafft, weil sich dieselben nicht bewährt hätten; die gerügten Übelstände rühren übrigens von ausländischen Wagen her, deren Abortrohre zwischen den Schienen auslaufen, während diejenigen unserer Wagen ausserhalb der Schienen ausmünden.

3. Der schweizerische Technikerverband hat in einer eingehend motivierten Eingabe das Gesuch gestellt, es möchte inskünftig den tüchtigen Mittelschultechnikern das Vorrücken in höhere Stellungen in loyaler Weise ermöglicht und für untere Stellen, bei welchen Hochschulbildung nicht absolut notwendig ist, Mittelschultechniker zur Bewerbung zugelassen werden.

Unsere Antwort lautete dahin, dass wir für die obersten Stellen in unserer Verwaltung abgeschlossene technische Hochschulbildung beanspruchen müssen, und dass wir die untergeordneten Stellen deshalb nicht ausschliesslich mit Technikern besetzen dürfen, damit die Inhaber von höhern Stellen aus dem untern Personal rekrutiert werden können. Wir haben ferner darauf hingewiesen, dass man den Technikern im neuen Besoldungsgesetz in weitgehender Weise entgegengekommen sei, indem denselben durch Schaffung der Kategorie der „technischen Beamten" die Möglichkeit geboten werde, einen Gehalt gleich demjenigen der Ingenieure zu erreichen.

4. Für die Belöhnung der Barrierenwärterinnen wurden folgende Vorschriften erlassen:

1. Die Barrierenwärterinnen werden von den Kreisdirektionen mit Monatslohn und gegenseitiger dreimonatlicher Kündigungsfrist angestellt; die Kündigung soll in der Regel auf Monatsende erfolgen.

2. Bei Festsetzung der Löhne sind die örtlichen Verhältnisse, die Wichtigkeit (Frequenz) und die Anzahl der zu bedienenden Übergänge, die Zahl der während der Dienstzeit verkehrenden Züge, die allfällige Bedienung eines Streckenblockapparates, sowie das Vorhandensein einer Dienst- oder Privatwohnung in der Nähe des Postens zu berücksichtigen.

3. Es werden unterschieden:

a. Barrierenwärterinnen I. Klasse: Bei Hauptlinien, auf denen innert der 12stündigen Dienstzeit mehr als 36 Züge verkehren, die zu bewachenden Übergänge wichtig sind und eine grössere Frequenz aufweisen.
Monatslohn: Fr. 45 bis zum Maximum von Fr. 70.

b. Barrierenwärterinnen II. Klasse: Auf Hauptlinien mit einem Verkehr wie unter *a*, aber auf Übergängen von geringer Bedeutung, sowie auf Hauptlinien mit einem Verkehr von 24 bis 36 Zügen innert der 12stündigen Dienstzeit und auf frequentierten Übergängen.
Monatslohn: Fr. 35 bis zum Maximum von Fr. 60.

c. Barrierenwärterinnen III. Klasse: Auf Hauptlinien mit 24 bis 36 Zügen innert der Dienstzeit, jedoch unwichtigen Übergängen und auf den Hauptlinien bei einem Verkehr von weniger als 24 Zügen, sowie auf den Nebenlinien.
Monatslohn: Fr. 25 bis zum Maximum von Fr. 50.

Als Jahresmittel der zu bedienenden Züge ist das Mittel aus Sommer- und Winterfahrplan in Rechnung zu bringen. Für Fakultativzüge, fakultative Leerfahrten, periodische Züge, Saison- und Theaterzüge ist ein entsprechender Zuschlag zu machen, unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Gesamtzahl der Fahrten im ganzen Jahr, dividiert durch 360.

4. Der nach vorstehender Wegleitung festgesetzte Monatslohn darf bis zu Fr. 5 erhöht werden, wenn beim Posten kein Wärterhaus vorhanden ist, oder die Barrierenwärterin nicht eine Privatwohnung in der Nähe des Postens hat. Ebenso darf eine Erhöhung um den gleichen Betrag gewährt werden, wenn ein Blockapparat zu bedienen ist, oder wenn der Übergang im Bereiche eines Bahnhofes viel durch Manöver in Anspruch genommen wird, oder sonst besondere Bedeutung hat. Insgesamt darf gestützt auf vorstehende Gründe die Erhöhung nicht mehr als Fr. 10 betragen.

In industriereichen Gegenden (Fabrikbetrieb mit Arbeiterinnen oder Hausindustrie), sowie bei grosser Entfernung der Wohnung der Barrierenwärterin vom Posten, kann die Kreisdirektion ausnahmsweise eine weitere Zulage bis zu Fr. 10 im Monat gewähren, wenn ohne diese Zulage eine geeignete Wärterin nicht zu finden ist.

Für Barrierenwärterinnen mit einer Dienstzeit von weniger als 12 Stunden ist der Monatslohn entsprechend zu reduzieren.

5. Den Barrierenwärterinnen, welche 25 und mehr Jahre im Dienste stehen, ist das Maximum des für ihren Posten vorgesehenen Lohnes zu verabfolgen.

6. Die Barrierenwärterinnen erhalten bis zur Erreichung des Maximums des betreffenden Postens alle drei Jahre (jeweilen mit der Wiederwahl der Beamten) eine Lohnerhöhung von Fr. 5 per Monat gleich Fr. 60 per Jahr und zwar rückwirkend vom 1. April 1912 an.

5. Wir haben die Kreisdirektionen ersucht, in Zukunft bei der Projektierung von Bahnsteig- und Hallendächern die Verwendung von Holz wieder mehr in Berücksichtigung zu ziehen als bisher. Es ist nämlich die Erfahrung gemacht worden, dass die eisernen Dächer der Bahnsteighallen durch den Lokomotivrauch stark angegriffen werden. Selbst bei grosser Höhe und genügenden Rauchabzugöffnungen zeigen sich schon in kurzer Zeit Zerstörungen der Wellblecheindeckung, und auch die andern Konstruktionsteile werden verhältnismässig früh durch den Rost ange-

griffen und geschwächt. Infolgedessen haben manche Bahnverwaltungen in neuerer Zeit statt der grossen Hallen Bahnsteigdächer erstellt. Auch hat man den Übelständen durch die Wahl von anderem Material zu begegnen gesucht. Dächer aus Eisenbeton, wie sie z. B. in Nürnberg und Eger erstellt worden sind, befriedigen aber in ästhetischer Beziehung nicht und sind vor dem Schwarzwerden durch Rauch nur schwer zu bewahren. Ein gefälligeres Aussehen haben die Bimsbetonkonstruktionen in Hamburg, Worms, Mainz etc. Empfehlenswerter ist die zurzeit auf vielen Gebieten zu beobachtende Rückkehr zur Verwendung von Holz. Die seit mehr als 50 Jahren bestehenden Holzhallen in Baden, Aarau, Aarburg, Herzogenbuchsee, Thun und andern Orten sind noch in gutem Zustande. In Puidoux-Chexbres sind vor einigen Jahren hölzerne Bahnsteigdächer erstellt worden, die sich dem Charakter des Aufnahmsgebäudes und der Umgebung sehr gut anpassen und zirka 30 % billiger waren als eiserne. Der neue Bahnhof von Kopenhagen hat sechs hölzerne Hallendächer von zirka 18 m Spannweite (System Stephan) auf eisernen Säulen, die allgemein Beifall finden. Im neuen Lokomotivdepot Bern sind kürzlich hölzerne Hallendächer von 21—25 m Weite nach System Hetzer erstellt worden, weil es sich gezeigt hatte, dass diese Bauweise billiger und besser ist als eine solche in Eisen oder Eisenbeton.

6. Das eidgenössische Eisenbahndepartement hat uns am 27. Juli 1912 eine Interpellation des Herrn Nationalrat Gobat und Konsorten folgenden Wortlauts zur Vernehmlassung zugestellt:

„Beabsichtigt der Bundesrat nicht Massnahmen zu treffen, „damit die Bundesbahnverwaltung bei Vergebung ihrer Bau„arbeiten die heimische Arbeit und Industrie be„günstige?“

Mit unserer Antwort vom 15. November haben wir dem eidgenössischen Eisenbahndepartement eine tabellarische Zusammenstellung der seit dem Jahre 1903 (Kreis V seit 1. Mai 1909) erfolgten Vergebungen von Bauarbeiten und Lieferungen mit Ausnahme derjenigen der Oberbaumaterialverwaltung und der Drucksachenverwaltung vorgelegt, aus welcher wir hier folgende Zahlen wiedergeben:

Der Gesamtwert der Bestellungen und Arbeitsvergebungen (exklusive Schienen, eiserne Schwellen und Drucksachen) erreicht für die Jahre 1903 bis und mit 1911 den Betrag von Fr. 223 281 600; derselbe verteilt sich wie folgt:

1. An schweizerische Firmen .	Fr. 177 214 200	oder	79,4 %
2. An Firmen mit schweizerischen und ausländischen Teilhabern und Domizil in der Schweiz	„ 14 979 800	oder	6,7 %
3. An ausländische Firmen mit ständigem Domizil in der Schweiz	„ 7 469 500	oder	3,3 %
4. An ausländische Firmen mit Domizil im Ausland . .	„ 23 618 100	oder	10,6 %

Kategorie 4 enthält Fr. 19 848 900 für die neue Hauensteinlinie. Nach Abzug dieses Betrages verbleiben noch Fr. 3 769 200 oder 1,7 % der Gesamtausgabe.

Die Beschaffung des Oberbaumaterials kann nur zu einem Teile im Inlande erfolgen. Schienen und eiserne Schwellen sind in der Schweiz nicht erhältlich. Die Befestigungsmittel werden, soweit sich schweizerische Firmen mit der Herstellung befassen, fast ausschliesslich aus der Schweiz bezogen. Der Bedarf an hölzernen Schwellen wird, soweit die schweizerische Produktion hierfür aufkommen kann, ebenfalls im Inlande gedeckt.

Das gesamte Rollmaterial wurde in der Schweiz bestellt.

b. Bahnbau.

1. Wir haben dem eidgenössischen Eisenbahndepartement auf sein Verlangen unsere Bemerkungen zu folgenden Projekten mitgeteilt:

a. Anschluss der Bahn Brig-Furka-Disentis an den Bahnhof Brig;

b. Anschluss der Bahn nach dem Leukerbad an die Station Leuk (Susten);

c. Anschluss der Bahn Aigle-Sépey-Diablerets an die Station Aigle;

d. Anschluss der Schmalspurbahn Nyon-St. Cergues-Morez an die Station Nyon;

e. Erweiterung des städtischen Strassenbahnnetzes in Freiburg durch Erstellung der Strecke von der Stadt nach dem St. Leonhards-Friedhof, welche die Linie Bern-Freiburg kreuzt;

f. Anschluss der Bahn Biel-Meinisberg an die Station Mett;

g. Verlegung der Trambahn der Stadt Luzern bei der Station Emmenbrücke;

h. Anschluss der elektrischen Bahn Steffisburg-Thun-Interlaken an den Bahnhof Thun;

i. Einmündung der Schaffhauser Strassenbahn (Mühlentalabzweigung) auf den Bahnhofplatz von Schaffhausen, mit Anpassung an die in Aussicht genommene Bahnhoferweiterung;

k. neue Geleiseanlagen für den Tram infolge der Erstellung der Unterführung der Zürcherstrasse im Bahnhof Winterthur;

l. Anschluss der elektrischen Bahn Chur-Arosa an den Bahnhof Chur;

m. Ausweichgeleise der Bahn Biasca-Acquarossa auf der Station Biasca;

n. Anschluss der Schöllenenbahn an die Station Göschenen.

Mit den für Leuk und Chur in Aussicht genommenen Anlagen, die zu wenig Rücksicht auf die unsrigen nahmen, konnten wir uns nicht einverstanden erklären. Die übrigen Projekte gaben zu keinen besondern Bemerkungen Anlass.

2. Die Verzögerung im Beginne der Bauarbeiten der Brienzerseebahn, welche durch die von der Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzersee verlangten Abänderungen der Projekte für die Einführung dieser Linie in die Station Brienz, und die Überbrückung der Aare bei Interlaken verursacht wurde, erregte eine lebhafte Misstimmung bei der interessierten Bevölkerung am rechten Ufer des Brienzersees. In verschiedenen Eingaben an die Behörden und in der Presse wurde darauf hingewiesen, dass es einer Umgehung des Gesetzes vom 17. Dezember 1907 gleichkomme, wenn der durch dasselbe beschlossene Bau der Bahn 4 Jahre später noch nicht begonnen sei. Um den von der Dampfschiffgesellschaft erhobenen Vorwurf, wir beabsichtigten eine Schädigung des Seeverkehrs, zu entkräften, haben wir den Forderungen derselben soweit als möglich entsprochen und uns unter anderem zur Erstellung eines Perrons auf der Seeseite in Brienz, sowie einer Passerelle über die Bahn daselbst bereit erklärt. Die verlangte Hochlegung der Station zur Erstellung eines schienenfreien Zuganges zum Hafen musste unter Hinweis auf die Verhältnisse an andern zum Teil grössern und verkehrsreicheren Orten wie z. B. Konstanz, Romanshorn, Rorschach, Flüelen und Alpnachstad, abgelehnt werden. Dem neuen, im Sinne der obenstehenden Ausführungen und durch eine Verlängerung des Landungsquais ergänzten Projekte

für die Station Brienz hat das Eisenbahndepartement am 11. März die Genehmigung erteilt.

Für den Aareübergang oberhalb Interlaken hatten wir am 31. August 1911 ein neues Projekt vorgelegt, in welchem die von der Dampfschiffgesellschaft geforderte Vergrösserung der Durchfahrtshöhe unter der Aarebrücke auf das vom bernischen Regierungsrat als genügend bezeichnete Mass von 11,70 m zwischen Hochwasser und Konstruktionsunterkante enthalten war. Obgleich die Dampfschiffgesellschaft auf ihrer Forderung von 14,80 m beharrte und im Gegensatz zur Anschauung des Regierungsrates abermals auf die in Zukunft mögliche Verwendung ebenso grosser Schiffe wie auf dem Vierwaldstättersee hingewiesen hatte, wurde auch diesem Projekte am 6. Juli 1912 die bundesrätliche Genehmigung erteilt.

In dem Rekurs, den die Dampfschiffgesellschaft am 9. April 1912 dem Bundesrat eingereicht hat, wurden alle die zahlreichen frühern Begehren, die seit der Vorlage des Projektes schon wiederholt angebracht worden waren, abermals geltend gemacht, ohne dass neue Argumente zur Begründung vorgebracht worden wären. Der Bundesrat hat denn auch mit Beschluss vom 30. Juli den Rekurs abgewiesen, so dass nun das Projekt der ganzen Linie bis zur Station Interlaken-Ost genehmigt ist. Da durch die Beschlüsse des Bundesrates vom 11. März und 21. Mai 1912 auch die im Expropriationsverfahren von der Dampfschiffgesellschaft erhobenen Einsprachen gegen die Abtretungspflicht zurückgewiesen worden waren, stand dem Baubeginn endlich nichts mehr im Wege.

Für die Arbeiten der Teilstrecke von Brienz bis Ringgenberg erfolgte am 15. März eine öffentliche Konkurrenzausschreibung. Bis zum Ende der Eingabefrist, am 16. Mai, waren 13 Eingaben eingelaufen. Da sich bei Annahme der billigsten eine Überschreitung der Voranschlagssumme um 16 % ergeben hätte, wurde am 10. Juni eine zweite Ausschreibung vorgenommen. Das Ergebnis derselben war die Vergebung um Fr. 3 640 500, d. h. Fr. 330 000 oder 10 % höher als der Voranschlagsbetrag. Mit der Ausführung der Arbeiten wurde begonnen.

Das Projekt für die Einführung der Linie in die Station Interlaken-Ost hat die behördliche Genehmigung noch nicht erhalten. Die Bestrebungen, die Brienzerseebahn normalspurig zu erstellen, sind, wie bereits auf Seite 15 erwähnt wurde, neuerdings aufgenommen worden.

Unsere ablehnende Vernehmlassung zu dieser Interpellation ist dem eidgenössischen Eisenbahndepartement anfangs des Jahres 1913 zugestellt worden.

3. Zentralbahnhof Thun. Die Genehmigung des Projektes ist noch immer ausstehend, weil über den von der Berner Alpenbahn zu erstellenden Schiffahrtkanal eine Einigung mit der Gemeinde Thun noch nicht erzielt werden konnte.

4. Der Bundesrat hat unterm 2. August das allgemeine Bauprojekt für den Umbau des Bahnhofes Biel genehmigt. Einigen Begehren der Kantonsregierung um Verbreiterung von Strassenunterführungen, welche wir als zu weitgehend abgelehnt hatten, wurde gegen unseren Antrag entsprochen.

5. Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich. Gestützt auf die Ergebnisse der im Jahresberichte für 1911 erwähnten Bodenuntersuchungen auf der Station Zürich-Enge wurden dem Stadtrate Zürich zwei Projekte vorgelegt und zwar:

Projekt I mit der Station Zürich-Enge an alter Stelle;

Projekt VI mit der Station Zürich-Enge an der Grütlistrasse.

Mit Schreiben vom 4. Dezember 1912 hat sich der Stadtrat für das Projekt VI ausgesprochen und im mündlichen Verfahren ist eine grundsätzliche Einigung erzielt worden. Das endgültige Projekt ist in Ausarbeitung. Der Abschluss des Vertrages mit dem Stadtrat darf als nahe bevorstehend bezeichnet werden.

6. Der Verwaltungsrat hat am 23. September 1911 das Projekt betreffend die Bahnhoferweiterung Wädenswil gutgeheissen und den zur Ausführung desselben erforderlichen Kredit von Fr. 2 325 000 nebst Fr. 100 000 für Abschreibungen bewilligt. In der Folge haben wir diesen Entwurf durch Zufügung eines 255 m langen, zum Teil gedeckten Zwischenperrons und eines Personentunnels verbessert und das neue Projekt am 18. Juli 1912 dem eidg. Eisenbahndepartement vorgelegt. Diese Verbesserungen bedingten eine Erhöhung des Voranschlages auf Fr. 2 630 000. Der Gemeinderat von Wädenswil hat jedoch die Vorlage dieses Projektes nicht abgewartet, sondern zwei andere Entwürfe von den Herren Oberingenieur Lüchinger und Professor Hilgard in Zürich ausarbeiten lassen und uns dieselben am 18. Januar 1912 mit dem Ersuchen um einlässliche Prüfung in technischer und finanzieller Beziehung übermittelt. Diesem Wunsche haben wir entsprochen und dem Eisenbahndepartement einen Bericht übermittelt, aus dessen Inhalt wir hier folgendes mitteilen:

A. Projekt Lüchinger. Das von Herrn Oberingenieur Lüchinger verfasste Projekt sieht die Verlegung der Bahnlinie auf eine Länge von 3769 m vor, wobei der Bahnhof auf die Westseite des Dorfes und 9,33 m höher als der bestehende zu liegen käme.

Es ist ohne weiteres zuzugeben, dass die Verlegung der Bahn vom See weg gewisse Vorteile böte. Die Schwierigkeiten, die sich durch die Lage am dicht bebauten Seeufer jeder Erweiterung der Bahnanlagen und insbesondere der Beseitigung der zahlreichen Niveauübergänge entgegenstellen, würden dadurch verschwinden. Leider kann dieser Vorteil nur mit grossem Geldaufwand und durch eine Hebung der Bahnlinie und Verschlechterung ihres Längenprofiles, sowie durch eine Verlegung derselben in Tunnels auf grosse Länge und allen damit verbundenen Erschwernissen und Verteuerungen des Betriebes erkauft werden.

Wesentlich einfacher und billiger hätte die obere Linie vor 40 Jahren erstellt werden können, als die Nordostbahn dies beabsichtigte. Damals hat die Bevölkerung mit Rücksicht auf den Seeverkehr die Erstellung des Bahnhofes am See verlangt, und gewiss war man in Wädenswil allgemein überzeugt, mit diesem Begehren den Bedürfnissen entsprochen zu haben. Heute, nachdem nur vier Jahrzehnte verflossen sind, verlangt man die Freilegung des Sees und führt zur Begründung an, die Ortschaft habe sich westwärts entwickelt, eine weitere Ausdehnung in dieser Richtung stehe bevor, und der Bahnhof müsse dieser Entwicklung folgen und verlegt werden. Wenn solche Forderungen allseitig erhoben würden, so müsste nicht nur die linksufrige Zürichseebahn auf grosse Länge, sondern auch eine grosse Zahl von Bahnhöfen auf anderen Linien verlegt werden, während solche Verlegungen nur ausnahmsweise und dort vorgenommen werden, wo den Bedürfnissen auf andere Weise nicht entsprochen werden kann. Dass dieses letztere in Wädenswil zutrifft, ist nicht bewiesen worden. Die Kosten des Projektes haben wir zu Fr. 11 130 020 veranschlagt.

B. Projekt Hilgard. In dem von Herrn Professor Hilgard entworfenen Projekte ist die Bahnhofanlage am See und die Güterdienstanlage an ihrem heutigen Orte belassen, das Aufnahmsgebäude aber 380 m nordwärts in die Nähe der Badeanstalt verschoben worden. Die nicht sehr erheblichen Vorzüge des Entwurfes, denen übrigens auch Nachteile gegenüberstehen, können die bedeutenden Kosten des Projektes, das zu Fr. 6 510 000 veranschlagt ist, nicht rechtfertigen.

Um zu einem Vergleich der Kosten der drei vorliegenden Projekte zu gelangen, müssen den vorstehend angegebenen Kosten für die Entwürfe von Professor Hilgard und der Generaldirektion die Erstellungskosten des II. Geleises zwischen den Endpunkten des eine längere Strecke umfassenden Lüchingerschen Projektes zugerechnet werden.

So erhält man mit Berücksichtigung der Abschreibungen folgende Summen:

Projekt Lüchinger	Fr.	12 130 000
„ Hilgard	„	7 120 000
„ S. B. B.	„	3 360 000

Im Hinblick auf diese gewaltigen Differenzen ist es uns unmöglich, auf die Projekte Lüchinger und Hilgard einzutreten. Wir würden uns Vorwürfe über Verschwendung zuziehen, wenn wir anders vorgingen. Dass die Gemeinde Wädenswil an die Mehrkosten eines der beiden Projekte einen Beitrag in genügender Höhe leisten könnte, halten wir bei der Grösse der Kostenunterschiede für ausgeschlossen.

7. Die Generaldirektion der badischen Staatsbahnen in Karlsruhe hat uns ein Projekt für die Umgestaltung des Bahnhofes Konstanz zugesandt und uns ersucht, ihr unsere Stellungnahme zu demselben bekannt zu geben. Nach diesem Projekt würde der bisherige Bahnhof Konstanz nur noch dem Personen- und Eilgüterverkehr dienen, der Güter- und Zolldienst dagegen nach dem rechtsrheinischen Petershausen verlegt werden, wo ein grosser, zu über 10 Millionen Mark veranschlagter Güter- und Rangierbahnhof gebaut werden soll. Nachdem die Angelegenheit von den Organen der schweizerischen Zollverwaltung und uns geprüft worden war, haben wir im April in Konstanz eine Besprechung mit den Vertretern der badischen Bahnen abgehalten, an welcher wir erklärten, dass einer Verlegung des schweizerischen Güter- und Zolldienstes nach Petershausen nicht zugestimmt werden könne, sondern eine Lösung verlangt werden müsse, bei welcher dieser Dienst auf der linken Seite des Rheines bleibe.

8. Die durch die Ausbrüche der Rufiruns verursachten Hochwasser der Linth haben in den letzten zwei Jahren und auch schon früher Verkehrsunterbrechungen bei der Station Luchsingen-Hätzingen, auf der Linie Ziegelbrücke-Linthal, verursacht. Wir beabsichtigten daher, die dortige Linthbrücke höher zu legen und neben derselben noch fünf Hochwasseröffnungen zu erstellen.

Ein bezügliches, auf Fr. 117 000 veranschlagtes Projekt war bereits dem eidgenössischen Eisenbahndepartement zur Genehmigung vorgelegt worden. Als die glarnerischen Behörden von unserem Projekte Kenntnis erhielten, stellten sie das Gesuch, wir möchten, anstatt die projektierten Bauten auszuführen, einen Beitrag in ungefähr gleicher Höhe an die Kosten einer besseren Ableitung und Verbauung der Rufiruns leisten, durch welche die von uns in Aussicht genommenen Sicherungsbauten für die Bahnlinie unnötig werden würden. Nachdem wir uns von der Zweckmässigkeit dieses Vorschlages überzeugt hatten, erteilten wir demselben unsere Zustimmung und ermächtigten die Kreisdirektion III, der Baudirektion des Kantons Glarus den verlangten Beitrag zuzusichern.

9. Die Gemeinde Hasle im Entlebuch, die schon im Jahre 1906 ein Gesuch um Erstellung einer Haltestelle eingereicht hatte, welches damals ablehnend beantwortet wurde, ersuchte uns neuerdings durch Vermittlung der Kantonsregierung und des eidgenössischen Eisenbahndepartements um Errichtung einer Vollstation und erklärte sich zur Leistung eines namhaften Beitrages bereit. Nachdem über die Höhe dieses Beitrages eine Verständigung erzielt war, ist dem Gesuche der Gemeinde entsprochen und mit derselben eine Vereinbarung abgeschlossen worden.

10. Die Gemeinde Leuggelbach (Glarus-Linthal) hat erneute Anstrengungen gemacht für die Errichtung einer Haltestelle. Nachdem bezügliche Begehren in den Jahren 1907 und 1911 abgelehnt worden waren, wandte sich die Gemeinde durch Vermittlung der Kantonsregierung an das eidgenössische Eisenbahndepartement, welches uns zur Vernehmlassung einlud. Wir haben geantwortet, dass wir dem Gesuch auch diesmal nicht entsprechen können, weil sich die Verhältnisse in Leuggelbach inzwischen nicht geändert haben. Die Einwohnerzahl der Ortschaft habe abgenommen, und der Verkehr der dortigen Fabriken sei gleichgeblieben, ein Bedürfnis für eine Haltestelle sei also nicht vorhanden. Wenn jedoch das Begehren der Gemeinde vom Eisenbahndepartement geschützt würde, so müssten wir verlangen, dass die Interessenten den grössten Teil der Baukosten übernehmen, da die Ausgaben für den Betrieb und den Unterhalt durch Mehreinnahmen nicht gedeckt würden. Das Eisenbahndepartement teilte uns hierauf mit, die Gemeinde habe beschlossen, den verlangten Barbeitrag zu leisten, und lud uns ein, ein Projekt für die Haltestelle vorzulegen. Dies ist

Ende November erfolgt, und am 11. Dezember wurde das Projekt genehmigt. Die Haltestelle soll nun im Jahre 1913 zur Ausführung kommen.

11. Nach langen Verhandlungen mit der Regierung des Kantons Tessin und der Gemeinde Magadino ist mit letzterer ein Vertrag abgeschlossen worden betreffend die Errichtung einer Haltestelle bei Quartino, zwischen Cadenazzo und Magadino. Gemeinde und Staat haben sich zur Übernahme von Strassenarbeiten verpflichtet, und die Gemeinde bezahlt überdies noch einen Barbeitrag.

12. Auf ein von der Regierung des Kantons Tessin unterstütztes Gesuch der beteiligten Gemeinden um Errichtung einer Haltestelle in der Ebene zwischen Cadempino und Lamone haben wir den Bescheid erteilt, dass eine bestimmte Antwort erst gegeben werden könne, wenn über die Frage der Verbesserung der Monte-Cenerilinie ein Beschluss gefasst worden sei.

13. Die Ortschaft Buix, zwischen Boncourt und Grandgourt, hat das Gesuch um Errichtung einer Haltestelle erneuert und dabei eine entsprechende Subvention an die Baukosten zugesichert. Ein ähnliches Begehren ist schon im August 1909 abgewiesen worden. Wir konnten jetzt auf das Begehren um so weniger eintreten, als inzwischen die Station Boncourt eröffnet wurde, von der Buix nur 2½ km entfernt liegt. Auch bis zur Haltestelle Grandgourt ist die Entfernung nur 1,7 km, so dass von einem Bedürfnis für eine Haltestelle in Buix nicht gesprochen werden kann. Auf der 12,1 km langen Strecke Pruntrut-Delle bestehen jetzt zwei Stationen und zwei Haltestellen. Solange die unter besondern Umständen zugestandene Haltestelle Grandgourt nicht aufgehoben werden kann, wird von der Erstellung einer solchen in Buix nicht die Rede sein können.

14. Bauausführung.

a. Bauten unter der Leitung der Generaldirektion.

Regiebau des Simplontunnels II.

Nachdem der Verwaltungsrat am 25. September 1911 auf Antrag der Generaldirektion beschlossen hatte, für den Ausbau des zweiten Simplontunnels einen öffentlichen Wettbewerb zu eröffnen, hat die Kreisdirektion I im Dezember 1911 die Arbeiten zur Aus-

schreibung gebracht. Der Eingabetermin war auf den 30. März 1912 festgesetzt.

Es sind dabei zweierlei Angebote verlangt worden, das eine nach Massgabe des Vertrages mit der Simplontunnelunternehmung Brandt, Brandau & Cie. in Winterthur, vom 15. April 1898, und das andere auf Grundlage von Einheitspreisen.

Für beide Arten sind je sieben Angebote eingegangen.

In den Eingaben für die Ausführung im Sinne des Vertrages von 1898, in welchem die Erstellung der Arbeit zu einer Forfaitsumme von 19½ Millionen Franken veranschlagt war, wurden Forderungen gestellt, die sich zwischen 25½ und 47 Millionen Franken bewegen.

Die Eingaben auf Grundlage von Einheitspreisen schwankten zwischen 30 und 45,4 Millionen Franken. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass in diesen Angeboten gegenüber denjenigen à forfait Mehrleistungen (Verbreiterung des Lichtraumprofils, grössere Anzahl von Nischen, ausschliessliche Verwendung von Portlandzement) im Betrage von Fr. 3 300 000 enthalten sind. Der Vergebung an eine der offerierenden Unternehmerfirmen vorgängig, haben mit Rücksicht auf den in den eidgenössischen Räten und vom Bundesrate wiederholt ausgedrückten Wunsch mehrfache Verhandlungen mit der Firma Brandt, Brandau & Cie. stattgefunden. Trotzdem unsere Vertreter im Hinblick auf die hervorragenden Leistungen der einzelnen Teilhaber der Tunnelunternehmung bestrebt waren, eine gütliche Erledigung der vorhandenen Differenzen zu erzielen, blieben die Verhandlungen ohne Erfolg. Die von der Firma Brandt, Brandau & Cie. in Verbindung mit der einzigen rein schweizerischen Submittentin, der schweizerischen Tunnelbaugesellschaft, gestellten niedrigsten Forderungen waren so bedeutend höher als das billigste von einer ausländischen Firma herrührende Angebot, dass sie nicht angenommen werden konnten.

Die von uns beantragte Vergebung an eine ausländische Firma hat der Verwaltungsrat jedoch nicht genehmigt, sondern die Ausführung in Regie beschlossen. Gestützt hierauf wurde eine Organisation für diese Ausführungsart geschaffen, und die Arbeiten sind am Ende des Berichtsjahres begonnen worden.

Als Leiter der Regiearbeiten ist Herr Ingenieur F. Rothpletz gewählt.

Zuerst wurden die vom Bau des Tunnels I noch vorhandenen Installationen instand gestellt und der Steinbruch an der Massa wieder in Betrieb genommen. Die eigentlichen Tunnelarbeiten begannen auf der Nordseite am 20. Dezember.

Verbesserte Hauensteinlinie Sissach-Olten über Tecknau.

Nachdem im Jahre 1911 die Ausführung des 8135 m langen Tunnels und der anschliessenden Bahnstrecken vergeben war, erfolgte im Laufe des Berichtsjahres auch die Vergebung der übrigen Unterbauarbeiten für die Strecke von Sissach bis und mit Gelterkinden.

Die Arbeiten am Hauensteintunnel wurden am 21. Februar 1912 auf der Südseite begonnen.

Der Stand derselben am 31. Dezember 1912 war folgender:

Längen	Südseite		Nordseite		Zusammen	
	m	%	m	%	m	%
Sohlstollen	1813,5	22,3	66	0,8	1879,5	23,1
Firststollen	1352	16,5	19	0,2	1371	16,7
Seitliche Erweiterung	1226	12,6	19	0,2	1245	12,8
Vollausbruch	1028	12,6	19	0,2	1047	12,8
Widerlager	810	10	19	0,2	829	10,2
Gewölbe	690	8,5	19	0,2	709	8,7

Die Zahl der Arbeitstage betrug 278; der mittlere Tagesfortschritt des Sohlstollenvortriebes auf der Südseite betrug 6,53 m; die grösste Vortriebslänge in einem Tag war 11,5 m.

Die Bohrung erfolgt sowohl im Sohlstollen wie im Firststollen oder in den Firstschlitzen und bei der Ausweitung mit pneumatischen Bohrhämmern, deren zirka 30 im Betrieb sind.

b. Bauten unter Leitung der Kreisdirektionen.

Kreis I.

Vollendete Bauten:

Ersatz von Niveauübergängen: bei St. Prex durch einen Parallelweg; in Pully durch eine Passerelle und einen Parallelweg; in Payerne durch Parallelwege; in St. Léonard durch einen Parallelweg; in Leuk durch einen Fussweg.

Ferner wurden fertiggestellt ein Personendurchgang in Aigle und eine Strassenunterführung bei Maillefer östlich der Station Serrières; die Entwässerung des Einschnittes zwischen Schmitten und Flamatt; Geleiseerweiterungen in Aigle, Palézieux, Villaz-St. Pierre, Cottens, Bümpliz, Neuenburg, Couvet, Lucens.

In Céligny wurde ein neues Aufnahmsgebäude erstellt, die Aufnahmsgebäude in Rolle, Payerne und Cottens wurden vergrössert. Ein Perron auf der Station Vevey wurde verlängert und überdacht. Die 2 offenen Transithallen und die gedeckte Rampe des Bahn-

hofes Brig wurden in Getreidemagazine umgebaut. In Daillens ist ein neues Dienst- und Wohngebäude und eine neue Wartehalle erstellt und das Wärterhaus vergrössert worden. In Verrières-Suisse wurde die Güterrampe verlängert. Neue Wärterhäuser wurden in Etoy und Visp, Unterkunftslokale in Palézieux, Visp und Siviriez erstellt.

Weiter wurden erstellt: elektrische Beleuchtungseinrichtungen auf den Stationen Genthod-Bellevue, Yvonand, Cugy, Corcelles transversale und Belfaux; eine Brückenwage in Aigle; Signal- und Weichenstellanlagen in Arnex, Croy, Yverdon, Concise und Onnens; Streckenblockeinrichtungen zwischen Conversion und Puidoux und zwischen Villeneuve und Bex; Telephonlinien Renens—Nyon und Renens—Yverdon.

Über die in Ausführung befindlichen Bauten ist folgendes zu berichten:

Morges. Ersatz von 5 Niveauübergängen durch 3 Unterführungen. Die Arbeiten gehen der Vollendung entgegen.

Renens. Erweiterungsbauten. Die Geleiseanlagen sind vollendet und die zentrale Weichen- und Signalstellanlage in Ausführung begriffen.

Lausanne. Bahnhoferweiterung. Das Hallendach über den drei Zwischenperrons und das Dach über dem ersten Perron sind fertigerstellt; der westliche Teil des Aufnahmsgebäudes ist unter Dach und der innere Ausbau weit vorgerückt. Mit dem Abbruch des Hotels Terminus ist behufs Erstellung des neuen Buffetgebäudes begonnen worden.

Vallorbe. Neuer Bahnhof. Von 528 500 m³ Abtrag sind 457 000 m³ ausgeführt und die Stützmauern, Unterführungen und Wegkorrektionen zum grössten Teil vollendet. Das Dienstgebäude für den Maschinendienst S. B. B. ist fertig erstellt, die Lokomotivremise S. B. B. nahezu vollendet und die zugehörige Lokomotivdrehscheibe montiert. Das Aufnahmsgebäude ist unter Dach. Das Dienstgebäude P. L. M., sowie das Gebäude für den schweizerischen Zoll sind in Angriff genommen. Ein Teil der Geleise ist gelegt.

Payerne. Erweiterungsbauten. Die beiden Flügel des Aufnahmsgebäudes sind aufgebaut und die neuen Bureaux für die Güterexpedition fertiggestellt. Die Erdarbeiten und Kunstbauten für die Erweiterung der Stationsanlagen sind vorgerückt, und die Geleiseanlagen, Seite Yverdon, beendigt.

Brig. Erweiterungsbauten. Die Änderung an der Unterführung der alten Furkastrasse für die Einführung der Lötschberg-

bahn und der Furkalinie, sowie die Stützmauern für die Verbreiterung des Stationsplanums sind vollendet; die Verlängerung der Personenunterführung ist nahezu fertiggestellt und das neue Dienstgebäude unter Dach. Die Ergänzung der Geleiseanlagen wurde fortgesetzt. Die Gesellschaft der Berner Alpenbahnen hat ihre Lokomotivremise erstellt und mit der elektrischen Ausrüstung ihrer Geleise begonnen.

Von der Rhoneverlegung sind noch die Uferversicherungen in der Mittelpartie, die beiden Anschlüsse an die Rhone und die Verlegung der Brücke auszuführen.

Zweites Geleise St. Blaise-Neuenstadt. Die Unterbauarbeiten von St. Blaise bis ungefähr zur Gemeindegrenze Landeron wurden vergeben und die Arbeiten sind im Gange.

Zweites Geleise Martigny-Riddes. Die Unterbauarbeiten der offenen Strecke sind vollendet, die erste Schotterlage ist eingebracht und das zweite Geleise zwischen Charrat und Saxon gelegt. Die Genehmigung der Erweiterungsprojekte der Stationen Charrat-Fully, Saxon und Riddes war noch ausstehend.

Zweites Geleise Siviriez-Romont, mit Erweiterung der Station Romont. Das Projekt ist dem eidgenössischen Eisenbahndepartement zur Genehmigung unterbreitet worden.

Ferner sind in Ausführung begriffen:

Die Erweiterungsbauten der Stationen Versoix und Gland; die Passerelle in Malley bei Lausanne; die Unterführung in Clarens, als Ersatz des Niveauüberganges der Torrentstrasse; Entwässerungsarbeiten im Gelände von Day; Entwässerungs- und Konsolidierungsbauten im Rutschgebiet oberhalb der Station La Conversion; Uferverbauung an der Sense bei Thörishaus; das neue Aufnahmsgebäude in Ligerz; die Lokomotivdrehscheibe von 18 m Durchmesser in Bouveret und die Verlegung der Güterdienstanlagen daselbst.

Schutzhütten für Reisende auf fünf Haltestellen der Linie Lausanne-Genf.

Die Arbeiten für die Erweiterung der Station Kerzers und die Unterführung beim Tivoli in Freiburg sind vergeben worden.

Kreis II.

Vollendete Bauten:

Am 1. Mai wurde der neue Rangier- und Rohmaterialienbahnhof Weiermannshaus in Bern in Betrieb genommen. Es sind sämtliche Arbeiten ausgeführt, mit Ausnahme des Dienstgebäudes, das der Vollendung entgegengeht. Die Betriebseröffnung des zweiten

Geleises Aesch-Münchenstein erfolgte ebenfalls am 1. Mai und diejenige der Doppelspur Wilerfeld-Gümligen am 20. Mai; die Haltestelle Rüti bei Büren ist am 1. September und die neue Station Boncourt am 1. Oktober eröffnet worden.

Von den andern im Jahre 1912 vollendeten Bauten erwähnen wir: die Erweiterung der Stationen Schüpfen und Derendingen; die Erweiterungen an den Geleiseanlagen im Güterbahnhof Basel, in Delsberg, Hägendorf, Niederbipp, Roggwil und Emmenbrücke; die Beseitigung je eines Niveauüberganges zwischen Courtemaîche und Grandgourt und zwischen Littau und Luzern; die Erstellung einer Fleischrampe in Basel-St. Johann und einer Transitviehrampe in Pruntrut; die Erstellung einer Putzgrube, einer Bekohlungsanlage und die Ersetzung einer Drehscheibe von 16 m durch eine solche von 20 m Durchmesser mit elektrischem Antrieb im Lokomotivdepot an der Ostseite des Personenbahnhofes Basel; die Vergrösserung der Freiverladeanlagen in Grenchen; Unterkunftslokale für das Personal in Malleray, Cortébert und Renan; elektrische Beleuchtungseinrichtungen in Biel, Neu-Solothurn, Bützberg, Subingen, Grellingen und Soyhières; die zentrale Weichen- und Signalstellanlage in Wangen a./A.; Glockensignale auf den Strecken Inkwil-Derendingen und Lüsslingen-Dotzigen; Telephoneinrichtungen auf den Strecken Aesch-Soyhières, Courgenay-Pruntrut und Sonvilier-Delsberg.

Bauten in Ausführung:

Personenbahnhof Basel. Erstellung eines Transitpostgebäudes: die Unterbauarbeiten sind nahezu vollendet, und das Gebäude selbst ist im Aufbau begriffen.

Einführung der Juralinie in den Personenbahnhof: die Unter- und Oberbauarbeiten sind vollendet und die Sicherungseinrichtungen in Arbeit.

Verlängerung der Lokomotivremisen und Einrichtung der zentralen Rauchabführung im Lokomotivdepot an der Nauenstrasse; Umänderung der elektrischen Beleuchtungsanlage.

Güterbahnhof Basel. Änderung der Geleiseanlagen bei der Münchensteinerbrücke infolge Einführung der neuen Juralinie; Verlängerung und Überdachung der Güterrampen C und H sowie Erstellung von Geleisen mit Drehscheibe und Kranen bei denselben; Unterkellerung des Lagerhauses C.

Güterbahnhof Basel-St. Johann. Umänderung der elektrischen Beleuchtung.

Signalstation Birsbrücke. Erstellung der Streckenblockeinrichtung nach dem Personen- und Güterbahnhof Basel.

Bahnhof Bern. In den neuen Depotanlagen im Aebigut sind die Lokomotivremise und das Dienstgebäude unter Dach, die Hochkamine erstellt und die Innenarbeiten im Gange.

Für den Umbau der Strecke Bühlstrassenbrücke-Personenbahnhof-Schützenmatte wurde dem eidgenössischen Eisenbahndepartement ein ergänztes Projekt unterbreitet. Um die Inbetriebnahme des neuen Lokomotivdepots auf den Zeitpunkt der Eröffnung der schweizerischen Landesausstellung zu ermöglichen, hat das eidgenössische Eisenbahndepartement vorläufig dem Teilstück für die Verlegung der Stadtbachstrasse und die Verbreiterung des Villettenbahnhofes die Genehmigung erteilt. Die Vergebung dieser Arbeiten hat stattgefunden.

Verlegung des Personen- und Güterbahnhofes Biel. Das Projekt ist genehmigt; die Unterbauarbeiten für den Güter- und Rangierbahnhof sind an ein Bieler Unternehmerkonsortium vergeben worden.

Zweites Geleise Aarburg-Luzern.

a. Aarburg-Sursee. Die Erweiterungsarbeiten auf der Station Sursee sind vollendet; in Zofingen gehen sie der Vollendung entgegen. Auf der ersteren sind 3, auf der letzteren 2 Niveauübergänge beseitigt worden.

b. Sursee-Rothenburg. Das Projekt ist genehmigt und die Unterbauarbeiten für die Strecke Sursee-Nottwil sind vergeben.

Zweites Geleise Wilerfeld-Thun. Das Projekt für die Strecke Gümligen-Kiesen ist fertiggestellt.

In Ausführung befinden sich ferner: Die Erweiterung der Stationen Pratteln und Konolfingen; die Unterführung der Zufahrtsstrasse zur St. Karlibrücke in Luzern und der Niederönzstrasse in Herzogenbuchsee; die Erweiterung der Güter- und Abstellgeleise in Luzern, die Vergrösserung des Verladeplatzes in Münster; die Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes und die Verlängerung des Perrondaches in Reconvilier; zwei neue Wärterhäuser auf der Strecke Neu-Solothurn-Busswil.

Kreis III.

Vollendete Bauten.

Von den im Berichtsjahre vollendeten Bauten erwähnen wir: die Erweiterung der Stationen Urdorf und Wettingen; die Erweiterung der Geleiseanlagen in Aarau, Töss, Oberrüti und Mumpf; die Verlängerung des Weisswandtunnels zwischen Weesen und Mühlehorn; den Umbau des Aufnahmsgebäudes in Baden; die Erstellung

eines neuen Aufnahmsgebäude in Pfungen-Neftenbach und eines Dienstgebäudes beim Lokomotivdepot in Brugg; Wasserversorgungen der Stationen Leibstatt und Sisseln; die Einrichtung der elektrischen Beleuchtung in Eglisau, Rapperswil, Pfungen-Neftenbach, Hendschikon, Nieder- und Oberurnen und die Versorgung der Stationen Wollishofen, Bülach, Thalwil, Glattbrugg und Niederweningen mit neuen Brückenwagen; die zentralen Weichen- und Signalstellanlagen in Töss, Rothkreuz, Aathal und Schwerzenbach; den Umbau der Blockeinrichtungen der Strecke Zürich-Aarau mit Ergänzung der Stellwerke Wettingen, Brugg, Wildegg und Rupperswil; die Verbesserung der Signalanlagen in Dielsdorf, Knonau, Steinhausen und Baar und endlich Telephonleitungen auf den Strecken Rupperswil-Rothkreuz und Koblenz-Rheinbrücke.

Die wichtigeren der in Ausführung befindlichen Bauten sind:

Die Unterführung der Staatsstrasse zwischen Zurzach und Koblenz; Strassenunterführung bei Urdorf; Wegüberführung zwischen Ebikon und Luzern; Ersatz von fünf eisernen Brücken zwischen Oberrüti und Rothkreuz; die Verstärkung der Rheinbrücke bei Koblenz; die Verlängerung des Überholungsgeleises in Killwangen-Spreitenbach; die Erweiterung der Geleiseanlagen in Mühlehorn; eine vorläufige Vergrösserung des Verladeplatzes in Schaffhausen; Verlängerung der Güterrampe und Vergrösserung der Bureaux im Güterschuppen des Bahnhofes Thalwil; das neue Aufnahms- und Nebengebäude nebst Perrondach in Oerlikon; das neue Aufnahmsgebäude in Unterterzen und die Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in Bassersdorf; ein neues Wärterhaus zwischen Suhr und Zofingen; die Zentralanlage in Nänikon-Greifensee; die Depotwerkstätte mit Lokomotivständen im Bahnhofe Brugg und endlich Ausdehnung der elektrischen Beleuchtung im Hauptbahnhofe Zürich.

Kreis IV.

Vollendete Bauten:

Am 1. April ist der zweispurige Tunnel zwischen St. Gallen und St. Fiden in Betrieb genommen worden. Am 1. Mai erfolgte sodann die Inbetriebnahme der Doppelspur St. Gallen-Bruggen und Wil-Sirnach-Eschlikon und am 28. August diejenige der Strecke Eschlikon-Aadorf.

Im Berichtsjahre wurde ein Wegübergang im Bahnhof Romanshorn durch eine Passerelle ersetzt und die Unterführung für die Zürcherstrasse im Bahnhof Winterthur vollendet.

Weitere fertiggestellte Bauten sind:

Die Personenunterführung in Emmishofen; die Erweiterung der Geleiseanlagen in Ebnat-Kappel für den Anschluss der Linie Ebnat-Nesslau; die Verlängerung der Kreuzungsgeleise in Sevelen und Trübbach; die Verbesserung der Geleiseanlagen auf den Kohlenfassungsplätzen in Sargans und Romanshorn; die Erstellung von Sackgeleisen in Landquart und Seuzach; die Ersetzung einer Drehscheibe von 12 m durch eine solche von 16 m Durchmesser in Frauenfeld; die Erstellung einer Viehrampe mit Bureau und Magazin in Buchs, einer Zollhalle in Romanshorn; die Vergrösserung der Aufnahmsgebäude in Chur und Weinfelden, des Güterschuppens Emmishofen-Kreuzlingen; die Erstellung von 5 Wärterhäusern; die Erweiterung der elektrischen Beleuchtung in St. Margrethen, Sargans, Landquart, Buchs, Chur, Romanshorn, Emmishofen, Ermatingen und Mannenbach; zentrale Weichen- und Signalstellanlagen in St. Fiden, Rheineck, Sevelen, Trübbach und Uttwil und endlich die Telephoneinrichtung auf der Strecke Emmishofen-Stein a. Rhein.

In Ausführung begriffen sind:

Die Verlegung der Station Gossau und der Zufahrtslinien. Die Erdarbeiten und Mauern, sowie Brücken und Durchlässe sind nahezu vollendet. Die Brücke über die Herisauerstrasse ist am 30. August dem Verkehr übergeben und die Niederwilerstrassenbrücke fertig betoniert worden. Die Hochbauprojekte sind genehmigt und die Arbeiten für das neue Aufnahmsgebäude vergeben. Beschotterung, Chaussierungsarbeiten und Geleiselegung sind noch ausstehend.

Bahnhof St. Gallen. Das Aufnahms- und Verwaltungsgebäude ist unter Dach. Ende 1913 sollen die dem Reisendenverkehr dienenden Räume in Benützung genommen werden und im Jahre 1914 die Fertigstellung des ganzen Baues erfolgen. Die westliche Unterführung zu den Bahnsteigen und der Durchgang nach der Rosenbergstrasse sind im Frühjahr dem Betriebe übergeben worden. Der Posttunnel ist mit Ausnahme der Aufzüge fertig erstellt. Die Stellwerkanlagen sind zum Teil in Betrieb genommen.

Station St. Fiden. Der Unterbau ist bis auf einige Vollendungsarbeiten fertig erstellt und die Geleiseanlage vollendet.

Bahnhof Romanshorn. Die Arbeiten der ersten Bauperiode sind nahezu vollendet. Ausstehend ist zum Teil noch der innere Ausbau des umgebauten Aufnahmegebäudes und die Erstellung

der Perrondächer vor demselben. Die Auffüllung gegen den See für die Erweiterung der Lagerplätze ist vollendet. Die Ergänzung der Geleiseanlagen, das neue Ausziehgeleise auf der Südseite mit Ablaufberg sind in Ausführung begriffen, die Zentralanlage zum Teil in Betrieb genommen.

Bahnhof Wil. Die Erweiterungsarbeiten sind bis auf die Fussgängerunterführung auf der Ostseite und die Sicherungsanlage, welche 1913 zur Ausführung gelangen werden, beendigt.

Zweites Geleise Winterthur - St. Gallen - St. Margrethen. Winterthur-Wil. Die Teilstrecke Wil-Aadorf ist dem Betriebe übergeben und der Bau bis auf zwei Strassenüberführungen zwischen Eschlikon und Aadorf und einige Ergänzungsarbeiten vollendet. Auf der Strecke Aadorf-Elgg ist das rechtsseitige Geleise auf erhöhtem Damm in Betrieb genommen und mit der Erhöhung der linksseitigen Dammhälfte begonnen worden. Die Arbeiten der Eulachkorrektion rücken rasch vorwärts.

Zwischen Räterschen und Winterthur konnten die Arbeiten noch nicht in Angriff genommen werden, weil die Verhandlungen über die Ausgestaltung der Tösstalbahnstation Grüze immer noch nicht zum Abschluss gebracht sind.

Winkeln-Gossau. Die Ausführung der Unterbauarbeiten ist vergeben.

In Ausführung begriffen sind ferner: Die Erweiterung der Geleiseanlagen und des Güterschuppens in Altstätten; die Entwässerungs- und Konsolidierungsarbeiten an der Dammanschüttung der Station Mörschwil; die Erweiterung der Geleiseanlagen in Arbon und die Vergrösserung der österreichischen Verzollungsräume in Buchs.

Kreis V.

Vollendete Bauten.

Die Doppelspur Mendrisio-Chiasso ist am 1. Mai 1912 in Betrieb genommen worden. Damit sind 5 Niveauübergänge dahingefallen. Ferner wurden 3 Niveauübergänge durch Über- oder Unterführungen ersetzt zwischen Erstfeld und Amsteg (Evibach), zwischen Amsteg und Gurtnellen und zwischen Ambri-Piotta und Rodi-Fiesso. Ferner wurden erstellt Passerellen bei Bodio und Balerna, die Unterführung der Ferrovia Lugano-Ponte-Tresa bei Lugano. Die Erweiterung der Station Sisikon wurde vollendet. Verkleidungsmauern wurden erstellt zwischen Luzern und Meggen und zwischen Zug und Walchwil. Zwischen Flüelen und Altdorf wurden 2 Blechbalkenbrücken, zwischen Giubiasco und Lugano

die Val Gelsabrücke umgebaut. Im Einzugsgebiet des Tieftales (Rhoneboden) zwischen Erstfeld und Amsteg wurden Aufforstungen und Verbauungen vorgenommen und am Vedeggio zwischen Rivera und Taverne wurden Uferschutzbauten ausgeführt. Die Geleiseanlagen sind in Flüelen und Chiasso erweitert worden; in Meggen, Küssnacht und Walchwil wurden die Einsteigeperrons zwischen den Hauptgeleisen erhöht. Neue Perrondächer sind in Lavorgo und Giubiasco erstellt, dasjenige in Lugano ist verlängert worden. In Castione wurde eine Güterrampe erstellt. Aufenthaltslokale für das Personal wurden errichtet in Walchwil, Immensee, Goldau, Airolo und Biasca. Die elektrische Beleuchtung wurde eingeführt in Steinen, Amsteg, Lavorgo, Osogna, Claro und Gordola V. V.; bei der Beleuchtung des Bahnhofs und der Werkstätte in Bellinzona wurde der vorhandene Gleichstrom in Wechselstrom umgewandelt. Die zentrale Weichenstellung wurde in Lavorgo, eine Telephonleitung im Luzerner Stadttunnel und zwischen Locarno und Reazzino erstellt.

In Ausführung begriffen sind:

Das zweite Geleise zwischen Lugano und Mendrisio.

Lugano-Maroggia: Die Auflage des Expropriationsplanes in den Gemeinden ist erfolgt. Das Projekt ist fertiggestellt. An der Erweiterung der Station Melide wird bereits gearbeitet.

Maroggia-Mendrisio. Bis jetzt sind ausgeführt: Sämtliche Ufermauern, 59 % der Erdarbeiten, 70 % des Mauerwerkes der Brücken und Durchlässe und 50 % der Beschotterung.

Von den weiteren in Ausführung befindlichen Bauten erwähnen wir:

Die Erweiterung der Station Altdorf und der Geleiseanlagen in Schwyz und Ambri-Piotto, die Erstellung provisorischer Geleiseanlagen auf dem Areal des alten Friedhofes in Chiasso, die Überführung der Kantonsstrasse beim Inschitunnel zwischen Amsteg und Gurtnellen, die Wegüberführung über das südliche Portal des Kirchbergtunnels unterhalb Wassen, die Erstellung einer Passerelle an der Nordseite des Aufnahmsgebäudes in Bellinzona, die Ersetzung der Eisenkonstruktion von 5 kleinen Brücken zwischen Airolo und Biasca, die Errichtung einer Mauer zum Schutz gegen Steinschlag zwischen Lavorgo und Giornico, die Vergrösserung der Depotwerkstätte in Biasca, Umbauten im Postgebäude in Lugano, die zentrale Weichen- und Signalstellanlage in Flüelen und endlich ein neues Wärterhaus am Südportal des Zuger Stadttunnels.

c. Bahnunterhalt.

An wichtigeren Bahnunterhaltungsarbeiten, die im Betriebsjahre zur Ausführung gelangten, erwähnen wir:

Kreis I. Die Höherlegung und Erneuerung des eisernen Überbaues der Überfahrtsbrücke Montfleuri bei Versoix; Uferschutzbauten längs des Genfersees zwischen Cully und Rivaz, sowie zwischen Veytaux und Villeneuve; Ersatz der hölzernen Wegbrücke über die Venoge im Bois de Vaux bei Cossonay durch eine eiserne Passerelle; Eternitschirme im Simplontunnel zum Schutze des Geleises gegen Tropfwasser; Entwässerungsarbeiten am Einschnitt von Chambésy und bei „Grand'Cornes" zwischen Croy und Vallorbe; Renovation der Gewölbe des Rochetteviaduktes bei Conversion; Erstellung einer Strebmauer am Fusse des Dammes (km 7,135) zwischen Conversion und Grandvaux; Erneuerung der Auflagerquader bei 7 Objekten der Linien Bussigny-Jougne und Daillens-Vaumarcus; Erneuerung von Verkleidungsmauerwerk am Viadukt bei Couvet und an den Pfeilern des Viaduktes de l'Huguenaz zwischen Boveresse und Les Bayards. Umbau des Durchlasses Vauban bei Granges-Marnand, infolge der Bachkorrektion und Entwässerungsarbeiten am grossen Damme bei Belfaux infolge neuerlicher Rutschungen.

Kreis II. Unterfangen der linksufrigen Schutzmauer unterhalb der Tromschwelle und Erstellung einer Uferpflästerung bei der Emmenbrücke in Emmenmatt; Wiederherstellung der beschädigten Böschungspflästerungen am linken Ufer der kleinen Emme zwischen Wohlhusen und Entlebuch; Erstellung einer hölzernen Passerelle bei der Station Sommerau und Verbesserung der Wasserversorgung des Bahnhofes Lyss.

Kreis III. Sicherungsarbeiten im Rutschgebiet zwischen Oberrüti und Rothkreuz; Wiederherstellungsarbeiten am Mauerwerk im Bötzberg-, Albis- und Dettenbergtunnel; Uferschutzbauten am Rhein zwischen Schwaderloch und Etzgen; Erneuerung des Mauerwerks der Obertorbrücke in Schaffhausen; Auswechslung der obern Limmatbrücke in Wettingen; Vergrösserung der Anlagen für den Gepäck- und Expeditionsdienst in der Halle des Hauptbahnhofes Zürich; Versetzung des Wärterhauses der Strecke Hornussen-Frick auf die Station Effingen.

Kreis IV. Uferschutzbauten am Rhein zwischen Dachsen und Neuhausen; Erneuerung des Uferschutzes unter der Glattbrücke zwischen Gossau und Flawil; Reparaturen am Grauensteiner

Rheinwuhr von der Untervazerbrücke aufwärts; Erneuerung des defekten Widerlagermauerwerkes der Überfahrtsbrücke oberhalb Uzwil und Renovation des Mauerwerkes von drei Durchlässen zwischen Flawil und Uzwil; Ersatz der Auflagerquader am Widerlager I der Thurbrücke bei Schwarzenbach; Auswechslung des deformierten Mauerwerkes der Luxburgerachbrücke bei Egnach; Versetzen und Umbau des alten Aufnahmsgebäudes der Station Rüthi als Dienstgebäude neben die Lokomotivremise Sargans; Versetzen des alten Güterschuppens von Aadorf nach Wil und Einrichtung als Bahnmeistermagazin.

Kreis V. Wiederherstellung abgerutschter Böschungen zwischen Luzern und Küssnacht; Entwässerungsanlagen am Südende der Station Meggen und zwischen Zug und Walchwil; Wiederaufbau einer eingestürzten Strassenmauer auf derselben Strecke; Erneuerung eines Teiles des südlichen Widerlagers der Baarer Strassenbrücke in Zug und Ersatz der festen Auflager durch Rollenlager; Felsverkleidungen am Südportal des Rindelfluhtunnels zwischen Immensee und Goldau; Entwässerung des Stationsplanums in Steinen; Erhöhung der Schutzmauer des Riale di Ladro bei Faido; Ergänzung der Schutzbauten unterhalb Anzonico zwischen Lavorgo und Giornico; Wiederherstellung des durch Hochwasser zerstörten Sohlenpflasters im Sovagliabache; Rekonstruktion der Uferschutzmauer am rechten Ufer des Riale Boggera bei Osogna und der Widerlager der Boggerabrücke daselbst; Verlängerung eines Durchlasses bei Rivera; Ausbetonierung des Bahngrabens im Felseinschnitt bei San Nazzaro; Rekonstruktion des südlichen Stellwerkgebäudes und der äussern Putzgrube in Erstfeld; Umbau des alten Magazins auf der Tunneldeponie in Göschenen; Instandstellung des Aufnahmsgebäudes, in Lavorgo, nach dem Brande vom 2./3. Juli; Erweiterung der elektrischen Beleuchtung in Chiasso.

Geleiseerneuerungen und Verstärkungen haben im Berichtsjahre stattgefunden:

	Lfm. Geleise
mit Material nach den neuen Normalien S. B. B. für Hauptlinien	109 726
mit Material nach den neuen Normalien S. B. B. für Nebenlinien	14 144
mit Material nach den Normalien G. B.	1 936
mit Material nach den Normalien S. E. II, mittelgut	19 894
Schienenerneuerung allein nach den Normalien G. B.	2 328
Schwellenerneuerung allein	10 755
Geleiseverstärkung durch Vermehrung der Schwellen	35 307
Ersatz von Weichen durch solche nach den neuen Normalien, Stück	151

	Lfm. Geleise
Die Gesamtlänge der zu unterhaltenden Geleise beträgt auf Ende 1912 inklusive die gepachtete Linie Vevey-Puidoux-Chexbres (7850 m) .	4 973 339
wovon 35 966 m auf französischem Gebiet der P. L. M. gehören, so dass für das eigene Netz ohne die an die E. L. B. verpachteten 8790 m Geleise zwischen Basel und der Landesgrenze und ohne die an die Bremgarten-Dietikon-Bahn verpachteten 7760 m Geleise der Linie Wohlen-Bremgarten bleiben zu unterhalten	4 929 523
Stahlschienen, exklusive Weichen und Kreuzungen, liegen in der Bahn	4 516 617
Eisenschienen, exklusive Weichen und Kreuzungen, liegen in der Bahn	238 323
Länge der sämtlichen Weichen und Kreuzungen auf eigenem Netz	174 583
Stahlschienen nach neuen S. B. B.-Profilen liegen in der Bahn	1 581 065
Stahlschienen nach G. B.-Profilen liegen in der Bahn	448 787
Geleise mit eisernen Schwellen	3 212 495
Geleise mit hölzernen Schwellen	1 689 760
Geleise mit besonderer Unterlagsplatte	27 268
(wovon Geleise auf Schwellen in armiertem Beton 489 m)	

Zahl der Schienenbrüche im Berichtsjahre	198
Davon: Eisenschienen	2
Stahlschienen	196
Schienen unter 36 kg	79
„ von 36 bis 42 kg . .	89
„ von 42 kg und mehr .	30

d. Vorarbeiten für den elektrischen Bahnbetrieb.

1. Die schweizerische Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb hat das bei ihrer Gründung aufgestellte Arbeitsprogramm erledigt. Es steht nur noch ein zusammenfassender Schlussbericht aus. Im abgelaufenen Jahr arbeitete die Studienkommission ein Projekt über den elektrischen Betrieb der Strecke Luzern-Olten-Basel und eine Vergleichsrechnung mit dem Dampfbetrieb auf dieser Strecke aus. Dieser Vergleich stellte sich für den elektrischen Betrieb günstiger als derjenige, welcher sich auf den ganzen Kreis II bezog, und der in unserm Jahresbericht pro 1911,

Seite 194, erwähnt ist. Im Mai 1912 erstattete die Studienkommission einen Sonderbericht: „Die Elektrifizierung der schweizerischen Bahnen unter besonderer Berücksichtigung der ehemaligen Gotthardbahn.“ Dieser enthält die allgemeinen und die die ehemalige Gotthardbahn betreffenden, im Jahresbericht pro 1911, Seiten 193 und 194, bereits erwähnten Ergebnisse der Arbeiten der Studienkommission.

2. Im Jahresbericht pro 1911 wurde über die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Gotthardlinie mitgeteilt, dass ein Ausführungsprojekt, umfassend die Strecke Erstfeld-Airolo, bearbeitet und Gegenstand einer baldigen Vorlage an den Verwaltungsrat sein werde. Die Absicht, Projekt und Vorlage in dieser Weise zu begrenzen, wurde fallen gelassen. Das demnächst dem Verwaltungsrat vorzulegende Projekt und Kreditbegehren wird die Strecke Erstfeld-Bellinzona umfassen. Für diese Erweiterung sprechen betriebstechnische und allgemeine Gründe. Die Ausführung der Arbeiten soll immerhin in einer ersten Etappe Erstfeld-Airolo und in einer zweiten, unmittelbar anschliessenden Etappe Airolo-Bellinzona erfolgen. Ausser dem Kraftwerk Amsteg wird nunmehr auch das Kraftwerk Ritom notwendig; für dasselbe wird ein Bauprojekt wie vorher für das Werk Amsteg ausgearbeitet.

3. Das eidgenössische Departement des Innern übermittelte uns zur Vernehmlassung ein Schreiben des Staatsrates des Kantons Tessin, nach welchem derselbe beabsichtigt, der A.-G. Motor in Baden und dem Credito Ticinese in Locarno die Konzession für die Ausnützung der Wasserkräfte des Maggiagebietes zu erteilen, wobei vorgesehen ist, elektrische Energie im Umfange von 10 000 P. S. nach Italien auszuführen.

Wir haben geantwortet, dass die Bewilligung zur Energieausfuhr aus dem Kanton Tessin nach Italien für die schweizerischen Bundesbahnen von keinem Nachteil sei. Dabei stellten wir das Gesuch, an die Bewilligung die Bedingung zu knüpfen, dass Art. 13 des Konzessionsvertrages vom 2./6. März 1909 zwischen dem Staatsrat des Kantons Tessin und der Direktion der Gotthardbahn, betreffend die Ausnützung der Wasserkräfte in der obern Leventina, in dem Sinne abzuändern sei, dass den schweizerischen Bundesbahnen als Rechtsnachfolger der Gotthardbahn gestattet werde, nicht bloss ausnahmsweise, sondern jederzeit und in beliebiger Menge elektrische Energie zu Bahnzwecken auf die Nordseite des Gotthards zu leiten.

4. Zum Zwecke möglichster Förderung der Einführung des elektrischen Betriebes haben wir eine Kommission für die Einführung der elektrischen Zugförderung bezeichnet; sie besteht aus den Vorstehern der Bau- und Betriebsdepartemente und dem an die Spitze der Dienstabteilung für die Einführung der elektrischen Zugförderung gestellten Elektro-Ingenieur und hat alle wichtigeren Vorarbeiten vorzuberaten.

5. Auf eine Anregung, mit welcher unter Hinweis auf die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Brünigbahn auf die Konzessionseingabe der Herren Perrot, von Rotz etc., betreffend die Ausnützung des Lungernsees und der Melchaa, aufmerksam gemacht wurde, haben wir geantwortet, dass wir auf die Wasserkräfte im Kanton Obwalden aus folgenden Gründen nicht reflektieren:

es ist in Aussicht genommen, den elektrischen Betrieb zuerst bei der Gotthardlinie einzuführen und die Kraftwerke im Reussgebiet und in der obern Leventina auszubauen; an diese Kraftwerke kann später auch die Brünigbahn angeschlossen werden;

ein besonderes Kraftwerk speziell für die Brünigbahn zu erbauen, liesse sich nicht rechtfertigen, da dasselbe sehr schlecht ausgenützt würde;

für die allgemeine Elektrifizierung der Bundesbahnen sind die Obwaldner Wasserkräfte zu klein.

6. Einem Gesuch der Gemeinde Naters um Verzicht auf die Massakonzession, welche gemäss Vertrag vom 15. Juni 1898 zum Bau des Simplontunnels erteilt worden war, haben wir entsprochen, weil diese Wasserkraft für den Ausbau des Tunnels II keine Verwendung finden wird.

7. Die im Oktober 1912 vorgenommenen Wasservermessungen am Ritomsee haben ergeben, dass der Ertrag der oberflächlichen Zuflüsse um zirka 25 % geringer ist als der gleichzeitige Abfluss. Dieses Resultat berechtigt zum Schlusse, dass unterirdische Zuflüsse vorhanden sein müssen und dass Versickerungen nur in geringem Masse oder gar nicht stattfinden.

e. Oberbaumaterialverwaltung.

1. An alten Oberbaumaterialien wurden im Berichtsjahre verkauft:

a. auf dem Submissionswege für . . .	Fr.	672 133. 05
b. aus freier Hand in Posten von über Fr. 2000 für	„	528 916. 30
c. in Posten unter diesem Betrage für .	„	279 873. 09
im ganzen für	Fr.	1 480 922. 44

2. Der Vertrag vom 15./17. September 1909 mit dem deutschen Stahlwerksverband in Düsseldorf über Lieferung von Stahlschienen und Schwellen ist auf Ende des Jahres 1912 abgelaufen. Der Stahlwerksverband ist am 1. Juni 1912 um weitere fünf Jahre verlängert worden. Wir sind mit demselben zwecks Abschlusses eines Vertrages über den Bedarf der Bundesbahnen in den Jahren 1913 und 1914 an Schienen und Schwellen in Unterhandlung getreten. Diese Unterhandlungen haben zu einer Verlängerung des Vertrages vom Jahre 1909 bis Ende des Jahres 1914 geführt. Die Lieferung von 25 000 Tonnen Schienen und 14 000 Tonnen Schwellen für die Bedürfnisse der Jahre 1913 und 1914, im Wertbetrage von Fr. 5 700 000, ist hierdurch gesichert worden.

Ferner wurde mit dem deutschen Stahlwerksverband in Düsseldorf ein Nachtragsvertrag zu demjenigen vom 11. November 1910 über die Lieferung von 1000 Tonnen Vollschienen zu Weichenzungen für den Bedarf in den Jahren 1913 und 1914, im Werte von Fr. 180 000, abgeschlossen.

3. Zur Deckung unseres Bedarfes an Holzschwellen für das Jahr 1913 wurden mit 50 verschiedenen Firmen Verträge über die Lieferung von 147 500 Bahnschwellen, sowie 952 m³ Weichen- und Brückenschwellen, im Gesamtwerte von Fr. 952 000, abgeschlossen. Die Tränkung dieser Schwellen ist um die Summe von Fr. 293 000 sechs Imprägnieranstalten übertragen worden.

4. Der Bedarf an Schienenbefestigungsmitteln für das Jahr 1913, im Gesamtwerte von Fr. 1 478 670, wird durch 16 Firmen und derjenige an Halbfabrikaten zu Weichen und Kreuzungen, im Werte von Fr. 165 608, durch 12 Firmen gedeckt.

5. Nachstehend geben wir eine Zusammenstellung der im Berichtsjahre beschafften Materialmengen:

Stahlschienen.

	Per Laufmeter kg		Tonnen
Typ S. B. B. I	45,9	aus Thomasstahl	14 868
„ S. B. B. V	36,2	„ „	3 104
„ G. B. IV *a*	50,7	„ „	436
„ P. L. M.-L. P.	48,0	„ „	3
		Zusammen	18 411

Eisenschwellen.

	Stück		Tonnen
Bahnschwellen S. B. B. 2,70 m für Hauptlinien	139 776	=	10 134
Bahnschwellen S. B. B. 2,45 m für Nebenlinien	8 025	=	529
Weichenschwellen S. B. B. für Hauptlinien .	17 585	=	1 519
Zusammen	165 386	=	12 182

Bahnschwellen aus armiertem Beton nach eidg. Patent Nr. 40 418 . . . . . 100 Stück

Schienenbefestigungsmittel . . . . 4220 Tonnen

Weichen und Kreuzungen.

Weichen, einfache	372	Stück
„ zu englischen Ausweichungen	304	„
Zusammen	676	Stück
Kreuzungen, einfache	792	Stück
„ doppelte	218	„
„ abnormale	139	„
Zusammen	1149	Stück
Herzstücke aus Hartguss	91	Stück
„ „ Stahlguss, wendbare	30	„
Zusammen	121	Stück
Vollschienen zu Weichenzungen	489	Tonnen
Kreuzungsspitzen aus Martinstahl	113	„
Winkeleisen zu Zwangswinkeln	168	„
Zwangswinkel, komplette, normale	1226	Stück
„ „ abnormale	42	„
Unterzugsbleche	557	Tonnen

Holzschwellen.

a. Bahnschwellen:			Stück
eichene			54 609
wovon inländische	47 866 Stück		
aus Frankreich	6 743 „		
buchene, alles inländische			44 227
lärchene, „ „			4 908
föhrene, „ „			15 773
Zusammen			119 517

b. Weichen- und Brückenschwellen, eichene . .		1625 m³
wovon inländische	1031 m³	
aus Frankreich	541 „	
aus Deutschland	53 „	

Imprägniert wurden:

A. Bahnschwellen.

1. Mit Chlorzink:

a. nach dem Burnettschen Verfahren:

Eichenschwellen . . .	2671 Stück	3 554 Stück
Föhrenschwellen . .	883 „	

b. nach dem Straschunschen Verfahren:

Eichenschwellen . . .	603 Stück	3 078 „
Föhrenschwellen . . .	2 475 „	

2. Mit Teeröl:

Eichenschwellen . . .	47 928 Stück	106 421 „
Buchenschwellen . .	42 577 „	
Föhrenschwellen . . .	11 537 „	
Lärchenschwellen . .	4 379 „	
Zusammen		113 053 Stück

B. Weichen- und Brückenschwellen.

1. Mit Chlorzink, nach dem Burnettschen Verfahren	183,23 m³
2. Mit Teeröl (Volltränkung)	1451,47 „
Zusammen	1634,70 m³

V. Rechtsdepartement.

a. Allgemeines.

1. Über die wichtigsten Prozesse, welche im abgelaufenen Jahre von der Generaldirektion geführt wurden, haben wir folgendes zu berichten:

a. Der Prozess mit der Baugesellschaft für den Simplontunnel, Brandt, Brandau & Cie. (siehe Jahresbericht 1911, Seite 201), sowie der Prozess mit der Rickentunnelunternehmung (siehe Jahresbericht 1908, Seite 219) sind nach Abschluss des Berichtjahres, d. h. unterm 11. Februar, beziehungsweise 20. Januar 1913, durch Vergleich erledigt worden. Die ausführliche Kenntnisgabe dieser beiden Vergleiche fällt ins Berichtsjahr 1913.

b. Im Prozesse gegen die Bern-Neuenburg-Bahn über die Art der Berechnung der Entschädigungen für die Mitbenützung der Bahnhöfe Bern und Neuenburg und der Station Kerzers (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1911, Seite 23, *e*, 1) ist der Schriftenwechsel beendigt und eine Expertise angeordnet worden.

c. In dem zwischen der Gemeinde Brig und unserer Verwaltung vor Bundesgericht anhängig gemachten Prozesse (siehe Geschäftsbericht für das Jahr 1911, Seite 203, Ziffer 3) ist anlässlich des ersten Rechtstages und auf Vorschlag des Instruktionsrichters ein Vergleich auf folgender Grundlage zustande gekommen:

Die schweizerischen Bundesbahnen bezahlen der Einwohnergemeinde Brig eine Summe von Fr. 20,000 und treten ihr vom Areal des alten Bahnhofes ungefähr 4500 m² unentgeltlich ab, welche Fläche zur Erstellung eines Absonderungshauses und einer auch den schweizerischen Bundesbahnen dienenden Strasse verwendet wird.

Die Gemeinde verzichtet ihrerseits auf die im Prozesse gestellten Rechtsbegehren, womit sie Fr. 40,000 in bar und die Rückgabe des Areals des alten Bahnhofes im Masse von ungefähr 25,000 m² beanspruchte. Daneben erhalten die schweizerischen Bundesbahnen auf ewige Zeiten und zu dem gleichen Pensionspreise wie die subventionierenden Gemeinden das Recht auf zwei Betten für ihr Personal im Kreisspital der Gemeinden des Oberwallis in Brig.

d. Unser Prozess mit der Regionalbahn des Val-de-Travers (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1911, Seite 203, Ziffer 2) ist anlässlich der vorzeitigen Auflösung des Betriebsvertrages (siehe Seite 20 hiervor) durch Klagerückzug seitens der Traverstalbahn erledigt worden.

2. Die Erfahrungen, welche wir mit den auf den 1. Januar 1911 in Kraft getretenen „Provisorischen Vorschriften für die Erledigung von Entschädigungsansprüchen wegen Verlustes, Minderung oder Beschädigung von Transportgegenständen durch die Stationen" (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1910, Seite 180, Ziffer 3) gemacht haben, und das Bestreben, dem genferischen Handelsstand anlässlich des Rückkaufes des Bahnhofes Genève-Cornavin im Sinne der Andeutungen der Botschaft des Bundesrates vom 3. Juni 1912 entgegenzukommen, haben uns veranlasst, diese Vorschriften definitiv einzuführen unter gleichzeitiger Ausdehnung der den Bahnhöfen und Stationen erteilten Kompetenzen.

Zu diesem Zwecke hat der Bundesrat auf unseren im Einverständnis mit dem Verwaltungsrate gestellten Antrag durch Beschluss vom 13. August 1912 betreffend Änderung und Ergänzung der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetz der Bundesbahnverwaltung die nötigen Befugnisse erteilt.

Wir haben daraufhin ein Reglement für die Erledigung von Entschädigungsansprüchen wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung von Transportgegenständen durch die Stationen ausgearbeitet, welches in der Sitzung des Verwaltungsrates vom 18. Januar 1913 angenommen und auf den 1. Februar in Kraft gesetzt wurde.

Die Kompetenz der Bahnhöfe und Stationen bleibt vorläufig, wie früher, auf die Entschädigungsansprüche, die aus dem Transportvertrage hervorgehen, mit Ausnahme der Reklamationen wegen Verspätungen, beschränkt. Den Stationen fehlen nämlich in den Fällen von Verspätungen meistens die Elemente zur Feststellung des Entschädigungsbetrages.

Die Kompetenz der Stationen ist aber in bezug auf ihre ziffermässige Grenze sehr bedeutend erweitert worden. Während nach den provisorischen Vorschriften die Beamten der Bahnhöfe und Stationen je nach ihrem Range Entschädigungen bis 50 beziehungsweise 20 Franken bewilligen konnten, beträgt in der Zukunft der Höchstbetrag der Kompetenz, nach der Bedeutung der einzelnen Stationen:

a. für die Bahnhofinspektionen	Fr.	250
b. für die Bahnhöfe I. Klasse und die Lagerhausverwaltungen	„	200
c. für die übrigen Bahnhöfe	„	150
d. für die Stationen I. und II. Klasse	„	50

Zur Erledigung der Reklamation ist derjenige Beamte zuständig, der dem Verkehr vorsteht, welcher das Entschädigungsbegehren veranlasst hat. Für den Gepäck- und Expressgutverkehr

sind es der Bahnhofinspektor, der Bahnhof- oder Stationsvorstand, für den Güterverkehr der Güterverwalter, der Chef der Güterexpedition, der Lagerhausverwalter oder, wo solche Dienststellen fehlen, der Bahnhof- oder Stationsvorstand.

Die Erteilung solch ausgedehnter Kompetenzen an die Bahnhöfe und Stationen hat notwendig auch eine Erweiterung der Kompetenzen der Vorstände der Rechtsbureaux nach sich gezogen. Diejenige des Abteilungschefs für das Rechtswesen ist von Fr. 100 auf Fr. 500, diejenige der Vorstände der Kreisrechtsbureaux von Fr. 50 auf Fr. 400 erhöht worden.

3. In Erweiterung der Eisenbahn-Amtsblatt-Verfügung Nr. 390/09, gemäss welcher die Stationen und Güterexpeditionen berechtigt sind, in Fällen von Verlust, Minderung oder Beschädigung von Transportgütern den Beteiligten jederzeit auf Wunsch Einsicht in die Tatbestandsaufnahmen zu gewähren und ihnen die Möglichkeit zu geben, von diesen Tatbestandsaufnahmen Abschrift zu nehmen, wurde von uns verfügt, dass gegen Bezahlung einer Gebühr von 50 Rappen per Exemplar beglaubigte Abschriften der Tatbestandsaufnahmen abgegeben werden sollen.

4. Zufolge eines vom schweizerischen Militärdepartement an den Bundesrat erstatteten Berichts betreffend Tragung der Kosten der vom Bundesrate im Interesse der Landesverteidigung verlangten Erweiterungsbauten (Militärrampen etc.) an Anlagen der schweizerischen Bundesbahnen unterbreiteten wir dem eidgenössischen Eisenbahndepartement das Gesuch, der Bundesrat wolle beschliessen:

1. dass der Art. 14, Absatz 3 und 4, des Eisenbahngesetzes auf die schweizerischen Bundesbahnen in gleicher Weise wie auf die andern Bahnverwaltungen anzuwenden sei;

2. dass Streitigkeiten, welche über die Anwendung dieser gesetzlichen Bestimmung zwischen der Militär- und der Bundesbahnverwaltung entstehen, nach Anhörung dieser Verwaltungen durch den Bundesrat zu entscheiden seien.

Der Bundesrat hat im Berichtsjahre über diese Angelegenheit noch keinen Beschluss gefasst.

5. Auf Grund des Kreisschreibens des Bundesrates an die Kantonsregierungen vom 6. August 1912 betreffend Arbeiten, die an Sonn- und Festtagen an Bahnanlagen vorgenommen werden müssen, erliessen wir im Eisenbahn-

Amtsblatt eine Instruktion, wonach solche Arbeiten — unvorhergesehene Notfälle vorbehalten — nur mit Einwilligung oder infolge ausdrücklicher Weisung der Kreisdirektion ausgeführt werden dürfen.

6. Die im Geschäftsbericht für das Jahr 1911, Seite 204, Ziffer 6, erwähnten Verhandlungen mit der Aktiengesellschaft Elektrizitätswerke Beznau-Löntsch bezüglich der Aufstellung eines neuen Vertragsformulars über die gegenseitigen Rechtsverhältnisse bei Erstellung elektrischer Starkstromleitungen auf dem Bahngebiete haben zu einer Einigung geführt.

7. Die Tiefbauaktiengesellschaft Julius Berger in Berlin hatte gemäss ihrem Bauvertrage für die beim Bau des Hauensteintunnels beschäftigten Arbeiter eine Krankenkasse zu errichten.

Die Statuten dieser Kasse sind von uns mit einigen Änderungen genehmigt worden.

8. Gemäss Beschluss des Bundesrates wurde der neugeschaffenen Bauabteilung für den Simplontunnel II die Portofreiheit im gleichen Umfange zugestanden, wie den übrigen in Art. 148 der Postordnung aufgeführten Abteilungen der Generaldirektion und der Kreisdirektionen der Bundesbahnen. Wir erliessen eine bezügliche Instruktion.

9. Einem von Frau Bertha Roth-Appert in Basel gestellten Entschädigungsgesuche wegen Verminderung des Wertes ihrer Liegenschaft durch den Bahnhofumbau Laufen konnte keine Folge gegeben werden, da diese Angelegenheit durch die Gerichte rechtskräftig entschieden worden ist. Der Verwaltungsrat, an welchen sich Frau Roth-Appert nach Abweisung ihres Gesuches durch die Generaldirektion gewendet hat, bestätigte unsern Entscheid.

10. Wir haben uns auf das Ersuchen des Eisenbahndepartements zum Entwurf eines Bundesbeschlusses betreffend das passive Wahlrecht des Personals der Bundesbahnen (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1911, Seite 18, Ziffer 2) nach der Beratung desselben durch den Nationalrat vernehmen lassen.

Nachdem dieser Entwurf durch die gesetzgebenden Räte zum Beschluss erhoben wurde (vgl. Seite 14, lit. *f*), haben wir das im Art. 5 desselben vorgesehene Reglement ausgearbeitet. Dieses Reglement ist vom Verwaltungsrat am 18. November angenommen und vom Bundesrat am 26. November genehmigt worden.

11. Die Arbeiterunion und der Verband des Personals schweizerischer Transportanstalten haben durch eine im März 1912 an den Bundesrat gerichtete Eingabe die teilweise Aufhebung des neuen Reglements Nr. 25 betreffend die Löhnung der im Taglohn angestellten Arbeiter verlangt. Der Bundesrat hat in seiner Sitzung vom 10. September 1912 gemäss den Anträgen des Verwaltungsrates Beschluss gefasst und ist auf das Begehren der genannten Personalverbände wegen Inkompetenz nicht eingetreten.

12. Das eidgenössische Eisenbahndepartement hat uns eine an den Bundesrat gerichtete Eingabe des Generalsekretariates des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten zur Vernehmlassung überwiesen, worin verlangt wird, der Bundesrat möchte die von der Generaldirektion erlassene Weisung, dass auf den Bureaux der Bahningenieure keine Bureaugehülfen in die erste Klasse befördert werden dürfen, aufheben. In Übereinstimmung mit unserm Antrage hat der Bundesrat beschlossen, auf die Eingabe wegen mangelnder Zuständigkeit nicht einzutreten, indem er neuerdings betonte, dass weder das Rückkaufsgesetz noch das Besoldungsgesetz der schweizerischen Bundesbahnen ein Recht des Rekurses an die Bundesversammlung oder an den Bundesrat kenne gegen die von den Bundesbahnen erlassenen Reglemente oder Verfügungen.

13. In einer im April 1909 erlassenen allgemeinen Weisung sind die Kreisdirektionen eingeladen worden, die periodischen Besoldungserhöhungen an Beamte und Angestellte, deren Austritt aus dem Dienste der schweizerischen Bundesbahnen bevorsteht, nicht zu gewähren. Ein Fahrdienstarbeiter, welchem die am 1. April 1912 erfolgte periodische Lohnerhöhung auf Grund dieser Weisung verweigert wurde, beschwerte sich darüber beim Eisenbahndepartement. Die nochmalige Prüfung der Frage ergab in der Tat, dass jene Weisung mit den Bestimmungen des Besoldungsgesetzes im Widerspruch stand. Wir haben sie daher aufgehoben und die Kreisdirektionen entsprechend verständigt.

14. Den Kreisdirektionen wurde ein einheitliches Verfahren bei Gehalts- und Lohnabzügen in Haftpflichtfällen mit Spitalverpflegung vorgeschrieben. Demgemäss soll, falls keine besondern Umstände vorliegen, den im Spital verpflegten ledigen Angestellten und Arbeitern 1 Franken und den verheirateten 50 Centimes pro Tag vom Gehalt oder Lohn ab-

gezogen werden für die infolge der Spitalverpflegung erzielte Ersparnis.

15. Am 12. Juli ist in Zürich ein 24stündiger Generalstreik ausgebrochen. Trotzdem sich das Personal unserer dortigen Werkstätte gegen den Streik ausgesprochen hatte, ruhte dennoch auch in unsern Werkstätten die Arbeit den ganzen Tag. Das Personal ist zwar am Morgen rechtzeitig vor der Werkstätte erschienen, hat sich aber wieder entfernt, weil streikende Arbeiter anderer Betriebe die Eingänge besetzt hielten. Wir haben wegen dieser Vorgänge durch die Kreisdirektion III eine Untersuchung vornehmen lassen, die zur Folge hatte, dass 4 Arbeitern, die nachgewiesenermassen das Personal von der Aufnahme der Arbeit abzuhalten suchten, auf den nächsten Termin gekündigt worden ist.

16. Auf unsere Umfrage bei den Kreisdirektionen, ob die von Beamten und Angestellten begangenen strafbaren Handlungen gegen die Bundesbahnverwaltung, insbesondere Veruntreuungen irgendwelcher Art, stets dem Bundesanwalt gemäss den Vorschriften des Bundesrates vom 28. Mai 1903 und 12. November 1909 zur Kenntnis gebracht werden, antworteten sämtliche Kreise in bejahendem Sinne.

17. Den vom Internationalen Eisenbahntransportkomitee in den Sitzungen vom 10. und 11. Mai 1911 in Rom beschlossenen „Einheitlichen Bestimmungen betreffend die Abfertigung von Sendungen mittelst Frankaturrechnungen, sowie Abfertigung von mit Nachnahmen nach Eingang belasteten Sendungen“ wurde beigestimmt.

Die in der nämlichen Konferenz am Übereinkommen betreffend die Güterübergabe und -übernahme, sowie die Verteilung von Entschädigungen im internationalen Eisenbahnfrachtverkehr angebrachten unwesentlichen Abänderungen haben wir unter einem Vorbehalt ebenfalls angenommen.

An den am 3., 4. und 5. Juni in Kopenhagen stattgefundenen Sitzungen des internationalen Eisenbahntransportkomitees waren wir vertreten.

b. Versicherungswesen.

1. Die im II. Quartal des Berichtsjahres durchgeführte jährliche Revision der in unserm allgemeinen Versicherungs-

vertrag gegen Brandschaden enthaltenen Werte hat folgende Resultate ergeben:

a. Vorräte	Fr.	24,000,000
b. Rollmaterial	„	184,300,000
c. Mobiliar und Gerätschaften	„	20,000,000
d. Waren und Gepäck	„	50,600,000
e. Gebäude	„	20,400,000
Total	Fr.	299,300,000

Verglichen mit den letztjährigen Beträgen bedeuten diese Zahlen eine Erhöhung der Versicherungssumme um Fr. 5,100,000, welche hauptsächlich von der Vermehrung der Vorräte und des Rollmaterials herrührt.

2. An Versicherungsprämien wurden für das Netz der S. B. B. für die Zeit vom 30. Juni 1912 bis 30. Juni 1913 dem Konsortium der Versicherungsgesellschaften Fr. 147,857. 75 bezahlt. Hiervon entfallen auf Kreis V Fr. 23,757. 20.

3. An Entschädigungen wurden uns ausgerichtet:

a. vom Versicherungskonsortium Fr. 40,601. 35 für 79 Brandfälle;

b. von den kantonalen obligatorischen Versicherungsanstalten Fr. 4642. — für 10 Brandfälle;

c. von privaten Versicherungsanstalten (Kreis IV) Fr. 97. — für 1 Brandfall.

4. Der Vertrag mit unserm Versicherungskonsortium läuft am 30. Juni 1913 ab. Seit Beginn der Vertragsdauer (30. Juni 1903) bis zum 31. Dezember 1912 betrug unsere Prämienleistung im ganzen Fr. 1,126,244. 75. Dafür haben wir während des gleichen Zeitraumes in 639 Brandfällen vom Konsortium an Entschädigungen Fr. 248,957. 35 bezogen.

Die Frage wird gegenwärtig geprüft, ob es unter diesen Umständen angezeigt ist, einen neuen Versicherungsvertrag abzuschliessen, oder ob nicht der Zeitpunkt gekommen ist, um zur Selbstversicherung überzugehen.

c. Kautionswesen.

1. Die allgemeine Revision der Kautionen für Frachtenkredite ist im Jahre 1912 zum Abschluss gelangt.

2. Der Stand der Kautionen war auf 31. Dezember 1912 folgender:

Barkautionen:

Generaldirektion:	323	Kautionen im Betrage von Fr.	309,670. —
Kreisdirektion I:	223	" " " " "	158,106. 66
" II:	367	" " " " "	103,397. 45
" III:	90	" " " " "	24,860. —
" IV:	142	" " " " "	37,075. —
" V:	203	" " " " "	71,788. 20

Wertschriftenkautionen:

Generaldirektion:	635	Kautionen im Betrage von Fr.	6,342,681. 68
Kreisdirektion I:	49	" " " " "	212,543. 95
" II:	86	" " " " "	705,068. 33
" III:	111	" " " " "	203,882. —
" IV:	91	" " " " "	335,140. 10
" V:	33	" " " " "	225,401. 65

Kautionen durch Bürgschaft:

Generaldirektion:	806	Kautionen im Betrage von Fr.	6,863,617. —
Kreisdirektion I:	44	" " " " "	192,190. —
" II:	89	" " " " "	467,940. —
" III:	130	" " " " "	207,310. —
" IV:	84	" " " " "	211,680. —
" V:	14	" " " " "	70,000. —

Total 3520 Kautionen mit einem Gesamtbetrage von Fr. 16,742,352. 02.

In dieser Summe sind 20 Generalkautionen im Betrage von Fr. 1,762,500 inbegriffen.

d. Steuerwesen.

Hier ist nichts von Belang zu berichten.

e. Unfallwesen.

Bezüglich der Anzahl der Unfälle und der im Jahre 1912 ausbezahlten Haftpflichtentschädigungen verweisen wir auf die statistischen Tabellen, sowie auf die dem Geschäftsbericht beigelegten Rechnungen.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden

von der Kreisdirektion	I	32
" " "	II	30
" " "	III	52
" " "	IV	20
" " "	V	5
	zusammen	139

Haftpflichtfälle erledigt.

Von den durch die Kreisdirektionen getroffenen Abfindungen in Haftpflichtfällen mussten uns 3 zur Genehmigung vorgelegt werden.

Von den 5 von der Kreisdirektion V erledigten Haftpflichtfällen entfallen 2 auf die ehemalige Gotthardbahn.

f. Grunderwerbungen und Landverkäufe.

Über Grunderwerbungen und Landverkäufe geben die statistischen Tabellen nähere Auskunft. Wir entnehmen ihnen die nachstehenden Angaben:

Grunderwerbungen:

	Parzellen	Grösse m²	Kaufpreis Fr.
Kreis I . .	538	277,443,7	1,552,828.—
" II . .	547	637,974	3,375,601.55
" III . .	53	73,609,3	712,775.85
" IV . .	238	231,604,1	985,278.35
" V . .	208	545,383	999,026.79
Total	1584	1,766,014,1	7,625,510.54

Landverkäufe:

	Parzellen	Grösse m²	Verkaufspreis Fr.
Kreis I . .	58	17,205	15,771.99
" II . .	21	11,367,7	41,174.50
" III . .	18	11,487,7	7,684.25
" IV . .	26	49,044	14,909.70
" V . .	4	6,975	919.—
Total	127	96,079,4	80,459.44

Unter den Landankäufen führen wir als die wichtigsten an:

45 Parzellen von zusammen 35,490 m² zu Fr. 185,947. 55 für die Erstellung des internationalen Bahnhofes in Vallorbe;

60 Parzellen mit 43,143 m² zu Fr. 214,130. 20 für die Erweiterung des Bahnhofes Payerne (vorsorglich);

49 Parzellen mit 78,219 m² zu Fr. 881,370. 60 für die Erstellung eines Güterbahnhofes „en Sébeillon" bei Lausanne (vorsorglich);

317 Parzellen mit 68,456 m² zu Fr. 134,972. 85 in den Gemeinden Cressier, Cornaux und Landeron für die Erstellung des II. Geleises St. Blaise-Neuveville;

3 Parzellen mit 7573 m², inkl. Gebäude, zu Fr. 458,582. 50 für die Erstellung des Transitpostgebäudes beim Personenbahnhof Basel;

3 Parzellen mit 10,068,5 m², inkl. Gebäude, zu Fr. 457,822. 50 für die Erweiterung des Personenbahnhofes Basel (vorsorglich);

29 Parzellen mit 19,741 m² zu Fr. 102,431. 95 für die Erweiterung der Station Pratteln;

31 Parzellen mit 71,779 m² in der Gemarkung Gelterkinden zu Fr. 138,980. 70, inkl. Gebäude, für die neue Hauensteinlinie;

3 Parzellen mit 2978 m², inkl.Gebäude, zu Fr. 390,000 für den Bahnhofumbau Bern;

100 Parzellen mit 127,050 m², inkl. Gebäude, zu Fr. 623,189. 80 in der Gemarkung Madretsch für den Bahnhofumbau Biel;

8 Parzellen mit 51,587 m², inkl. Gebäude, zu Fr. 475,047. 50 in der Gemarkung Biel für den Bahnhofumbau Biel;

95 Parzellen mit 105,035 m² zu Fr. 164,628 in der Gemarkung Oberried für die neue Brienzerseebahn;

5 Parzellen mit 18,535 m² zu Fr. 553,404. 40 für die Bahnhoferweiterung Zürich (vorsorglich);

1 Parzelle mit 1344 m², inkl. Gebäude, zu Fr. 77,218. 75 für die Bahnhoferweiterung Wädenswil;

14 Parzellen mit 16,557 m², unentgeltlich, zur Anlage der neuen Station Schübelbach;

3 Parzellen mit 8730 m² zu Fr. 18,575 für die Bahnhoferweiterung Zug (vorsorglich);

8 Parzellen mit 2800 m² zu Fr. 18,104. 95 für die Stationserweiterung Laufenburg;

19 Parzellen mit 27,484 m² zu Fr. 82,319. 95 für die Verlegung der Sulgenerlinie in Gossau;

8 Parzellen mit 9809 m² zu Fr. 32,817. 55 für die Stationserweiterung Altstätten (St. Gallen);

8 Parzellen mit 51,004 m² zu Fr. 552,102. 20 für die Bahnhoferweiterung Chur (vorsorglich);

136 Parzellen mit 61,024 m² zu Fr. 133,589. 80 für den Bau der Doppelspur Winterthur-Wil;

26 Waldparzellen in den Gemeinden Küssnacht (Schwyz) und Arth von zusammen 421,095 m² zu Fr. 127,407. 85 zur Sicherung des Bahnbetriebes;

5 Parzellen mit 1700 m², inkl. Gebäude, zu Fr. 16,800 für die Erweiterung des Bahnhofes Biasca (vorsorglich);

6 Parzellen mit 2616 m², inkl. Gebäude, zu Fr. 149,000 für die Erweiterung des Bahnhofes Lugano (vorsorglich);

1 Parzelle mit 2461 m² (Friedhof) zu Fr. 120,000 für die Erweiterung des internationalen Bahnhofes Chiasso;

48 Parzellen mit 68,235 m² zu Fr. 421,319. 33 für die Erweiterung des internationalen Bahnhofes Chiasso.

Wichtigere Landverkäufe haben im Berichtsjahre keine stattgefunden.

Gemäss Rückkaufsgesetz haben die Kreisdirektionen für 56 Verträge betreffend Grunderwerbungen, für 50 Verträge betreffend Landverkäufe und für 10 Verträge betreffend Tausch von Grundeigentum unsere Genehmigung eingeholt.

g. Reklamationswesen.

Reklamationen und Unregelmässigkeiten.

A. Im internationalen Verkehr.

	Wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung	Wegen Verspätung	Total
A. Bei den Bundesbahnen eingereichte Reklamationen.			
1. Zahl der Reklamationen.			
aus dem Jahre 1911 unerledigt übernommen	1158	543	1701
im Jahre 1912 neu eingegangen .	5850	1532	7382
Gesamtzahl der im Jahre 1912 hängigen Reklamationen . . .	7008	2075	9083
davon wurden			
durch Zahlung erledigt:			
durch die Abteilung für das Rechtswesen	1708	1008	2716
durch die Stationen	2338	—	2338
als unbegründet abgewiesen:			
durch die Abteilung für das Rechtswesen	1381	565	1946
durch die Stationen	579	—	579
auf Ende des Jahres 1912 blieben unerledigt	1002	502	1504
2. Entschädigungsbeträge.			
Forderungssumme der im Jahre 1912 eingegangenen Reklamationen Fr.	454,727. 69	102,344. 60	557,072. 29
Summe der im Jahre 1912 ausbezahlten Entschädigungen:			
durch die Abteilung für das Rechtswesen . . . . Fr.	161,454. 53	29,342. 81	190,797. 34
durch die Stationen . . Fr.	32,197. 89	—	32,197. 89
Anteile der S. B. B. an diesen Entschädigungen . . . . . Fr.	47,508. 88	9,322. 87	56,831. 75
B. Bei andern Verwaltungen eingereichte Reklamationen betreffend Transporte, an welchen die Bundesbahnen beteiligt sind.			
1. Zahl der Reklamationen.			
durch andere Verwaltungen während des Jahres 1912 überwiesene Reklamationen	2575	1813	4388

	Wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung	Wegen Verspätung	Total
durch Zahlung erledigte Reklamationen, bei welchen die S. B. B. am Schaden teilnehmen . . .	1801	562	2363
2. Entschädigungsbeträge.			
Gesamtsumme der Entschädigungen, an welchen die S. B. B. teilnehmen . . . . . Fr.	196,025. 63	41,107. 01	237,132. 64
Anteile der S. B. B. an diesen Entschädigungen . . . . . Fr.	60,223. 98	12,173. 45	72,397. 43

C. Unregelmässigkeiten.

Rapporte wegen Beschädigungen oder Minderungen . . .	1374
Rapporte wegen Ablieferungshindernissen	1131
Gesamtzahl der Rapporte	2505

B. Im internen Verkehr.

(Durch die Kreisdirektionen behandelt.)

Reklamationen:

Am 1. Januar 1912 blieben noch zu erledigen:

	Reklamationen wegen Verlustes etc.:		Reklamationen wegen Verspätung:	
	Anzahl	Summen	Anzahl	Summen
Kreis I . .	106	11,888. 37	30	5,336. 55
„ II . .	92	5,607. 05	10	402. 80
„ III . .	51	4,057. 05	23	1,609. 10
„ IV . .	12	861. 98	7	1,450. 10
„ V . .	17	872. 41	2	268. 20
Total	278	23,286. 86	72	9,066. 75
1911:	592	31,920. 11	113	6,735. 40

Im Berichtsjahre sind neu eingegangen:

	Reklamationen wegen Verlustes etc.:		Reklamationen wegen Verspätung:	
	Anzahl	Summen	Anzahl	Summen
Kreis I .	2147	50,250. 85	245	7,505. 70
„ II .	2403	62,557. 27	284	12,248. 56
„ III .	2666	77,065. 56	414	15,391. 40
„ IV .	1430	49,053. 93	228	11,483. 68
„ V .	854	38,758. 64	68	2,186. 05
Total	9500	277,686. 25	1239	48,815. 39
1911:	7040	255,508. 42	1155	60,759. 19

Davon wurden

a. gutgeheissen:

	Reklamationen wegen Verlustes etc.: durch das Rechtsbureau:		durch die Stationen:		Total	
	Anzahl	Summen Entschädigungsanteil der S. B. B.	Anzahl	Summen Entschädigungsanteil der S. B. B.	Anzahl	Summen Entschädigungsanteil der S. B. B.
Kreis I	510	17,666. 12	949	8,909. 79	1459	26,575. 91
„ II	698	27,950. 32	1088	9,585. 72	1786	37,536. 04
„ III	844	30,530. 57	1397	11,691. 78	2241	42,222. 35
„ IV	489	16,871. 84	616	5,017. 94	1105	21,889. 78
„ V	228	7,989. 26	298	2,624. 56	526	10,613. 82
Total	2769	101,008. 11	4348	37,829. 79	7117	138,837. 90
				1911:	5187	116,890. 06

	Reklamationen wegen Verspätung:	
	Anzahl	Summen Entschädigungsanteil der S. B. B.
Kreis I	111	2,793. 67
„ II	220	2,258. 55
„ III	304	5,402. 50
„ IV	150	2,913. 21
„ V	23	517. 42
Total	808	13,885. 35
1911:	641	9,572. 56

b. abgewiesen:

	Reklamationen wegen Verlustes etc.: durch das Rechtsbureau: Anzahl	durch die Stationen: Anzahl	Total	Reklamationen wegen Verspätung: Anzahl
Kreis I . .	279	425	704	131
„ II . .	579	49	628	59
„ III . .	258	179	437	111
„ IV . .	170	146	316	76
„ V . .	235	98	333	47
Total	1521	897	2418	424
		1911:	2194	538

c. Auf Ende des Jahres blieben unerledigt:

	Reklamationen wegen Verlustes etc.: Anzahl	Summen	Reklamationen wegen Verspätung: Anzahl	Summen
Kreis I . .	90	8,312. 70	33	2,053. 55
„ II . .	81	5,911. 40	15	307. 85
„ III . .	39	3,737. 12	22	3,675. 20
„ IV . .	21	1,661. 61	9	784. —
„ V . .	12	1,217. 40	—	—. —
Total	243	20,840. 23	79	6,820. 60
1911:	278	23,286. 86	72	9,066. 75

Unregelmässigkeiten:

Die Anzahl der im Jahre 1912 eingelaufenen Unregelmässigkeitsrapporte beläuft sich auf 3541 (1911: 3718), welche sich verteilen wie folgt:

Kreis I	537
„ II	693
„ III	1,333
„ IV	875
„ V	103
Total	3,541

Prozesse.

	Wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung						Wegen Verspätung					
	Am 1. Januar 1912 anhängig	Im Jahre 1912 anhängig gemacht	Erledigt im Jahre 1912			Am 31. Dezember 1912 anhängig	Am 1. Januar 1912 anhängig	Im Jahre 1912 anhängig gemacht	Erledigt im Jahre 1912			Am 31. Dezember 1912 anhängig
			Ganz oder zum Teil zugunsten der S.B.B.	Zugunsten der Reklamanten	Total				Ganz oder zum Teil zugunsten der S.B.B.	Zugunsten der Reklamanten	Total	
Generaldirektion . . .	7	6	7	—	7	6	4	2	4	—	4	2
Kreisdirektion I . . .	7	8	3	2	5	10	3	3	4	—	4	2
Kreisdirektion II . . .	3	6	3	2	5	4	—	—	—	—	—	—
Kreisdirektion III . . .	1	11	11	—	11	1	1	1	1	1	2	—
Kreisdirektion IV . . .	—	5	4	1	5	—	—	—	—	—	—	—
Kreisdirektion V . . .	4	7	1	2	3	8	—	—	—	—	—	—
Total	22	43	29	7	36	29	8	6	9	1	10	4
1911:	31	40	44	5	49	22	11	5	7	1	8	8

h. Verwaltung der Pensions-, Hülfs- und Krankenkassen.

1. Mit Zuschrift vom 5. Oktober 1912 setzte uns das eidgenössische Eisenbahndepartement davon in Kenntnis, dass die für das Jahr 1911 eingereichten Jahresrechnungen und Bilanzen der Hülfskassen, sowie die Nachweise über den Bestand und die Anlage der Kautionen des Eisenbahnpersonals nach vorgenommener gesetzlicher Prüfung dem Bundesrate am 27. September 1912 zur Beschlussfassung vorgelegt worden seien, und dass die Ausweise der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen zu keinen Bemerkungen oder besondern Verfügungen Anlass geboten haben.

2. Der Präsident der vereinigten Eisenbahnpersonalverbände, Herr Fürsprech Albisser in Luzern, hat mit Zuschrift vom 13. Dezember 1912 unter dem Hinweise darauf, dass das neue eidgenössische Kranken- und Unfallversicherungsgesetz eine Revision der Statuten der Pensions- und Hülfskasse und der Arbeiterkrankenkasse (Reglemente Nr. 29 und 30) notwendig mache, um Bekanntgabe der Revisionsentwürfe gebeten, damit die einzelnen Revisionspunkte den Personalverbänden in einem möglichst frühen Stadium der Angelegenheit zur Äusserung zugänglich werden.

In unserer Antwort vom 20. Dezember 1912 haben wir darauf aufmerksam gemacht, dass zurzeit nur eine Revision der genannten Statuten in Frage kommen könne, soweit eine solche notwendig sei, um dieselben unter Berücksichtigung der dem Personal gemachten Zusicherungen den Bestimmungen des neuen Bundesgesetzes anzupassen, wobei gleichzeitig noch einige Mängel, die in der Praxis zutage getreten seien, behoben werden sollen. Von einer weiter gehenden, ganz allgemeinen Revision der Reglemente Nr. 29 und 30 könne im gegenwärtigen Momente nicht die Rede sein.

Es wurde von uns ferner betont, dass auch wir die gegenwärtige Regelung sowohl der Pensions- als auch der Arbeiterkrankenkasse noch für entwicklungsfähig halten, dass aber eine solche weitere Ausgestaltung eine längere Zeit beanspruche, als sie uns bis zum Inkrafttreten des Bundesgesetzes über die Kranken- und Unfallversicherung zur Verfügung stehe. Insbesondere haben wir hervorgehoben, dass allfällige Mehrleistungen der Verwaltung erst dann in Frage kommen können, wenn wir in der Lage seien, deren finanzielle Tragweite auf Grund zuverlässiger Berechnungen zu überblicken. Diese können sich aber nur auf die während einer Reihe von Jahren anzustellenden Beobachtungen der Invaliditäts- und Sterblichkeitsverhältnisse stützen; da aber unsere Kranken- und Hülfskasse erst seit dem 1. Juli 1910 bestehe, genügen die

bisher möglich gewesenen Beobachtungen nicht zur sichern Feststellung der ökonomischen Folgen grösserer Kassenleistungen. Dazu komme, dass gerade die Wirkungen des neuen Bundesgesetzes auf die hier interessierenden Verhältnisse abgewartet werden müssen.

Dagegen erklärten wir uns bereit, den Verbänden die gegenwärtige Umarbeitung der beiden Statuten nach Feststellung der Entwürfe zu übermitteln, damit das Personal sich rechtzeitig davon überzeugen könne, dass die ihm gemachten Zusicherungen erfüllt worden seien.

3. Unterm 9. Februar übermittelte uns die Kreisdirektion V ein von 39 Beamten des Kreises V unterzeichnetes Gesuch, es möchte ihnen der Übertritt von der Hülfskasse der ehemaligen Gotthardbahn in die Pensions- und Hülfskasse der schweizerischen Bundesbahnen gestattet werden. Den Petenten wurde mitgeteilt, dass dem Begehren nur durch Vereinigung beider Hülfskassen entsprochen werden könne.

Mit Schreiben vom 17. Februar protestierte jedoch die sogenannte Altdorferkommission des Personals der ehemaligen Gotthardbahn gegen eine Verschmelzung der Pensions- und Hülfskasse der ehemaligen Gotthardbahn mit derjenigen der schweizerischen Bundesbahnen.

Da aber eine Vereinigung der beiden Beamtenpensionskassen grundsätzlich anzustreben ist, wird die Frage, wie dies unter Wahrung aller berechtigten Interessen geschehen kann, gegenwärtig studiert.

4. Am 26. März 1912 übermittelte uns das eidgenössische Eisenbahndepartement eine Eingabe des schweizerischen Personals der P. L. M., welches nach dem Rückkauf der Linie Genf-La Plaine in den Dienst der Bundesbahnen übertreten soll, betreffend: 1. die Aufnahme in die Pensions- und Hülfskasse der Bundesbahnen und 2. die Festsetzung der Besoldungen beim Übertritt in den Dienst der Bundesbahnen, zur Berichterstattung und Antragstellung. Da Art. 2, 2. und 3. Absatz, unseres Vertrages mit der P. L. M., vom 4. April/23. Mai 1912, den hier in Frage kommenden Angestellten schweizerischer Nationalität die Weiterversicherung nach den bisherigen P. L. M.-Reglementen garantiert, haben wir ihnen einen eventuellen Eintritt in unsere Pensions- und Hülfskasse unter der Bedingung zugesichert, dass sie ihre Ansprüche gemäss bisherigen P. L. M.-Reglementen aufgeben, und dass im übrigen die in Art. 1 unserer Hülfskassenstatuten für den Eintritt überhaupt vorgesehenen Voraussetzungen erfüllt seien.

5. Mit Eingaben vom 28. März, 30. August und 18. Dezember 1912 hat eine Vereinigung pensionierter Eisenbahner um Ausrichtung einer Teuerungszulage ersucht. Wir mussten diese Gesuche mangels einer gesetzlichen Grundlage zur Ausrichtung einer solchen Teuerungszulage und in Anbetracht auf die finanzielle Tragweite ablehnen.

Da daraufhin von den Petenten ein Entscheid des Verwaltungsrates verlangt wurde, haben wir dieser Behörde die Angelegenheit mit besonderem Bericht vom 11. Februar 1913 zum endgültigen Entscheid unterbreitet. Die Erledigung dieser Frage fällt ins Berichtjahr 1913.

6. Da die ausserordentliche Zulage von Fr. 150 an die Arbeiter für die Arbeiterkrankenkasse nicht anrechenbar war, bezog der erkrankte Arbeiter vor dem 1. April 1912 neben dem seinem Lohne entsprechenden Krankengeld noch das volle Betreffnis der ausserordentlichen Zulage. Nach dem 1. April 1912 erkrankte Arbeiter erhielten ihr Krankengeld nur noch entsprechend ihrem anrechenbaren Lohne, zu welchem nunmehr auch die frühere ausserordentliche Zulage geschlagen war.

Da das Krankengeld nach dem zur Zeit der Erkrankung geltenden Lohne berechnet wird, stellten sich Arbeiter, welche vor dem 1. April 1912 erkrankten, und nach diesem Datum noch krank waren, schlechter als vor dem genannten Datum. Wir haben daher aus Rücksichten der Billigkeit verfügt, dass solchen Arbeitern ein dem Wegfall der Teuerungszulage entsprechender Zuschuss pro rata temporis der noch andauernden Krankheit weiter ausgerichtet werde.

7. Mit Eingabe vom 24. November 1912 ersuchte der Vorstand des freien Arbeiterverbandes der Werkstätte Olten um Erhöhung der Leistungen der Kranken- und Hülfskasse für die ständigen Arbeiter und deren Hinterlassene. Wir haben unterm 7. Dezember geantwortet, dass zurzeit auf das Gesuch nicht eingetreten werden könne.

8. Mit Schreiben vom 21. Mai 1912 an das eidgenössische Eisenbahndepartement haben wir eine Eingabe des Zentralvorstandes des schweizerischen Zugspersonalvereins, vom 25. März 1912, betreffend Bewertung der Nebenbezüge des Zugsbegleitungs- und Zugförderungspersonals bei der Hülfskasse der Gotthardbahn in ablehnendem Sinne begutachtet.

9. Die Prüfung der Vorschriften der Statuten der Kranken- und Unterstützungskasse der Arbeiter der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn in Verbindung mit den Statuten unserer Arbeiterkrankenkasse, vom 7. März 1910, hat dazu geführt, die in den „Erläuterungen", vom 9. Mai 1911, zu Art. 9 unserer Krankenkassenstatuten erlassene Vorschrift in dem Sinne zu modifizieren, dass den ehemaligen Mitgliedern der Kranken- und Unterstützungskasse der Jura-Simplon-Bahn, welche am 1. Juli 1910 in die Kranken- und Hülfskasse der schweizerischen Bundesbahnen übergetreten sind, wenn sie zu Beamten ernannt und damit Mitglieder der Pensions- und Hülfskasse der Beamten werden, der Anspruch auf Rückerstattung von 60 % ihrer in die Kranken- und Unterstützungskasse der Jura-Simplon-Bahn geleisteten Einlagen gewahrt bleibt.

Damit ist die Eingabe der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten, vom 5. August 1911, betreffend Interpretation des Art. 42 der Statuten der Kranken- und Hülfskasse für die ständigen Arbeiter erledigt.

10. Bei der Verrechnung von Transportkosten für erkrankte Arbeiter ist in den einzelnen Kreisen verschieden verfahren worden. Es wurde deshalb die allgemeine Weisung erlassen, dass erkrankten Arbeitern, welche zu Heilzwecken die schweizerischen Bundesbahnen benützen müssen, Freifahrtscheine ohne Verrechnung mit den reglementarisch gewährten zu verabfolgen seien.

11. Mit Zuschrift vom 24. Juli 1912 ersuchte der Zentralvorstand des Vereins schweizerischer Eisenbahn- und Dampfschiffangestellter um Veröffentlichung der Wahlprotokolle über die stattgefundenen Neuwahlen der Kommissionen für die Beamtenpensionskasse und der Arbeiterkrankenkasse im Eisenbahn-Amtsblatt. Diesem Begehren konnte nicht entsprochen werden; dagegen haben wir Weisung erteilt, den Delegiertenversammlungen dieser Kommissionen die Zahl der auf die gewählten Kandidaten gefallenen und der überhaupt abgegebenen Stimmen auf Verlangen bekanntzugeben.

12. Die Delegiertenversammlung der Hülfskassenkommissionen wurde auf den 28. September 1912 zu ihrer ordentlichen Sitzung nach Luzern und diejenige der Krankenkassenkommissionen auf den 23. November nach Bern ein-

berufen. Die Verhandlungen beider Delegiertenversammlungen beschlugen in der Hauptsache Fragen mehr interner Natur.

13. An dem vom 2. bis 7. September 1912 in Amsterdam stattgefundenen Kongress für Versicherungswissenschaft haben wir uns vertreten lassen.

14. Während des Berichtsjahres sind der Hülfskassenverwaltung nachstehend aufgeführte Fälle zu statutengemässer Erledigung überwiesen worden:

Fälle	Generaldirektion	Kreise					Zusammen
		I	II	III	IV	V	
Invalide:	**7**	**81**	**62**	**64**	**31**	**1**	**246**
mit weniger als 5 Dienstjahren	—	2	5	2	1	1	11
mit 5 und mehr Dienstjahren	7	79	57	62	30	—	235
Gestorbene Aktive:	**1**	**23**	**33**	**34**	**15**	—	**106**
Abfindungen an Witwen . .	—	1	1	—	—	—	2
„ „ Waisen . .	—	2	7	—	—	—	9
„ „ Doppelwaisen	—	—	—	—	—	—	—
pensionierte Witwen . . .	—	15	29	29	13	—	86
„ Waisen . . .	—	33	64	38	30	—	165
„ Doppelwaisen .	—	3	—	—	—	—	3
Gestorbene Invalide:	**1**	**21**	**26**	**34**	**21**	—	**103**
pensionierte Witwen . . .	1	15	19	17	10	—	62
„ Waisen . . .	—	7	14	11	—	—	32
„ Doppelwaisen .	—	—	—	—	—	—	—
Gestorbene Witwen:	**1**	**14**	**26**	**25**	**13**	—	**79**
pensionierte Doppelwaisen .	—	2	—	—	—	—	2
Wiederverheiratete Witwen: . .	—	**3**	**5**	**1**	**2**	—	**11**
pensionierte Doppelwaisen .	—	4	9	1	2	—	16

Die Pensionsfälle der der Hülfskasse der Gotthardbahn angehörenden Beamten des Kreises V sind in dieser Zusammenstellung nicht inbegriffen.

Ausserdem sind 161 Gesuche um Unterstützungen gemäss Art. 36 der Pensionskassenstatuten eingegangen, welchen von den zuständigen Hülfskassenkommissionen entsprochen wurde. Die Summe der so bewilligten Unterstützungen beträgt Fr. 26,086. 26.

Aus Haftpflicht herrührend sind 9 Invaliditäts- und 13 Todesfälle zur Anzeige gelangt.

D. Kreisdirektionen.

1. Am 2. April ist vom Bundesrate als Mitglied der Kreisdirektion V an Stelle des in die Generaldirektion übergetretenen Herrn Zingg, gemäss dem Vorschlage des Verwaltungsrates, Herr Ludwig Mürset, Generalsekretär der schweizerischen Bundesbahnen, gewählt und ihm das Finanz- und Rechtsdepartement übertragen worden. Herr Mürset hat seine Stelle am 1. Mai angetreten.

Gleichzeitig wurde Herr Siegfried zum Präsidenten und Herr Mürset zum Vizepräsidenten der Kreisdirektion V ernannt.

2. Die Kreisdirektionen haben über die von ihnen laut dem Rückkaufsgesetze und der Vollziehungsverordnung zu demselben behandelten Geschäfte ihren Kreiseisenbahnräten vierteljährlich eingehend referiert. Soweit diese Geschäfte zur definitiven Erledigung der Generaldirektion überwiesen werden mussten, sind die wichtigeren derselben in unserer Berichterstattung erwähnt.

Die Kreisdirektion I hat in 102 Sitzungen 2608, die Kreisdirektion II in 95 Sitzungen 2561, die Kreisdirektion III in 101 Sitzungen 1662, die Kreisdirektion IV in 105 Sitzungen 1564 und die Kreisdirektion V in 104 Sitzungen 1900 Geschäfte behandelt. Über die Geschäftsführung im einzelnen geben die erwähnten Berichte an die Kreiseisenbahnräte nähern Aufschluss.

* * *

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

Der Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung pro 1912 beträgt	Fr. 13,780,807. 07
Der Vortrag des Aktivsaldos auf 1. Jan. 1912 hat betragen	„ 4,554,212. 32
Der Überschuss der Rechnung 1912, ausschliesslich des Saldos vom Vorjahre, beträgt somit	Fr. 9,226,594. 75

Dieses erfreuliche Resultat ist in erster Linie der weitern Verkehrsentwicklung des Jahres 1912 zu verdanken. Sodann waren wir bestrebt, soweit dies mit einer gesunden Geschäftsgebarung vereinbar war, in allen Zweigen der Verwaltung und des Betriebes mit den Ausgaben möglichst hauszuhalten.

Wir schlagen vor, aus dem Aktivsaldo auf Ende 1912 von Fr. 13,780,807. 07 folgende Verwendungen zu machen:

1. Ergänzungseinlage in die Pensions- und Hülfskasse zur Verzinsung und Amortisation des Defizites		Fr. 185,000.—
Infolge Anwachsens dieses Defizites ist im Budget 1913 eine Amortisationsquote von Fr. 1,100,000, im Budget 1912 aber nur eine solche von Fr. 915,000 vorgesehen; wir beantragen, die Differenz von Franken 185,000 bereits für das Jahr 1912 in die Pensions- und Hülfskasse einzulegen.		
2. Vergütung an den Konto „Zu amortisierende Verwendungen" für im Jahre 1912 ausser Betrieb gesetzte grössere Anlagen, welche im Jahre 1913 abgebrochen und alsdann vom Baukonto abgeschrieben werden müssen:		
Alte Limmatbrücke bei Wettingen	Fr. 170,000.—	
Gebäude der alten Werkstätten in Zürich	„ 700,000.—	„ 870,000.—
3. Abschreibung des Restes des Disagios von Fr. 6,000,000 für die Übernahme des $3^1/_2$ %igen G. B.-Anleihens		„ 4,800,000.—
4. Abschreibung auf den Emissionskosten und Kursverlusten des $3^1/_2$ %igen Bundesbahnanleihens von 1899/1902 im Betrage von Fr. 2,987,977.—		„ 1,500,000.—
Total		Fr. 7,355,000.—
Als Vortrag auf neue Rechnung würde verbleiben		„ 6,425,807. 07
Total des Aktivsaldos Ende 1912, wie vorstehend		Fr. 13,780,807. 07

Demgemäss haben wir unserm Verwaltungsrate vorgeschlagen, Sie zu ersuchen, der Bundesversammlung zu

beantragen:

1. Die Rechnungen des Jahres 1912 und die Bilanz auf 31. Dezember 1912 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Gewinn- und Verlustrechnung pro 1912 mit einem Aktivsaldo von . . . . . Fr. 13,780,807. 07
wird genehmigt. Aus diesem Saldo wird für verschiedene Abschreibungen gemäss dem vorstehend aufgeführten Detail eine Summe von „ 7,355,000. —

verwendet und der Überschuss von . . . Fr. 6,425,807. 07
auf neue Rechnung vorgetragen.

3. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen des Jahres 1912 wird genehmigt.

Genehmigen Sie, hochgeachteter Herr Bundespräsident, hochgeachtete Herren Bundesräte, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 4. April 1913.

Für die Generaldirektion
der schweizerischen Bundesbahnen,
Der Präsident:
Dinkelmann.

Beilagen:

1. Rechnungen für das Jahr 1912.
2. Statistische Tabellen.
3. Bericht über die Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und Angestellten für das Jahr 1912.
4. Bericht über die Kranken- und Hülfskasse für die ständigen Arbeiter für das Jahr 1912.