Schweizerisches Bundesblatt.

62. Jahrgang. III. № 21 25. Mai 1910.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): *6 Franken.*
Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.
Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Genehmigung der Berichte des Verwaltungsrates und der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1909.

(Vom 20. Mai 1910.)

Tit.

Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen hat uns unterm 29. April 1910 den Bericht der Generaldirektion über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1909 zu Ihren Handen vorgelegt.

Der Bericht des Verwaltungsrates bemerkt zunächst, dass die diesjährige Rechnungsablage nebst den Jahreseinnahmen und -ausgaben der Zentralverwaltung und der Kreise I—IV zum ersten Male auch diejenigen des Kreises V (ehemalige Gotthardbahn) enthält. Sodann wird konstatiert, dass, während für das Jahr 1909 unter Berücksichtigung der ausserordentlichen Zulage von Fr. 200 an die Beamten und Angestellten und Fr. 120 an die im Taglohn beschäftigten Arbeiter ein mutmassliches Defizit von Fr. 10,869,330 vorgesehen war, die Gewinn- und Verlustrechnung nun einen Ausgabenüberschuss von Fr. 4,091,020 aufweist. Mit dem Rückschlag des Vorjahres im Betrage von Fr. 5,393,354 ergibt sich somit auf 31. Dezember 1909 ein Passivsaldo von Fr. 9,484,374.

Der Verwaltungsrat stellt im fernern fest, dass dieser relativ günstige Rechnungsabschluss einerseits der eingetretenen Vermehrung der Einnahmen und anderseits der Wirkung der seinerzeit in Aussicht genommenen und nun nach Möglichkeit durchgeführten Sparmassnahmen zuzuschreiben sei. Die Verminderung der Betriebsausgaben betrage gegenüber dem Vorjahre $3{,}_{14}$ % und gegenüber dem Budget $5{,}_{50}$ %, und der Betriebskoeffizient sei, wenn von der ausserordentlichen Zulage abgesehen werde, von $71{,}_{03}$ im Jahre 1908 auf $67{,}_{39}$ im Jahre 1909 gesunken. Weitere Ersparnisse seien aber namentlich bei den Personalausgaben noch möglich, und die Bundesbahnverwaltung werde auch in Zukunft bestrebt sein, der Vereinfachung der Verwaltung die gebührende Aufmerksamkeit zu schenken.

Zum Schlusse gibt der Verwaltungsrat der Hoffnung Ausdruck, dass es bei der eingetretenen Wiederbelebung des Verkehrs gelingen werde, im Geschäftsjahr 1910 einen Teil des oben erwähnten Passivsaldos zu decken, und er weist auf die neuen grossen Ausgaben hin, welche den Bundesbahnen namentlich ab 1. April 1912 bevorstehen.

Wir haben den Ausführungen des Verwaltungsrates nichts beizufügen.

Der Bericht der Generaldirektion veranlasst uns zu folgenden Bemerkungen:

Bahnanlage und feste Einrichtungen.

Die für Bauzwecke verausgabten Summen sind, soweit Bahnanlage und feste Einrichtungen betreffend, in der beiliegenden Tabelle im Vergleich mit den ins Baubudget aufgenommenen Beträgen zusammen- und denjenigen für das Jahr 1908 gegenübergestellt. Wie sich aus dieser Tabelle ergibt, belaufen sich bei einer Totalbudgetsumme von Fr. 26,950,700 die tatsächlichen Ausgaben insgesamt auf Fr. 17,506,493, das heisst auf rund Fr. 3,600,000 weniger als im Vorjahr. Der bedeutende Rückgang der effektiv verwendeten gegenüber den budgetierten Summen macht sich wie im Vorjahr in sämtlichen fünf Kreisen, namentlich aber im Kreis II, fühlbar. Die bei der finanziellen Lage der Bundesbahnen gebotene Zurückhaltung kommt somit deutlich zum Ausdruck.

Es liegt in der Natur der Sache, dass sich die Verwendungen auf die verschiedenen Budgetposten sehr ungleich ver-

teilen. Für einige wenige grössere Arbeiten gelangten wesentlich grössere Summen zur Ausgabe, als im Budget vorgesehen, während für eine grosse Zahl der übrigen zahlreichen Arbeiten die effektiven Verwendungen hinter den budgetierten Beträgen zurückgeblieben sind. Budgetüberschreitungen von über 100,000 Franken sind für folgende Arbeiten zu verzeichnen:

Vergleichung der Bauausgaben 1909 mit dem Budget.

	Budget 1909	Ausgaben im Jahre 1909		
		für budgetierte Bauten	für nicht im Budget enthaltene Bauten	Total
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Simplontunnel	1,000,000	46,561	—	46,561
	1,770,000	*755,405*	—	*755,405*
Rickenbahn	1,200,000	1,355,283	—	1,355,283
	2,950,000	*3,658,532*	—	*3,658,532*
Brienzerseebahn	500,000	64,363	—	64,363
	—	—	—	—
Generaldirektion (diverse Ausgaben)	490,000	386,803	524,910	911,713
	465,000	*380,940*	—	*380,940*
Kreis I	5,246,400	4,331,808	— 76,144	4,255,664
	6,960,200	*4,618,274*	*6,901*	*4,625,175*
Kreis II	6,923,200	2,625,035	255,290	2,880,325
	8,344,800	*3,837,651*	*120,607*	*3,958,258*
Kreis III	5,315,200	4,232,627	155,268	4,387,895
	7,626,400	*4,572,355*	*182,872*	*4,755,227*
Kreis IV	5,467,000	3,443,452	— 127,730	3,315,722
	5,714,800	*3,136,397*	— *152,269*	*2,984,128*
Kreis V (Mai — Dez.)	808,900	184,927	104,040	288,967
	—	—	—	—
Total der 5 Kreise	23,760,700	14,817,849	310,724	15,128,573
Total der 4 Kreise	*28,646,200*	*16,164,677*	*158,111*	*16,322,788*
Gesamtsumme	26,950,700	16,670,859	835,634	17,506,493
	33,831,200	*20,959,554*	*158,111*	*21,117,665*

NB. Die Kursivzahlen beziehen sich auf Baubudget und Bauausgaben pro 1908.

Rickenbahn;

Kreis I: Bahnhoferweiterung Renens,
" Sitten,
Doppelspur St. Maurice-Martigny;
Kreis II: Abstellgeleise im Güterbahnhof Basel;
Kreis III: Werkstätten Zürich,
Stationserweiterung Oerlikon;
Kreis IV: Stationsumbau St. Fiden.

Diesen Bauten entspricht eine Totalbauausgabe von Fr. 6,301,294, was bei den entsprechenden Budgetansätzen von Fr. 4,120,000 einer Überschreitung von Fr. 2,181,294 gleichkommt.

Von den Bauten, für welche im Berichtsjahr die Budgetansätze gar nicht oder nur zum geringern Teil verausgabt worden sind, begnügen wir uns, die folgenden mit einer Gesamtvoranschlagssumme über Fr. 100,000 hervorzuheben:

Ausbau des Simplontunnels II;
Brienzerseebahn;

Kreis I: Versoix, Unterführung,
Villeneuve, Stationserweiterung,
Yvorne-Aigle, Unterführungen,
Martigny, Stationserweiterung,
Serrières, Stationserweiterung,
Neuenburg, Bahnhoferweiterung,
Payerne, Stationserweiterung,
Neuenburg-St. Blaise, Doppelspur;

Kreis II: Basel, Umbau des Personenbahnhofes und Einführung der Juralinie,
Pratteln, Stationserweiterung,
Liestal, Stationserweiterung,
Herzogenbuchsee, Unterführung,
Alt-Solothurn, Stationserweiterung,
Derendingen, Stationserweiterung,
Biel, Bahnhofumbau,
Wilerfeld-Gümligen, Doppelspur,
Basel, Überführung des Singerweges,
Olten, Ausziehgeleise,
Emmenbrücke-Luzern, Unterführung bei der St. Karlibrücke.

Kreis III: Brugg, Bahnhoferweiterung,
Dübendorf, Stationserweiterung,
Zürich, elektrische Beleuchtung, inklusive Zentrale,

Wettingen, Ersatz der obern Limmatbrücke,
Zürich, Zollniederlagshaus,
Schübelbach, neue Station,
Affoltern a. A., Stationserweiterung;

Kreis IV: Winterthur, Erweiterung der Rangieranlagen und Unterführung der Zürcherstrasse,
Gossau, Stationsumbau,
Rorschach, Erweiterungen,
Rheineck, Stationsumbau,
Romanshorn, Bahnhofumbau,
Arbon, Zentralanlage,
St. Gallen, Abstellgeleise,
Rüti (Rheintal), Stationserweiterung;

Kreis V: Einrichtungen zur Verbesserung der Holzabfuhrwege etc.

Der Konto „Unvollendete Bauobjekte" hat von Fr. 72,562,532 auf Fr. 62,786,510, also um Fr. 9,776,022, abgenommen.

Rollmaterial.

Für Rollmaterialanschaffungen wurden Fr. 10,055,692. 18 gegenüber einer Budgetsumme von Fr. 10,865,000 und für Mobiliar und Gerätschaften Fr. 582,156. 52 gegenüber einer Budgetsumme von Fr. 749,400 verausgabt.

Gesamtbauausgaben.

Die Gesamtbauausgaben pro 1909 betragen inklusive Kosten für Verwendungen auf Nebengeschäfte (Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee) und unter Berücksichtigung der Nachtragskredite Fr. 28,144,993. 95 (Baubudget 1909 Fr. 38,567,100), wovon Fr. 5,931,384. 41 der Betriebsrechnung belastet werden. Die Nettobauausgaben belaufen sich also auf Fr. 22,213,609. 54 (1908 Fr. 36,497,817. 14).

Im Jahre 1909 sind 93,644 laufende Meter Geleise mit Material nach dem neuen Normal der S. B. B. (Schienen von 46 kg pro Meter) erneuert worden, bis jetzt im ganzen 956,603 laufende Meter.

Zugsleistungen.

Im Anschluss an die im Geschäftsbericht des Eisenbahndepartements enthaltenen Bemerkungen betreffend die Zugsleistungen verweisen wir auf die auf Seite 139 des Berichtes der Generaldirektion enthaltenen Ausführungen, wonach die Gesamtminderleistungen im Personenzugsverkehr der Kreise I—IV auf Grund der genehmigten Fahrpläne für das Jahr 1909 gegenüber 1908 total 559,724 Zugskilometer und für die Zeit vom 1. Mai 1909 bis 30. April 1910 gegenüber der gleichen Periode 1908/09 total 831,607 Zugskilometer betragen.

Rechnungen.

Die Rechnungen und die Bilanz der schweizerischen Bundesbahnen für 1909 sind im Sinne der geltenden Gesetzesbestimmungen einer allgemeinen Prüfung unterzogen worden. Die übliche Nachkontrollierung der Belastungen auf Baukonto und der Beanspruchung des Erneuerungsfonds hat noch zu erfolgen, und es wird die Ausgleichung allfällig zutage tretender Differenzen im folgenden Rechnungsabschlusse stattfinden.

Das finanzielle Ergebnis des Jahres 1909 wurde günstig beeinflusst von der Steigerung der Personen- und Gütertransporteinnahmen, der Verminderung der Fahrleistungen und der bezüglichen Ausgaben, den niedrigern Material- und Kohlenpreisen, den reduzierten Bahnunterhaltskosten und den Sparmassnahmen aller Art, insbesondere auch im Verbrauch von Drucksachen, sowie in der Ausrüstung und Unterhaltung von Bureaux und Dienstlokalen. Dagegen ergeben sich Mehrbelastungen durch die ordentlichen Besoldungserhöhungen, die besondern Zulagen an das Personal, die Mehreinlagen in die Hülfskasse, die vermehrten Schuldenzinse und die erhöhte Amortisationsquote auf dem Anlagekapital.

Wir schliessen uns der bei den Verwaltungsbehörden der Bundesbahnen herrschenden Auffassung an, dass der Betrieb der Unternehmung fortgesetzt mit aller Umsicht und Sparsamkeit geführt werden muss, wenn das gestörte Gleichgewicht wieder hergestellt und eine allgemein befriedigende Lage geschaffen werden soll.

Wir lassen, wie gewohnt, eine vergleichende Übersicht der hauptsächlichsten Rechnungskapitel folgen. Den Rechnungsposten für 1908 sind zum Teil die Ergebnisse der seither an den Bund übergegangenen Gotthardbahn beigefügt worden.

Betriebsrechnung.

Einnahmen.

	1909 Fr.	1908 Fr.
Vom Personentransport	66,457,152	65,214,598
Von Gütern	92,288,032	89,430,097
Verschiedene Einnahmen	6,795,438	7,146,475
Zusammen	165,540,622	161,791,170

Ausgaben.

	1909 Fr.	1908 Fr.
Allgemeine Verwaltung	3,683,407	3,695,164
Unterhalt und Aufsicht der Bahn .	15,973,133	18,906,897
Expeditions- und Zugsdienst . .	37,204,941	36,659,215
Fahrdienst	44,043,587	45,630,990
Verschiedene Ausgaben	11,862,229	11,184,917
Total	112,767,297	116,077,183
Ab: Rückerstattungen aus Betriebsbesorgungen etc.	— 1,217,126	— 912,057
Nettoausgaben mit Erneuerungskosten	111,550,171	115,165,126
Dem Erneuerungsfonds fallen zu .	— 6,244,450	— 7,621,967
Reine Betriebs- und Unterhaltungsausgaben	105,305,721	107,543,159
Einnahmenüberschuss	60,234,901	54,248,011

Zur Vervollständigung dieser Rechnung sollten die Ausgaben noch um die ausserordentlichen Zulagen an das Personal vermehrt werden. Eine genaue Ausscheidung der Leistungen an das Betriebspersonal ist jedoch nicht möglich, da in den ausbezahlten Beträgen auch diejenigen an das Baupersonal, an die Arbeiter des Bahnunterhalts- und Erneuerungsdienstes und der Werkstätten (Hülfsgeschäfte) inbegriffen sind und eine nachträgliche Ergänzung der Spezialrechnungen ausgeschlossen ist. Die Summe der Zulagen erscheint infolgedessen jeweilen unverteilt in der Gewinn- und Verlustrechnung.

Gewinn- und Verlustrechnung.

Einnahmen.

	1909 Fr.	1908 Fr.
Überschuss der Betriebseinnahmen (Erneuerungskosten eingerechnet)	53,990,451	46,626,044
Ertrag verfügbarer Kapitalien . .	3,037,694	3,664,554
Zinse zu Lasten des Baukontos . .	788,243	587,724
Ertrag des Schiffbetriebes Bodensee	163,981	127,087
Zuschuss aus dem Erneuerungsfonds	6,244,450	7,621,967
Zuschuss aus dem Pensionsfonds J. S.	77,566	81,269
Betriebssubvention Italien . . .	66,000	66,000
Sonstige Einnahmen	293,687	85,647
Total Einnahmen	64,662,072	58,860,292

Ausgaben.

	1909 Fr.	1908 Fr.
Pachtzins für Vevey-Chexbres . .	30,000	30,000
Kontokorrentzinse, Provisionen, etc.	3,625,231	1,334,394
Verzinsung der Anleihen	43,125,384	43,220,488
Gesetzliche Amortisation von Anlagekosten	6,486,699	4,549,755
Abschreibung untergegangener Anlagen	500,000	970,200
Amortisation von Anleihenskosten .	423,754	
Einlage in den Erneuerungsfonds .	8,524,036	8,574,333
Einlage in den Pensionsfonds J. S.	17,557	19,692
Rücklage für Feuerversicherung .	113,300	100,000
Abschreibung und Verzinsung des Hülfskassadefizits	915,000	915,000
Sonstige Ausgaben	126,503	89,110
Ausserordentliche Zulage an das Personal	4,865,628	2,539,280
Total Ausgaben	68,753,092	62,342,252
Überschuss der Ausgaben	4,091,020	3,481,960
Aktivsaldo vom Vorjahr	—	429,813
Passivsaldo vom Vorjahr	5,393,354	—
Gesamter Fehlbetrag	9,484,374	3,052,147

Das zum Vergleich beigefügte Ergebnis von 1908 erscheint wegen des Einbezuges der Posten aus der Gewinn- und Verlustrechnung der Gotthardbahn um Fr. 2,341,207 günstiger, als es sich für die Bundesbahnen tatsächlich gestaltete.

Der Zuwachs der Betriebseinnahmen und -ausgaben der Bundesbahnen seit ihrem Bestande erhellt aus folgender Darstellung. Darin sind die aus dem Erneuerungsfonds bestrittenen Kosten für Ersatz von Oberbau und Rollmaterial nicht inbegriffen; dagegen finden sich die seit 1906 bezahlten Teuerungs- und Extrazulagen, die hauptsächlich den Bahnbetrieb betreffen, zugezählt.

Jahr	Einnahmen	Ausgaben	Überschüsse	Koeffizient
	(Beträge in Millionen Franken)			%
1903	111,1	67,0	44,1	60,4
1904	114,6	70,5	44,1	61,6
1905	120,7	73,2	47,5	60,6
1906	132,8	82,7	50,1	62,3
1907	142,9	92,8	50,1	64,9
1908	142,1	96,4	45,7	67,8
1909 (mit G. B.) .	165,5	110,1	55,4	66,5

Erneuerungsfonds.

Die Zuweisung an den Fonds erfolgte nach den vom Bundesrate für die Bundesbahnen und für die Gotthardbahn festgesetzten, dem Rechnungsgesetz entsprechenden Normen. Die auf die Linien der Gotthardbahn (Kreis V) entfallenden Dotierungen betreffen die Monate Mai-Dezember 1909. Die vom Bund verlangte Übergabe des Fonds hat noch nicht stattgefunden, weil die Gotthardbahngesellschaft sich dazu nicht für verpflichtet hält.

Für die letzten drei Jahre zeigt der Fonds folgende Bewegungen und Bestände:

	1909	1908	1907
	Fr.	Fr.	Fr.
Einlagen	8,524,036	7,815,157	7,692,151
Entnahmen . . .	6,244,450	7,073,347	6,069,473
Mehreinlagen . .	2,279,586	741,810	1,622,678
Schlussbestände . .	63,420,058	61,140,472	60,398,662

Der grössere Einlagenüberschuss pro 1909 erklärt sich durch das Zurückhalten in den Erneuerungen.

Der Bestand des Fonds ist mit Fr. 59,000,000 in Bundesbahnobligationen, zumeist in $3^1/_2$ %igen und mit Fr. 2,100,000 in Staatspapieren angelegt. Über die Höhe des Erneuerungsfonds haben wir uns im Bericht zur letztjährigen Rechnung ausgesprochen und dargetan, dass sie im Vergleich zu Unternehmungen mit genau berechnetem Bestande nicht zu hoch ist.

Amortisationen.

Hierauf wurden pro 1909 verwendet:

a. zur gesetzlichen Abschreibung auf Baukosten	Fr.	6,486,699
b. zur Abschreibung auf untergegangenen Werten bei Umbauten etc.	„	500,000
c. zur Minderung von Anleihenskosten . .	„	423,754
Zusammen	Fr.	7,410,453

Im Vorjahre standen in Rechnung Fr. 5,181,585.

Zu der Vermehrung trug die miteinbezogene erste Amortisationsquote von Fr. 672,000 auf dem Baukapital der Gotthardbahn bei.

Baurechnung.

Die Nachprüfung der Verrechnungen im Jahre 1908 führte zu einigen nachträglichen Berichtigungen, die jedoch im Vergleich zu der Gesamtausgabe materiell nicht von Bedeutung sind.

Der Wert der bestehenden und der noch unvollendeten Bahneinrichtungen steht mit Fr. 1,098,000,000 in der Bilanz. Die Anlagekosten der Gotthardbahn kommen erst später, nach Festsetzung der Kaufsumme, hinzu. Der Gegenwert der an die Gotthardbahn geleisteten vorläufigen Zahlungen und der von ihr übernommenen Anleihensschuld ist mit Fr. 123,090,000 vorübergehend unter die Debitoren der Bilanz eingestellt.

Im übrigen verweisen wir auf den Abschnitt „Bahnanlage und feste Einrichtungen“.

Pensions- und Hülfskasse.

Seit dem 1. Mai 1909 verwaltet die Generaldirektion der Bundesbahnen auch die bei der Gotthardbahn bestandenen Hülfsinstitute des Personals. Über die Höhe des für die Pensionskasse nötigen Deckungskapitals sind die Parteien noch nicht einig. Die Entscheidung der Differenz wird vom Ergebnis der bestellten Expertise, bezw. vom Bundesgerichte, abhängen.

* * *

Wir pflichten im übrigen den Anträgen des Verwaltungsrates im Sinne der vorstehenden Ausführungen bei.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Annahme empfehlen, benützen wir auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 20. Mai 1910.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:
Comtesse.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Schatzmann.

Beilagen:

1. Bericht und Antrag des Verwaltungsrates vom 29. April 1910.
2. Bericht der Generaldirektion vom 8. April 1910.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Genehmigung des Geschäftsberichtes und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1909.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. des Berichtes der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1909, vom 8. April 1910, nebst Beilagen;
2. des Berichtes und Antrages des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen vom 29. April 1910;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 20. Mai 1910,

beschliesst:

1. Die Rechnungen des Jahres 1909 und die Bilanz auf 31. Dezember 1909 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Der Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung pro 1909 von Fr. 9,484,373. 80, in welchem die für das Jahr 1909 bezahlten ausserordentlichen Zulagen an das Personal von Fr. 4,865,627. 75 inbegriffen sind, wird auf neue Rechnung vorgetragen.

3. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen des Jahres 1909 wird genehmigt.

Beilage 1.

Bericht und Antrag

des

Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen an den schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung, betreffend den Bericht der Generaldirektion über die Geschäftsführung und die Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1909.

(Vom 29. April 1910.)

Hochgeachteter Herr Bundespräsident!

Hochgeachtete Herren Bundesräte!

Die von der Generaldirektion aufgestellten Jahresrechnungen der schweizerischen Bundesbahnen und der von ihr erstattete Jahresbericht über die Geschäftsführung pro 1909 sind von uns nach Vorschrift des Art. 17, Ziffer 3, des Bundesgesetzes vom 15. Oktober 1897 betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen geprüft worden.

Eine aus der Mitte unserer ständigen Kommission aufgestellte Delegation hat mittelst zahlreicher Stichproben die volle Übereinstimmung der Bücher mit den Rechnungen festgestellt und sieht sich formell zu keinerlei Aussetzungen veranlasst.

Die vorliegende Rechnungsablage enthält nebst den Jahreseinnahmen und -Ausgaben der Zentralverwaltung und der Kreise I bis IV zum ersten Male auch diejenigen des Kreises V (frühere Gotthardbahn) für die Zeit vom 1. Mai bis 31. Dezember 1909.

Zur materiellen Beurteilung der Rechnungsresultate führen wir zunächst die nachfolgenden Ziffern an, dabei bemerkend, dass die zur Vergleichung herangezogene Rechnung pro 1908 auch die Einnahmen und Ausgaben der Gotthardbahn für die Monate Mai bis Dezember 1908 einschliesst.

Die Betriebseinnahmen betragen . . .	Fr.	165,540,622
Vermehrung gegenüber der Rechnung pro 1908	„	3,749,452
Steigerung der Einnahmen beim Personentransport 1,91 % oder	„	1,242,554
Vermehrung der Einnahmen aus dem Gepäck-, Tier- und Gütertransport 3,20 % oder .	„	2,857,935
Verminderung der verschiedenen Einnahmen	„	351,037
Die Betriebsausgaben belaufen sich auf .	„	111,550,171
Verminderung gegenüber der Rechnung pro 1908	„	3,614,955
Überschuss der Betriebsrechnung pro 1908	„	46,626,044
Überschuss der Betriebsrechnung pro 1909	„	53,990,451

Wie dem Bericht zur Rechnung pro 1908 zu entnehmen ist, weist letztere einen Ausgabenüberschuss von . Fr. 5,393,354 auf, welchem noch beizuzählen sind:

Vortrag des Aktivsaldos aus dem Jahre 1907	„	429,813
Rückbuchung der auf dem italienischen Teil des Simplontunnels in frühern Jahren vorgenommenen Amortisationen	„	941,204

so dass das eigentliche Defizit pro 1908 sich auf Fr. 6,764,371 belaufen hat.

Die Abschlussziffern pro 1908 eröffneten den Bundesbahnen für das Berichtsjahr um so ungünstigere Aussichten, als ab 1. April 1909 mit der gesetzlichen Gehaltserhöhung und der Einlage von entsprechenden fünf Monatsbetreffnissen in die Pensions- und Hülfskasse mit einer Kostenfolge von zusammen zirka vier Millionen Franken, sowie mit wesentlich höhern Lasten für Zinsen und Amortisationen zu rechnen war. Die Nachwehen der geschäftlichen Tiefkonjunktur des Vorjahres machten sich zudem in den ersten Monaten 1909 immer noch in nachteiliger Weise bemerkbar. Dieser Sachlage entsprechend war auch das Budget pro 1909 auf

einen pessimistischen Ton gestimmt. Dasselbe sah, immer wieder unter Berücksichtigung des Überganges der Gotthardbahn an den Bund auf den 1. Mai, ein Defizit vor von . . Fr. 5,869,330
oder unter Hinzurechnung der von der Bundesversammlung pro 1909 bewilligten ausserordentlichen Zulage von Fr. 200 an die Beamten und Angestellten und Fr. 120 an die im Taglohn beschäftigten Arbeiter mit rund . . . . . „ 5,000,000

einen mutmasslichen Ausgabenüberschuss von . Fr. 10,869,330

Statt diesem voraussichtlichen Fehlbetrag erzeigt nun die Gewinn- und Verlustrechnung ein Defizit von . . Fr. 4,091,020
Rechnet man dasjenige vom Vorjahre mit . „ 5,393,354
hinzu, so ergibt sich pro 31. Dezember 1909 ein buchmässig ausgewiesener Passivsaldo von . . Fr. 9,484,374

Der verhältnismässig günstige Rechnungsabschluss ist einer gleichzeitig eingetretenen Vermehrung der Betriebseinnahmen einerseits und einer Verminderung der Betriebsausgaben anderseits zu verdanken. Die Wirkungen dieser erfreulichen Erscheinungen sind von überraschendem Einfluss auf den Betriebskoeffizienten; er betrug:

1903 . . . $65{,}_{53}$
1904 . . . $67{,}_{68}$
1905 . . . $66{,}_{42}$
1906 . . . $67{,}_{49}$
1907 . . . $69{,}_{22}$ } Teuerungszulage inbegriffen
1908 . . . $72{,}_{82}$
1909 . . . $70{,}_{32}$, mit der obgenannten ausserordentlichen Zulage.

Wenn man von der Teuerungszulage pro 1908 und ebenso von der ausserordentlichen Zulage pro 1909 absieht, so ist der Betriebskoeffizient von $71{,}_{03}$ % im Jahre 1908 auf $67{,}_{39}$ % im Jahre 1909 gefallen und steht damit unter demjenigen des Jahres 1904, dem ersten vollen Betriebsjahr der Bundesbahnen.

Wir haben uns zu verschiedenen Malen dahin ausgesprochen, dass bei den Massnahmen, welche zur Wiederherstellung des finanziellen Gleichgewichtes der Bundesbahnen zu treffen sind, das Hauptgewicht auf die Verminderung der Ausgaben zu legen sei. Die in Aussicht genommenen Vorkehren sind Ihnen in zwei Berichten als Beilage zum Budget pro 1909 vorgelegt worden.

Mit Genugtuung können wir heute konstatieren, dass die Durchführung derselben in der vorliegenden Rechnung in ausgiebiger Weise zum Ausdruck kommt.

Die Verminderung der gesamten Betriebsausgaben beträgt gegenüber dem Vorjahr $3{,}_{14}$ % und gegenüber dem Budget sogar $5{,}_{50}$ %. Die Ursache dieser Besserung liegt in den gegenüber 1908 um zwei Millionen Lokomotivkilometer verminderten Fahrleistungen und in der daraus sich ergebenden Ersparnis an Personal und Material, in einer weniger schablonenhaften Auslegung des Ruhetagsgesetzes, in einer zeitgemässen Vereinfachung des Bahnbewachungsdienstes und des Bahnunterhaltes, sowie in weiteren Ersparnismassnahmen auf allen Gebieten der Verwaltung und des Bahnbetriebes.

Wir heben diesbezüglich hervor:

Der Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen (namentlich Kohlen) verminderte sich gegenüber der letztjährigen Rechnung um . . . . . Fr. 825,902. —
Die Ausgaben für Bureaubedürfnisse, Druckkosten etc. um . . . . . „ 266,158. —
Die Ausgaben für Beleuchtung und Heizung um „ 236,734. —

Ganz besondere Sorgfalt wurde einer angemessenen Verminderung der Personalausgaben zugewendet. Wenn von den gesetzlichen Gehaltserhöhungen pro 1. April 1909 mit einer Mehrausgabe von Fr. 2,726,470. — (nebst entsprechenden Einlagen von 5 Monatsbetreffnissen in die Pensions- und Hülfskasse) abgesehen wird, so betragen die Minderausgaben infolge Personalreduktion und Mutationen bei der Zentralverwaltung und den Kreisen I bis IV Fr. 3,229,380. —. Weniger günstig ist das Verhältnis beim Kreis V, indem den Gehaltserhöhungen von 8 Monaten mit Fr. 559,970. — nur Fr. 138,460. — Minderausgaben infolge Mutationen gegenüberstehen.

Der Personalbestand bei der Generaldirektion und den Kreisen I bis IV hat betragen:

auf Ende	1907	31,323	Personen
„ „	1908	30,333	„
„ „	1909	29,562	„

Mit Einschluss der Gotthardbahn beziffert sich der Totalbestand auf Ende des Berichtsjahres auf 34,575 Personen, und zwar:

	Beamte mit Jahresgehalt	im Taglohn Angestellte
bei der Generaldirektion . .	754	30
beim Kreis I	4613	1829
„ „ II	6153	3519
„ „ III	5496	2308
„ „ IV	3095	1756
„ „ V	2930	2083

Aus dieser Zusammenstellung geht hervor, dass der Kreis II mit 620 Kilometer Betriebslänge 3230 Personen mehr beschäftigt als der Kreis I mit einer Betriebslänge von 657 Kilometer. Dieses scheinbare Missverhältnis hat nicht nur die öffentliche Meinung, sondern auch den Verwaltungsrat selbst schon öfters beschäftigt, indem vielfach die Meinung besteht, dass im Kreis II ein viel zu zahlreiches Personal vorhanden sei und durch eine angemessene Reduktion desselben ganz wesentliche Ersparnisse zu machen wären. Wir erlauben uns daher, auf die Angelegenheit etwas näher einzutreten.

Die diesbezüglich angehobene Kritik begeht den Fehler, dass die Zahl der notwendigen Angestellten lediglich nach dem Verhältnis der Bahnlänge und der gefahrenen Lokomotiv- und Zugskilometer bestimmt werden will. Nun sind aber die Verhältnisse der fünf Kreise so verschieden, dass die genannten Grundlagen zu total falschen Schlüssen führen.

Die weitaus grössten Unterschiede bestehen im Bestand des Stationspersonals. Dieselben finden ihre Erklärung in dem Umstand, dass im Gebiet des Kreises I nur die grössern Bahnhöfe Lausanne, Renens und Neuchâtel von diesem selbst bedient, alle grossen Grenz- und Übergangsbahnhöfe aber von andern Verwaltungen betrieben werden, nämlich Pontarlier und Genf von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, Domodossola von den italienischen Staatsbahnen, ferner Bern, Biel und Lyss vom Kreise II.

Ganz anders liegen die Dinge im Kreis II mit den fünf grossen Bahnhöfen Basel, Bern, Luzern, Olten und Biel. In diesen Bahnhöfen besorgt der Kreis II auch den Dienst für die anschliessenden Kreise der Bundesbahnen, sowie für die betreffenden fremden Verwaltungen, von denen diese Bahnhöfe mitbenutzt werden, nämlich in Biel und Bern für Kreis I, in Olten für Kreis III, in Luzern für die Kreise III und V, in Basel für Kreis III, für die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und für die

Verbindungsbahn nach dem badischen Bahnhof. Auf Ende Dezember abhin stellt sich das Verhältnis so, dass der Kreis I in den grösseren Bahnhöfen Genf, Lausanne, Renens und Neuchâtel zusammen 557 Angestellte beschäftigt, während Kreis II in den Bahnhöfen Basel, Bern, Luzern, Biel und Olten zusammen 2299 Angestellte aufweist. Würden nur die Gemeinschaftsbahnhöfe Bern und Biel vom Kreis II abgetrennt und dem Kreis I zugewiesen, so würde sich sofort ein für den Kreis II weit günstigeres Bild ergeben.

Auch für das Zugspersonal liegen die Verhältnisse im Kreis I günstiger als im Kreis II. Da die Zahl der Güterzugskilometer bei ersterem 24,1 %, bei letzterem 36,7 % aller Zugskilometer des betreffenden Kreises beträgt und zudem der Kreis II sehr ungünstige Steigungen (Hauensteinlinie und ehemalige Jurabahn) aufweist, so bedingen die diesbezüglichen eidgenössischen Vorschriften eine vermehrte Anzahl von Bremsern.

In bezug auf das Lokomotivpersonal ist die folgende Darstellung, welche die im Jahre 1908 ausgeführten Leistungen in Prozenten der Zugskilometer aufweist, wegleitend:

		Vorspann- und Schiebedienst	Dienstzüge und Leerfahrten	Rangierkilometer	Total
		%	%	%	%
bei	Kreis I . .	5,5	2,4	9,32	17,22
„	„ II . .	12,3	2,82	29,9	45
„	„ III . .	5,75	1,6	13,5	20,85
„	„ IV . .	4,68	3,02	23,9	31,6
„	„ V . .	28,5	9,2	15,8	53,5

Es müssen somit zur Bewältigung des Verkehrs bei Kreis I am wenigsten Aufwendungen gemacht werden; namentlich der Rangierdienst ist beim Kreis II mehr als dreimal so gross wie beim Kreis I.

Was endlich noch das Personal der Werkstätten anbelangt, so ist darauf hinzuweisen, dass die Werkstätten mit ihren Arbeiten nicht an die Kreisgrenzen gebunden sind. Der Kreis II beschäftigte im abgelaufenen Jahr zirka 800 Werkstättearbeiter mehr als Kreis I, weil er einen Teil des Rollmaterialunterhaltes für den letztern besorgt, ferner den Unterhalt der Bahnpostwagen, der meisten der auf den Bundesbahnen zirkulierenden Schlaf- und Speisewagen, sowie der sämtlichen neuen vierachsigen Personenwagen.

Dieser Darstellung ist zu entnehmen, dass der Personalbestand des Kreises II kein abnormaler ist und in keinem Missverhältnis zu demjenigen anderer Kreise steht.

Im übrigen ist zuzugeben, dass trotz den bereits getroffenen Massnahmen an verschiedenen Stellen des Bundesbahnnetzes noch Ersparnisse gemacht werden können, und es werden daher die Bundesbahnbehörden auch in Zukunft bestrebt sein, der Vereinfachung der Verwaltung ihre beständige Aufmerksamkeit zuzuwenden. Es mag diesbezüglich erwähnt werden, dass anlässlich der im Dezember abhin stattgefundenen gemeinsamen Direktorenkonferenz die bisherigen Sparmassnahmen rekapitulierend besprochen und insbesondere die Frage der Personalreduktion bei der allgemeinen Verwaltung nochmals eingehend erörtert worden ist. Die Kreisdirektionen wurden eingeladen, genau zu prüfen, ob nicht eine weitere Verminderung des ihnen direkt unterstellten Personals, eventuell unter Änderung der bestehenden Geschäftszuteilung, möglich wäre, und hierüber der Generaldirektion innert kürzester Frist Bericht zu erstatten. Die nämlichen Untersuchungen hat die Generaldirektion auch bei ihren Dienstabteilungen angeordnet, obschon nach ihren Erklärungen bei ihr von Anfang an gesucht worden ist, den Personalbestand auf das unbedingt Notwendige zu beschränken. In den weitesten Kreisen ist die Meinung vorhanden, der Personalbestand der allgemeinen Verwaltung sei ein viel zu grosser und zum Teil überflüssiger. Die angehobenen Untersuchungen und der daraus sich ergebende abschliessende Sparbericht werden hierüber Klarheit verbreiten und nicht ermangeln, der diesbezüglichen Polemik den Nährboden zu entziehen.

Weitere namhafte Vereinfachungen werden erst nach Revision des Rückkaufsgesetzes durch Reorganisation der Bundesbahnverwaltung möglich sein. Die Generaldirektion hat dem eidgenössischen Eisenbahndepartement, auf seine Aufforderung hin, im März 1909 den Vorentwurf zu einem solchen eingereicht und sehen wir den diesbezüglichen Vorschlägen des Bundesrates, sowie dem Entwurf des letztern, betreffend die Änderung der Vorschriften über die Beziehungen zwischen dem Eisenbahndepartement und der Bundesbahnverwaltung, welche nach dem obgenannten Gesetz dem Verwaltungsrat zur Begutachtung zuzuweisen sind, gerne entgegen. Inzwischen enthalten wir uns aller darauf bezüglichen Meinungsäusserungen.

* * *

Wir heben noch mit Befriedigung hervor, dass sich der Erneuerungsfonds im Berichtsjahr von Fr. 61,140,472 auf Fr. 63,420,058 gehoben hat und dass mit der Einlage von Fr. 6,486,699 der Amortisationskonto auf Fr. 35,196,800 gestiegen ist.

* * *

Mit der Generaldirektion sind wir auch dieses Jahr nicht in der Lage, Ihnen Vorschläge betreffend die Deckung des Passivsaldos von Fr. 9,484,374 zu unterbreiten. Das Jahr 1910 wird den Bundesbahnen, vorbehältlich allfälliger Mehrleistungen an die Pensions- und Hülfskasse, voraussichtlich keine andern Mehrlasten bringen als die den Neu- und Umbauten und den Rollmaterialanschaffungen entsprechenden höhern Zins- und Amortisationsquoten, sowie die finanziellen Folgen der auf 1. Juli künftig in Kraft tretenden neuen Kranken- und Hülfskasse für die ständigen Arbeiter im Gesamtbetrage von rund $1^1/_2$ Millionen Franken. Wenn nun auch in Zukunft an den getroffenen Sparmassnahmen mit Entschiedenheit festgehalten wird und dieselben noch weiter ausgebaut werden, wenn im weiteren die Wiederbelebung des Verkehrs, wie sie namentlich in den ersten Monaten des laufenden Jahres sich eingestellt hat, anhält, so sollte es möglich sein, für das Betriebsjahr 1910 ohne Ausgabenüberschuss auszukommen und vielleicht einen Teil des Defizits pro 1908 und 1909 zu decken. Immer eine normale Entwicklung des Verkehrs vorausgesetzt, darf sodann trotz neuerdings vermehrter Zins- und Amortisationslasten — bis dahin wird auch die Rickenbahn auf den Baukonto zu übertragen sein — angenommen werden, dass der mutmassliche Überschuss des Jahres 1911 genügen werde, um den vorgenannten Passivsaldo wenigstens in der Hauptsache zu tilgen. Bis dahin wäre also die Möglichkeit einer allmählichen Konsolidierung der Finanzlage der Bundesbahnen keine aussichtslose.

Anders gestaltet sich die Lage ab 1912. Am 1. April dieses Jahres treten die folgenschwersten Bestimmungen des neuen Besoldungsgesetzes in Kraft. Von diesem Zeitpunkt an werden die Bundesbahnen, wenn dasselbe auf Grund der letzten Beschlüsse des Nationalrates in Kraft erwächst, mit einer neuen alljährlich wiederkehrenden Mehrausgabe von zirka 11 Millionen belastet, von welcher Summe die bis dahin a conto ausgeschüttete ausserordentliche Zulage von zirka 4 Millionen pro Jahr abzuziehen ist. Für das

Jahr 1912 ist dieser Summe zudem noch eine einmalige Einlage von 5 Monatsbetreffnissen der Gehaltserhöhung in die Pensions- und Hülfskasse, also etwa 4,500,000 Franken, beizuzählen. Im weiteren ist hervorzuheben, dass sich an das Inkrafttreten des neuen Besoldungsgesetzes eine Revision der Lohnreglemente der im Taglohn beschäftigten Arbeiter des Betriebes und der Werkstätten anschliessen wird, deren Kostenfolge wir dermalen nicht zu schätzen vermögen. Ebenso wird der Baukonto, in Anbetracht der zahlreichen in Aussicht genommenen Bauten, eine ansehnliche Steigerung erfahren. Die Folgen des Gotthardvertrages, die Eröffnung der Bodensee-Toggenburg-, der Ricken- und Lötschbergbahn sind ebenfalls nicht geeignet, die künftige Finanzlage zu verbessern.

Wir wollen auch nicht ermangeln, darauf hinzuweisen, dass im Budget des V. Kreises pro 1909 die Zinsen- und Amortisationslasten der früheren Gotthardbahn nur auf Grund eines Rückkaufswertes von Fr. 162,000,000 (wovon Fr. 117,000,000 feste Anleihen) berechnet sind. Sollte die Rückkaufsentschädigung für das ehemalige Netz der Gotthardbahn einen höheren Betrag beanspruchen, so wären auch hierfür grössere Zins- und Amortisationslasten vorzusehen.

Aus diesen Betrachtungen geht mit aller Deutlichkeit hervor, dass die Bundesbahnen, namentlich ab 1. April 1912, grossen neuen Ausgaben entgegengehen. Denselben kann vorläufig nur die Hoffnung entgegengestellt werden, dass die Entwicklung des Verkehrs in den nächsten Jahren eine ausgiebige und anhaltende sein werde. Unserer Ansicht nach würde es aber von einer wenig fürsorglichen Geschäftsgebarung zeugen, wenn wir den künftigen Haushalt der Bundesbahnen ganz einseitig auf eine so wenig sichere Grundlage stellen würden. Wir sind darum heute noch der Ansicht, dass auch mit den einschneidendsten Sparmassnahmen allein das finanzielle Gleichgewicht der Bundesbahnen auf die Dauer nicht erreicht werden kann, dass denselben vielmehr neue erhöhte Einnahmen zugeführt werden müssen. Es geht nicht an, dem Unternehmen immer neue, die Kosten des Betriebes verteuernde Lasten aufzuerlegen, ohne dass anderseits auch die Transportleistungen höher bewertet werden. Aus diesen Erwägungen sind unsere Anträge betreffend eine bescheidene Erhöhung der Personentaxen hervorgegangen, und wir hoffen, dass dieselben vom Bundesrat und der Bundesversammlung einer baldigen und wohlwollenden Würdigung unterzogen werden.

* * *

Im übrigen schliessen wir uns den Vorschlägen der Generaldirektion an, indem wir Ihnen beantragen, zu beschliessen:

1. Die Rechnungen des Jahres 1909 und die Bilanz auf 31. Dezember 1909 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Der Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung pro 1909 von Fr. 9,484,373. 80, in welchem die für das Jahr 1909 bezahlten ausserordentlichen Zulagen an das Personal von Fr. 4,865,627. 75 inbegriffen sind, wird auf neue Rechnung vorgetragen.

3. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen des Jahres 1909 wird genehmigt.

Genehmigen Sie, hochgeachteter Herr Bundespräsident, hochgeachtete Herren Bundesräte, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 29. April 1910.

Namens des Verwaltungsrates
der schweizerischen Bundesbahnen,
Der Präsident:
Casimir von Arx.
Der Sekretär:
Mürset.

Beilage 2.

Bericht

der

Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1909 an den schweizerischen Bundesrat zu Handen der Bundesversammlung.

(Vom 8. April 1910.)

Hochgeachteter Herr Bundespräsident!

Hochgeachtete Herren Bundesräte!

Wir haben die Ehre, Ihnen zu Handen der Bundesversammlung gemäss Art. 17 des Rückkaufsgesetzes über die Geschäftsführung der Bundesbahnverwaltung für das Jahr 1909 zu berichten und die Rechnungen dieses Jahres zur Genehmigung vorzulegen.

Das abgelaufene Jahr erzeigt ein weniger ungünstiges Resultat als das vorausgegangene, indem sich einerseits eine Einnahmenvermehrung eingestellt hat, und anderseits namentlich eine erhebliche Verminderung der Ausgaben erreicht worden ist. Der Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben ist mit Einbezug der Gotthardbahn von Fr. 46,626,044 für 1908 auf Fr. 53,990,451 gestiegen; die Gewinn- und Verlustrechnung erzeigt, wenn die Teuerungszulage für 1908 mit Fr. 2,539,280 und der Passivsaldo vom Vorjahre mit Fr. 2,854,074 nicht berücksichtigt wird, mit Einrechnung der ausserordentlichen Zulage für 1909 von Fr. 4,865,627. 75 einen Ausfall von Fr. 4,091,019. 80. Das Budget für 1909 hatte mit Einbezug der Gotthardbahn und ohne Berücksichtigung der ausserordentlichen Zulage einen Überschuss der Betriebseinnahmen von Fr. 48,069,225 und einen Ausfall der Gewinn- und Verlustrechnung von Fr. 5,869,330 in Aussicht genommen. Wenn das Resultat günstiger ist als diese Schätzung,

ist die Besserung in der Hauptsache dem Umstande zuzuschreiben, dass die ergriffenen Sparmassnahmen von Erfolg begleitet waren. Das konnte geschehen, weil die Verwaltung der Bundesbahnen in ihren Anstrengungen von der Aufsichtsbehörde ernstlich unterstützt wurde. Bei der Fahrplangestaltung und bei der Ausführung der Erweiterungs- und Ergänzungsbauten wurde der finanziellen Situation Rechnung getragen. Ein festes Beharren auf diesem Wege ist eine unbedingte Notwendigkeit, wenn sich die Finanzlage der Bundesbahnen nach und nach derart bessern soll, dass die grossen Mehrlasten, welche die definitive Durchführung des neuen Besoldungsgesetzes und die mit derselben im Zusammenhange stehende Abänderung der Lohnreglemente bringen werden, ertragen werden können. Über die bisher getroffenen Sparmassnahmen werden wir in den einzelnen Abschnitten dieses Berichtes nähere Mitteilungen machen. Wir heben noch hervor, dass der Betriebskoeffizient ohne Einrechnung der Teurungszulage von 71,03 % im Jahre 1908 auf 67,39 % gefallen ist und mit Einrechnung derselben von 72,82 % auf 70,82 %.

Die Kreiseinteilung des Bundesbahnnetzes hat während des Berichtsjahres für die Kreise I, II, III und IV keine Änderung erfahren. Dagegen ist neu hinzugekommen das Netz der ehemaligen Gotthardbahn, welches für einmal unverändert dem neuen Kreise V zugeteilt worden ist. Die Länge der dem Bunde gehörenden Linien beträgt nunmehr:

	Baulänge km	Betriebslänge km
Kreis I	644,052	657,177
„ II	615,011	620,975
„ III	736,410	757,978
„ IV	415,109	418,578
„ V	272,533	275,147
Total	2683,115	2729,855

Die Betriebslänge der von den Bundesbahnen betriebenen, fremden Bahnen gehörenden Anschlussstrecken Mitte Rhein—Waldshut, Vallorbe Grenze—Pontarlier, Les Verrières Grenze—Pontarlier und Delle Grenze—Delle umfasst km 36,286, wozu die den italienischen Staatsbahnen gehörende Strecke Iselle—Domodossola mit 19,068 km kommt, auf welcher wir den Zugs- und Fahrdienst besorgen. Mit der Verstaatlichung der Gotthardbahn haben wir ferner den Betrieb der Anschlussstrecke Pino (Landesgrenze)—Luino mit einer Betriebslänge von 14,642 km übernommen.

Ausserdem betrieb die Bundesbahnverwaltung zufolge Eintrittes in die von der Jura-Simplon-Bahn abgeschlossenen Betriebsverträge die Nebenbahnen Bière—Apples—Morges, Bulle—Romont, Cossonay Bahnhof—Stadt, die Traverstalbahn, Visp—Zermatt und Pruntrut—Bonfol, zusammen 109,148 km Betriebslänge, sowie die Linie Nyon—Crassier der Bahngesellschaft Nyon-Crassier (5,941 km), die anschliessende Linie Crassier—Divonne-les-Bains der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn (3,202 km) und die im Eigentum der Bahngesellschaft Martigny-Châtelard stehende Linie (21,032 km), sowie die anschliessende Strecke Châtelard-Vallorcine (2,498 km) gemäss besondern Betriebsverträgen. Ferner wird die Linie Vevey—Chexbres mit einer Betriebslänge von 7,810 km laut Pachtvertrag vom 2. Juli 1903 mit der Eisenbahngesellschaft Vevey-Chexbres von den Bundesbahnen betrieben. Für den Betrieb der Bahn Wald-Rüti mit einer Betriebslänge von 6,570 km ist dagegen die Besorgung des Zugs- und Fahrdienstes der Tösstalbahn übertragen worden.

A. Verwaltungsrat.

Der Verwaltungsrat hat im Berichtsjahre 11 und die ständige Kommission 16 Sitzungen abgehalten; in denselben sind folgende Geschäfte behandelt worden:

1. Vorlagen an den Bundesrat zu Handen der Bundesversammlung:

1. Geschäftsbericht und Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1908, vom Verwaltungsrat durch Beschluss vom 29. April genehmigt.

Die Bundesversammlung hat über diese Vorlage am 15. Dezember 1909 Beschluss gefasst (vergl. C, I, 1, *d*, 1).

2. Bericht für das Jahr 1908 über die Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen; Beilage zum Geschäftsbericht für das Jahr 1908, vom Verwaltungsrat durch Beschluss vom 26. November genehmigt.

3. Betriebs- und Baubudget des Kreises V für das Jahr 1909 (1. Mai bis 31. Dezember), vom Verwaltungsrat durch Beschluss vom 4. März genehmigt.

Die Bundesversammlung hat über diese Vorlage am 25. März Beschluss gefasst (vergl. C, I, 1, *a*, 1).

4. Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1910, umfassend:

a. das Betriebsbudget mit 17 Beilagen, enthaltend die Voranschläge der Hülfs- und Nebengeschäfte;

b. das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung;

c. das Baubudget;

d. das Budget der Kapitalrechnung, vom Verwaltungsrat durch Beschluss vom 30. September festgestellt.

Die Bundesversammlung hat über diese Vorlage am 22. Dezember Beschluss gefasst (vergl. unten C, I, *d*, 2).

5. Revision des Besoldungsgesetzes. Über den Entwurf der Generaldirektion wurde vom Verwaltungsrat am 10. Juli in zustimmendem Sinne Beschluss gefasst und folgender Antrag genehmigt:

„Der Verwaltungsrat ersucht den Bundesrat, der Bundesversammlung eine Revision des Bundesgesetzes betreffend die Besoldungen der Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen vom 29. Juni 1900 gemäss dem vorliegenden Entwurfe vorzuschlagen."

In seiner Sitzung vom 17. Dezember 1909 hat der Ständerat diesen Entwurf mit einigen Änderungen gutgeheissen; der Nationalrat hat darüber noch nicht beraten.

6. Erhöhung der Personentarife. Durch Beschluss vom 29. September hat der Verwaltungsrat dem Bundesrate beantragt, der Bundesversammlung eine Erhöhung der Personentaxen für Hin- und Rückfahrt (Alinea 1 von Art. 8 des Bundesgesetzes betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen vom 27. Juni 1901) gemäss den Anträgen der Generaldirektion vorzuschlagen.

Die Bundesversammlung hat über diesen Gegenstand noch nicht beraten.

7. Bezüglich der Abänderung der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetze, beziehungsweise einer Abänderung des Rückkaufsgesetzes im Sinne einer Reorganisation der Bundesbahnverwaltung sind seitens der Bundesbehörden noch keine Massnahmen getroffen worden.

8. Verbesserung der Hauensteinlinie durch einen Basistunnel. Mit Beschluss vom 25. November genehmigte der Verwaltungsrat das von der Generaldirektion ausgearbeitete Projekt betreffend die Verlegung der Hauensteinlinie von Sissach über Gelterkinden und Tecknau nach Olten, mit einer Länge von 18 km, einer Maximalsteigung von 10,5 ‰ und einem 8148 m langen Basistunnel, und ersuchte den Bundesrat, der Bundesversammlung die Bewilligung eines bezüglichen Kredites von 24,000,000

Franken, sei es auf dem Budgetwege, sei es durch Erlass eines besonderen Bundesbeschlusses, zu beantragen.

Mit Eingabe vom 30. November haben wir diesen Beschluss dem eidgenössischen Eisenbahndepartement mitgeteilt. Der Bundesrat hat sodann mit Beschluss vom 20. Dezember die eidgenössischen Räte ersucht, die Kommissionen zur Behandlung dieses Gegenstandes zu ernennen.

9. Ausrichtung einer ausserordentlichen Zulage an die Taglohnarbeiter für das Jahr 1909. Mit Beschluss vom 26. November hat der Verwaltungsrat dem Bundesrate zu Handen des Bundesversammlung empfohlen, an die Arbeiter der Kreise I—IV der Bundesbahnen für das Jahr 1909 eine ausserordentliche Zulage von Fr. 120 zu verabfolgen. Für die während des Jahres 1909 in den Dienst der Bundesbahnen getretenen Arbeiter wird die Zulage im Verhältnis zur Dienstzeit berechnet und nur unter der Bedingung verabfolgt, dass die Dienstzeit im Jahre 1909 mindestens drei Monate betragen hat.

Die Bundesversammlung bewilligte mit Bundesbeschluss vom 22. Dezember 1909 den Bundesbahnen einen Spezialkredit behufs Ausrichtung von ausserordentlichen Zulagen an die Beamten, Angestellten und Arbeiter, womit auch dieser Vorschlag erledigt wurde (vergl. C, I, 1, *d*, 3).

2. Vorlagen an den Bundesrat.

Vorschlag für Ernennung eines Direktors des Kreises V. Dem Wahlvorschlag des Verwaltungsrates entsprechend wurde Herr J. Zingg, Mitglied der Direktion der Gotthardbahn, vom Bundesrate am 12. Januar zum Direktor des Kreises V gewählt.

3. Wahlen.

Das Verzeichnis der Mitglieder des Verwaltungsrates ist im letztjährigen Geschäftsbericht enthalten. Im Bestand des Verwaltungsrates haben folgende Änderungen stattgefunden:

1. Vom Bundesrat vorgenommene Wahlen.

Da nach dem Rückkaufsgesetz von den durch den Bundesrat zu wählenden Mitgliedern des Verwaltungsrates nicht mehr als neun zugleich Mitglieder eines eidgenössischen Rates sein dürfen, haben die Herren Nationalräte K. Zschokke und J. Scheidegger ihren Austritt aus dem Verwaltungsrate erklärt. An ihre Stelle wurden im Berichtsjahr vom Bundesrat gewählt die Herren alt

Ständerat Battaglini in Lugano und Krebs, Sekretär des schweizerischen Gewerbevereins in Bern.

Die verstorbenen Herren Dr. A. Baumann in St. Gallen und E. Russenberger in Zürich wurden ersetzt durch die Herren Diethelm, Vizepräsident des Kaufmännischen Direktoriums in St. Gallen, und Dubois, Delegierter des Verwaltungsrates des Schweizerischen Bankvereins in Basel und gewesenes Mitglied der Generaldirektion.

Für den verstorbenen Herrn Wittwer in Neuenburg ist im Berichtsjahre noch keine Ersatzwahl getroffen worden.

2. Durch die Kantone gewählt.

Herr P. Conrad, ehemaliger Baudirektor des Kantons Aargau, wurde ersetzt durch den jetzigen Vorsteher der Baudirektion, Herrn Regierungsrat E. Keller.

An Stelle des demissionierenden Herrn Donini in Bellinzona wurde vom Staatsrat des Kantons Tessin gewählt Herr Staatsrat Cattori.

Als Nachfolger des verstorbenen Herrn Nationalrat Schwander in Galgenen (Schwyz) wurde Herr Kantonsrat Rickenbach ernannt.

3. Durch die Kreiseisenbahnräte gewählt.

Vom Kreiseisenbahnrat III wurde an Stelle des verstorbenen Herrn Pestalozzi gewählt Herr Stadtpräsident Billeter in Zürich.

Vom neukonstituierten Kreiseisenbahnrat V wurde als Verwaltungsratsmitglied ernannt Herr Ständerat Lusser in Altdorf.

4. Konstituierung des Verwaltungsrates.

a. Bureau. Dieses wurde in der Sitzung vom 9. Januar 1909 folgendermassen bestellt: Präsident des Verwaltungsrates: Herr C. von Arx; Vize-Präsident: Herr Martin; Stimmenzähler: Herr Cardinaux und Herr Pestalozzi. An Stelle des verstorbenen Herrn Pestalozzi wurde am 29. September gewählt Herr Geilinger.

b. Ständige Kommission. Als Mitglieder der ständigen Kommission des Verwaltungsrates wurden in der Sitzung vom 4. März 1909 ernannt: als Präsident: Herr C. von Arx (als Präsident des Verwaltungsrates von Amtes wegen); als Mitglieder: die Herren Hirter, Vizepräsident, Decoppet, Baumann, Pestalozzi, von Stockalper, Lachenal, Martin, Russenberger, von Schumacher, Köchlin.

An Stelle des ablehnenden Herrn Köchlin wurde Herr Wullschleger gewählt und an Stelle der verstorbenen Herren Pestalozzi, Russenberger und Baumann die Herren Dubois, Bleuler-Hüni und Wild von St. Gallen.

4. Wahlgenehmigungen.

Der Verwaltungsrat hat folgende von der Generaldirektion getroffene Wahlen genehmigt:

1. Bei den Erneuerungswahlen der Dienstabteilungsvorstände bei der Generaldirektion und bei den Kreisdirektionen I—IV auf 1. April 1909 wurden die Bisherigen bestätigt.

2. Bei der Generaldirektion: Wahl des Herrn Schümperli zum Hauptkassier.

3. Bei der Kreisdirektion II: Wahl des Herrn Traugott Balmer zum Betriebschef.

4. Bei der Kreisdirektion III: Wahl des Herrn Max Otto Wild zum Betriebschef.

5. Bei der Kreisdirektion V: Folgende Wahlen von Beamten der ehemaligen Gotthardbahn:

a. als Direktionssekretär: Herr Dr. jur. Andreas Clavuot (später ausgetreten und ersetzt durch Herrn Josef Gut);

b. als Vorstand des Rechnungsbureaus: Herr Albert Furrer;

c. als Vorstand des Rechtsbureaus: Herr Dr. jur. Reinhold Furrer;

d. als Vorstand der Materialverwaltung: Herr Joh. Heinrich Duttweiler;

e. als Oberingenieur: Herr Rudolf Salomon;

f. als Betriebschef: Herr Theodor Siegfried;

g. als Obermaschineningenieur: Herr Anton Meyer.

5. Folgende Anschluss- und Mitbenützungsverträge mit andern Bahnunternehmungen erhielten vom Verwaltungsrat die vorbehaltene Genehmigung:

1. Vertrag mit der elektrischen Bahn Monthey-Champéry-Morgins betreffend die Mitbenützung der Station Monthey, vom 26. Februar 1909, vom Verwaltungsrat genehmigt am 29. April.

2. Verträge mit der Gürbetalbahn betreffend die Mitbenützung der Bahnhöfe Bern und Thun, vom 26. Januar 1909, vom Verwaltungsrate genehmigt am 29. April.

3. Vertrag mit der Strassenbahn Uster-Oetwil betreffend den Anschluss der schmalspurigen elektrischen Strassenbahn Uster-Oetwil an die Station Uster, vom 9./13. Februar 1909, vom Verwaltungsrat genehmigt am 29. April.

4. Vertrag mit der Bodensee-Toggenburgbahn betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Romanshorn, vom 1. August 1908, vom Verwaltungsrate genehmigt am 30. April.

5. Nachtrag zum Vertrag mit der P. L. M. betreffend den Bau der Linie Frasne-Vallorbe und die Mitbenützung des Bahnhofes Vallorbe, vom 7./8. Juni 1909, vom Verwaltungsrat genehmigt am 29. September.

6. Vertrag mit der Eisenbahngesellschaft Montreux-Glion (direkte Linie) betreffend die Einführung der Schmalspurbahn Montreux-Glion in den Bahnhof Montreux und die Mitbenützung desselben, vom 7. Juni 1909, vom Verwaltungsrat genehmigt am 26. November.

6. Konkurrenzverträge.

In der Sitzung vom 30. September erteilte der Verwaltungsrat dem Konkurrenzvertrag mit der Berner Alpenbahngesellschaft betreffend die Linie Münster-Grenchen-Lengnau und der Erklärung betreffend deren Betrieb die vorbehaltene Genehmigung.

7. Bauvorlagen.

1. Vertrag mit dem Bauunternehmer Joh. Rüesch betreffend Erweiterung der Station St. Fiden und Erstellung der Doppelspur St. Fiden-St. Gallen mit dem Rosenbergtunnel, vom 23. Dezember 1908, vom Verwaltungsrat unter Erteilung eines Kredites von 3,371,565. 70 Franken genehmigt am 9. Januar.

2. Vertrag mit den Herren W. und J. Rapp über die Erstellung der Unterbauarbeiten für das zweite Geleise der Strecke Aesch-Ruchfeld und die neue Einführung der Juralinie in den Bahnhof Basel im Kostenbetrage von Fr. 1,105,079. 20, vom 5. Februar 1909, vom Verwaltungsrat genehmigt am 4. März.

3. Projekt für die Erweiterung des Bahnhofes Romanshorn zur Einführung der Bodensee-Toggenburg-Bahn, vom Verwaltungsrat unter Erteilung eines Kredites von Fr. 1,640,000 nebst Fr. 188,800 für Abschreibung untergehender Anlagen genehmigt am 30. April.

4. Projekt für die Erweiterung der Station Martigny, vom Verwaltungsrat unter Erteilung eines Kredites von 440,000

Franken für seine Ausführung sowie von Fr. 4000 für Abschreibungen am 10. Juli genehmigt.

5. Projekt betreffend die Verlegung der Station Gossau vom Verwaltungsrat unter Erteilung eines Kredites von 1,750,000 für die Ausführung der Arbeiten sowie Fr. 126,000 für Abschreibungen am 10. Juli genehmigt.

6. Projekt für die Anlage des zweiten Geleises von Vauderens nach Siviriez mit Instandstellung des Tunnels bei Vauderens und Erweiterung der Station Siviriez, vom Verwaltungsrat unter Erteilung eines Kredites von Fr. 715,000 für seine Ausführung am 9. Oktober genehmigt.

8. Lieferungsverträge.

Folgende Lieferungsverträge erhielten die Genehmigung des Verwaltungsrates:

1. Vertrag mit der schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur vom 3. April 1909 über Lieferung von 36 Lokomotiven, vom Verwaltungsrat genehmigt am 30. April.

2. Vertrag mit der Schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen vom 1. April 1909 über Lieferung von 90 Personenwagen und 30 Gepäckwagen, vom Verwaltungsrat genehmigt am 30. April.

3. Vertrag mit der Schweizerischen Wagonsfabrik A.-G. in Schlieren vom 1. April 1909 über die Lieferung von 110 Personenwagen, vom Verwaltungsrat genehmigt am 30. April.

4. Verträge über Lieferung von Kohlen und Briketts für die Lokomotivfeuerung in den Jahren 1909 bis 1914:

a. vom 22. März/7. April 1909 mit der Rheinischen Kohlenhandel- und Rhedereigesellschaft m. b. H. in Mülheim-Ruhr;

b. vom 29. März/3. April 1909 mit der Nordfranzösischen Bergwerksvereinigung in Douai;

c. vom 3. April 1909 mit der Société anonyme des Charbonnages des Grand-Conty et Spinois;

d. vom 13. April 1909 mit der Société anonyme des Houillères Unies du Bassin de Charleroi in Gilly (Belgique);

alle 4 Verträge vom Verwaltungsrat am 30. April genehmigt.

5. Vertrag mit der Bergwerksdirektion Saarbrücken vom 2./3. September betreffend Kohlenlieferung, vom Verwaltungsrat genehmigt am 9. Oktober.

6. Vertrag mit dem Stahlwerksverband in Düsseldorf vom 15./17. September 1909 betreffend Schienen- und Schwellenlieferung, vom Verwaltungsrat genehmigt am 9. Oktober.

9. Verschiedenes.

1. Aufhebung von bestehenden Taxermässigungen Am 9. Januar hat sich der Verwaltungsrat damit einverstanden erklärt, folgende Taxermässigungen abzuschaffen:

a. die im allgemeinen schweizerischen Reglement betreffend die Gewährung von ausserordentlichen Taxermässigungen zum Besuche von schweizerischen Festen und Versammlungen, sowie von Pferderennen, vom 1. September 1905 genannten: Gewährung einfacher Billette zur Hin- und Rückfahrt für die Mitglieder des schweizerischen Schützenvereins, des eidgenössischen Turn- und Sängervereins zur Teilnahme an ihren eidgenössischen Festen; Verlängerung der Gültigkeitsdauer der gewöhnlichen Retourbillette für alle Besucher der eidgenössischen Schützenfeste auf 2 Tage vor Beginn bis 2 Tage nach Schluss des Festes; Bewilligung der eilgutmässigen Beförderung von Rennpferden ohne Zuschlag.

b. die von den Privatbahnen übernommenen Taxbegünstigungen für arme Blinde und Lahme, in der Meinung, dass bisher bewilligte Erleichterungen ferner gewährt werden, dagegen neuen Gesuchen dieser Art nicht mehr entsprochen werden soll.

2. Einem Antrag der Generaldirektion gegenüber, betreffend Aufhebung der Subventionen an Verkehrsvereine, beschloss der Verwaltungsrat am 29. April, es sei der Generaldirektion der Wunsch auszudrücken, sie möchte die bisher an die Verkehrsvereine verabfolgten Subventionen auch weiterhin gewähren.

3. Der Beschluss der Generaldirektion, der Maschinenfabrik Oerlikon als Beitrag an die Kosten der von ihr durchgeführten Versuche über den elektrischen Betrieb auf der Strecke Seebach-Wettingen eine Summe von Fr. 110,000 zu bezahlen, wurde vom Verwaltungsrat am 9. Oktober gutgeheissen.

4. In der Sitzung vom 26. November wurde dem von der Generaldirektion mit der Maschinenfabrik Oerlikon abgeschlossenen Vertrage betreffend Sicherung der Wasserkraft der Sihl am Etzel für den elektrischen Betrieb der Bundesbahnen die Genehmigung erteilt, sowie der zum Vollzuge desselben erforderliche Kredit von Fr. 420,000 bewilligt.

5. In der Sitzung vom 9. Oktober ermächtigte der Verwaltungsrat die Generaldirektion, dem von der Kreisdirektion II abgeschlossenen Vertrage betreffend den Verkauf der Liegenschaft Centralbahnstrasse Nr. 9 in Basel, welche für Bahnzwecke nicht mehr beansprucht wird, zum Preise von Fr. 350 per m^2, die Genehmigung zu erteilen. Die Parzelle misst 462 m^2,

nach noch nicht rechtskräftiger Neuvermessung 457 m²; der Verkaufspreis beträgt somit Fr. 161,700 beziehungsweise Fr. 159,950.

6. Am 28. November 1908 hatte uns der Verwaltungsrat eine Eingabe des Zentralkomitees der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten, vom 25. November 1908, betreffend Entlassung von Streckenarbeitern, Verlängerung der Arbeitszeit des Streckenpersonals in den Wintermonaten usw. zur Berichterstattung überwiesen. Unser Bericht hierüber, vom 17. Februar 1909, erhielt am 4. März die Zustimmung des Verwaltungsrates, und wir wurden ermächtigt, die Eingabe gemäss den Ausführungen unseres Berichtes zu beantworten.

7. Eine Eingabe von 5 Pensionierten der Hülfskasse der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn, worin die Petenten verlangten, dass Art. 61 der Hülfskassenstatuten, I. Nachtrag, zu ihren Gunsten in der Weise abgeändert werde, dass für ihre Pension nicht das Maximum (Fr. 3000) des nach den Hülfskassenstatuten der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn anrechenbaren Gehaltes, sondern ein Betrag zur Geltung komme, welcher sie ihren pensionierten Kollegen der deutschen Schweiz gleichstelle, wurde vom Verwaltungsrat am 9. Oktober abgewiesen.

B. Kreiseisenbahnräte.

Der Kreiseisenbahnrat des Kreises V. (ehemalige Gotthardbahn) hat sich am 10. März 1909 konstituiert.

Die Kreiseisenbahnräte haben die in ihren Geschäftskreis fallenden Gegenstände beraten und mehrfache, auf den Bau und Betrieb der Bundesbahnen bezügliche Anregungen beschlossen. Besonders hervorzuheben ist deren Äusserung zu wichtigen Bauprojekten ihrer Kreise, so bei Kreis I: Förderung der Doppelspur für die Zufahrtslinien zum Simplon; bei Kreis II: Verbesserung der Hauensteinlinie durch einen Basistunnel; bei Kreis III: Verbesserung der Linienführung zwischen den Stationen Ziegelbrücke, Weesen und Näfels-Mollis; bei Kreis IV: Bahnhofumbauten in St. Gallen und Romanshorn; bei Kreis V: Lawinen- und Wildbachverbauungen, Schutzvorrichtungen gegen Steinschlag.

Im Berichtsjahr hielten

der	Eisenbahnrat	des	I.	Kreises	4	
"	"	"	II.	"	5	
"	"	"	III.	"	4	
"	"	"	IV.	"	4	
"	"	"	V.	"	4	(seit 10. März)

Sitzungen ab.

C. Generaldirektion.

Die Generaldirektion hat in erster Linie alle für den Verwaltungsrat bestimmten Vorlagen vorbereitet. Dieselbe behandelte in 107 Sitzungen 3327 Geschäfte.

Wir erwähnen folgende wichtigere Angelegenheiten:

I. Allgemeines.

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

a. In der Märzsession:

1. Bundesbeschluss betreffend das Budget der schweizerischen Bundesbahnen Kreis V (ehemalige Gotthardbahn) für das Jahr 1909, 1. Mai bis 31. Dezember, vom 25. März 1909, lautend:

„Die vom Verwaltungsrate der schweizerischen Bundesbahnen für den Kreis V, für das Jahr 1909, 1. Mai bis 31. Dezember, vorgelegten Budgets werden unter dem Vorbehalte genehmigt, dass im Betriebsbudget ein neuer Ausgabeposten von Fr. 170,000 eingesetzt wird, wodurch sich die Einnahmen der Gewinn- und Verlustrechnung um die gleiche Summe vermindern:

1. Das Betriebsbudget, abschliessend mit Fr. 18,948,535 Einnahmen und mit Fr. 14,202,980 Ausgaben.

2. Das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend mit Fr. 5,508,000 Einnahmen und mit Fr. 5,601,000 Ausgaben.

3. Das Baubudget im Betrage von Fr. 826,400.

4. Das Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung im Betrage von Fr. 826,400.

2. Protokollerklärungen:

des Nationalrates: Den auf den 1. Mai 1909 von der Gotthardbahn in den Dienst der Bundesbahnen übertretenden Beamten und ständigen Angestellten und Arbeitern soll für das Jahr 1909 die bis 1. Mai 1909 bezahlte Besoldung, einschliesslich der Nebenbezüge, weiter verabfolgt werden, jedoch mit der

Einschränkung, dass für die Oberbeamten das Gehaltsmaximum von Fr. 9000, welches im Besoldungsgesetz vom 29. Juni 1900 für die Bundesbahnen festgesetzt ist, nicht überschritten werden darf;

des Ständerates: Den auf den 1. Mai 1909 von der Gotthardbahn in den Dienst der schweizerischen Bundesbahnen übertretenden Beamten und ständigen Angestellten und Arbeitern soll für das Jahr 1909 die bis 1. Mai 1909 bezahlte Besoldung, einschliesslich der besondern Zuwendungen, soweit sie auf Regulativen beruhen, weiter verabfolgt werden, jedoch mit der Einschränkung, dass für die Oberbeamten das Gehaltsmaximum von Fr. 9000, welches im Besoldungsgesetze vom 29. Juni 1900 für die Bundesbahnen festgesetzt ist, nicht überschritten werden darf."

b. In der Junisession:

1. Geschäftsbericht und Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1908. Dieselben sind vom Ständerat am 16. Juni 1909 nach bundesrätlichem Beschlusses-Entwurf genehmigt worden; der Nationalrat hat dieses Traktandum noch nicht behandelt.

2. Betreffend die Revision des Bundesgesetzes vom 29. Juni 1900 über die Besoldungen der Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen sind von beiden Räten die Kommissionen bestellt worden.

3. Bezüglich des Postulates Winiger, betreffend Belassung von Dienstzweigen der Zentralverwaltung der Bundesbahnen in Luzern, anlässlich der Verstaatlichung der Gotthardbahn, wurde mit Beschluss vom 26. Juni verfügt, es werde auf das Postulat nicht weiter eingetreten, wohl aber der Bundesrat eingeladen, auf seine Schlussnahme vom 14. Dezember 1908 in dem Sinne zurückzukommen, dass der vollständige Einbezug der Einnahmenkontrolle der ehemaligen Gotthardbahn in das Personal in Bern statt auf Ende 1909 erst auf 1. Mai 1910 vorzunehmen sei.

c. In der Oktobersession:

wurden keine die Bundesbahnen betreffenden Beschlüsse gefasst.

d. In der Dezembersession:

1. Bundesbeschluss betreffend Genehmigung des Geschäftsberichts und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1908, vom 15. Dezember 1909, lautend:

„1. Die Rechnungen des Jahres 1908 und die Bilanz auf 31. Dezember 1908 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

„2. Der Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung pro 1908 von Fr. 2,854,074. 40 wird auf neue Rechnung vorgetragen, und es ist ihm der Betrag der für das Jahr 1908 ausbezahlten Teuerungszulagen (rund Fr. 2,540,000) beizufügen.

„3. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen des Jahres 1908 wird genehmigt."

2. Bundesbeschluss betreffend den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1910, vom 22. Dezember 1909, lautend:

„Die nachfolgenden Budgets der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1910 werden genehmigt:

„1. Das Betriebsbudget der schweizerischen Bundesbahnen, abschliessend mit Fr. 174,001,035 Einnahmen und mit Fr. 121,752,675 Ausgaben. (Erhöhung der Rubrik: „Betriebsausgaben I. Allgemeine Verwaltung, A. Personal, 1. Verwaltungsbehörden, *b*. Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen" von Fr. 230,180 auf Fr. 254,180.)

„2. Das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung der schweizerischen Bundesbahnen, abschliessend mit Fr. 62,705,090 Einnahmen und mit Fr. 67,830,090 Ausgaben.

„3. Das Baubudget der schweizerischen Bundesbahnen im Betrage von Fr. 30,946,500.

„4. Das Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung der schweizerischen Bundesbahnen im Betrage von Fr. 34,341,150."

Die Abänderung in Ziffer 1 bezieht sich auf die Ernennung von zwei weitern Mitgliedern der Kreisdirektion V.

Ferner hat der Nationalrat am 21. und der Ständerat am 22. Dezember 1909 anlässlich der Beratung des Voranschlages folgendes Postulat angenommen:

„Der Bundesrat wird eingeladen, zu prüfen, ob nicht die Dienstabteilung des Bauwesens bei den Bundesbahnen vereinfacht werden könnte und ob nicht den Kreisdirektionen mit Bezug auf die in ihrem Netze vorkommenden Arbeiten grössere Kompetenzen eingeräumt werden sollten."

3. Bundesbeschluss betreffend Bewilligung eines Spezialkredites für die schweizerischen Bundesbahnen im Betrage von Fr. 5,058,000 behufs Ausrichtung von ausserordentlichen Zulagen für das Jahr 1909 an ihre Beamten, Angestellten und Arbeiter, vom 22. Dezember 1909, lautend:

I.

„Art. 1. Den Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen der II. bis und mit IX. Besoldungsklasse wird für das Jahr 1909 eine ausserordentliche Zulage von Fr. 200 und den in deren Werkstätten und Betrieb beschäftigten Arbeitern eine solche von Fr. 120 verabfolgt.

Die ausserordentliche Zulage für die Barrierenwärterinnen wird für das Jahr 1909 auf Fr. 50 festgesetzt.

„Art. 2. Für die während des Jahres 1909 in den Dienst der schweizerischen Bundesbahnen getretenen Beamten, Angestellten und Arbeiter wird die Zulage im Verhältnis zur Dienstzeit berechnet und unter der Bedingung verabfolgt, dass die Dienstzeit im Jahre 1909 mindestens drei Monate betragen habe.

„Art. 3. Die Art. 1 und 2 finden auf das Personal, welches aus dem Dienst der ehemaligen Gotthardbahngesellschaft in denjenigen der schweizerischen Bundesbahnen hinübergetreten ist, keine Anwendung.

„Art. 4. Zur Auszahlung der ausserordentlichen Zulagen wird der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen ein Kredit von Fr. 5,058,000 eröffnet. Dieser Kredit ist auf das Betriebsjahr 1909 anzurechnen.

II.

„Der Bundesrat wird eingeladen, mit Bezug auf die Frage, ob und in welchem Betrage den in den Dienst der schweizerischen Bundesbahnen übergetretenen ehemaligen Beamten, Angestellten und Arbeitern der Gotthardbahn seitens der Verwaltung der Bundesbahnen ebenfalls eine Zulage für das Jahr 1909 ausgerichtet werden solle, der Bundesversammlung besonderen Bericht und Antrag zu hinterbringen.

III.

„Gegenwärtiger Beschluss tritt, als nicht allgemein verbindlich, sofort in Kraft.

Der Bundesrat wird mit der Vollziehung desselben beauftragt."

4. Der Entwurf eines neuen Besoldungsgesetzes für die Beamten und Angestellten der Bundesbahnen ist erst vom Ständerat beraten worden.

2. Auf 1. Mai 1909 ist die Gotthardbahn in das Eigentum des Bundes übergegangen und deren Betrieb von den Bundesbahnen übernommen worden. Die Vorbereitungen für diesen Übergang und die Durchführung desselben haben die Organe der Verwaltung in erheblichem Masse beansprucht.

a. Im Auftrage des Bundesrates haben wir am 1. Mai die Gotthardbahn von deren Direktion am Gesellschaftssitz in Luzern übernommen. Vorher haben wir mit der Gotthardbahn am 28. April eine Vereinbarung über die Modalitäten der Übergabe und Übernahme und der Geschäftsverteilung zwischen der Gotthardbahn in Liquidation und der Bundesbahnverwaltung abgeschlossen. Im Einvernehmen mit dem eidg. Eisenbahndepartement war ferner an das Personal der Gotthardbahn am 5. April ein Zirkular erlassen worden, welches demselben die Bedingungen des Übertrittes zur Bundesbahnverwaltung auf Grundlage der bezüglichen Beschlüsse der Bundesversammlung zur Kenntnis brachte; ein weiteres Zirkular folgte am 23. April, und der Übergang hat sich sodann ohne Anstand vollzogen.

b. Wir haben den Übergang der Gotthardbahn an den Bund allen schweizerischen und ausländischen Transportanstalten, mit welchen dieselbe in Beziehungen stand, mit Zirkular vom 23. April zur Kenntnis gebracht.

c. Bei den Verhandlungen des Bundesrates mit der Verwaltung der Gotthardbahn betreffend deren freihändigen Rückkauf war die Generaldirektion durch ihren Präsidenten vertreten. Eine vollständige Einigung war bisher nicht möglich; dagegen ist über einzelne Punkte folgende Verständigung getroffen worden:

1. Der 25fache Wert des konzessionsmässigen Reinertrages der Gotthardbahn für die massgebende Rechnungsperiode wurde festgesetzt auf Fr. 212,500,000 (zweihundertzwölf Millionen fünfhunderttausend Franken).

2. Der Wert der von der Gotthardbahn an den Bund unentgeltlich abzutretenden Materialvorräte wurde festgesetzt auf Fr. 1,500,000 (eine Million fünfhunderttausend Franken).

3. Die entbehrlichen Liegenschaften der Gotthardbahn wurden vom Bunde nach dem Buchbestande und zum Buchwerte vom 30. April 1909 übernommen und bar bezahlt.

Über die anderweitigen Forderungen und Gegenforderungen bezw. Abzugsforderungen konnte dagegen eine Verständigung nicht erzielt werden. Es blieben demnach streitig:

1. Die Forderungen der Klage und Replik für:

a. das zweite Geleise Immensee-Brunnen im Betrage von Fr. 2,000,000;

b. Rückerstattung für seit dem 1. Mai 1904 erfolgte auf Baukonto gehörige Verwendungen im Betrage von Fr. 4,515,023, in der Replik erhöht auf Fr. 6,410,753;

c. Ausgaben für Projektierung des zweiten Geleises Giubiasco-Chiasso und einer Ausweiche zwischen Luzern und Meggen im Betrage von Fr. 23,918, in der Replik erhöht auf Fr. 90,000;

2. die Forderung von Verzugszinsen auf dem Betrage der Rückkaufsentschädigung vom 1. Mai 1909 ab;

3. die Forderungen der Antwort und Duplik für Abzüge, nämlich:

a. der Sollbestand des Erneuerungsfonds per Ende April 1909 (Bestand auf Ende 1908 Fr. 13,651,513. 62);

b. der Betrag des Minderwertes der im Erneuerungsfonds nicht berücksichtigten Anlagen und Einrichtungen in dem laut Duplik reduzierten Betrage von Fr. 3,444,000;

c. die Kosten für Erstellung der fehlenden und ungenügenden Anlagen in einem von den Experten festzustellenden Betrag;

d. der noch festzustellende Betrag des Defizits der Hülfskasse auf Ende 1909;

4. anderweitige Vorbehalte und mehr sekundäre Begehren der Parteien.

Ausserdem ist vereinbart worden, dass das $3^1/_2$ % Anleihen der Gotthardbahn im Betrage von Fr. 117,090,000 auf 1. Mai 1909 vom Bunde zu übernehmen sei zur Verrechnung mit dem zu bezahlenden Rückkaufspreis, mit Vergütung eines Agio von 6 Millionen.

Mit dem Vollzuge der getroffenen Vereinbarungen ist die Generaldirektion beauftragt worden. Erledigt sind bisher: die Bezahlung der entbehrlichen Liegenschaften (Fr. 659,523. 25), des Agio von Fr. 6,000,000 und der für die Materialvorräte zu entrichtenden Kaufsumme für deren Fr. 1,500,000 übersteigenden Wert mit Fr. 2,759,790. 74.

d. Nachdem im Rückkaufsprozesse vom Bundesgericht eine Expertise über die Frage der Abzüge wegen fehlenden und ungenügenden Anlagen angeordnet worden war, wurden wir vom eidgenössischen Eisenbahndepartement beauftragt, uns bei dem am 24. August beginnenden Augenschein der Experten durch Organe des Bau- und Betriebsdepartementes vertreten zu lassen.

e. Mit Rücksicht darauf, dass bis jetzt weder eine Verständigung über den Rückkaufspreis der Gotthardbahn zustande gekommen, noch der neue internationale Gotthardbahnvertrag perfekt geworden ist, haben wir verfügt, dass bis auf weiteres für das ehemalige Netz der Gotthardbahn (Kreis V der Bundesbahnen) getrennte Rechnung geführt wird. Auch für den Erneuerungs-

fonds der Gotthardbahn wird ihr vom Bundesrate genehmigtes Regulativ bis auf weiteres Anwendung finden.

f. In Anwendung des Beschlusses der Bundesversammlung über Wahrung der bisherigen Bezüge des Personals der Gotthardbahn sind die bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen bis auf weiteres unverändert in Kraft belassen worden, z. B. die Lebensmitteldepots, der Gratistransport von Lebensmitteln (Milch, Fleisch etc.), die Unterhaltung von Schulen, die Fahrbegünstigungen der Lehrer und Schüler derselben.

g. Einem Gesuche um Belassung des Domizilträgers der Bundesbahnen für den Kanton Tessin in Lugano konnte nicht entsprochen werden, da Art. 12 des Rückkaufsgesetzes als Domizilort den Kantonshauptort, somit Bellinzona, vorschreibt. Wie in allen andern Kantonen haben wir den Bahnhofvorstand des Kantonshauptortes als Domizilträger bezeichnet.

h. Mit Schreiben vom 13. März haben wir der Generaldirektion der italienischen Staatsbahnen vorgeschlagen, die zwischen ihr und der Gotthardbahn bestehenden, auf den Betrieb der letztern sich beziehenden Verträge, speziell diejenigen über Mitbenützung der Bahnhöfe Chiasso und Luino und den Betrieb der Strecke Luino-Pino (Grenze), nach der auf den 1. Mai eintretenden Verstaatlichung der Gotthardbahn bis auf weiteres unverändert fortdauern zu lassen. Unser Vorschlag ist am 19. April von den italienischen Staatsbahnen angenommen worden, unter Vorbehalt der in den Verträgen enthaltenen Kündigungsklausel.

i. Bei den Verhandlungen mit den Delegationen Deutschlands und Italiens über den Abschluss eines neuen internationalen Gotthardvertrages war die Generaldirektion durch die Herren Weissenbach und Dinkelmann vertreten. Die Konferenz hat zum Abschluss eines Vertrages geführt, welcher den Parlamenten der beteiligten Staaten zur Ratifikation vorgelegt worden ist.

k. Durch Beschluss des Bundesrates vom 12. Januar ist Herr J. Zingg zum Direktor des Kreises V ernannt worden.

l. Da laut Beschluss des Bundesrates die Kreisdirektion V bis auf weiteres nur ein Mitglied zählt, war die Frage der Stellvertretung besonders zu ordnen. Auf hierseitigen Vorschlag ist vom eidg. Eisenbahndepartement der älteste Abteilungsvorstand, Herr Betriebschef Siegfried, als Stellvertreter des Direktors bezeichnet worden.

m. Der Kreiseisenbahnrat V hat mit Schreiben vom 7. August den Wunsch ausgesprochen, es sei dem Kreise V baldmöglich die vorgesehene Ausdehnung zu geben, um die im Rückkaufsgesetze vorgeschriebene Organisation durchzuführen. Der Bundesrat hate verfügt, der Kreis V sei bis zur Ratifikation des neuen Gotthardtvertrages durch die Parlamente aus dem bisherigen Gotthardbahnnetze zu bilden, und für einmal sei für diesen Kreis nur ein Kreisdirektor zu ernennen; die Bundesversammlung hat anlässlich der Genehmigung des Budgets für das Jahr 1910 die Wahl von zwei weitern Mitgliedern vorgesehen.

n. Mit Rücksicht auf die Verstaatlichung der Gotthardbahn musste eine italienische Ausgabe aller Reglemente der Bundesbahnen angeordnet werden. Auch vom Eisenbahnamtsblatt erscheint vom 1. Mai an eine italienische Übersetzung.

o. Auf Einladung des eidgenössischen Eisenbahndepartementes haben wir uns mit Zuschrift vom 17. August auf eine Eingabe der Regierung des Kantons Tessin vernehmen lassen, welche bessere Berücksichtigung der einheimischen Bevölkerung beim Personal des Kreises V und Anwendung der italienischen Sprache im Verkehr mit derselben verlangt. Indem wir auf Grund der von der Kreisdirektion V erteilten Auskunft über die bei der Gotthardbahn bestandenen Verhältnisse und den gegenwärtigen Personalbestand beim Kreis V einlässlich berichteten, konnten wir nachweisen, dass die Einwohner des Kantons Tessin bei der Besetzung der Stellen in diesem Kanton jetzt schon soweit tunlich berücksichtigt werden; dem Begehren um Anwendung der italienischen Sprache im Verkehr mit den Behörden und der Bevölkerung des Kantons Tessin werde ohne weiteres entsprochen werden.

In weiterer Ausführung dieser Erklärung haben wir mit Vernehmlassung vom 23. November dem eidgenössischen Eisenbahndepartement mitgeteilt, dass wir bezüglich der Anwendung der italienischen Sprache im Verkehr mit dem Kanton Tessin auch künftig zu verfahren gedenken wie folgt:

Die Korrespondenz der Generaldirektion und der Kreisdirektion V mit den Behörden und Amtsstellen des Kantons Tessin soll ausschliesslich in italienischer Sprache geführt werden. Auch die Korrespondenz mit der Bevölkerung des Kantons Tessin findet in italienischer Sprache statt, mit Ausnahme der Fälle, in welchen wir aus dem Kanton Tessin Schreiben und Eingaben in deutscher oder französischer Sprache erhalten, welche in der gleichen Sprache beantwortet werden. Dagegen müssen wir uns ausdrücklich vorbehalten, mit unsern eigenen Dienststellen im Kanton Tessin auch in deutscher oder französischer Sprache zu

korrespondieren. Sodann kann den Kreisdirektionen I, II, III und IV und deren Dienststellen, insbesondere den Stationen, nicht zugemutet werden, italienisch zu korrespondieren; dieselben werden sich auch künftig ihrer eigenen Sprache bedienen müssen, indem für diese Korrespondenz keine Übersetzer zur Verfügung stehen.

3. Die vom Verwaltungsrate in der Sitzung vom 9./10. Juli genehmigte Vorlage betreffend die Revision des Besoldungsgesetzes ist von uns mit Schreiben vom 10. Juli dem eidgenössischen Eisenbahndepartement zu Handen des Bundesrates zugestellt worden.

Am 9. September haben uns die Personalverbände neue Eingaben zum Entwurfe des Besoldungsgesetzes und zum Vorentwurf einer Gehaltsordnung mitgeteilt, welche sie dem Bundesrat zu Handen der Bundesversammlung eingereicht hatten. Auf Einladung des eidgenössischen Eisenbahndepartementes vom 13. September haben wir demselben unsere Bemerkungen zu diesen Eingaben mit Schreiben vom 21. September zugestellt.

4. Vom eidgenössischen Eisenbahndepartement zur Vernehmlassung über ein von einem Initiativkomitee eingereichtes Konzessionsgesuch für eine Schmalspurbahn Mesocco-San Bernardino-Andeer eingeladen, haben wir uns mit Schreiben vom 9. März dahin ausgesprochen, dass diesem Gesuch bis nach Abklärung der Frage des Tracés einer Ostalpenbahn nicht entsprochen werden sollte. Der Bundesrat hat am 22. März in diesem Sinne entschieden.

5. Auf Einladung des eidg. Eisenbahndepartementes haben wir mit Schreiben vom 28. Mai das Konzessionsbegehren für eine Normalspurbahn Sembrancher-Chable-Aosta begutachtet; wir empfahlen, auf dasselbe nicht einzutreten, da die projektierte Linie die Simplonbahn empfindlich schädigen würde und ein Verkehrsbedürfnis für eine solche Linie nicht bestehe.

6. Mit Schreiben vom 16. September haben wir dem eidgenössischen Eisenbahndepartement über folgende Konzessionsbegehren Bericht erstattet:

a. für eine normalspurige Eisenbahn von Réchésy (französische Grenze)-Bonfol-Courtavon (deutsche Grenze);

b. für zwei schmalspurige Eisenbahnverbindungen zwischen dem Berner Oberland und Sitten, die eine über den Sanetschpass, die andere über den Rawilpass;

c. für eine elektrische Schmalspurbahn von Waldenburg über Langenbruck nach Balsthal, sowie für zwei Strassenbahnverbindungen von Basel nach Liestal, die eine ausgehend vom Äschenplatz, die andere von der Neuen Welt.

Wir sahen uns nicht veranlasst, gegen die Erteilung dieser Konzessionen Einwendungen zu erheben.

7. Nachdem der Staatsrat des Kantons Neuenburg beim Bundesrate den freihändigen Rückkauf der Neuenburger Jura-Bahn neuerdings angeregt hatte, wurden wir vom eidg. Eisenbahndepartement beauftragt, uns über deren Rückkaufswert auszusprechen. Wir antworteten am 9. November, dass die neuen einlässlichen Erhebungen zufolge der seit unserm Berichte vom 31. Mai 1905 eingetretenen Vermehrung der Betriebskosten ein noch ungünstigeres Resultat ergeben, indem der kommerzielle Wert der Bahn auf höchstens 5 Millionen geschätzt werden könne.

8. Mit Zuschrift vom 22. Februar hat das eidgenössische Eisenbahndepartement das Initiativkomitee der konzessionierten Linie Münster-Grenchen, den Regierungsrat des Kantons Bern, als Konzessionsbewerber für eine Hauptbahn Münster-Pieterlen-Biel und Dotzigen, die Gemeinde Büren, als Konzessionsbewerberin für eine Hauptbahn Grenchen S. B. B.-Büren S. B. B., die Gemeinde Grenchen, als Anhängerin eines Basistunnels Münster-Grenchen S. B. B., den Regierungsrat des Kantons Solothurn, die Generaldirektion der Bundesbahnen, die Berner Alpenbahngesellschaft, das eidgenössische Militärdepartement und die Abteilungschefs des Eisenbahndepartements zum Zwecke der allgemeinen Orientierung über die verschiedenen Juradurchstichprojekte zu einer Konferenz auf den 3. März eingeladen. Bei dieser Konferenz hat unsere Abordnung den in den frühern Berichten der Generaldirektion vom 17. Dezember 1908 und vom 16. Januar 1909 betreffend die Zufahrtslinien zum Simplon eingenommenen Standpunkt festgehalten und denselben in ihrer Vernehmlassung vom 26. März auf die vom eidgenössischen Eisenbahndepartemente uns zum Bericht überwiesenen Konzessionsgesuche der Regierung des Kantons Bern betreffend eine Linie Münster-Pieterlen-Dotzigen und der Gemeinde Büren für eine Bahn Grenchen-Büren im Anschluss an einen Basistunnel Münster-Grenchen näher entwickelt. Bekanntlich haben wir uns grundsätzlich gegen die Konzessionierung der Linie Münster-Grenchen an Dritte ausgesprochen und

namentlich gegen die Konzessionierung einer Linie Pieterlen (oder Grenchen)-Dotzigen Stellung genommen.

9. Am 1. Juni sind die Verhandlungen mit Frankreich über den Abschluss eines Staatsvertrages betreffend die Zufahrtslinien zum Simplon wieder aufgenommen worden. Wie letztes Jahr war die Bundesbahnverwaltung bei diesen Konferenzen vertreten durch Herrn Ständerat C. von Arx, Präsident des Verwaltungsrates, Präsident der Konferenz, die Herren Weissenbach und Colomb von der Generaldirektion und Herrn Stockmar, Präsident der Kreisdirektion I. Die Konferenz führte zur Vereinbarung eines Staatsvertrages, welcher mit Bundesbeschluss vom 20./23. Dezember von den eidgenössischen Räten ratifiziert wurde.

Vor dem Zusammentritt der Konferenz hatte am 25. Mai eine Besprechung mit der Direktion der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn stattgefunden, bei welcher ein Nachtrag zum Vertrage vom 14./15. Oktober 1902, abgeschlossen zwischen der P. L. M. und der Jura-Simplon-Bahn, über den Bau einer Abkürzungslinie Frasne-Vallorbe und die Mitbenutzung des zu erweiternden Bahnhofes Vallorbe vereinbart worden war.

Der Konferenz sind ferner auf Einladung des eidg. Eisenbahndepartementes, bezw. der bundesrätlichen Delegation für Eisenbahnfragen, und unter deren Vorsitz vorausgegangen: Verhandlungen am 26. und 31. Mai und am 3. Juni zwischen der Berner Alpenbahngesellschaft als Konzessionärin für eine Bahn Münster-Grenchen-Lengnau und der Generaldirektion über eine Verkehrsteilung zwischen der Münster-Lengnau-Bahn und den Bundesbahnen, sowie über Übernahme des Betriebes der projektierten Linie durch die Bundesbahnen (vergl. oben A 6).

10. Mit Eingabe vom 30. November haben wir den Beschluss des Verwaltungsrates vom 25. gl. M. betreffend Erstellung eines Basistunnels durch den Hauenstein (vergl. A 8) dem eidg. Eisenbahndepartement mitgeteilt. Der Bundesrat hat sodann mit Beschluss vom 20. Dezember die eidgenössischen Räte ersucht, die Kommissionen zur Behandlung dieses Gegenstandes zu ernennen.

11. Am 6./7. April und 21./22. September haben Sitzungen der internationalen Simplondelegation stattgefunden, bei welchen die Fahrpläne und die Tarife der Simplonlinie, sowie die Bau- und Betriebsrechnungen derselben für 1906 und 1907 besprochen wurden. Zur Verifikation dieser Rechnungen ist eine Kommission, bestehend aus zwei schweizerischen und zwei italienischen Mitgliedern, bestellt worden.

12. Mitbenützungsverträge.

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

1. am 29. April den Vertrag mit der elektrischen Bahn Monthey-Champéry-Morgins betreffend Mitbenützung der Station Monthey;
2. am 29. April den Vertrag mit der Gürbetalbahn betreffend die Mitbenützung der Bahnhöfe Bern und Thun;
3. am 29. April den Vertrag mit der Strassenbahn Uster-Ötwil betreffend Anschluss an die Station Uster;
4. am 30. April den Vertrag mit der Bodensee-Toggenburgbahn betreffend Mitbenützung des Bahnhofes Romanshorn;
5. am 29. September den Nachtrag zum Vertrag mit der P. L. M. betreffend den Bau der Linie Frasne-Vallorbe und die Mitbenützung des Bahnhofes Vallorbe;
6. am 26. November den Vertrag mit der Eisenbahngesellschaft Montreux-Glion (direkte Linie) betreffend die Einführung der Schmalspurbahn Montreux-Glion in den Bahnhof Montreux und die Mitbenützung desselben.

b. Noch nicht beendigt waren die Verhandlungen über folgende Mitbenützungsverträge:

1. Vertrag mit der Sensetalbahn über die Mitbenützung der Station Flamatt;
2. Revision der Verträge mit der Burgdorf-Thun-Bahn für die Bahnhöfe Burgdorf und Thun;
3. Vertrag mit der Thunerseebahn betreffend die Mitbenützung der Station Scherzligen.

c. Der von der Bahngesellschaft Pruntrut-Bonfol auf Ende 1908 gekündigte, sodann bis Ende 1909 verlängerte Vertrag betreffend den Betrieb der Linie durch die Bundesbahnen und die Mitbenützung der Station Pruntrut wurde auf deren Wunsch mit Schreiben vom 24. September neuerdings bis zum 1. Juli 1910, dem Datum der Betriebsübernahme durch die Gesellschaft, verlängert.

d. Mit Vereinbarung vom 19. Juli ist der Gesellschaft der Usines de l'Orbe als Eigentümerin der Bahn Orbe-Chavornay eine Reduktion der für die Mitbenützung der Station Chavornay zu bezahlenden jährlichen Entschädigung von Fr. 1000 auf Fr. 800 zugestanden worden. Gleichzeitig übernahmen wir für dieselbe die Besorgung des Reklamationsdienstes für Ansprüche wegen Verlust oder Beschädigung von Transportgütern und Lieferfristüberschreitungen.

e. Einem Gesuche des Stadtrates von Luzern um Herabsetzung der Aversalbeiträge, welche die Kriens-Luzern-Bahn für die Mitbenützung des Bahnhofes Luzern und der Zufahrtstrecke der Brünigbahn zum Bahnhof zu vergüten hat, konnten wir nicht entsprechen, was in einer Konferenz vom 17. März begründet wurde.

Mit Beschluss vom 13. August hat sich der Bundesrat inkompetent erklärt, auf ein bezügliches an ihn gerichtetes Begehren des Stadtrates Luzern einzutreten.

13. Nach Abschluss der vom Stadtrat Zürich verlangten ergänzenden Studien sind die Verhandlungen über den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn am 2. September wieder aufgenommen worden. Es wurde vereinbart, dass der Stadtrat Zürich eine Verständigung mit der Sihltalbahn und der Ütlibergbahn über die diesen Unternehmungen auffallende Kostenbeteiligung suchen soll, und dass wir die Zustimmung des eidgenössischen Wasserbauinspektorates und der Baudirektion des Kantons Zürich zum Projekte der Sihlunterführung einholen sollen, worauf eine abschliessende Verhandlung über die ganze Frage stattfinden wird.

14. In Ausführung einer bei den Verhandlungen über den Bau einer schmalspurigen Brienzerseebahn als Fortsetzung der Brünigbahn gegebenen Zusage haben wir gemäss Beschluss vom 22. Mai der Baudirektion des Kantons Bern als Beitrag an die Vorstudien für eine rechtsufrige Brienzerseebahn zu Handen des Initiativkomitees Fr. 35,000 und zu Handen der Staatskasse Fr. 4025. 70 ausbezahlt.

15. Mit Bericht vom 19. Juni haben wir auf Einladung des eidgenössischen Eisenbahndepartements die Frage der Erstellung schiffbarer Wasserläufe in der Schweiz einlässlich begutachtet. Die Vernehmlassung, welche veröffentlicht worden ist, kommt in technischer Hinsicht zu folgenden Schlüssen:

1. Zur Herstellung eines schweizerischen Grossschiffahrtsstrassennetzes kommen in erster Linie in Betracht:

a. der Rhein von Basel bis zum Bodensee;
b. die Aare von Waldshut bis zum Bielersee;
c. die Limmat bis Zürich;
d. die Kanalisierung der Töss bis Winterthur;
e. die Verbindung zwischen Bieler-, Neuenburger- und Genfersee.

2. Für den Rhein sollen Schiffe mit 1000 Tonnen Tragfähigkeit, für die Schiffahrtstrassen im Innern des Landes solche von 600 Tonnen in Aussicht genommen werden.

3. Dementsprechend sollen die Minimalabmessungen der Kanäle betragen:

für den Rhein: 30 m Sohlenbreite, 40 m Wasserspiegelbreite und 2,5 m Wassertiefe (86 m^2);

für die andern Schiffahrtstrassen: 18 m Sohlenbreite, 30 m Wasserspiegelbreite und 2,5 m Wassertiefe (59 m^2).

Die Schleusen sind für den Rhein mit 100 m Länge und 12 m Breite und für die Schiffahrtstrassen im Innern mit 70 m Länge und 9,5 m Breite vorzusehen. Für die Schleusentreppe bei Neuhausen und die Schleusen bei Schaffhausen genügt eine Kammerlänge von 80 m und eine Breite von 9,5 m.

4. Die von der Schweiz für die genannten Schiffahrtswege aufzuwendende Bausumme ist zu 180 Millionen Franken veranschlagt. Hiervon entfallen auf die Kanalisierung des Rheins 30 Millionen und auf die innerschweizerischen Schiffahrtswege 150 Millionen. Die jährliche Ausgabe für Verzinsung, Amortisation, Betrieb und Unterhalt würde zirka 9,5 Millionen Franken betragen.

5. Diese Kosten sind so bedeutend, dass bei dem Umfange des in Aussicht stehenden Verkehrs eine direkte Rentabilität der Anlagen nicht zu erwarten ist.

Wollte man die Deckung der Ausgaben für Verzinsung, Amortisation und Unterhalt der Anlagen am Rhein der Schiffahrt zumuten, so käme man auf einen tonnenkilometrischen Frachtsatz (von zirka 7,5 Cts.), bei welchem von einer Konkurrenzfähigkeit des Wassertransportes gegenüber den Eisenbahnen nicht die Rede sein könnte. Nimmt man an, dass diese Konkurrenzfähigkeit bei einem Tarif von 3 Cts. noch vorhanden wäre, so müssten die gesamten Baukosten und ein Teil des Unterhaltes durch Beiträge à fonds perdu bezahlt werden.

Noch ungünstiger stellen sich die Berechnungen für die Schiffahrtstrassen im Innern des Landes.

6. Der Kanalisierung des Rheins zwischen Basel und Konstanz müsste die Bodenseeregulierung und die Niederwasserregulierung des Stromes zwischen Strassburg und Basel vorangehen.

7. Die wirtschaftliche Berechtigung für den Bau dieser Wasserstrassen wird erst vorhanden sein, wenn unser Bahnnetz, das durch Doppelgeleise und andere Anlagen noch bedeutend verbessert werden kann, infolge der Verkehrszunahme an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelangt sein wird.

8. Damit die Schwierigkeiten und die Kosten der Errichtung der Grossschiffahrtstrassen in Zukunft nicht grösser werden, als sie heute sein würden, empfiehlt es sich, schon jetzt für dieselben

Projekte aufzustellen und dafür zu sorgen, dass alle an den Wasserläufen in Zukunft vorzunehmenden Arbeiten in Übereinstimmung mit diesen Projekten zur Ausführung gelangen.

In kommerzieller Beziehung gelangten wir zum Resultat, dass kein Netz schiffbarer Wasserstrassen in der Schweiz denkbar ist, das den Bundesbahnen nicht Konkurrenz machen, sondern mit ihnen ein Ganzes bilden würde zur Hebung und Kräftigung des Verkehrs des Landes. Die möglichen und projektierten Wasserstrassen laufen durchaus parallel zu den Bundesbahnlinien und treten daher in die schärfste Konkurrenz zu denselben. Der Verkehr wird auch in Zukunft nie und nirgends so dicht sein, dass die Bundesbahnen froh wären, wenn ihnen ein Teil abgenommen würde. Das Netz der schweizerischen Bahnen ist, speziell längs den projektierten Schiffahrtslinien, engmaschig und leistungsfähig; stets neu hinzutretende Bahnen erhöhen diese Leistungsfähigkeit noch.

Die schweizerischen Bundesbahnen haben allerdings ein sehr grosses Interesse daran, dass die Wasserläufe bis an die Grenze leistungsfähig gemacht werden:

der Rhein bis Basel,
die Rhone bis Genf,
der Tessin bis an den Langensee.

Weiteres wird stets nur zu ihrem Schaden gereichen. Der schweizerische Güterverkehr wird nie imstande sein, gleichzeitig eine leistungsfähige Schiffahrt und das dichte, engmaschige Eisenbahnnetz zu alimentieren; dafür wird er stets zu klein sein. Das Nebeneinanderbestehen von Schiffahrts- und Bahnlinien wird beide unrentabel machen, was wirtschaftspolitisch verfehlt ist. Besser eine gut situierte und finanzkräftige Bundesbahn allein, als zwei schlechtrentierende Verkehrsanstalten.

Es braucht in der Schweiz auch kein Korrektiv gegen eine zu ausschliessliche Monopolstellung der Eisenbahnen im Verkehrswesen. Durch das Rückkaufsgesetz ist festgestellt, dass allfällige Überschüsse zu Verbesserungen im Verkehrswesen verwendet werden sollen; dadurch ist die Monopolstellung ihrer schädlichen Eigenschaften entkleidet.

Wenn auch zugegeben werden muss, dass die Schiffahrtslinien für die Produzenten und Konsumenten schwerer Güter vorteilhaft wären, würde das, was die schweizerische Volkswirtschaft dadurch als Ganzes gewänne, dasjenige nicht aufwiegen, was sie anderseits bei einer starken und dauernden finanziellen Schädigung der Bundesbahnen verlöre. Die Taxermässigungen, welche die schweizerischen Schiffahrtsstrassen bringen können, werden übrigens, wie schon oben bemerkt, nicht so gross sein, dass sie

nicht nach und nach von den Bahnen selbst (z. B. durch weitere Herabsetzung der Ausnahmetarife für die wichtigsten Roh- und Hülfsstoffe) herbeigeführt werden können, wenn man sie in ihrer Entwicklung nicht stört. Die Errichtung einer neuen Transportanstalt für einen Verkehr, der durch die bestehende leicht selbst bewältigt werden kann, und zwar mit nicht viel höhern Selbstkosten, ist unproduktiv und unwirtschaftlich.

Auf Grund vorstehender Erwägungen kann daher die projektierte Schiffahrt Basel-Rhein-Bodensee und Zürichsee, $\frac{\text{Basel}}{\text{Bodensee}}$-Rhein-Aare-Genfersee vom Standpunkt der Bundesbahnen und der mit ihnen vielfach und eng verknüpften Interessen des Landes aus nicht unterstützt werden.

16. In einer Konferenz des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen vom 24. Juni sind unter anderm behandelt worden die Vernehmlassungen des Verbandes an das eidgenössische Eisenbahndepartement betreffend die vom Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport ausgearbeiteten und den beteiligten Staaten zur Äusserung zugestellten Entwürfe zu einem internationalen Übereinkommen über die Beförderung von Personen und Reisegepäck, sowie zu einem Übereinkommen über eine internationale Eisenbahnstatistik.

Auf Ende 1909 ist der Verband schweizerischer Eisenbahnen aufgehoben worden. Soweit ein Bedürfnis zur Aufrechterhaltung gemeinsamer Einrichtungen mit andern schweizerischen Bahnverwaltungen vorhanden ist, werden spezielle Vereinbarungen getroffen, über welche wir bei den betreffenden Departementen berichten.

17. Im Auftrage des eidgenössischen Eisenbahndepartementes haben wir demselben im März einen Vorentwurf über eine Reorganisation der Bundesbahnverwaltung im Sinne grösserer Zentralisation eingereicht. Der Bundesrat wird seinen bezüglichen Entwurf gleichzeitig mit einem solchen betreffend die Änderung der Vorschriften über die Beziehungen zwischen dem Eisenbahndepartement und der Bundesbahnverwaltung uns zu Handen des Verwaltungsrates zur Begutachtung zustellen.

18. Die Kreisdirektion IV hat uns eine Abschrift ihres Schreibens vom 2. Februar an das Departement des Innern und der Volkswirtschaft des Kantons Graubünden mitgeteilt, worin sie auf das Ersuchen um Erstattung eines Berichtes über Betriebs-

und Bauverhältnisse der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1907, soweit das Gebiet des Kantons Graubünden in Frage komme, sowie über etwaige Bauprojekte zu Handen des Grossen Rates antwortete, dass sich die Kreisdirektion auf die Erstattung solcher Spezialberichte an die Kantone grundsätzlich nicht einlassen könne, da dies für die Bahnverwaltung weitgehende Konsequenzen hätte, und ferner auf die Vertretung der Kantone in den Kreiseisenbahnräten und im Verwaltungsrate hinwies, deren Mitgliedern alle Quartalberichte, Rechnungen, Budgets etc. zugestellt werden, sowie auf das für Behandlung der Projekte für Neu- und Umbauten vorgeschriebene Verfahren.

19. Auf Wunsch der Eisenbahnschulen in Lausanne, Biel, Winterthur und St. Gallen fand am 12. März eine Konferenz mit Vertretern derselben statt, in welcher besprochen wurde, wie dem Übelstande zu begegnen sei, dass die Bundesbahnen wegen der notwendigen Personalreduktion nicht alle aus den Eisenbahnschulen Austretenden in ihren Dienst aufnehmen können. Es wurde die Zusicherung erteilt, dass austretende Eisenbahnschüler, welche nicht sofort Verwendung finden können, für in der Folge frei werdende Stellen vorgemerkt werden.

Das Postulat der eidgenössischen Räte betreffend die Übernahme der Eisenbahnschulen durch den Bund hat noch nicht behandelt werden können.

20. Nachdem die schweizerische Landesausstellung in Bern für die allgemeine Bundesverwaltung und die Bundesbahnen 10 Stellen in der Ausstellungskommission reserviert hatte, ist vom Bundesrat der Bundesbahnverwaltung eine Stelle zugeteilt worden; an dieselbe haben wir Herrn Generaldirektor Sand ernannt.

21. In einer Sitzung des Lokalkomitees vom 24. Mai wurden die am 3. Juli in der Versammlung der ständigen Kommission des internationalen Eisenbahnkongresses zu behandelnden Traktanden, welche auf den Zusammentritt des Kongresses am 4.—16. Juli 1910 in Bern Bezug haben, vorberaten.

Der Bundesrat hat am 24. August beschlossen, dass von den auf Fr. 150,000 veranschlagten Kosten des Kongresses der Bund $^2/_3$ und die Bundesbahnen $^1/_3$ zu übernehmen haben. Das zur Durchführung der Organisation des Kongresses ernannte Lokalkomitee, welches aus den Oberbeamten des eidgenössischen Eisenbahndepartementes, den Mitgliedern der Generaldirektion und Herrn

Dietler, alt Direktionspräsident der Gotthardbahn, gebildet war, ist durch den Beizug von Vertretern des eidgenössischen politischen Departements, des eidgenössischen Zolldepartements und des eidgenössischen Departements des Innern, sowie aller schweizerischen Transportanstalten und der Präsidenten der Kreisdirektionen erweitert worden.

22. Am 17. Juni, 25. Oktober und 27. Dezember fanden gemeinsame Konferenzen der Generaldirektion und der Kreisdirektionen statt, in welchen namentlich behandelt wurden: die Weiterführung der Massnahmen zur Verminderung der Betriebsausgaben, die Einverlangung von ärztlichen Zeugnissen bei allen Erkrankungen, die Verabfolgung von Entschädigungen bei Versetzungen innerhalb kurzer Frist und die Eingabe der Personalverbände betreffend automatisches Vorrücken des Personals bei eintretenden Vakanzen und die Verwendung von weiblichen Angestellten.

23. Betreffend die von der Generaldirektion getroffenen Wahlen, besonders der Dienstabteilungsvorstände des Kreises V, vergl. A 4, Ziffer 1, 2, 3, 4, 5.

Die Kreisdirektionen haben uns die Bestätigung aller Vorstände der Dienstabteilungen vorgeschlagen, und der Verwaltungsrat hat diese Wahlen in der Sitzung vom 30. April auf unsern Antrag bestätigt.

Auf den Zeitpunkt des Ablaufes der periodischen Amtsdauer, den 1. April, sind die bisherigen Beamten und Angestellten mit wenig Ausnahmen bestätigt worden.

24. Jahresfreikarten. Im Laufe des Berichtsjahres sind von den Bundesbahnen folgende Jahresfreikarten ausgestellt worden:

	Ganzes Netz		Kreise		Strecken			Total
	I.	II.	I.	II.	I	II.	III.	
an:	Klasse		Klasse		Klasse			
Bundesbehörden	97	53	6	7	—	9	2	174
Kantonsbehörden	—	—	134	9	—	—	—	143
Behörden und Personal der Bundesbahnen	241	147	267	827	—	7	—	1,489
andere schweiz. Transportanstalten	99	2	79	39	39	96	8	362
ausländ. Transportanstalten	1,016	65	59	12	52	24	2	1,230
Verschiedene	43	—	29	12	27	65	10	186
Total	1,496	267	574	906	118	201	22	3,584

25. Personal.

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

Die Gesamtzahl der Beamten und Angestellten mit Jahresgehalt beträgt auf Ende 1909 23,041, diejenigen der im Taglohn Angestellen 11,534, zusammen 34,575 (gegenüber 20,348 Beamten und 9985 im Taglohn Angestellten, zusammen 30,333, im Vorjahre).

	Beamte mit Jahresgehalt	im Taglohn Angestellte
bei der Generaldirektion	754	39
beim Kreis I	4613	1829
beim Kreis II	6153	3519
beim Kreis III	5496	2308
beim Kreis IV	3095	1756
beim Kreis V	2930	2083

Der Personalzuwachs rührt her vom Einbezug der Gotthardbahn in das Bundesbahnnetz, deren Personalbestand 1908 5564 Mann betragen hat. Die Abnahme um 1322 Mann ist zurückzuführen auf das Bestreben der Bundesbahnbehörden, ein Anwachsen des Personals, soweit irgendwie möglich, zu verhindern, sowie auf den Verkehrsrückgang und die damit im Zusammenhang stehende Entlassung von im Taglohn Angestellten.

b. Nachdem die Bundesversammlung mit Beschluss vom 22. Dezember den erforderlichen Spezialkredit von Fr. 5,058,000 behufs Ausrichtung von ausserordentlichen Zulagen für das Jahr 1909 an die Beamten, Angestellten und Arbeiter der Bundesbahnen bewilligt hatte (vergl. A 1, 9 und C, I, 1, *d* 3), haben wir die Auszahlung derselben sofort angeordnet. Sie konnte in der Hauptsache noch im Berichtsjahr durchgeführt werden.

II. Finanzdepartement.

(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,
Versicherungsfonds gegen Feuerschaden,
Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee;

Gewinn- und Verlustrechnung;

Kapitalrechnung;

Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken und auf Nebengeschäfte vom Jahre 1909;

Baurechnung auf 31. Dezember 1909;

Bilanz auf 31. Dezember 1909;

Beilagen:

Vergleichung der Betriebsrechnung mit dem Budget,
Detail der Entschädigungen für die Gemeinschaftsbahnhöfe und die betriebenen Linien,
Vergleichung der Gewinn- und Verlustrechnung mit dem Budget,
Ausweis über die Bauverwendungen, nach Objekten ausgeschieden,
Bauausgaben für den Ricken auf 31. Dezember 1909,
Vergleichung der Bauausgaben mit dem Budget;

Rechnungen der Hülfsgeschäfte:

Drucksachenverwaltung in Bern,
Oberbaumaterialverwaltung in Bern,
Materialverwaltung in Lausanne,
" " Basel,
" " Zürich,
" " Rorschach,
" " Luzern,

Werkstätte in Yverdon,
" " Freiburg,
" " Biel,
" " Olten (inkl. Gasanstalt),
" " Zürich,
" " Romanshorn,
" " Rorschach (inkl. Gasanstalt),
" " Chur,
" " Bellinzona (inkl. Gasanstalt);

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

Rechnungen der Hülfskassen:

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

Krankenkasse der Arbeiter der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn,

Krankenkasse der ständigen Arbeiter der ehemaligen Centralbahn,

Krankenkasse der Werkstätte in Olten,

Fonds für ausserordentliche Unterstützungen der ehemaligen Centralbahn,

Krankenkasse der ständigen Arbeiter der ehemaligen Nordostbahn,

Krankenkasse der Regiearbeiter der ehemaligen Nordostbahn,

Krankenkasse der ständigen Arbeiter der ehemaligen Vereinigten Schweizerbahnen,

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

Krankenkasse der Arbeiter des Stations-, Magazin-, Depot- und Werkstättedienstes der ehemaligen Gotthardbahn,

Krankenkasse der Arbeiter des Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienstes der ehemaligen Gotthardbahn,

Fonds der ehemaligen Gotthardbahn für hervorragende Leistungen im Betriebsdienste;

Inventar der eigenen Wertschriften;

Inventar der Wertschriften des Erneuerungsfonds.

Betriebsrechnung.

Dieselbe enthält nebst den Jahresausgaben der Zentralverwaltung und der Kreise I—IV diejenigen des Kreises V für die Zeit vom 1. Mai bis 31. Dezember 1909. Beim Budget 1909

ist dasjenige des Kreises V für die nämliche Periode, sowie der von der Bundesversammlung bewilligte Spezialkredit von 170,000 Franken für die besondern Zuwendungen an das Personal der ehemaligen Gotthardbahn einbezogen, und die Rechnung 1908 umfasst, behufs richtiger Vergleichung, sowohl die Resultate der Rechnung S. B. B. dieses Jahres als auch die Einnahmen und Ausgaben der Gotthardbahn der Monate Mai bis Dezember 1908.

Der Einnahmenüberschuss pro 1909 beträgt . . . . . Fr. 53,990,450. 95

Rechnung 1908	Budget 1909	Rechnung 1909	Gegenüber 1908	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
46,626,044	48,069,225	**53,990,451**	+ 7,364,407	+ 5,921,226

Diese Vermehrungen setzen sich zusammen aus:

	Gegenüber	
	Rechnung 1908	**Budget 1909**
	Fr.	Fr.
Vermehrung, bezw. Verminderung der Betriebseinnahmen . . .	+ 3,749,452	— 568,403
Verminderung der Betriebsausgaben	— 3,614,955	— 6,489,629
Vermehrung des Betriebsüberschusses	+ 7,364,407	+ 5,921,226

Wir werden diese Veränderungen in den einzelnen Abschnitten der Betriebsrechnung begründen. Die Vermehrung der Betriebseinnahmen gegenüber 1908 betrifft sowohl den Ertrag aus dem Personenverkehr als auch denjenigen aus dem Güterverkehr, während die „Verschiedenen Einnahmen" einen Rückgang von rund Fr. 350,000 aufweisen, welcher hauptsächlich dem verminderten Ertrag der Hülfsgeschäfte und den Wagenmieten zuzuschreiben ist. Gegenüber dem Budget ist der Ertrag des Personenverkehrs um rund Fr. 1,540,000 geringer, derjenige des Güterverkehrs um rund Fr. 1,290,000 höher und die „Verschiedenen Einnahmen" sind um rund Fr. 310,000 unter dem Budget geblieben.

Die Verminderung der Betriebsausgaben, welche in einem erfreulichen Masse sowohl gegenüber 1908 als auch gegenüber dem Budget eingetreten ist, betrifft in Vergleichung zum letzteren

nahezu die sämtlichen Rubriken des Betriebsschemas; gegenüber der Rechnung 1908 ist eine Verminderung hauptsächlich in den Kapiteln Brennmaterialkonsum, Unterhalt der Bahnanlagen und des Rollmaterials, sowie auf dem Verbrauch aller übrigen Konsummaterialien zu verzeichnen, wogegen die Personalausgaben, einschliesslich der Verwaltungsbeiträge an die Pensions- und Hülfskassen, fast durchgehends eine Vermehrung aufweisen, indem die gesetzlichen Besoldungserhöhungen auf 1. April 1909 (für das Personal des Kreises V die Gehaltszuschläge auf 1. Mai 1909) durch die Ersparnisse infolge Personalverminderung nicht vollständig gedeckt worden sind.

Der Betriebskoeffizient S. B. B. betrug im Jahre 1907 $67{,}_{48}$, ausschliesslich der Gotthardbahn und ohne die Teuerungszulagen; im Jahre 1908 einschliesslich der Gotthardbahn pro Mai-Dezember betrug er $71{,}_{18}$; für das Jahr 1909 ist er auf $67{,}_{39}$ zurückgegangen.

Betriebseinnahmen.

Dieselben erreichen den Betrag von . Fr. 165,540,622. 34

und setzen sich aus folgenden Haupterträgen zusammen:

	Rechnung 1908	Budget 1909	Rechnung 1909	Gegenüber 1908	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. Ertrag des Personentransportes	65,214,598	68,000,000	**66,457,152**	+ 1,242,554	— 1,542,848
II. Ertrag des Gepäck-, Tier-, und Gütertransportes	89,430,097	91,000,000	**92,288,032**	+ 2,857,935	+ 1,288,032
III. Verschiedene Einnahmen	7,146,475	7,109,025	**6,795,438**	— 351,037	— 313,587
	161,791,170	166,109,025	**165,540,622**	+ 3,749,452	— 568,403

I. Ertrag des Personentransportes.

Während die Vermehrung der Einnahmen aus dem Personentransport im Durchschnitt der letzten drei Jahre bei den Bundesbahnen (exkl. Gotthardbahn) $5{,}_{77}$ % betrug, erreichte sie im Berichtsjahre bloss $1{,}_{91}$ %. Die gegenüber dem Voranschlag resultierende Mindereinnahme von Fr. 1,542,848 ist hauptsächlich dem durch die unbeständige Witterung nachteilig beeinflussten Verkehr während der Reisesaison zuzuschreiben. Wir verweisen im übrigen auf die nähere Begründung der Verkehrsschwankungen im Abschnitt III, Kommerzielles Departement, auf Seite 436 ff. dieses Berichtes.

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

Die zur Zeit der Aufstellung unseres Voranschlages pro 1909 herrschende geschäftliche Depression liess es als geboten erscheinen, bei der Budgetierung der Einnahmen dieser Rubrik mit Vorsicht vorzugehen. Infolge des erfreulichen Aufschwunges, den der Güterverkehr namentlich in den drei letzten Monaten des Jahres erfahren hat, ist der budgetierte Betrag um 1,288,032 Franken überschritten worden. Dieser Mehrbetrag deckt nahezu die Mindereinnahme gegenüber dem Budget aus dem Personenverkehr, so dass das Gesamtbudget bis auf den Betrag von rund Fr. 255,000 erreicht wurde. Bezüglich der nähern Details über die Ergebnisse des Verkehrs dieser Rubrik verweisen wir auch hier auf die Begründung der Verkehrsschwankungen im Abschnitt III, Kommerzielles Departement, auf Seite 436 ff. dieses Berichtes.

III. Verschiedene Einnahmen.

Die Mindereinnahmen sind in folgenden Abweichungen gegenüber der Rechnung 1908 und dem Budget begründet:

	Rechnung 1908	Budget 1909	Rechnung 1909	Gegenüber 1908	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1. Pacht- und Mietzinse:					
a. Für Gemeinschaftsbahnhöfe und -strecken	978,832	997,820	**946,416**	— 32,416	— 51,404
b. Für Rollmaterial	1,657,494	1,665,000	**1,380,757**	— 276,737	— 284,243
c. Für sonstige Objekte . . .	1,675,559	1,659,330	**1,762,643**	+ 87,084	+ 103,313
	4,311,885	4,322,150	**4,089,816**	— 222,069	— 232,334
2. Ertrag von Hülfsgeschäften . .	2,687,827	2,638,245	**2,499,346**	— 188,481	— 138,899
3. Sonstige Einnahmen	146,763	148,630	**206,276**	+ 59,513	+ 57,646
	7,146,475	7,109,025	**6,795,438**	— 351,037	— 313,587

Bezüglich der Veränderungen in den Kapitalzinsanteilen für Mitbenützung der Gemeinschaftsbahnhöfe verweisen wir auf die Details auf Seiten 44—46 der Jahresrechnung.

Den Mindereinnahmen für Rollmaterialmieten stehen im Kapitel V der Betriebsausgaben auch Minderausgaben für die Miete von Rollmaterial fremder Bahnen gegenüber; weitere Erläuterungen geben wir zur diesbezüglichen Zusammenstellung auf Seite 373 dieses Berichtes.

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

	Kapitalzinse Fr.	Reingewinn Fr.
Drucksachenverwaltung	29,965	57,996
Oberbaumaterialverwaltung	481,705	156,543
Materialverwaltungen	409,352	208,623
Werkstätten, inkl. Gasanstalten . .	960,272	184,979
Privattelegraphendienst	—	9,911
	1,881,294	618,052

Der eigentliche Gewinn der Hülfsgeschäfte beträgt somit Fr. 618,052, d. h. nur zirka 1,4 % der gesamten Jahreslieferungen und Leistungen derselben im Betrage von rund Fr. 46,657,000.

Der Umsatz hat sich gegenüber dem Vorjahr vermindert, was dem geringeren Materialkonsum zuzuschreiben ist; anderseits haben die Kapitalzinse eine Vermehrung erfahren, weil der mittlere Bestand der Vorräte ein höherer war.

Betriebsausgaben.

Die Betriebsausgaben des Jahres 1909 betragen . . . . . Fr. 111,550,171. 39

Rechnung 1908	Budget 1909	Rechnung 1909	Gegenüber 1908	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
115,165,126	118,039,800	**111,550,171**	−3,614,955	−6,489,629

Die Verminderung der gesamten Betriebsausgaben gegenüber dem Vorjahr beträgt 3,14 % und gegenüber dem Budget 5,50 %.

Wie wir bereits hiervor hinsichtlich der Vermehrung des Betriebsüberschusses bemerkt haben, ist die Ausgabenverminderung hauptsächlich der Personalreduktion, dem geringeren Materialverbrauch und den verminderten Unterhaltungskosten der Bahnanlagen und des Rollmaterials zu verdanken, deren Ursache in den um fast zwei Millionen Lokomotivkilometer verminderten Fahrleistungen, sowie in weiteren Ersparnismassnahmen auf allen Gebieten der Verwaltung und des Bahnbetriebes liegt.

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

Kapitel	Rechnung 1908	Budget 1909	Rechnung 1909	Gegenüber 1908	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. Allgemeine Verwaltung	3,695,164	4,075,695	**3,683,407**	— 11,757	— 392,288
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	18,906,897	17,897,450	**15,973,133**	—2,933,764	— 1,924,317
III. Expeditions- und Zugsdienst . .	36,659,215	38,762,125	**37,204,941**	+ 545,726	— 1,557,184
IV. Fahrdienst	45,630,990	45,825,250	**44,043,587**	—1,587,403	— 1,781,663
V. Verschiedene Ausgaben	11,184,917	12,528,350	**11,862,229**	+ 677,312	— 666,121
	116,077,183	119,088,870	**112,767,297**	—3,309,886	— 6,321,573
VI. Nicht rubrizierte Ausgaben und Einnahmen (**Mehreinnahmen**) . .	— 912,057	—1,049,070	**—1,217,126**	+ 305,069	+ 168,056
	115,165,126	118,039,800	**111,550,171**	—3,614,955	— 6,489,629

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

Kapitel	Rechnung 1908	Budget 1909	Rechnung 1909	Gegenüber 1908	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Personal des Bahndienstes	5,905,815	6,327,130	**5,653,456**	— 252,359	— 673,674
Personal des Expeditions- und Zugsdienstes	32,989,343	35,363,385	**34,098,611**	+ 1,109,268	— 1,264,774
Personal des Fahrdienstes	14,418,255	15,368,180	**14,656,028**	+ 237,773	— 712,152
	53,313,413	57,058,695	**54,408,095**	+ 1,094,682	— 2,650,600

Im Jahre 1907 haben die nämlichen Ausgaben betragen (inbegriffen die Gotthardbahn mit 8 Monaten) . . . . . Fr. 51,820,100
Im Jahr 1908 . . . . . „ 53,313,413
Im Jahr 1909 . . . . . „ 54,408,095

Die Vermehrung für 1908 gegenüber 1907 beträgt 2,88 % und diejenige für 1909 gegenüber 1908 2,05 %. Diese letztere Vermehrung ist eine Folge der gesetzlichen Besoldungserhöhungen auf 1. April 1909 (Kreis V Gehaltszuschläge auf 1. Mai 1909), welche durch die Ersparnisse infolge der Personalverminderung bei den Rechnungskapiteln I bis IV nur zum Teil gedeckt wurden; einzig beim Personal des Bahndienstes waren diese Ersparnisse bedeutender als die durch die Gehaltserhöhungen eingetretenen Mehrausgaben.

Die Mehrausgaben gegenüber 1908 für das Personal verteilen sich wie folgt auf die gesetzlichen Gehaltserhöhungen ab 1. April 1909 und auf Minderausgaben infolge der Personalreduktion und sonstigen Mutationen:

	Gesetzliche Gehaltserhöhungen, neun Monate	Minderausgaben infolge Personalreduktion und Mutationen
Zentralverwaltung und Kreise I—IV.	Fr.	Fr.
I A. Personal der allgemeinen Verwaltung	157,770	— 62,640
II A. Personal des Bahndienstes . .	134,420	— 352,440
III A. Personal des Expeditions- und Zugsdienstes	1,668,070	— 728,440
IV A. Personal des Fahrdienstes . .	610,970	— 524,860
Total Betrieb	2,571,230	— 1,668,380
Personal der Hülfs- und Nebengeschäfte	107,690	— 149,970
Nicht rubriziertes Personal des Bahndienstes	47,550	— 1,411,030
Total Zentralverwaltung und Kreise I—IV	2,726,470	— 3,229,380

In der Ausgabenverminderung infolge der Personalreduktion, von Mutationen etc. sind auch die durch die Reduzierung der Taglohnarbeiter entstandenen Minderausgaben enthalten, welche z. B. beim nicht rubrizierten Personal des Bahndienstes infolge Sistierung der nicht dringenden Unterhaltungs- und Erneuerungs-

arbeiten einen erheblichen Betrag ausmachen; unter Einbezug des genannten Personals erzeigen die gesamten Personalausgaben gegenüber der Rechnung 1908 eine Verminderung von zirka Fr. 500,000 für die Zentralverwaltung und die Kreise I—IV.

Im Kreis V haben die Gehaltserhöhungen und die Veränderungen infolge der Personalreduktion, von Mutationen etc. für die acht Monate Mai bis Dezember gegenüber dem gleichen Zeitraum 1908 folgende Beträge erreicht:

Kreis V.	Gehaltserhöhungen acht Monate Fr.	Minder-, bezw. Mehrausgaben infolge Mutationen etc. Fr.
I A. Personal der allgemeinen Verwaltung	5,650	— 50,170 [1]
II A. Personal des Bahndienstes . .	58,850	— 93,190
III A. Personal des Expeditions- und Zugsdienstes	304,420	— 134,780
IV A. Personal des Fahrdienstes . .	113,970	+ 37,690 [2]
Total Betrieb	482,890	— 240,450
Personal der Hülfsgeschäfte . . .	32,820	— 37,370
Nicht rubriziertes Personal des Bahndienstes	44,260	+ 139,360 [3]
Total Kreis V	559,970	— 138,460

Die im Jahre 1909 dem Personal zugekommenen Besoldungserhöhungen erreichen für das ganze Netz der Bundesbahnen somit den Betrag von rund Fr. 3,285,000 (für die neun Monate April bis Dezember, beziehungsweise beim Kreis V für die acht Monate Mai bis Dezember), wogegen anderseits die Minderausgaben infolge Personalreduktion und sonstigen Mutationen rund Fr. 3,370,000 betragen.

[1]) Erhöhte Minderausgaben, weil das Personal der ehemaligen Einnahmenkontrolle der Gotthardbahn ab 1. Mai 1909 bei der Zentralverwaltung in Bern verrechnet wurde.

[2]) Mehrausgaben, weil im Jahre 1908 Rückerstattungen für Übertragungen zu lasten der Werkstätte und Gasanstalt, sowie der Materialverwaltung stattfanden.

[3]) Im Jahre 1908 wurden die definitiven Bahnarbeiter direkt auf die Rubriken des Bahndienstes verrechnet.

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

	Rechnung 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Rechnung 1909 Fr.	Gegenüber 1908 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen	12,396,627	11,043,520	**9,839,963**	—2,556,664	— 1,203,557
Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven und Tender . . .	7,771,357	7,755,200	**7,645,641**	— 125,716	— 109,559
Unterhalt und Erneuerung der Personenwagen	3,166,577	2,707,300	**2,816,801**	— 349,776	+ 109,501
Unterhalt und Erneuerung der Lastwagen	2,624,349	2,330,800	**2,220,047**	— 404,302	— 110,753
	25,958,910	23,836,820	**22,522,452**	—3,436,458	— 1,314,368

Die Verminderung gegenüber 1908 beträgt 13,24 % und diejenige gegenüber dem Budget 5,51 %.

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

	Rechnung 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Rechnung 1909 Fr.	Gegenüber 1908 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Sonstige Ausgaben des Expeditions- und Zugsdienstes	3,669,872	3,398,740	**3,106,330**	— 563,542	— 292,410
Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen	17,034,364	17,041,630	**16,208,462**	— 825,902	— 833,168
	20,704,236	20,440,370	**19,314,792**	— 1,389,444	—1,125,578

Die Verminderung gegenüber 1908 beträgt 6,71 % und diejenige gegenüber dem Budget 5,51 %.

Die in den letzten Jahren beständig gewachsenen Ausgaben für Drucksachen, Bureaubedürfnisse etc., sowie für die Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale, Bahnhöfe und Stationen sind im Jahre 1909 ebenfalls reduziert worden, was aus folgender Vergleichung hervorgeht:

	Rechnung 1908	Budget 1909	Rechnung 1909	Gegenüber 1908	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Bureaubedürfnisse, Druckkosten etc. .	1,798,410	1,686,095	**1,532,252**	— 266,158	— 153,843
Beleuchtung, Heizung und Reinigung .	2,151,746	2,053,540	**1,915,012**	— 236,734	— 138,528

Die Verminderung gegenüber der Rechnung 1908 beträgt für Bureau- und Druckkosten 14,80 % und für die Kosten der Beleuchtung, Heizung und Reinigung 11 %. Auch gegenüber dem bereits herabgesetzten Budget pro 1909 sind die Minderausgaben ansehnliche.

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 (diejenigen des Kreises V für die Monate Mai bis Dezember).

I. Allgemeine Verwaltung.

Die Ausgaben dieses Kapitels betragen Fr. 3,683,407. 15

	Rubriken	Rechnung 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Rechnung 1909 Fr.	Gegenüber 1908 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
A 1.	Verwaltungsbehörden . .	333,244	285,090	**247,525**	— 85,719	— 37,565
2.	Sekretariate, Kanzleien, Archive und Registraturen .	535,403	586,015	**550,274**	+ 14,871	— 35,741
3.	Ausgabenkontrolle, Hauptbuchhaltung, Hauptkasse und Rechnungsbureaux . . .	514,295	551,560	**529,770**	+ 15,475	— 21,790
4.	Rechtsbureaux und Verwaltung der Pensions-, Hülfs- und Krankenkassen . . .	267,226	319,815	**304,670**	+ 37,444	— 15,145
5.	Tarifbureaux, kommerzielle Agenturen und Frachtreklamationsbureau	355,426	373,785	**324,747**	— 30,679	— 49,038
6.	Einnahmenkontrolle . . .	849,560	834,355	**814,176**	+ 35,344	— 20,179
7.	Statistisches Bureau . . .		179,440	**70,728**		— 108,712
8.	Bureaux f. d. Telegraphendienst u. d. elektr. Anlagen	231,297	296,785	**268,600**	+ 37,303	— 28,185
9.	Abwartpersonal	89,748	107,850	**102,727**	+ 12,979	— 5,123
B 1.	Bureau- und Druckkosten .	351,292	343,460	**292,763**	— 58,529	— 50,697
2.	Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale	80,830	86,270	**78,804**	— 2,026	— 7,466
3.	Ergänzung und Unterhalt des Inventars	17,201	27,100	**18,126**	+ 925	— 8,974
4.	Verschiedenes	69,642	84,170	**80,497**	+ 10,855	— 3,673
		3,695,164	4,075,695	**3,683,407**	— 11,757	— 392,288

Das Total der allgemeinen Verwaltung erzeigt gegenüber 1908 eine Verminderung von 0,32 % und gegenüber dem Budget eine solche von 9,62 %.

A 1—9. Personalausgaben. Gegenüber dem Budget weisen sämtliche Rubriken Minderausgaben auf, welche der Nichtbesetzung budgetierter Stellen, verschiedenen Mutationen und verminderten Reisespesen zuzuschreiben sind. In den Differenzen gegenüber der Rechnung 1908 sind einerseits die Mehrausgaben für die gesetzlichen Besoldungserhöhungen auf 1. April 1909, anderseits die Minderausgaben infolge von Nichtbesetzung freigewordener Stellen und von Mutationen enthalten.

B 1—4. Verschiedene Ausgaben. Infolge der Ersparnismassnahmen sind die Ausgaben auf allen Rubriken unter dem Voranschlag geblieben. Gegenüber der Rechnung 1908 sind für die Rubriken B 1 und 2 ebenfalls Ersparnisse zu verzeichnen, während die Rubriken 3 und 4 Mehrausgaben für den Umzug von Bureaux und für erhöhte Kosten des Eisenbahnverbandes aufweisen.

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

Im Jahre 1909 betragen die Ausgaben Fr. 15,973,133. 34

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

Rubriken	Rechnung 1908	Budget 1909	Rechnung 1909	Gegenüber 1908	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A 1. Bureaux der Oberingenieure .	653,127	734,255	**641,603**	— 11,524	— 92,652
2. Bahningenieure und deren Hülfspersonal	427,286	441,345	**414,391**	— 12,895	— 26,954
3. Bahnmeister und deren Gehülfen	973,090	1,172,440	**1,096,904**	+ 123,814	— 75,536
4. Bahnwärter, Barrierenwärter u. deren Stellvertreter	3,852,312	3,979,090	**3,500,558**	— 351,754	— 478,532
B 1. Unterbau und Kunstbauten . .	2,464,435	2,199,200	**1,975,673**	— 488,762	— 223,527
2. Oberbau (einschl. Erneuerung)	7,449,805	6,588,800	**5,818,819**	— 1,630,986	— 769,981
3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen	1,469,218	1,432,650	**1,224,377**	— 244,841	— 208,273
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes	836,205	665,070	**659,558**	— 176,647	— 5,512
5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis	176,964	157,800	**161,536**	— 15,428	+ 3,736
C 1. Bureau- und Druckkosten . .	99,779	93,500	**77,045**	— 22,734	— 16,455
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale . . .	60,070	59,400	**55,262**	— 4,808	— 4,138
3. Beleuchtung der Bahn . .	78,806	74,500	**57,131**	— 21,675	— 17,369
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	330,963	264,900	**259,777**	— 71,186	— 5,123
5. Entschädigung für vorübergehende Benützung von Landstücken und für Kulturschaden	3,917	4,250	**765**	— 3,152	— 3,485
6. Verschiedenes	30,920	30,250	**29,734**	— 1,186	— 516
	18,906,897	17,897,450	**15,973,133**	— 2,933,764	— 1,924,317

Die Verminderung der Gesamtausgaben des Bahndienstes gegenüber 1908 beträgt 15,52 % und gegenüber dem Budget 10,75 %.

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

	Rechnung 1908	Budget 1909	Rechnung 1909	Gegenüber 1908	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Gesamtausgaben	18,906,897	17,897,450	**15,973,133**	—2,933,764	—1,924,317
ab: Oberbau-erneuerung	* 4,977,274	4,440,000	**3,932,713**	—1,044,561	—507,287
Netto	13,929,623	13,457,450	**12,040,420**	—1,889,203	—1,417,030

* Einschl. G. B. Mai—Dezember.

Die Verminderung auf den Nettokosten beträgt 13,56 % gegenüber 1908 und 10,53 % gegenüber dem Budget.

A 1—4. Personalausgaben. Mit Ausnahme der Rubrik A 3, gegenüber 1908, ist auf allen Rubriken in Vergleichung mit 1908 und mit dem Budget eine Verminderung der Ausgaben erzielt worden. Sie ist auch hier eine Folge der Mutationen und der Nichtbesetzung freigewordener Stellen, sowie einer Neubeordnung des Bahnbewachungsdienstes. Die Mehrausgaben für die gesetzlichen Gehaltserhöhungen sind, mit Ausnahme der Rubrik A 3, durch die Ersparnisse übertroffen worden.

B 1. Unterbau und Kunstbauten. Die Einschränkung der Bahnunterhaltungsarbeiten auf das Notwendige hat gegenüber 1908 und dem Budget zu einer Verminderung der Ausgaben geführt. Infolge reduziertem Geleiseumbau sind auch die Kosten für Schottererneuerung erheblich geringer. Anderseits haben die Räumungs- und Herstellungsarbeiten infolge von Rutschungen und abgestürzten Felspartien in den Kreisen I und V Mehrausgaben verursacht.

B 2. Oberbau. Die Geleiseerneuerungen, namentlich die Einzelauswechslung von Schwellen und Schienen und die Erneuerung von Weichen, sind ebenfalls eingeschränkt worden, wodurch auch verminderte Ausgaben für die Geleiseregulierung entstanden sind.

B 3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen. Die Minderausgaben dieser Rubrik sind der Verschiebung aller nicht dringlichen Arbeiten für den Unterhalt von Gebäuden jeder Art zuzuschreiben.

B 4. Telegraph, Signale und Verschiedenes. Die in den frühern Jahren infolge steter Vermehrung der Sicherungsanlagen beständig gewachsenen Ausgaben konnten im Jahre 1909 wiederum reduziert werden, indem auch hier die Arbeiten auf das Notwendige beschränkt wurden. Gegenüber der Rechnung 1908 haben alle Kreise Minderausgaben zu verzeichnen, während das Budget 1909 durch die Kreise I, II und V wegen Ausführung von nicht vorgesehenen, aber dringlichen Arbeiten um etwas überschritten wurde.

B 5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis. Minderausgaben gegenüber 1908, wogegen kleine Überschreitung des Budgets 1909.

C 1—6. Sonstige Ausgaben. Die Ausgaben für Bureau- und Druckkosten, sowie für Beleuchtung, Heizung und Reinigung konnten zufolge der Ersparnismassnahmen reduziert werden; ebenso haben sich die Ausgaben für Ersatz und Unterhalt des Inventars wegen Einschränkung der Bahnunterhaltungsarbeiten und durch Sparsamkeit namentlich gegenüber dem Vorjahre erheblich vermindert.

III. Expeditions- und Zugsdienst.

Die Ausgaben pro 1909 dieses Kapitels betragen . . . . . Fr. 37,204,940. 68

Sie verteilen sich auf die einzelnen Rubriken wie folgt:

Rubriken	Rechnung 1908	Budget 1909	Rechnung 1909	Gegenüber 1908	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A 1. Betriebsinspektionen, Kursinspektionen	951,316	1,006,250	**966,420**	+ 15,104	— 39,830
2. Bahnhof- und Stationsvorstände und das ihnen unterstellte Personal	23,595,528	25,378,765	**24,584,412**	+ 988,884	— 794,353
3. Zugsdienstpersonal	8,442,499	8,978,370	**8,547,779**	+ 105,280	— 430,591
B 1. Bureau- und Druckkosten .	1,296,000	1,193,065	**1,115,643**	— 180,357	— 77,422
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale und Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen . . .	1,805,633	1,707,100	**1,589,522**	— 216,111	— 117,578
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	313,170	302,875	**241,271**	— 71,899	— 61,604
4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen und Telegraphenapparate	39,967	37,400	**31,096**	— 8,871	— 6,304
5. Camionnage und Plombage .	106,835	50,700	**42,280**	— 64,555	— 8,420
6. Verschiedenes	108,267	107,600	**86,518**	— 21,749	— 21,082
	36,659,215	38,762,125	**37,204,941**	+ 545,726	—1,557,184

Die Vermehrung gegenüber 1908 beträgt 1,49 % und die Verminderung gegenüber dem Budget 4,02 %.

Wie im Eingang dieses Berichtes erwähnt wurde, liegt der Hauptgrund der Minderausgaben in der Reduzierung der Fahrleistungen, welche namentlich auf die Kapitel Expeditions- und Zugsdienst, sowie Fahrdienst ihren Einfluss ausübt. Wir verweisen auf die im folgenden Kapitel IV, Fahrdienst, dargestellte Veränderung der geleisteten Lokomotivkilometer.

A 1—3. Personalausgaben. Die soeben erwähnten Faktoren haben auf allen Rubriken gegenüber dem Budget im gesamten eine Ausgabenverminderung hervorgebracht; einzig der Kreis V erzeigt eine Mehrausgabe für die Dienstkleider des Stations- und des Zugspersonals, die aber für das letztere Personal durch verminderte Nebenbezüge übertroffen wird. Gegenüber der Rechnung 1908 haben jedoch die Minderausgaben für das Personal die Mehrausgaben infolge der dreijährlichen Besoldungserhöhungen auf 1. April 1909, bezw. der Gehaltszuschläge auf 1. Mai für das Personal des Kreises V, nicht zu decken vermocht, weshalb gegenüber dem Vorjahr erhöhte Ausgaben zu verzeichnen sind.

B 1—6. Sonstige Ausgaben. Die Rechnung 1909 erzeigt auch hier auf sämtlichen Rubriken verminderte Ausgaben sowohl gegenüber dem Vorjahre, als auch in Vergleichung zum Voranschlag, was den reduzierten Fahrleistungen und den allgemeinen Sparmassnahmen zuzuschreiben ist.

IV. Fahrdienst.

Die Ausgaben des Jahres 1909 belaufen sich auf . . . . . Fr. 44,043,586. 82

Nachstehend die Verteilung auf die Rubriken:

Rubriken	Rechnung 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Rechnung 1909 Fr.	Gegenüber 1908 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
A 1. Zentralbureaux des Fahrdienstes	457,743	589,350	**543,042**	+ 85,299	— 46,308
2. Maschinenpersonal und Wagenvisiteure	11,180,152	11,788,830	**11,208,072**	+ 27,920	— 580,758
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials .	2,780,360	2,990,000	**2,904,914**	+ 124,554	— 85,086
B 1. Brennmaterial	15,777,874	15,768,570	**15,127,420**	— 650,454	— 641,150
2. Schmiermaterial	482,102	473,060	**412,616**	— 69,486	— 60,444
3. Beleuchtungsmaterial . . .	210,178	226,600	**178,481**	— 31,697	— 48,119
4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial, Wasser, Streusand und Verschiedenes	564,210	573,400	**489,945**	— 74,265	— 83,455
C 1a. Unterhalt der Lokomotiven und Tender	6,690,018	6,462,000	**6,334,974**	— 355,044	— 127,026

Rubriken	Rechnung 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Rechnung 1909 Fr.	Gegenüber 1908 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
1b. Erneuerung der Lokomotiven und Tender	1,081,339	1,293,200	**1,310,667**	+ 229,328	+ 17,467
2a. Unterhalt der Personenwagen	2,468,489	2,267,600	**2,382,108**	— 86,381	+ 114,508
2b. Erneuerung der Personenwagen	698,088	439,700	**434,693**	— 263,395	— 5,007
3a. Unterhalt der Lastwagen . .	2,313,925	2,062,000	**1,976,503**	— 337,422	— 85,497
3b. Erneuerung der Lastwagen .	310,424	268,800	**243,544**	— 66,880	— 25,256
4a. Unterhalt der Motorwagen .	1,554	3,000	**3,519**	+ 1,965	+ 519
D 1. Bureaukosten und Druckkosten	51,339	56,070	**46,801**	— 4,538	— 9,269
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale . .	205,213	200,770	**191,424**	— 13,789	— 9,346
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	338,272	339,550	**238,372**	— 99,900	— 101,178
4. Verschiedenes	19,710	22,750	**16,492**	— 3,218	— 6,258
	45,630,990	45,825,250	**44,043,587**	—1,587,403	—1,781,663

Gegenüber 1908 beträgt die Verminderung 3,48 % und gegenüber dem Budget 3,89 %.

In diesem Kapitel sind die Abschreibungen für das ausrangierte Rollmaterial inbegriffen, welche aus dem Erneuerungsfonds gedeckt werden und deshalb in den Einnahmen der Gewinn- und Verlustrechnung figurieren; nach Abzug dieser Abschreibungen erhält man folgende Vergleichung der Nettoausgaben des Fahrdienstes, d. h. der Ausgaben für Personal, Materialkonsum, Unterhalt des Betriebsmaterials und Verschiedenes:

	Rechnung 1908	Budget 1909	Rechnung 1909	Gegenüber 1908	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Totalausgaben .	45,630,990	45,825,250	**44,043,587**	—1,587,403	—1,781,663
Ab: Abschreibungen für ausrangiertes Rollmaterial . .	*2,089,851	2,001,700	**1,988,905**	— 100,946	— 12,795
	43,541,139	43,823,550	**42,054,682**	—1,486,457	—1,768,868

* Einschl. G. B. Mai—Dezember.

Die Verminderung der Nettoausgaben gegenüber 1908 beträgt alsdann 3,41 % und diejenige gegenüber dem Budget 4,04 %.

Diese Verminderung ist in der Hauptsache die Folge der reduzierten Fahrleistungen, welche weniger Ausgaben für das Personal, für den Materialkonsum und für den Unterhalt des Betriebsmaterials verursachte; im übrigen haben auch hier die Sparmassnahmen ihren Anteil an der erheblichen Ausgabenverminderung.

Die geleisteten Lokomotivkilometer, inklusive Rangierdienst, weisen folgende Veränderungen auf:

Rechnung 1908	Budget 1909	Rechnung 1909	Gegenüber 1908	Gegenüber dem Budget
Lok. km.	Lok. km.	Lok. km.	Lok. km.	Lok. km.
* 43,553,071	46,560,000	**41,542,882**	—2,010,189	—5,017,118

* Einschl. G. B. Mai—Dezember.

Die Verminderung gegenüber der Rechnung 1908 beträgt 4,62 % und gegenüber dem Budget 10,78 %.

A 1—3. Personalausgaben. Wie beim Expeditions- und Zugsdienst haben wir auch beim Fahrdienst eine Vermin-

derung der Personalausgaben gegenüber dem Budget zu verzeichnen, wogegen die Gehaltserhöhungen pro 1909 gegenüber dem Vorjahr Mehrausgaben verursacht haben, welche durch die Personalreduktion nicht vollständig kompensiert worden sind.

B. 1—4. Konsummaterial für Lokomotiven und Wagen. Die verminderten Fahrleistungen, die gegenüber dem Budget geringeren durchschnittlichen Kohlenpreise, sowie vermehrte Sparsamkeit im Verbrauch der verschiedenen Konsummaterialien haben auf allen Rubriken Minderausgaben gegenüber der Rechnung 1908 wie auch gegenüber dem Budget zur Folge gehabt.

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

Rechnung 1908	Budget 1909	Rechnung 1909	Gegenüber 1908	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
11,473,986	10,794,600	**10,697,104**	— 776,882	— 97,496

Die Verminderung gegenüber dem Vorjahr beträgt 6,77 % und gegenüber dem Budget 0,9 %. Die bisherige stete Vermehrung dieser Unterhaltungskosten, welche infolge der erhöhten Arbeitslöhne und der Reduzierung der Arbeitszeit, ferner der Anschaffung schwereren Rollmaterials und der allgemeinen Verteuerung der Materialien entstanden ist, hat aufgehört, und es ist an deren Stelle eine Ausgabenverminderung getreten; diese letztere wurde zum Teil auch durch die geringeren Fahrleistungen verursacht.

C 1*b* bis 4*b*. Erneuerung des Rollmaterials (vergleiche Ausrangierung zu lasten des Erneuerungsfonds, Seite 385 ff.). Es ist folgendes Fahrmaterial ausrangiert, bzw. zur Ausrangierung vorgesehen worden:

	Rechnung 1908	Budget 1909	Rechnung 1909
	Anzahl	Anzahl	Anzahl
Lokomotiven	*20	22	22
Lokomotivkessel . . .	* 3	11	8
Personenwagen . . .	74	45	43
Lastwagen	96	70	64

* Einschl. G. B. Mai—Dezember, 1 Lokomotive und 2 Lokomotivkessel.

D 1—4. Sonstige Ausgaben. Die geringeren Fahrleistungen und vermehrte Sparsamkeit haben auch hier verminderte Betriebsausgaben zur Folge gehabt; auf der Rubrik Inventarunterhalt haben besonders die Akkumulatorenbatterien und Heizschlauchvorrichtungen verminderte Unterhaltungs- und Ersatzkosten erfordert.

V. Verschiedene Ausgaben.

Dieselben betrugen im Jahre 1909 . Fr. 11,862,229. 32

Sie verteilen sich wie folgt auf die Rubriken:

	Rubriken	Rechnung 1908	Budget 1909	Rechnung 1909	Gegenüber 1908	Gegenüber dem Budget
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A 1.	Pachtzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und -strecken . .	687,397	737,050	**676,186**	— 11,211	— 60,864
2.	Rollmaterialmieten	3,937,073	3,920,000	**3,480,472**	— 456,601	— 439,528
3.	Verschiedene Mieten . . .	44,461	48,030	**37,826**	— 6,635	— 10,204
C 1.	Gerichts- und Prozesskosten	69,962	34,670	**27,056**	— 42,906	— 7,614
2.	Feuerversicherung	198,866	201,465	**187,312**	— 11,554	— 14,153
3.	Unfallversicherungen und Entschädigungen	1,220,655	980,000	**1,052,695**	— 167,960	+ 72,695
4.	Transportversicherungen und Entschädigungen	342,427	274,335	**144,094**	— 198,333	— 130,241
5.	Kosten der Transporte infolge von Bahnunterbrechungen . .	14	1,200	—	— 14	— 1,200
6.	Steuern und Abgaben . . .	229,052	93,800	**149,579**	— 79,473	+ 55,779
7.	Beiträge an die Hülfskassen, Pensionen, Unterstützungen und Gratifikationen	4,003,154	5,875,800	**5,579,966**	+1,576,812	— 295,834
8.	Verschiedenes	451,856	362,000	**527,043**	+ 75,187	+ 165,043
		11,184,917	12,528,350	**11,862,229**	+ 677,312	— 666,121

Die Vermehrung gegenüber 1908 beträgt 6,06 % und die Verminderung gegenüber dem Budget 5,32 %.

A 1. Pachtzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und Bahnstrecken. Bezüglich der Veränderungen in den Kapitalzinsanteilen für Mitbenützung der Gemeinschaftsbahnhöfe anderer Bahnen verweisen wir auf die Details auf Seiten 44—46 der Jahresrechnung. Die Rechnung 1908 und das Budget 1909 enthalten auch die zwischen der Gotthardbahn, beziehungsweise dem Kreis V, und den Bundesbahnen vorgenommenen gegenseitigen Verrechnungen; bei der Erstellung des Budgets ist die Fortsetzung derselben und eine besondere Rechnungsführung für den Kreis V in Aussicht genommen worden.

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

Rollmaterialmieten	Rechnung 1908	Budget 1909	Rechnung 1909	Gegenüber 1908	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Ausgaben	3,937,073	3,920,000	**3,480,472**	—456,601	—439,528
Einnahmen	1,657,494	1,665,000	**1,380,757**	—276,737	—284,243
Nettoausgaben	2,279,579	2,255,000	**2,099,715**	—179,864	—155,285

In der Rechnung 1908 und im Budget 1909 sind die Mieten für das auf dem Netz der Bundesbahnen und der Gotthardbahn, beziehungsweise auf den Kreisen I—IV und dem Kreis V, gegenseitig zirkulierte eigene Rollmaterial inbegriffen; bei der Aufstellung des Budgets war die Weiterverrechnung der gegenseitigen Mieten und eine getrennte Rechnungsführung für den Kreis V vorgesehen. Im übrigen haben die verminderten Fahrleistungen und die Reduzierung der Zugskompositionen auch für die Wagenmieten geringere Einnahmen und Ausgaben herbeigeführt.

C 3. Unfallentschädigungen. Die Überschreitung des Budgets ist durch die Reglierung von Entschädigungen aus dem Unfall bei Palézieux und durch vermehrte Haftpflichtfälle in den Kreisen II und IV verursacht worden; anderseits verzeichnen die Kreise III und V geringere Ausgaben.

C 4. Transportentschädigungen. Die Minderausgaben sind hauptsächlich auf verminderte Entschädigungen für Rekla-

mationen aus dem internationalen Verkehr, sowie auf vermehrte Rückerstattungen durch andere Bahnen zurückzuführen.

C 6. Steuern und Abgaben. Minderausgaben gegenüber 1908, weil in diesem Jahre die italienische Verkehrssteuer für die Simplonlinie seit der Eröffnung derselben nachträglich bezahlt wurde. Im Budget 1909 war diese Steuer noch nicht vorgesehen; ferner ist dasselbe auch infolge Vermehrung der steuerpflichtigen Objekte durch vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen überschritten worden.

C 7. Beiträge an die Hülfskassen, Pensionen, Unterstützungen etc. Die gesetzlichen Besoldungserhöhungen auf 1. April 1909, beziehungsweise die Gehaltszuschläge für das Personal des Kreises V, haben gegenüber dem Vorjahre bedeutende Mehrausgaben verursacht, weil die Verwaltung die ersten fünf Monatsbetreffnisse dieser Erhöhungen in die Pensions- und Hülfskasse der schweizerischen Bundesbahnen und sechs Monatsbetreffnisse in diejenige der ehemaligen Gotthardbahn einzuzahlen hat. Gegenüber dem Budget haben die Kreise I—IV infolge der Personalreduktion und der Verschiebung der Inkrafttretung der neuen Hülfs- und Krankenkasse für die Arbeiter der schweizerischen Bundesbahnen, deren Wirksamkeit ab 1. Juli 1909 vorgesehen war, Minderausgaben aufzuweisen, wogegen der Kreis V für die nachträglich bewilligten Gehaltserhöhungen auf 1. Mai 1909 (Gehaltszuschläge an Stelle der durch die Gotthardbahn bezahlten Gratifikationen) erhöhte Einzahlungen in die Pensions- und Hülfskasse zu machen hatte.

Die Unterstützungen an invalide Arbeiter haben ebenfalls gegenüber dem Budget Mehrausgaben verursacht, weil diese Leistungen bei der Budgetaufstellung nicht für das ganze Jahr berücksichtigt wurden, da sie durch die neue Hülfs- und Krankenkasse der Arbeiter zu übernehmen gewesen wären.

C 8. Verschiedenes. Die Mehrausgaben gegenüber der Rechnung 1908 bestehen in der Hauptsache aus dem Beitrag von Fr. 110,000 an die Maschinenfabrik Oerlikon an die durch die kilometrischen Entschädigungen nicht gedeckten Mehrkosten des elektrischen Betriebes der Strecke Seebach-Wettingen; anderseits ist eine Minderausgabe von zirka Fr. 30,000 für den Publizitätsdienst zu verzeichnen. Die Ausgaben dieses Dienstes sind effektiv auch gegenüber dem Budget um zirka Fr. 25,000 zurückgeblieben;

die Vermehrung ist nur eine scheinbare, weil die Personalkosten im Budget unter das Personal der allgemeinen Verwaltung, I A 7 Statistisches Bureau, eingestellt wurden. Ein Grund zu den Mehrausgaben gegenüber dem Budget bildet sodann die Zahlung des erwähnten, nicht budgetiert gewesenen Beitrages an die Maschinenfabrik Oerlikon.

VI. Nicht rubrizierte Ausgaben und Einnahmen.

Dieses Kapitel schliesst mit einem Überschuss der Einnahmen im Nettobetrage von . . . . . Fr. 1,217,125. 92

Es umfasst folgende Positionen:

	Rechnung 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Rechnung 1909 Fr.	Gegenüber 1908 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Ausgaben.					
1. Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung	1,486,573	1,605,300	**1,293,317**	— 193,256	— 311,983
Einnahmen.					
2. Vergütung des Baukontos für Verwaltungs- und Bauleitungskosten	137,453	300,000	**141,794**	+ 4,341	— 158,206
3 Betriebskostenanteile für Gemeinschaftsbahnhöfe und Bahnstrecken (Mehreinnahmen)	1,189,619	1,249,870	**1,217,829**	+ 28,210	— 32,041
4. Entschädigungen für den Betrieb anderer Bahnen und für Zugs- und Fahrdienstleistungen . . .	1,071,558	1,104,500	**1,150,820**	+ 79,262	+ 46,320
Überschuss der Einnahmen . . .	912,057	1,049,070	**1,217,126**	+ 305,069	+ 168,056

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

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

2. Vergütung des Baukontos für Verwaltungs- und Bauleitungskosten. Diese Vergütungen an die Betriebsrechnung werden nur auf den grössern Bauobjekten erhoben und bilden eine Entschädigung für die durch das Personal der allgemeinen Verwaltung und des Bahndienstes besorgte administrative und technische Bauleitung; die effektiven Kosten der technischen Baubureaux kommen von dieser Belastung des Baukontos in Abzug. Im Jahre 1909 hat der Kreis I auf diesem Konto einen Überschuss der Ausgaben zu verzeichnen, weil die effektiven Kosten seines Zentral-Baubureaus und weitere Bauleitungskosten für verschiedene Bahnhofumbauten den prozentualen Zuschlag auf den reinen Bauausgaben übersteigen.

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 derselben 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 Bundesbahnen betriebenen Nebenbahnen und Bahnstrecken, sowie die Entschädigungen für gegenseitige Zugs- und Fahrdienstleistungen zwischen der S. B. B. und andern Bahnen verrechnet. Das Detail nach den einzelnen Linien und Bahnstrecken ist auf Seiten 47 und 48 der Jahresrechnung enthalten.

Rechnungsabschluss.

Der Einnahmenüberschuss der Betriebsrechnung beträgt . . . . . Fr. 53,990,450. 95

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

	Rechnung 1908	Budget 1909	Rechnung 1909	Gegenüber 1908	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Total der Betriebseinnahmen	161,791,170	166,109,025	165,540,622	+ 3,749,452	— 568,403
Total der Betriebsausgaben	115,165,126	118,039,800	111,550,171	— 3,614,955	— 6,489,629
Einnahmenüberschuss	46,626,044	48,069,225	53,990,451	+ 7,364,407	+ 5,921,226

Die Verhältnisse, welche den erhöhten Einnahmenüberschuss veranlasst haben, sind im vorstehenden Bericht des nähern erläutert. Im letztjährigen Bericht zur Jahresrechnung haben wir an dieser Stelle gesagt, dass der im Jahre 1908 eingetretene Rückgang des Verkehrs erst vom Jahre 1909 hinweg einen merkbaren Einfluss auf eine Verminderung der Betriebsausgaben ausüben werde. Diese Verminderung ist zur Tatsache geworden, und sie ist umso erfreulicher, als die Betriebseinnahmen infolge einer Steigerung des Verkehrs in der zweiten Hälfte des Jahres 1909 gegenüber dem Vorjahre wieder zugenommen haben. Wir werden fortfahren, die Betriebsausgaben durch angemessene Sparsamkeit auf allen Gebieten nach Möglichkeit zu reduzieren; eine Zunahme derselben für vermehrte Betriebsleistungen infolge eines allfälligen neuen Verkehrsaufschwunges wird indessen nicht vermieden werden können.

Rechnung über den Erneuerungsfonds.

				Fr.
Der Saldo dieser Rechnung betrug auf 31. Dezember 1908				*)61,140,471. 55
Die Einlagen für das Jahr 1909 betragen:				
a. für Oberbau:	Fr.	Fr.	Fr.	
Kreise I—IV	3,423,619. 84			
Kreis V (Mai bis Dezember) . .	414,320. 93			
		3,837,940. 77		
b. für Rollmaterial:				
Kreise I—IV	3,764,551. 72			
Kreis V (Mai bis Dezember) . .	418,862. 09			
		4,183,413. 81		
c. für Mobiliar und Gerätschaften:				
Zentralverwaltung und Kreise I—IV	416,973. 14			
Kreis V (Mai bis Dezember) . .	85,708. 68			
		502,681. 82		
			8,524,036. 40	
Die Entnahmen pro 1909 betragen:				
a. für Oberbau:				
Kreise I—IV	3,657,756. 50			
Kreis V (Mai bis Dezember) . .	415,157. 35			
		4,072,913. 85		
Übertrag		4,072,913. 85	8,524,036. 40	61,140,471. 55

*) Ausschliesslich des noch nicht übernommenen Erneuerungsfonds der Gotthardbahn.

	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Übertrag		4,072,913. 85	8,524,036. 40	61,140,471. 55
b. für Rollmaterial:				
Kreise I—IV	1,935,417. 60			
Kreis V (Mai bis Dezember) . .	53,487. —			
		1,988,904. 60		
c. für Mobiliar und Gerätschaften:				
Zentralverwaltung und Kreise I—IV	150,187. 45			
Kreis V (Mai bis Dezember) . .	32,444. 25			
		182,631. 70		
			6,244,450. 15	
Überschuss der Einlagen			—	2,279,586. 25
Bestand auf Ende 1909				*) 63,420,057. 80

*) Ausschliesslich des noch nicht übernommenen Erneuerungsfonds der Gotthardbahn.

Dieser Bestand ist bis zur Höhe von Fr. 61,184,725 durch die Wertschriften des besondern Portefeuilles des Erneuerungsfonds gedeckt (vide Jahresrechnungen 1909, Seite 230).

Die Einlagen und Entnahmen sind für die Kreise I—IV auf Grund des Reglements S. B. B. Nr. 34 für den Erneuerungsfonds der Schweiz. 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 zirka Fr. 235,000 grösser als die Einlagen, während für das Rollmaterial und das Mobiliar die Entnahmen durch die Einlagen um zirka Fr. 2,514,500 überschritten werden, so dass ein Nettoüberschuss der Einlagen von rund Fr. 2,279,500 entsteht.

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

Der Saldo dieses Spezialfonds betrug auf 31. Dezember 1908	Fr. 543,598. 60
hierzu: Zins à $3^1/_2$ % für das Jahr 1909 . .	„ 17,557. 25
	Fr. 561,155. 85
Bezahlte Pensionen im Jahre 1909	„ 77,566. 40
Bestand auf Ende 1909	Fr. 483,589. 45

Rechnung über den Versicherungsfonds gegen Feuerschaden.

Dieser Fonds setzt sich zusammen aus:

1. der ersten Einlage für 1908 von	Fr. 100,000. —
2. „ zweiten „ „ 1909 „	„ 100,000. —
3. „ ersten „ „ den Kreis V (Gotthardbahn) oder $^2/_3$ von Fr. 20,000. — . .	„ 13,300. —
Bestand auf Ende 1909	Fr. 213,300. —

Rechnung der Nebengeschäfte.

Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee.

Der Reinertrag des Jahres 1909 beträgt Fr. 163,980. 96

	Rechnung 1908	Budget 1909	Rechnung 1909	Gegenüber 1908	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Einnahmen . .	793,409	770,000	**830,625**	+37,216	+ 60,625
Ausgaben . . .	666,322	666,000	**666,644**	+ 322	+ 644
Reinertrag . .	127,087	104,000	**163,981**	+36,894	+ 59,981

Die Mehreinnahmen gegenüber dem Vorjahr und dem Budget betreffen sowohl den Personen- als auch den Güterverkehr, während die Ausgaben in ihrer Gesamtheit ungefähr gleich geblieben sind.

Gewinn- und Verlustrechnung.

Einnahmen.

1. *Überschuss der Betriebseinnahmen.* Er beträgt für das Jahr 1909 . . . . . Fr. 53,990,450. 95

Rechnung 1908	Budget 1909	Rechnung 1909	Gegenüber 1908	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
46,626,044	48,069,225	**53,990,451**	+7,364,407	+5,921,226

Die Vermehrung gegenüber 1908 beträgt 15,79 % und gegenüber dem Budget 12,32 %.

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

Der Betriebskoeffizient hat betragen:

Für 1902 (S. B. B. und J. S.) . . .	61,11
„ 1903	65,53
„ 1904	67,68
„ 1905	66,42
„ 1906	65,80
„ 1907	67,48
„ 1908	71,03
„ 1909 beträgt er, inkl. Kreis V Mai bis Dezember . .	67,39

mit Inbegriff der Teuerungszulagen:

Für	1906	67,49
„	1907	69,22
„	1908	72,82
„	1909	70,32

Die Verminderung von 1908 auf 1909 ist der Vermehrung der Betriebseinnahmen und der gleichzeitigen Verminderung der Betriebsausgaben zu verdanken; die Begründungen sind im Bericht zur Betriebsrechnung enthalten.

2. *Ertrag verfügbarer Kapitalien.* Diese haben pro 1909 abgeworfen . . . . . Fr. 3,037,693. 76

Rechnung 1908	Budget 1909	Rechnung 1909	Gegenüber 1908	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
3,664,554	2,690,000	**3,037,694**	— 626,860	+ 347,694

Es ergibt sich eine Verminderung von 20,63 % gegenüber 1908 und eine Vermehrung von 11,44 % gegenüber dem Budget.

Verzinsung der Titel des Wertschriftenportefeuilles, inbegriffen das Portefeuille des Erneuerungsfonds	Ertrag 1908 Fr.	Ertrag 1909 Fr.	Differenz 1909 Fr.
	2,642,033	2,447,995	— 194,038
Gewinne auf Titelverkäufen und Mehrwert von Titeln . .	4,251	51,782	+ 47,531
Kursgewinne, verschiedene Diskonti und verjährte Coupons.	77,095	67,342	— 9,753
Aktivzinse aus Kontokorrenten	934,845	435,557	— 499,288
Ertrag des Wechselportefeuilles	1,319	13,850	+ 12,531
Verschiedene Zinse	5,011	21,168	+ 16,157
Total	3,664,554	**3,037,694**	— 626,860

3. *Zins für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien.* Diese Zinsen erreichten für 1909 . . . . Fr. 788,243. 35

Rechnung 1908	Budget 1909	Rechnung 1909	Gegenüber 1908	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
587,724	480,000	**788,243**	+ 200,519	+ 308,243

Gegenüber 1908 beträgt die Vermehrung 25,44 % und gegenüber dem Budget 39,15 %.

4. *Ertrag von Nebengeschäften.* Der Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee, als einziges Nebengeschäft der Bundesbahnen, ergab im Jahre 1909 einen Ertrag von . . Fr. 163,980. 96

Die Darstellung dieser Spezialrechnung befindet sich auf Seite 382 hiervor.

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

a. Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds. Im Berichtsjahre erreichten sie den Betrag von . Fr. 6,244,450. 15

Nachstehend geben wir die Zusammensetzung dieses Betrages:

	Rechnung 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Rechnung 1909 Fr.	Gegenüber 1908 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Erneuerung des Oberbaues.					
Kreis I	947,057	947,000	**949,952**	+ 2,895	+ 2,952
„ II	1,300,170	1,056,000	**871,268**	— 428,902	— 184,732
„ III	1,715,571	1,349,000	**1,300,506**	— 415,065	— 48,494
„ IV	912,353	553,000	**536,031**	— 376,322	— 16,969
„ V (Mai bis Dezember)	*418,862	615,000	**415,157**	— 3,705	— 199,843
	5,294,013	4,520,000	**4,072,914**	— 1,221,099	— 447,086

* Entnahmen Gotthardbahn Mai bis Dezember.

Erneuerung des Rollmaterials.					
Kreise I—IV.					
Lokomotiven	966,580	1,158,800	**1,185,902**	+ 219,322	+ 27,102
Kessel	10,416	67,200	**71,279**	+ 60,863	+ 4,079
Personenwagen	698,088	439,700	**434,693**	— 263,395	— 5,007
Gepäck- und Güterwagen	309,386	268,800	**243,544**	— 65,842	— 25,256

	Rechnung 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Rechnung 1909 Fr.	Gegenüber 1908 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Kreis V (Mai bis Dezember).					
Lokomotiven	*80,212	—	—	— 80,212	—
Kessel	*24,131	67,200	**53,487**	+ 29,356	— 13,713
Gepäck- und Güterwagen . . .	*1,038	—	—	— 1,038	—
	2,089,851	2,001,700	**1,988,905**	— 100,946	— 12,795
	Ersatz des Mobiliars.				
Zentralverwaltung und Kreise I—IV	213,727	150,500	**150,187**	— 63,540	— 313
Kreis V (Mai bis Dezember) . .	*24,376	30,245	**32,444**	+ 8,068	+ 2,199
	238,103	180,745	**182,631**	— 55,472	+ 1,886
Gesamttotal der Entnahmen	7,621,967	6,702,445	**6,244,450**	— 1,377,517	— 457,995

* Entnahmen Gotthardbahn Mai bis Dezember

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

Sie betrugen für 1909 . . . . . Fr. 77,566. 40

Rechnung 1908	Budget 1909	Rechnung 1909	Gegenüber 1908	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
81,269	80,000	**77,566**	— 3,703	— 2,434

6. Betriebssubventionen . . . . . Fr. 66,000. —

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

7. *Einnahmen aus sonstigen Quellen.* Sie erreichten für 1909 . . . . . Fr. 293,687. 25

Rechnung 1908	Budget 1909	Rechnung 1909	Gegenüber 1908	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
85,647	20,000	**293,687**	+ 208,040	+ 273,687

Diese Einnahmen setzen sich pro 1909 zusammen wie folgt:

Gürbetalbahn. Entschädigung für Mitbenützung der Bahnhöfe Bern und Thun für die Jahre 1902—1908 . Fr. 174,210. —

Mehrerlös, herrührend von verkauften entbehrlichen Liegenschaften . . . . . „ 119,477. 25

Total Fr. 293,687. 25

Ausgaben.

1. *Passivsaldo des vorhergehenden Jahres* Fr. 2,854,074 .40

Hierzu: die für das Jahr 1908 ausgerichtete Teuerungszulage, gemäss Bundesbeschluss vom 22. Dezember 1908 . . . . . „ 2,539,279 .60

Total Fr. 5,393,354. —

2. *Entschädigung an die Eigentümer von gepachteten Linien* . . . . . Fr. 30,000

Es ist dies der vertragliche Pachtzins der Linie Vevey-Chexbres.

3. *Kontokorrentzinse, Provisionen etc.*

Sie betrugen 1909 . . . . . Fr. 3,625,231. 40

Rechnung 1908	Budget 1909	Rechnung 1909	Gegenüber 1908	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1,334,394	2,320,000	**3,625,231**	+ 2,290,837	+ 1,305,231

Es ergibt sich somit eine Vermehrung der Passivzinse gegenüber 1908 von 63,19% und gegenüber dem Budget von 36,00%.

Die Ausgaben des Jahres 1909 umfassen:

Kontokorrentzinse	Fr.	23,291. 11
Verzinsung der Kassascheine	„	1,990,263. 35
Zinse von Barkautionen und verschiedene Zinse	„	*1,478,965. 59
Provisionen für Couponseinlösungen und Titelrückzahlungen	„	60,785. 22
Agios, Kursverluste, Minderwert von Titeln und Verschiedenes	„	71,926. 13
Total	Fr.	3,625,231. 40

* Über den dritten, hiervor aufgeführten Posten ist folgendes zu bemerken: Bei Aufstellung des Budgets für Kreis V pro 1909 war der Rückkaufspreis für die Gotthardbahn noch nicht festgestellt, und man wusste nicht, ob die Bundesbahnen die Besorgung des Anleihensdienstes dieser Bahn übernehmen werden. Man entschloss sich daher, als Grundlagen für Berechnung der Anleihenszinse für 1909 das Anlagekapital in Betracht zu ziehen. Diese Zinse wurden auf Fr. 4,000,000 angesetzt (Budgetbericht für den Kreis V vom 4. März 1909, Seite 20), welcher Betrag wie folgt in der Gewinn- und Verlustrechnung verrechnet wurde:

Zinse der konsolidierten Anleihen		Fr.	1,707,562. 50
Nichtverfallene Marchzinse (von 4,616,837. 55 Franken)		„	1,020,162. 50
Verschiedene Zinse (von Fr. 1,478,965. 59) wie:			
Zinse für Vorräte der Gotthardbahn	Fr. 55,195		
Verfügbarer Saldo für an die Gotthardbahn zu bezahlende Zinse	„ 1,217,080		
		„	1,272,275. —
	Total	Fr.	4,000,000. —

4. *Verzinsung der konsolidierten Anleihen.*

Im Jahre 1909 betrug sie . . . . . Fr. 43,125,384

Rechnung 1908	Budget 1909	Rechnung 1909	Gegenüber 1908	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
43,220,488	44,366,000	**43,125,384**	— 95,104	— 1,240,616

Die nachstehende Tabelle, welche die Verzinsung für jedes einzelne Anleihen besonders angibt, erklärt auch die Verminderung von $0{,}_{22}$ % gegenüber 1908 und die Verminderung von $2{,}_{79}$ % gegenüber dem Budget.

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Rechnung 1909 Fr.	Bemerkungen
3 % Eisenbahnrente von 1890	2,079,990	2,079,990	**2,079,990**	
3½ % Bundesbahnanleihen von 1899/1902	17,500,000	17,500,000	**17,500,000**	
4 % Bundesbahnrente von 1900	3,000,000	3,000,000	**3,000,000**	
3 % différé Bundesbahnanleihen von 1903	5,250,000	5,250,000	**5,250,000**	
3½ % Bundesbahnanleihen von 1910	—	—	—	Emission des Anleihens Wert 31. Dezember 1909.
4 % Centralbahn von 1876 .	890,954	873,213	**873,213**	Verminderung von Fr. 17,741 im Jahre 1909 gegen 1908 infolge Rückzahlung ausgeloster Titel.
4 % Centralbahn von 1880 .	722,800	717,867	**717,867**	Verminderung von Fr. 4933 im Jahre 1909 gegen 1908. 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 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Rechnung 1909 Fr.	Bemerkungen
Nordostbahn, Subventionsanleihen rechtsufrige Zürichseebahn	17,437	4,125	**4,125**	Verminderung von Fr. 13,312 im Jahre 1909 gegen 1908 infolge Rückzahlung fälliger Obligationen.
4 % Vereinigte Schweizerbahnen, I. Hypothek . . .	750,724	702,724	**724,064**	Verminderung von Fr. 26,660 im Jahre 1909 gegen 1908 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 . . .	376,468	352,468	**363,128**	Verminderung von Fr. 13,340 im Jahre 1909 gegen 1908 infolge Rückzahlung ausgeloster Titel. Vermehrung von Fr. 10,660 gegenüber dem Budget infolge Reduktion der Amortisation von Fr. 600,000 auf Fr. 67,000.
3% u. 5% Vereinigte Schweizerbahnen 1859. . . .	922	—	—	Saldo am 1. Juli 1908 rückbezahlt.

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Rechnung 1909 Fr.	Bemerkungen
$2^{8}/_{11}$ % Franco-Suisse 1868 .	430,667	426,562	**426,562**	Verminderung von Fr. 4105 im Jahre 1909 gegen 1908 infolge Rückzahlung ausgeloster Titel.
3 % Jougne-Eclépens . . .	216,051	214,735	**214,735**	Verminderung von Fr. 1316 im Jahre 1909 gegen 1908. Gleiche Bemerkung.
$3^{1}/_{2}$ % Jura-Simplon 1894 .	4,836,038	4,836,037	**4,836,038**	
$3^{1}/_{2}$ % Gotthardbahn 1895 .	2,740,500	4,000,000	**2,727,725**	Übernahme des Anleihens auf 1. Mai 1909. Verminderung von Fr. 12,775 gegenüber der Rechnung 1908 der Gotthardbahn, infolge Rückzahlung ausgeloster Obligationen. Verminderung von Franken 1,272,275 gegenüber dem Budget von 1909, vide Bemerkungen unter Abschnitt 3, verschiedene Zinsen.
	43,220,488	44,365,658	**43,125,384**	

Vergleichung unserer Zinslasten.

	Rechnung 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Rechnung 1909 Fr.
Kontokorrentzinse, Provisionen etc.	1,334,394	2,320,000	**3,625,231**
Verzinsung der konsolidierten Anleihen	43,220,488	44,366,000	**43,125,384**
Brutto-Zinslast	44,554,882	46,686,000	**46,750,615**
Ertrag verfügbarer Kapitalien und Bauzinse	4,252,278	3,170,000	**3,825,937**
Netto-Zinslast	40,302,604	43,516,000	**42,924,678**

Die Verminderung der Zinslasten gegenüber unsern Budgetansätzen beträgt Fr. 591,322, gegenüber der Rechnung 1908 ergibt sich jedoch eine Vermehrung von Fr. 2,622,074. Diese Differenz ist die Folge unserer Ausgaben für Neubauten und Rollmaterialanschaffungen, sowie der Übernahme der Gotthardbahn, wie unter Ziff. 3, verschiedene Zinse, erwähnt.

5. *Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen.* Diese betragen für 1909 . . . . . Fr. 7,410,453. 43

Rechnung 1908	Budget 1909	Rechnung 1909	Gegenüber 1908	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
5,519,955	7,354,205	**7,410,453**	+1,890,498	+ 56,248

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

a. Gesetzliche Amortisation. Sie besteht aus:

der siebenten Amortisationsquote des Anlagekapitals auf 31. Dezember 1902 mit $0_{,599,710}$ % von Fr. 861,589,069 . . .	Fr.	5,167,035. 81
der sechsten Amortisationsquote der im Jahr 1903 gemachten Ausgaben mit $0_{,604,342}$ % von Fr. 6,542,027	„	39,536. 22
der fünften Amortisationsquote der im Jahr 1904 gemachten Ausgaben mit $0_{,583,905}$ % von Fr. 19,778,873	„	115,489. 83
der vierten Amortisationsquote der im Jahr 1905 gemachten Ausgaben mit $0_{,564,159}$ % von Fr. 21,299,433	„	120,162. 67
der dritten Amortisationsquote der im Jahr 1906 gemachten Ausgaben mit $0_{,545,081}$ % von Fr. 22,959,266	„	125,146. 60
der zweiten Amortisationsquote der im Jahr 1907 gemachten Ausgaben mit $0_{,526,649}$ % von Fr. 23,222,057	„	122,298. 73
der ersten Amortisationsquote der im Jahr 1908 gemachten Ausgaben mit $0_{,508,840}$ % von Fr. 24,571,373	„	125,028. 97
der ersten Amortisationsquote vom Anlagekapital der Gotthardbahn, budgetiert mit Fr. 672,000	„	672,000. —
Zusammen	Fr.	6,486,698. 83

Der Betrag der in 60 Jahren zu amortisierenden Ausgaben für 1908 ist wie folgt berechnet worden:

Bauausgaben des Jahres 1908	Fr. 36,631,040. 64
Weniger Ausgaben für Betriebsmaterial (Rollmaterial und Gerätschaften)	„ 17,228,096. 63
	Fr. 19,402,944. 01
Plus 30 % der Ausgaben für Betriebsmaterial .	„ 5,168,428. 99
	Fr. 24,571,373. —

b. Abschreibungen für untergegangene Objekte . . . . . Fr. 500,000

Der Betrag für Abschreibung untergegangener Objekte macht für 1909 aus Fr. 2,521,055. 45. Da es angezeigt erscheint, diese Ausgaben möglichst rasch abzuschreiben, belasten wir die Gewinn- und Verlustrechnung für 1909 mit einer ersten Amortisationsquote von Fr. 500,000.

c. Amortisation der Anleihenskosten.

6. Amortisationsquote der Kursverluste und Emissionskosten des Anleihens 3 % différé . .	Fr. 116,495. —
4. Amortisationsquote des Defizits des Eisenbahnfonds	„ 162,500. —
3. Amortisationsquote der Kursverluste der Obligationen S. B. B. 3½ % von 1899/1902 . .	„ 59,759. 60
2. Amortisationsquote der Kursverluste auf den für 1908 emittierten Kassascheinen . . .	„ 85,000. —
	Fr. 423,754. 60

6. *Einlagen in die Spezialfonds* . . . Fr. 8,654,893. 65

Rechnung 1908	Budget 1909	Rechnung 1909	Gegenüber 1908	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
8,694,025	8,967,700	**8,654,894**	— 39,131	— 312,806

Die Einlagen sind um 0,45 % niedriger als diejenigen für 1908 und um 3,61 % geringer als die Budgetansätze.

Diese Einlagen setzen sich wie folgt zusammen:

		Fr.	Fr.
a.	Erneuerungsfonds:		
	Kreise I—IV	7,605,144. 70	
	Kreis V	918,891. 70	
			8,524,036. 40
b.	Deckungsfonds für übernommene Pensionen der Jura-Simplon-Bahn		17,557. 25
c.	Versicherungsfonds gegen Feuerschaden:		
	2. Einlage für 1909 . .	Fr. 100,000. —	
	1. Einlage für Kreis V, $^2/_3$ von Fr. 20,000 .	„ 13,300. —	
			113,300. —
	Total		8,654,893. 65

a. Erneuerungsfonds.

1. Für den Oberbau:

Kreise I—IV.

		Fr.	Fr.
a.	per Meter Geleise im Jahresdurchschnitt, 4,195,166 m. à 30 Cts.	1,258,549. 80	
b.	per Lokomotivkilometer auf eigener Bahn, ausschliesslich des Rangierdienstes, km. 30,929,572 à 7 Cts. .	2,165,070. 04	

Kreis V. (Mai-Dez.)

a.	per Meter Geleise im Jahresdurchschnitt, 544,139 m. à 35,20 Cts.	191,536. 93	
b.	per Lokomotivkilometer auf eigener Bahn, ausschliesslich des Rangierdienstes, km. 4,156,418 à 5,36 Cts. .	222,784. —	
			3,837,940. 77

2. Für das Rollmaterial:

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

Übertrag	3,837,940. 77

		Fr.
Übertrag		3,837,940. 77
Kreise I—IV.		
a. für Lokomotiven, 36,904,783 Lokomotivkm. à 4,7 Cts.	1,734,524. —	
b. f. Personenwg., 325,726,358 Achskilometer à 0,3 Cts.	977,179. 07	
c. für Lastwagen, 376,017,376 Achskilometer à 0,28 Cts.	1,052,848. 65	
Kreis V. (Mai-Dez.)		
a. für Lokomotiven, 4,638,099 Lokomotivkm. à 5,05 Cts.	234,224. —	
b. f. Personenwg., 20,412,322 Achskilometer à 0,495 Cts.	101,041. —	
c. für Lastwagen, 42,870,303 Achskilometer à 0,195 Cts.	83,597. 09	
		4,183,413. 81
3. Für Mobiliar und Gerätschaften:		
Zentralverwaltung und Kreise I—IV.		
2½ % von Fr. 16,678,925. 87 Bestand im Jahresdurchschnitt	Fr. 416,973. 14	
Kreis V. (Mai-Dez.)		
2½ % von Fr. 3,428,347. 30 Bestand im Jahresdurchschnitt	85,708. 68	
		502,681. 82
Total Einlagen		8,524,036. 40

b. Fonds zur Deckung der Pensionen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn.

Es ist der Zins auf diesem Fonds à 3½ % für 1909 . . . . . Fr. 17,557. 25

c. Versicherungsfonds gegen Feuerschaden.

2. Einlage zur Bildung eines Versicherungsfonds gegen Feuerschaden gemäss Beschluss des Verwaltungsrates vom 27. Dezember 1907 . . . . . Fr. 100,000
und erste Einlage für den dem Kreis V zukommenden Teil, ⅔ von Fr. 20,000 . . . . . „ 13,300
Fr. 113,300

7. Verwendungen zu verschiedenen Zwecken.

Im Jahre 1909 wurden ausgegeben . . . Fr. 1,041,502. 89

Rechnung 1908	Budget 1909	Rechnung 1909	Gegenüber 1908	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1,004,110	1,043,000	**1,041,503**	+ 37,393	— 1,497

Diese Ausgaben umfassen folgende Posten:

Betriebsdefizit der Wald-Rüti-Bahn, zu Fr. 10,000. — budgetiert	Fr.	9,730. 34
Subvention an die Zürcher Dampfbootgesellschaft, budgetiert zu Fr. 15,000 (vertragliche Verpflichtung für die Jahre 1906 bis 1912)	„	15,000. —
Subventionen an Eisenbahnschulen . .	„	32,340. 30

Diese Ausgaben, veranschlagt auf 33,000 Franken, setzen sich zusammen:

St. Gallen . . .	Fr.	11,803. 80
Winterthur . . .	„	7,070. —
Biel	„	13,466. 50
	Fr.	32,340. 30

Rückerstattung der Kosten für Vorstudien zum Bau der rechtsufrigen Brienzerseebahn	„	39,025. 70
Anteil der Bern-Neuenburg-Bahn (direkte Linie) an der Entschädigung der Gürbetalbahn für Mitbenützung des Bahnhofes Bern, vom 1. Mai 1902 bis 31. Dezember 1908 . . .	„	9,406. 55
Rückerstattung an die Burgdorf-Thun-Bahn wegen Reduktion der Entschädigung für Mitbenützung der Bahnhöfe Burgdorf und Thun in den Jahren 1906—1908	„	21,000. —
Dritte Quote für Verzinsung und Amortisation des Defizites der Eintrittsbilanz auf 1. Januar 1907 der Pensions- und Hülfskasse	„	915,000. —
Total	Fr.	1,041,502. 89

8. *Ausserordentliche Zulage an das Personal für das Jahr 1909.*

Gemäss Bundesbeschluss vom 22. Dezember 1909 ist den Bundesbahnen zur Ausrichtung ausserordentlicher Zulagen für das Jahr 1909 an ihre Beamten, Angestellten und Arbeiter ein Spezialkredit von Fr. 5,058,000 eröffnet worden.

Wir haben hierfür bezahlt Fr. 4,865,627. 75, also um Fr. 192,372. 25 weniger als vorgesehen war. Einige noch unerledigte Fälle werden in der Betriebsrechnung 1910 zur Verrechnung gelangen.

Zusammenfassende Vergleichung der Gewinn- und Verlustrechnung für 1909 mit der Rechnung für 1908 und dem Budget für 1909.

	Differenz 1909 gegen 1908 Fr.	Differenz 1909 gegen Budget 1909 Fr.
Überschuss der Betriebseinnahmen	+ 7,364,407	+ 5,921,226
Ertrag der Nebengeschäfte . .	+ 36,894	+ 59,981
Entnahmen aus den Spezialfonds	— 1,381,219	— 460,428
Betriebssubventionen	—	—
Aus sonstigen Quellen	+ 208,040	+ 273,687
Differenzen bei den Einnahmen .	+ 6,228,122	+ 5,794,466
Netto-Zinslast	+ 2,622,074	— 591,322
Entschädigung für gepachtete Linien	—	—
Verwendungen zu Amortisationen	+ 1,890,498	+ 56,248
Einlagen in die Spezialfonds . .	— 39,131	— 312,806
Ausgaben für verschiedene Zwecke	+ 37,393	— 1,497
Ausserordentliche Zulagen an das Personal für das Jahr 1909 .	+ 4,865,628	+ 4,865,628
Differenzen bei den Ausgaben . .	+ 9,376,462	+ 4,016,251
Differenzen der Einnahmen . .	+ 6,228,122	+ 5,794,466
„ „ Ausgaben . .	+ 9,376,462	+ 4,016,251
Differenz der Saldi	— 3,148,340	+ 1,778,215

Gegenüber 1908 ist somit eine Verminderung um Fr. 3,148,340 und gegenüber dem Budget eine Vermehrung von Fr. 1,778,215 eingetreten.

Bilanz auf 31. Dezember 1909.

Die Gesamtsumme der Aktiven und Passiven der Bilanz beträgt auf 31. Dezember 1909 Fr. 1,544,163,116. 67 gegenüber Fr. 1,323,266,924. — auf 31. Dezember 1908.

Aktiven.

I. Baukonto. Er beläuft sich auf . Fr. 1,035,261,654. 04,

ausschliesslich des noch nicht übernommenen Baukontos der Gotthardbahn; er setzt sich wie folgt zusammen:

	Bahnanlage und feste Einrichtungen Fr.	Rollmaterial Fr.	Mobiliar und Gerätschaften Fr.	Total Fr.
Bestand auf 31. Dezember 1908	807,215,863	179,636,881	16,312,684	1,003,165,428
Vermehrung laut Baurechnung 1909 . .	23,288,792	8,062,072	745,362	32,096,226
Bestand auf 31. Dezember 1909	830,504,655	187,698,953	17,058,046	1,035,261,654

Die im Jahre 1909 dem Baukonto belasteten Ausgaben umfassen folgende Posten:

a. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

	Fr.
Vergrösserung des Dienstgebäudes im Brückfeld in Bern	678,995
Neues Aufnahmsgebäude Le Day	38,831
Strassenunterführung bei km 37,$_{734}$ Bahnhof Yverdon	60,191
Erweiterung der Güterdienstanlagen auf den Stationen Colombier, Oron, Avenches und Aarberg	176,947
Strassenunterführung bei km 93,$_{694}$ Bümpliz-Bern .	110,385
Vergrösserung von Lokalen in der Werkstätte Freiburg	16,742
II. Geleise Aigle-St. Maurice	1,451,233
Streckenblockeinrichtungen	123,946
Zentralanlagen für Weichen und Signale	319,576
Beamten- und Wärterwohnhäuser	228,112
Beiträge an Flusskorrektionen und Wildbachverbauungen	135,489
Übertrag	3,340,447

	Fr.
Übertrag	3,340,447
Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen	163,445
Umbau und Erweiterung des Personenbahnhofes Basel	14,388,058
Verschiedene Bauten im Personenbahnhof Basel .	81,597
Erweiterung der Station Alt-Solothurn	36,629
„ „ „ Laufen	917,391
„ „ „ Glovelier	169,942
„ „ Geleise auf den Stationen Lengnau, Delsberg, Courgenay, Court und Signau . . .	196,055
Aufnahms- und Nebengebäude, sowie Ausweichgeleise auf der Haltestelle Brienzwiler	81,869
Hebung der Bahnlinie, Bauten am Steinlauibach und Erstellung eines Durchlasses km 33,660 Kaiserstuhl-Lungern	53,527
Erweiterung der Station Möhlin.	84,214
„ „ „ Siggenthal-Würenlingen .	38,615
„ „ „ Dottingen-Klingnau . . .	152,589
„ „ Haltestelle Sulz zu einer Station .	88,740
Erweiterung der Station Wülflingen	70,853
„ „ „ Bubikon	40,531
„ „ „ Mühlehorn	103,437
„ „ „ Wohlen-Villmergen . .	46,739
„ „ Geleiseanlagen auf den Stationen Koblenz, Schwerzenbach, Lachen, Netstal, Rothkreuz, Altenburg-Rheinau, Muri, Benzenschwil, Mühlau, Sins und Oberrüti	312,482
Neues Verbindungsgeleise Örlikon-Seebach . . .	197,344
Unterführung der Hornhaldenstrasse und zwei Fusswegunterführungen bei Kilchberg-Zürich, sowie eine Strassenüberführung bei Erlenbach (Zürich)	200,072
Erweiterungsbauten an der Lokomotivremise in Rapperswil	81,468
Neue Wagenwerkstätte im Bahnhof Romanshorn .	150,803
Neue Station Attikon und Beseitigung der Niveauübergänge daselbst	225,222
Vergrösserung des Versand- und Zollschuppens im Bahnhof St. Gallen	162,297
Übertrag	21,384,366

			Fr.
		Übertrag	21,384,366
Erweiterung der Anlagen im Bahnhof St. Margrethen			141,263
Erweiterungsbauten im Bahnhof Sargans			287,249
Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes im Bahnhof Chur			133,236
Erweiterungsbauten in der Werkstätte Chur . .			110,442
Erweiterungsbauten auf der Station Amriswil . .			60,243
Geleiseerweiterung auf den Stationen Eschlikon und Lütisburg			71,500
Verschiedenes (ganzes Netz)			1,100,493
			23,288,792
b. Rollmaterial.	Fr.	Fr.	
37 Lokomotiven	3,523,059		
Weniger: Abschreibung von 22 Lokomotiven . .	1,275,163		
		2,247,896	
159 Personenwagen (einschliesslich 4 Krankenwagen)	4,453,250		
Weniger: Abschreibung von 43 Personenwagen .	452,805		
		4,000,445	
425 Lastwagen	2,071,730		
Weniger: Abschreibung von 64 Lastwagen . .	Fr. 253,692		
Umänderung eines Lastwagens in einen Dienstwagen	8,147		
	261,839		
	1,809,891		
Einrichtung der elektrischen Beleuchtung in 20 Gepäckwagen	3,840		
		1,813,731	
			8,062,072
		Übertrag	31,350,864

		Fr.
	Übertrag	31,350,864
c. Mobiliar und Gerätschaften.		
Zentralverwaltung	174,857	
Kreis I	123,435	
„ II	273,663	
„ III	84,444	
„ IV	76,088	
„ V (Mai bis Dezember) . . .	12,875	
		745,362
		32,096,226

II. Unvollendete Bauobjekte. Auf 31. Dezember 1909 beträgt dieser Konto . . . . . Fr. 62,786,509. 92

Die nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die im Jahre 1909 eingetretenen Änderungen.

	Bestand			
	Auf 31. Dez. 1908	Auf 31. Dez. 1909		Unterschiede
	Fr.	Fr.		Fr.
Generaldirektion . . .	372,518	452,940	+	80,422
Kreis I	16,238,135	17,806,279	+	1,568,144
„ II	5,664,147	8,247,354	+	2,583,207
„ III	7,453,720	9,514,250	+	2,060,530
„ IV	8,639,280	9,518,411	+	879,131
„ V	—	101,122	+	101,122
Simplon-Tunnel II . .	55,859	102,420	+	46,561
Bahnhof Basel . . .	18,972,966	—	—	18,972,966
Bahnhof St. Gallen . .	4,787,684	5,245,865	+	458,181
Rickenbahn	10,352,790	11,708,073	+	1,355,283
Brienzerseebahn . . .	25,433	89,796	+	64,363
	72,562,532	62,786,510	—	9,776,022

Die Baukosten für die allgemeine Erweiterung des Personenbahnhofes in Basel wurden auf Baukonto übergetragen; die Mehrbeträge auf 31. Dezember 1909 gegenüber denjenigen auf Ende 1908 betreffen die Bauarbeiten an folgenden noch nicht vollendeten Objekten:

Generaldirektion: Erwerbung der Wasserkräfte im Reussgebiet und in der obern Leventina.

Kreis I: Erweiterung der Bahnhöfe Renens, Lausanne, Vivis, St. Maurice und Neuenburg, sowie der Stationen Sitten, Siders, Cossonay, Vallorbe, Serrières, Vauderens und Payerne; II. Geleise Villeneuve-Aigle, St. Maurice-Martigny, Daillens-Bofflens, Vauderens-Siviriez; neues Dienstgebäude für die Kreisdirektion in Lausanne; neue Lagerhäuser in Renens.

Kreis II: Neue Einführung der Juralinie in den Bahnhof Basel; Bahnhoferweiterung Bern; Stationserweiterungen Lausen, Zwingen und Münster; Geleiseerweiterungen Schönbühl, Courtelary und Reuchenette; neue Station Brittnau; neue Drehscheibe in Delsberg; neues Dienst- und Postgebäude Delsberg; Umbauten in der Werkstätte Biel; Landerwerb für die Bahnhoferweiterung Biel; II. Geleise Aarburg-Sursee, Wilerfeld-Gümligen und Basel-Delsberg; Zentralanlagen für Weichen und Signale; vorsorglicher Erwerb von Liegenschaften in Bern, Emmenbrücke und Delsberg.

Kreis III: Neue Werkstätte in Zürich; Erweiterung der Stationen Oerlikon, Cham, Uznach, Augst, Horgen und Töss, sowie Geleiseanlagen auf den Stationen Bäch, Bülach, Möhlin, Schinznach-Bad, Sisseln und Dübendorf; vorsorglicher Landerwerb in Schlieren und Wettingen; Personenunterführung im Bahnhof Brugg; elektrische Zentrale im Hauptbahnhof Zürich; Vergrösserung des Aufnahmegebäudes im Bahnhof Aarau; Beseitigung von Strassenübergängen in Schienenhöhe durch Unter- und Überführungen; Zentralanlagen für Weichen und Signale.

Kreis IV: Erweiterung des Bahnhofes Romanshorn, sowie der Stationen Lichtensteig, Wattwil und St. Fiden; zweispuriger Tunnel St. Gallen-St. Fiden; Projektierungsarbeiten und Landerwerb für die II. Spur Winterthur-St. Gallen-St. Margrethen; II. Geleise Oberwinterthur-Romanshorn.

Kreis V: Projektierungsarbeiten für das II. Geleise Giubiasco-Chiasso; Erwerbung der Dornfeldschen Liegenschaft in Faido; Konsolidierung der Stützmauer km $47{,}_{496/610}$ bei Amsteg; Lawinenverbauungen und Erwerb von Schutzwäldern.

Simplontunnel II: Wasserkräfte.

Bahnhof St. Gallen: Expropriationskosten, Geleisevermehrung und Erstellung einer Personenunterführung.

Rickenbahn: Rekonstruktionsarbeiten im Tunnel und Legen des Oberbaues.

Brienzerseebahn: Projektierungsarbeiten und Planaufnahmen.

Bauausgaben 1909:

	Fr.
Der Baukonto hat zugenommen um netto . . .	32,096,226
Der Konto „Verwendungen auf Nebengeschäfte" (Bodensee) hat sich vermindert um	— 106,594
Auf dem Konto „Unvollendete Bauobjekte" beträgt die Verminderung	— 9,776,022
Im Jahre 1909 betragen somit die Baukosten netto	22,213,610

In diesem Betrage sind nicht inbegriffen:

	Fr.
Die Abschreibungen für untergegangene Anlagen zu lasten des Kontos „Zu amortisierende Verwendungen"	2,497,555
Die Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung .	1,293,317
Die Abschreibungen für ausrangiertes Rollmaterial, abzüglich Altmaterialwert	1,864,139
Die Abschreibungen für ausrangierte Maschinen und Werkzeuge, sowie die Vergütungen für das Altmaterial der ausrangierten Fahrzeuge durch die Werkstätten	169,126
Die Netto-Abschreibung auf dem Anlagekapital der Dampfschiffe etc. auf dem Bodensee	107,247
Im Jahre 1909 betragen diese Verwendungen . .	5,931,384

III a. Überschuss des Rückkaufspreises über die Aktiven der ehemaligen Gesellschaften. Dieses Kapitel hat pro 1909 keine Änderung erlitten; es weist auf . . . . Fr. 80,971,869. 82

und verteilt sich wie folgt auf:

	Fr.
Centralbahn	43,377,979. 16
Nordostbahn	19,799,304. —
Vereinigte Schweizerbahnen	5,977,316. 16
Jura-Simplon-Bahn	11,817,270. 50
Total	80,971,869. 82

III b. Zu amortisierende Verwendungen. Auf 31. Dezember 1908 wies dieser Konto einen Saldo auf von . . . . . Fr. 18,954,572. 55

Pro 1909 hat er sich um folgende Beträge erhöht:

Übertrag 18,954,572. 55

		Fr.
Übertrag		18,954,572. 55
Verlust auf dem Anleihen von Fr. 80,000,000, Obligationen 3½ % S. B. B. von 1910, I. Serie, à Fr. 94,50 . . .	4,400,000. —	
dazu 2 % zu unsern Lasten fallende französische Stempelgebühren	1,600,000. —	
		6,000,000. —
Untergegangene Objekte:		
Allgemeine Erweiterung des Bahnhofes Renens	Fr. 23,222. 80	
Umbau und Vergrösserung des Bahnhofes Lausanne	15,797. 30	
Umbau des Personenbahnhofes in Basel	2,319,797. 30	
Vergrösserung der Station Laufen	53,718. 65	
Subvention an die Stadt Zürich für den Bau der Güterstrasse Zürich—Altstetten	23,500. —	
Geleiseerweiterung in Rothkreuz	21,689. 45	
Stationserweiterung Sargans . .	4,661. 15	
Stationserweiterung Romanshorn .	58,668. 80	
		2,521,055. 45
		27,475,628. —
Dagegen wurden pro 1909 abgeschrieben:		
Untergegangene, pro 1909 verbuchte Objekte, 1. Annuität .	Fr. 500,000. —	
Auf Kursverlusten und Emissionskosten des Anleihens 3 % différé, 6. Annuität	116,495. —	
Auf dem Defizit des Eisenbahnfonds, 4. Annuität	162,500. —	
Auf Kursverlusten und Emissionskosten von Obligationen 3½ % 1899/1902, 3. Annuität . .	59,759. 60	
Übertrag	838,754. 60	27,475,628. —

	Fr.	Fr.
Übertrag	838,754. 60	27,475,628. —
Auf Kursverlusten auf der Emission von Kassascheinen pro 1908, 2. Annuität	85,000. —	
		923,754. 60
Saldo auf 31. Dezember 1909 . .		26,551,873. 40

	Fr.
Von 1901 bis 1908 wurden sukzessive Abschreibungen gemacht im Betrage von . .	10,076,302. 43
unter Zurechnung der pro 1909 gemachten Abschreibungen von	923,754. 60
erreichen dieselben ein Total von	11,000,057. 03

ohne Inbegriff der gesetzlichen Amortisationen.

IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte.

	Fr.
Das Anlagekapital unserer Dampfschiffunternehmung auf dem Bodensee beträgt auf Ende 1909	2,621,698. 75
Dieser Konto betrug auf Ende 1908 . . .	2,728,293. 20
Er vermehrte sich um die Kosten für Inventarvermehrungen für die Schiffe und Werfte von	652. 30
	2,728,945. 50

	Fr.	
Dagegen wurden abgeschrieben 5 % des Anlagekapitals auf Ende 1908	136,414. 65	
abzüglich: Die Fr. 10,000 übersteigenden Kosten für die Hauptreparatur des Dampfschiffes Helvetia	29,167. 90	
Netto-Abschreibung für das Jahr 1909		107,246. 75
		2,621,698. 75

V. Verfügbare Mittel. Auf 31. Dezember 1909 betrugen dieselben Fr. 326,485,136. 94.

Die Vergleichung mit der Bilanz von 1908 zeigt die nachstehenden Veränderungen:

	Beträge		
	auf 31. Dezember 1908	auf 31. Dezember 1909	Unterschiede mit 1908
	Fr.	Fr.	Fr.
Kassen	322,888	390,546 +	67,658
Wechselportefeuille .	—	4,982,707 +	4,982,707
Bankguthaben. . .	18,962,208	63,675,458 +	44,713,250
Allgemeines Portefeuille	8,097,662	10,627,279 +	2,529,617
Portefeuille des Erneuerungsfonds .	60,358,055	61,184,725 +	826,670
Entbehrliche Liegenschaften	4,982,234	6,048,346 +	1,066,112
Materialvorräte . .	27,477,936	31,712,842 +	4,234,906
Verschiedene Debitoren.	7,203,195	127,463,355 +	120,260,160
Durch die Kassen im Jahre 1910 regulierte Einnahmen des Jahres 1909 .	14,625,976	20,399,878 +	5,773,902
	142,030,154	326,485,136 +	184,454,982

Diese Vergleichung gibt uns zu folgenden Bemerkungen Anlass:

Kassen, Bankguthaben. Der Mehrbetrag gegenüber 1908 rechtfertigt sich durch die von den 80 Millionen herrührenden verfügbaren Mitteln.

Wechselportefeuille. Unser Wechselportefeuille weist nachfolgende Veränderungen auf:

	Fr.
Bestand des Portefeuilles auf 31. Dezember 1908 gleich Null	—. —
Im Laufe des Jahres 1909 sind in das Portefeuille an Wechseln eingegangen . . .	13,224,350. 98
Diskont und Kursdifferenzen	13,849. 53
	13,238,200. 51
Ausgegangen sind an einkassierten Wechseln	8,255,493. 41
Bleiben auf 31. Dezember 1909 an nicht einkassierten Wechseln	4,982,707. 10

Wertschriftenportefeuille. Die Veränderungen desselben im Laufe des Jahres 1909 waren folgende:

		Fr.
Bestand des Portefeuilles auf 31. Dezember 1908		8,097,662. 50
Erworbene Titel		4,996,734. —
		13,094,396. 50
Abzüglich:		
Realisierung von verschiedenen Titeln	1,488,983. 25	
Zuteilung an verschiedene Arbeiterkrankenkassen	38,000. —	
Zuteilung an das Erneuerungsfondsportefeuille	881,500. —	
Kursdifferenzen	58,634. 25	
		2,467,117. 50
Bestand des Wertschriftenportefeuilles auf 31. Dezember 1909		10,627,279. —

Erneuerungsfonds-Portefeuille. Im Laufe des Jahres 1909 haben folgende Veränderungen stattgefunden:

	Fr.
Bestand des Portefeuilles auf 31. Dezember 1908	60,358,055. —
Zuwendung verschiedener Titel	881,500. —
Kursdifferenzen	44,170. —
	61,283,725. —
Abzüglich:	
Realisierung von verschiedenen Titeln	99,000. —
Bestand auf 31. Dezember 1909	61,184,725. —

	Fr.	Fr.
Entbehrliche Liegenschaften. Ihr Inventarwert war auf 31. Dezember 1908		4,982,233. 61
Im Jahre 1909 fanden verschiedene Erwerbungen statt für *)	1,190,409. 16	
Dagegen wurden veräussert für	124,296. 45	
Daherige Vermehrung		1,066,112. 71
Bestand auf 31. Dezember 1909		6,048,346. 32

*) In dieser Zahl sind Fr. 665,435. 98 für die von der Gotthardbahn übernommenen entbehrlichen Liegenschaften enthalten.

	Fr.
Materialvorräte. Ihr Inventarwert betrug auf 31. Dezember 1908	27,477,935. 84
Auf 31. Dezember 1909 beträgt derselbe	31,712,841. 69
Vermehrung gegenüber 1908	4,234,905. 85

	Fr.
Verschiedene Debitoren. Bestand auf 31. Dezember 1908	7,203,195. 07
Auf 31. Dezember 1909 beträgt der Saldo	127,403,802. 56
Vermehrung gegenüber 1908	120,200,607. 49

Den Hauptposten der verschiedenen Debitoren bildet der Konto „Rückkauf der Gotthardbahn", welcher einen Debitorensaldo von Fr. 121,590,000 aufweist. Dieser Konto ist vorübergehend mit dem Anleihen der Gotthardbahn und mit dem von den S. B. B. für dieses Anleihen bezahlten Aufgeld belastet.

VI. Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung. Derselbe betrug auf 31. Dezember 1908	Fr. 2,854,074. 40
Dazu die pro 1908 an das Personal bezahlte Teuerungszulage von	„ 2,539,279. 60
	Fr. 5,393,354. —
Der Passivsaldo auf 31. Dezember 1909 beträgt	„ 9,484,373. 80
Daherige Vermehrung gegenüber 1908	Fr. 4,091,019. 80

Passiven.

Konsolidierte Anleihen. Auf 31. Dezember 1908 betrug das Nominalkapital der die schweizerischen Bundesbahnen betreffenden Anleihen		Fr. 1,149,056,250
Übernahme des $3^1/_2$ % Anleihens der Gotthardbahn von 1895 auf 1. Mai 1909		„ 117,090,000
Emission auf 31. Dezember 1909 des $3^1/_2$ % Anleihens der schweizerischen Bundesbahnen von 1910, I. Serie, zur Deckung unserer Barbedürfnisse für Bauten und Rollmaterial		„ 80,000,000
		Fr. 1,346,146,250

Es wurden folgende Rückzahlungen vorgenommen:

a. Ausgeloste Obligationen:

4 % Schweiz. Centralbahn 1876	Fr. 445,000	
4 % „ „ 1880	„ 125,000	
4 % Vereinigte Schweizerbahnen, I. Hypothek . .	„ 133,000	
4 % „ „ II. „ . .	„ 67,000	
$2^8/_{11}$ % Franco-Suisse 1868	„ 151,250	
3 % Jougne-Eclépens	„ 44,000	
$3^1/_2$ % Gotthard 1895	„ 500,000	
		Fr. 1,465,250

b. Verfallene Obligationen:

3 % Schweizerische Nordostbahn, Subventionsanleihen für die rechtsufrige Zürichseebahn	„ 460,000	
		„ 1,925,250
Auf 31. Dezember 1909 beläuft sich der Betrag der Anleihen auf		Fr. 1,344,221,000

Die folgende Tabelle enthält eine Vergleichung über den Bestand unserer konsolidierten Schuld in den Jahren 1908 und 1909:

Anleihen	Beträge auf 31. Dezember 1908 Fr.	Beträge auf 31. Dezember 1909 Fr.	Unterschiede gegenüber 1908 Fr.	Bemerkungen
3 % Eisenbahnrente 1890	69,333,000	69,333,000	—	
3½ % Bundesbahnen 1899/1902 . .	500,000,000	500,000,000	—	
4 % Bundesbahnrente 1900	75,000,000	75,000,000	—	
3 % différé S. B. B. 1903	150,000,000	150,000,000	—	
3½ % S. B. B. 1910, I. Serie . . .	—	80,000,000	+ 80,000,000	Emission des Anleihens Wert 31. Dezember 1909.
4 % Centralbahn 1876	22,237,000	21,792,000	— 445,000	Durch Auslosung zurückbezahlt.
4 % „ 1880	18,030,000	17,905,000	— 125,000	id.
3½ % „ Juni 1894 . . .	30,000,000	30,000,000	—	
3½ % „ Oktober 1894 . .	30,000,000	30,000,000	—	
4 % Nordostbahn 1880	3,000,000	3,000,000	—	
3½ % „ 1894	10,000,000	10,000,000	—	
3½ % „ 1895	7,000,000	7,000,000	—	
3½ % „ 1896	35,000,000	35,000,000	—	
3½ % „ 1897	10,512,500	10,512,500	—	
Übertrag	960,112,500	1,039,542,500	+ 79,430,000	

Anleihen	Beträge auf 31. Dezember 1908	Beträge auf 31. Dezember 1909	Unterschiede gegenüber 1908	Bemerkungen
	Fr.	Fr.	Fr.	
Übertrag	960,112,500	1,039,542,500 +	79,430,000	
Nordostbahn. Subventionsanleihen für die rechtsufrige Zürichseebahn . .	540,000	80,000 —	460,000	Zur Rückzahlung fällig gewordener Teil des Anleihens.
4 % V. S. B., I. Hypothek	18,168,100	18,035,100 —	133,000	Durch Auslosung zurückbezahlt.
4 % „ II. „	9,111,700	9,044,700 —	67,000	id.
3½ % Jura-Simplon 1894	138,172,500	138,172,500	—	
2⁸/₁₁ % Franco-Suisse 1868	15,762,450	15,611,200 —	151,250	id.
3 % Jougne-Eclépens	7,189,000	7,145,000 —	44,000	id.
3½ % Gotthardbahn 1895	—	116,590,000 +	116,590,000	Übernahme des Anleihens auf 1. Mai 1909 Fr. 117,090,000; hiervon durch Auslosung Fr. 500,000 am 30. September zurückbezahlt.
	1,149,056,250	1,344,221,000 +	195,164,750	

Die Obligationen der schweizerischen Bundesbahnen und diejenigen der ehemaligen Gesellschaften können bei unserer Hauptkasse in Bern und bei den Kreiskassen gegen auf den Namen lautende Hinterlegungsscheine hinterlegt werden.

Auf den 31. Dezember 1909 hatten diese Hinterlagen folgenden Bestand:

	3 % Eisenbahnrente von 1890	3½ % S.B.B.-Anleihen von 1899/1902	S. B. B. Rente von 1900	3 % différé S. B. B. Anleihen	Anleihen der S. C. B.
	Rente	Nominalbetrag	Rente	Nominalbetrag	Nominalbetrag
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Hauptkasse in Bern	145,200	38,329,000	224,940	3,864,500	5,949,500
Kreiskasse I in Lausanne	150	160,000	3,600	30,000	—
„ II in Basel	—	837,000	15,720	30,000	2,835,500
„ III in Zürich	—	2,944,000	1,440	560,000	—
„ IV in St. Gallen	—	5,000	—	—	—
„ V in Luzern	—	—	—	—	—
Total	145,350	42,275,000	245,700	4,484,500	8,785,000
Am 31. Dezember 1908 beliefen sich diese Hinterlagen auf	152,790	43,279,000	251,340	4,491,500	9,134,500
Unterschiede gegenüber 1908	—7,440	—1,004,000	—5,640	—7,000	—349,500

	Anleihen der N. O. B.	Anleihen der V. S.	Anleihen der J. S.	4 % Kassascheine S. B. B. von 1908/1911	3½ % Anleihen der G. B. von 1895
	Nominalbetrag	Nominalbetrag	Nominalbetrag	Nominalbetrag	Nominalbetrag
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Hauptkasse in Bern	14,604,000	559,900	24,644,600	1,575,000	8,608,000
Kreiskasse I in Lausanne	—	—	307,500	—	—
„ II in Basel	107,500	112,500	105,500	—	—
„ III in Zürich	785,000	—	50,000	—	—
„ IV in St. Gallen	—	—	—	—	—
„ V in Luzern	—	—	—	—	1,399,500
Total	15,496,500	672,400	25,107,600	1,575,000	10,007,500
Am 31. Dezember 1908 beliefen sich diese Hinterlagen auf	15,572,500	248,800	25,705,900	1,145,000	—
Unterschiede gegenüber 1908	—76,000	+423,600	—598,300	+430,000	+10,007,500

II. Amortisationskonto. Derselbe beläuft sich auf . . . . . Fr. 35,196,799. 96
Auf 31. Dezember 1908 betrug er . . „ 28,710,101. 13
Vermehrung entsprechend der gesetzlichen Amortisation . . . . . Fr. 6,486,698. 83

III. Schwebende Schulden. Bestand derselben auf den 31. Dezember 1909 . . . . . Fr. 100,628,369. 46

Nachfolgend eine Vergleichung der einzelnen Posten dieses Kontos mit denjenigen von 1908:

	Beträge			
	auf 31. Dez. 1908	auf 31. Dez. 1909		Unterschiede
	Fr.	Fr.		Fr.
Verfallene Obligationen und Coupons . . .	2,861,143	2,746,397	—	114,716
Noch nicht verfallene Ratazinse	4,015,153	5,013,504	+	998,351
Pensions- u. Hülfskassen	125,842	84,453	—	41,389
Kautionen von Unternehmern u. Lieferanten	629,060	715,553	+	86,493
Rückzahlung der Aktien und Genussscheine der J. S.	193,729	189,150	—	4,579
Kassenscheine . . .	39,253,000	48,517,620	+	9,264,620
Verschiedene Kreditoren	1,946,309	4,439,129	+	2,492,820
Von den Kassen im Jahre 1910 regulierte Ausgaben des Jahres 1909	34,692,267	38,922,563	+	4,230,296
	83,716,503	100,628,369	+	16,911,866

IV. Spezialfonds. Sie umfassen den Erneuerungsfonds, den Fonds zur Deckung der Pensionen der ehemaligen J. S. und den Versicherungsfonds gegen Feuerschaden und belaufen sich auf 31. Dezember 1909 auf . . . . . Fr. 64,116,947, 25

Für das Nähere dieser Fonds vergleiche man Seite 379—381 dieses Berichtes.

III. Kommerzielles Departement.

a. Allgemeines.

1. Am 1. April sind die bisherigen Haltestellen Hüttlingen-Mettendorf und Le Day für den beschränkten Güter- und Tierverkehr, d. h. für Einzelsendungen des Ausnahmetarifs Nr. 4 für Brot, frische Butter etc., ferner für Einzelsendungen flüssiger Milch nach Ausnahmetarif Nr. 41 und der zugehörigen leeren Emballagen, sowie für Einzelsendungen von Kleinvieh geöffnet worden.

2. Wie auf Seite 27 des vorliegenden Berichtes gesagt ist, haben die S. B. B. den Austritt aus dem Verbande schweizerischer Eisenbahnen auf Ende 1909 erklärt und damit ist der Verband aufgelöst worden. Dabei hatte es aber die Meinung, dass gewisse bewährte Einrichtungen, die unter dem Verbande bestanden haben, auch in Zukunft weiter geführt werden sollten. So wurde unter anderm vorgesehen die Beibehaltung der Kommerziellen Konferenz, da in der Tat das Bedürfnis vorhanden ist, eine Einrichtung fortbestehen zu lassen, welche berufen ist, die Entwicklung des Personen-, Gepäck-, Tier- und Güter-Transport- und Tarifwesens zu fördern und den direkten Verkehr der Bahnen unter sich durch gemeinsame Tarife und Reglemente wie bisher zu sichern. Als zweckmässige Neuerung wurde in Aussicht genommen, dass auch den Verkehrsinteressenten (Transportgeber) des Handels, der Industrie, des Gewerbes, der Land- und Forstwirtschaft Gelegenheit gegeben werde, sich über die einschlägigen Fragen auszusprechen und ihre Wünsche zum Ausdruck zu bringen. Im fernern wurde es als zweckmässig befunden, zu den Verhandlungen eine Abordnung des schweizerischen Eisenbahndepartementes beizuziehen. Auch die Weiterführung einer anderen Einrichtung erschien als notwendig; es wurden nämlich die bisher für den direkten schweizerischen Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr bestandenen Vereinbarungen, die auch fernerhin Bedeutung haben, aber zufolge Aufhebung des Vertrages betreffend die Organisation des direkten Verkehrs vom 5. Juli 1875 dahinfallen würden, zusammengestellt und bestätigt.

Dementsprechend haben wir eine „Geschäftsordnung für die Kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten“ und eine „Übereinkunft betreffend den direkten schweizerischen Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr“ ausgearbeitet, welche den besprochenen Verhältnissen Rechnung tragen. Die „Geschäftsordnung“ für die Kommerzielle Konferenz ist verbindlich für alle schweizerischen Transportanstalten (inkl. Dampfbootverwaltungen), welche ihren Beitritt zu derselben erklären, und die „Übereinkunft“ für diejenigen schweizerischen Transportanstalten, die mit einer andern Verwaltung direkten Verkehr eingerichtet und den Beitritt zur Übereinkunft ausdrücklich erklärt haben.

3. Folgende neue Linien sind im Berichtsjahre dem Betriebe übergeben worden:

a. am 8. April die elektrische Zahnradbahn Montreux-Glion für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr;

b. am 28. Mai die elektrische Schmalspurbahn Uster-Ötwil für den Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr;

c. am 1. Juli die Linie Davos-Filisur der Rhätischen Bahn für den Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr;

d. am 1. Juli die Teilstrecken St. Moritz-Celerina und Bernina-Häuser-Bernina-Hospiz der Berninabahn für den Gesamtgüterverkehr;

e. am 28. Juli die elektrische Schmalspurbahn Lugano-Tesserete für den Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr.

4. Die Station „La Chaux-de-Fonds-gare de l'Est“ der Regionalbahn Saignelégier-La Chaux-de-Fonds ist am 1. Oktober 1909 für den Güterverkehr geschlossen worden.

5. Neue Camionnagetarife sind für folgende Stationen eingeführt, beziehungsweise abgeändert worden:

Aigle, Altstätten (Rheintal), Amriswil, Au (Rheintal), Avenches, Basel, Bex, Bière, Bütschwil, Clarens, Couvet C.F.F., Ebnat-Kappel, Fleurier, Fribourg, Gossau, La Chaux-de-Fonds (J.N./C.F.F.), Lichtensteig, Martigny, Monthey, Montreux, Morges, Moudon, Murten (Morat), Nyon, Payerne, Renens, Rolle, Romont, St. Fiden, Schaffhausen, Serrières, Sierre, Sion (Sitten), Uzwil, Vallorbe, Vevey, Wattwil, Wil, Winterthur und Yverdon.

b. Personenverkehr.

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

2. Für den direkten schweizerischen Personen- und Gepäckverkehr wurden neben Ergänzungen und Änderungen bestehender Tarife eingeführt:

Distanzenzeiger Bellinzona-Mesocco-Bahn—S. B. B. auf 1. Februar;

Personentarif und Distanzenzeiger Pont-Brassus-Bahn, Orbe-Chavornay-Bahn, Yverdon-Ste. Croix-Bahn und Tramelan-Tavannes-Bahn — S. B. B. auf 1. Mai;

Personentarif Brunnen-Morschach-Bahn — S. B. B. auf 1. Juni;

Personentarif Transportanstalten des Berner Oberlandes — schweizerische Privatbahnen und Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees (im Transit über die S. B. B.) auf 1. Juli;

Tarif für direkte Sonntagsbillette zwischen Stationen der Rhätischen Bahn und solchen der S. B. B. auf 1. Juli;

Personentarif Sernftalbahn — S. B. B. auf 16. Juli.

3. An neuen Tarifen für den internationalen Verkehr sind eingeführt worden:

Personen- und Gepäcktarif England und Niederlande-Italien über Cöln-Gotthard und Simplon auf 1. Februar;

Personen- und Gepäcktarif Deutschland-Französische Ostbahnen und Paris (Nordbahn) auf 1. April;

Personen- und Gepäcktarif Schweiz-Französische Ostbahnen und Französische Nordbahnen auf 1. April;

Spezialtarif für die Beförderung englischer Reisegesellschaften von London nach der Schweiz und Italien auf 1. Mai;

Personen- und Gepäcktarif Niederlande-Österreich über Cöln-Arlberg usw. auf 1. Mai;

Tarif für Rundreisen und langfristige Rückfahrkarten im Verkehr mit Frankreich auf 1. Mai;

Personen- und Gepäcktarif Delle (station) — Schweiz auf 1. Mai;

Süddeutsch-schweizerischer Rundreisetarif auf 1. Mai;

Personen- und Gepäcktarif England, Belgien und Niederlande—Schweiz über Luxemburg auf 1. Juni;

Personen- und Gepäcktarif Deutschland-Österreich über Bregenz, Buchs und Salzburg auf 1. September;

Personen- und Gepäcktarif England—Schweiz via Frankreich auf 1. Oktober;

Personen- und Gepäcktarif Niederlande, Deutschland und Österreich—Südfrankreich über Belfort, Genf und Gotthard auf 1. Dezember;

Personen- und Gepäcktarif Frankreich und Belgien—Österreich-Ungarn und weiter über Belfort-Süddeutschland und den Arlberg auf 1. Dezember;

Personen- und Gepäcktarif zwischen Paris einerseits und österreichischen Stationen anderseits via Vallorbe-Simplon auf 1. Dezember;

Personen- und Gepäcktarif Frankreich und Belgien—Österreich-Ungarn und weiter über Herbesthal-, Dalheim-, und Büderich-München-Kufstein oder Schweiz-Arlberg auf 1. Dezember;

Personen- und Gepäcktarif England—Österreich-Ungarn und weiter über Cöln-München-Kufstein oder Schweiz-Arlberg auf 1. Dezember.

Zahlreiche Ergänzungen und Änderungen zu bestehenden Tarifen gelangten mittelst Nachträgen und auf dem Verfügungswege zur Durchführung. Dabei ist besonders hervorzuheben die Einführung direkter Personen- und Gepäcktaxen zwischen Paris einerseits und Florenz, Genua, Neapel und Rom anderseits, via Simplon.

Die für die Linien der österreichischen Staatsbahnen am 1. Januar 1910 in Kraft getretene Erhöhung der Personenfahrpreise ist im Wechselverkehr mit der Schweiz vorläufig mittelst Ausgabe eines Berichtigungsblattes zum bestehenden Tarif durchgeführt worden.

4. Für die im Betriebe der Bundesbahnen stehenden Linien wurden folgende Tarifmassnahmen durchgeführt:

a. Bière-Apples-Morges und Apples-L'Isle-Bahn:

Zur Taxberechnung für Militärtransporte im internen Verkehr ist ein neuer Distanzenzeiger herausgegeben worden.

b. Drahtseilbahn Cossonay-gare—Cossonay-ville: Der interne Personen- und Gepäcktarif ist auf 1. Mai neu erstellt worden.

5. Über die Frage der Erhöhung der Personentarife haben wir dem Verwaltungsrat unterm 13. August 1909 einlässlichen Bericht erstattet, worauf er in seiner Sitzung vom 29./30. September dem von uns gestellten Antrag auf Abänderung des Alinea 1 von Art. 8 des Bundesgesetzes betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen vom 27. Juni 1901 zugestimmt hat. Der Antrag ist zur weiteren Veranlassung mit Schreiben vom 12. Oktober dem eidgenössischen Eisenbahndepartement übermittelt worden.

6. Mit Zustimmung des Verwaltungsrates ist das Reglement betreffend die Gewährung ausserordentlicher Taxbegünstigungen zum Besuch von schweizerischen Festen und Versammlungen, sowie von Pferderennen auf Ende April ausser Kraft gesetzt worden. Auf den gleichen Zeitpunkt wurden einige andere besondere Taxermässigungen im Personenverkehr teils aufgehoben und teils eingeschränkt.

7. Anlässlich der Vorarbeiten für die infolge der Verstaatlichung der Gotthardbahn, der Eröffnung der Rickenlinie usw. nötig werdende Neuaufstellung des internen Personen- und Gepäcktarifs haben wir, gestützt auf das Ergebnis einer eingehenden Prüfung, beschlossen, es sei bei dieser Neuausgabe von der im gegenwärtigen Tarif nach dem Vorgang der ehemaligen Nordostbahn durchgeführten Gleichstellung der Taxen der Relationen Basel S. B. B. —Neuhausen S. B. B., Schaffhausen und Konstanz sowie Schaffhausen—Konstanz mit denjenigen der badischen Konkurrenzrelationen abzusehen. Ebenso soll im Personenverkehr Burgdorf und weiter —Thun und weiter auf die seit der Betriebseröffnung der Burgdorf-Thun-Bahn eingeführte Gleichstellung der Taxen über Bern mit denjenigen über die Burgdorf-Thun-Bahn verzichtet werden.

Diese Massnahmen werden eine wesentliche Vereinfachung des Tarifs und mithin eine beträchtliche Ersparnis an Arbeits- und Druckkosten zur Folge haben. Eine Verminderung der Einnahmen aus den betreffenden Verkehren ist nicht zu befürchten.

8. Zum Tarif für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen ist auf 1. Mai ein III. Nachtrag in Kraft getreten. Er enthält neben verschiedenen Änderungen und Ergänzungen neue Bestimmungen und Taxen für den Verkehr mit der Rhätischen Bahn infolge Eröffnung der Linie Davos-Filisur,

die Einbeziehung der Eisenbahn Locarno-Pontebrolla-Bignasco, sowie Bestimmungen über die Zulassung der auf die Bahnstrecken der Linie Genève-Lausanne-Villeneuve lautenden Kollektivbillette zur Benutzung der Dampfboote des Genfersees.

9. Das Verzeichnis der Sonntags- und Rundfahrtbillette ist auf 1. Mai als besondere Drucksache in einer Neuausgabe erschienen und die bezüglichen Angaben werden daher nicht mehr im offiziellen schweizerischen Kursbuch aufgenommen.

10. Der im Geschäftsbericht 1908 auf Seite 104 unter Ziffer 7 erwähnte neue Tarif für die Ausführung von besonders bestellten Extrazügen ist vom eidgenössischen Eisenbahndepartement genehmigt und auf 1. Mai 1909 in Kraft gesetzt worden.

11. Das Reglement betreffend Fahrbegünstigungen für Krankenschwestern von Diakonissenanstalten ist auf 1. Mai neu herausgegeben worden; die darin vorgesehene Begünstigung wird ausländischen Anstalten nur noch für die ihren ständigen Zweigniederlassungen in der Schweiz zugeteilten Krankenschwestern bewilligt.

12. Das neue Reglement betreffend Polizeitransporte auf den schweizerischen Transportanstalten ist auf 1. Januar 1910 zur Einführung gelangt.

13. Am 1. März sind im Benehmen mit den Verwaltungen des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen einheitliche Vorschriften über die Nachsendung von Reisegepäck in Kraft gesetzt worden.

14. Der Verband schweizerischer Eisenbahnen hat beschlossen, die Preise der Generalabonnements mit Wirkung vom 1. Oktober an wie folgt zu erhöhen:

Gültigkeitsdauer	I. Klasse		II. Klasse		III. Klasse	
	Neue Taxen	Erhöhung	Neue Taxen	Erhöhung	Neue Taxen	Erhöhung
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
15 Tage	90	10	65	10	45	5
30 „	140	20	100	15	70	10
45 „	180	20	130	20	90	10
3 Monate	310	30	220	25	155	15
6 „	480	40	340	30	240	20
12 „ (1 Person)	750	60	525	40	375	30
12 „ (2 Personen)	1000	80	700	55	500	40

Zur Durchführung dieser Massnahmen ist der Tarif für die Beförderung von Personen mit Generalabonnements auf 1. Oktober neu herausgegeben worden.

Auf 1. Januar 1910 sind in Entsprechung bezüglicher Gesuche die Bern-Worb-Bahn und die Sernftalbahn in den Verkehr mit Generalabonnements einbezogen worden.

Das Verzeichnis der Ausgabestellen für Generalabonnements und der Taxbegünstigungen für Inhaber von Generalabonnements auf den dem Tarif nicht angehörenden Transportanstalten wurde auf 1. Januar 1910 neu erstellt.

15. Zufolge Ihrer Schlussnahme vom 16. Dezember 1909 hat die Abgabe von Generalabonnements zu ermässigter Taxe an Bundesbeamte vom 1. Januar 1910 an aufgehört.

16. Der Absatz an Generalabonnements für 15, 30 und 45 Tage hat abgenommen, während jene für 3, 6 und 12 Monate eine Vermehrung aufweisen.

Es wurden gelöst:

	im Jahre 1908	1909	Differenz
Gen.-Ab. für 15 Tage . . .	44,725	44,048	— 677
„ „ „ 30 „ . . .	12,156	12,056	— 100
„ „ „ 45 „ . . .	2,124	2,031	— 93
„ „ „ 3 Monate . . .	1,864	1,938	+ 74
„ „ „ 6 „ . . .	797	850	+ 53
„ „ „ 12 „ (1 Pers.)	8,290	8,942	+ 652
„ „ „ 12 „ (2 Pers.)	847	900	+ 53
im ganzen	70,803	70,765	— 38

Die Einnahmen aus Generalabonnements betrugen:

	Gesamteinnahmen	Anteil S. B. B. (einschliessl. G. B.)
im Jahre 1908	Fr. 7,704,548	Fr. 6,470,877
im Jahre 1909	„ 8,040,191	„ 6,750,672
gegenüber dem Vorjahre mehr	Fr. 335,643	Fr. 279,795

17. Die Ausgabebedingungen für die schweizerischen zusammenstellbaren Billette sind auf 1. Mai in dem Sinne geändert worden, dass die Gesamtlänge der in eine Bestellung einbezogenen Verbindungsstrecken höchstens noch ein

Drittel (statt die Hälfte) der Gesamtdistanz der aufzunehmenden Bahn- und Schiffsstrecken betragen darf. Die Vornahme dieser Änderung hat sich als nötig erwiesen, weil bei Zulassung von Verbindungsstrecken bis zur Hälfte der Gesamtdistanz missbräuchliche Verwendung zusammenstellbarer Billette zum Zwecke der Unterbietung der Preise von Billetten zur normalen Taxe wiederholt vorgekommen ist.

18. Der Verkehr mit schweizerischen zusammenstellbaren Billetten erzeigt gegenüber dem Vorjahre eine kleine Zunahme.

Die Einnahmen betrugen:

	Im ganzen	Anteil S. B. B. (einschliessl. G. B.)
im Jahre 1908	Fr. 1,653,626	Fr. 1,142,513
im Jahre 1909	„ 1,677,391	„ 1,168,977
Gegenüber dem Vorjahre mehr	Fr. 23,765	Fr. 26,464

Folgende Unternehmungen wurden neu in diesen Verkehr einbezogen: Wynentalbahn, Berninabahn, Traverstalbahn, Montreux-Glion-Bahn, Brunnen-Morschach-Bahn.

19. Die zusammenstellbaren Fahrscheinhefte des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen weisen neuerdings einen beträchtlichen Rückgang auf, der seine Erklärung darin findet, dass neben den deutschen, nun auch die österreichisch-ungarischen und die belgischen Bahnen für diese Einrichtung keine besondere Ermässigung mehr gewähren.

Die Einnahmen betrugen:

	schweiz. Transportanstalten im ganzen	Anteil S. B. B. (einschliessl. G. B.)
m Jahre 1908	Fr. 3,899,555	Fr. 3,212,177
im Jahre 1909	„ 3,744,187	„ 3,033,695
Gegenüber dem Vorjahre weniger	Fr. 155,368	Fr. 178,482

Neu einbezogen wurde in diesen Verkehr die Montreux-Glion-Bahn.

Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn ist ermächtigt worden, auch die Ausgabestelle Nizza zusammenstellbare Billette für schweizerische Strecken unter Verwendung der Vereinsfahrscheine ausgeben zu lassen.

20. Die von den Bundesbahnen und der ehemaligen Gotthardbahn mit Reiseunternehmern abgeschlossenen Verträge betreffend den Verkauf von Fahrscheinen für schweizerische Strecken sind zum Zwecke einheitlicher Gestaltung für das ganze Netz einer Revision unterzogen worden.

21. Mit dem Reisebureau A. Bocquin & Cie. in Genf haben wir, gemeinsam mit einigen anderen schweizerischen Verwaltungen, einen Vertrag abgeschlossen, gemäss welchem dieses Bureau vom 1. Januar 1910 an nun auch zur Ausgabe von Fahrscheinen einfacher Fahrt zur normalen Taxe ermächtigt ist, und zwar zu den gleichen Bedingungen, welche für das internationale Reisebureau der Handels- und Gewerbebank in Mährisch-Ostrau bestehen.

22. Der Umsatz an Fahrscheinen für Strecken der Bundesbahnen einschliesslich der Gotthardbahn stellte sich bei den Reisebureaux der Firma Th. Cook and Son in London, der Hamburg-Amerika Linie in Berlin, der Mährisch-Ostrauer Handels- und Gewerbebank in Mährisch-Ostrau und dem Nordisk Resebureau in Göteborg im Vergleich zum Vorjahre wie folgt:

	Cook and Son	Hamburg-Amerika Linie	Mährisch-Ostrauer Handels- und Gewerbebank	Nordisk Reisebureau
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
im Jahre 1908 . . .	1,451,781	146,605	267,348	21,127
im Jahre 1909 . . .	1,484,379	26,452	226,628	30,134
Gegenüber d. Vorjahre	+ 32,598	— 120,153	— 40,720	+ 9,007

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

Die Einnahmen betrugen:

Bei der Agentur in London:

	im ganzen	aus intern schweiz. Billetten (Gen.-Ab., Fahrscheine zu normalen Taxen usw.)
im Jahre 1908	Fr. 586,620	Fr. 151,108
im Jahre 1909	„ 691,906	„ 172,166
Gegenüber dem Vorjahre mehr	Fr. 105,286	Fr. 21,058

Bei der Agentur in Paris:

	im ganzen	aus intern schweiz. Billetten (Gen.-Ab., Fahrscheine zu normalen Taxen usw.)
im Jahre 1908	Fr. 1,217,375	Fr. 492,727
im Jahre 1909	„ 1,349,470	„ 547,362
Gegenüber dem Vorjahre mehr	Fr. 132,095	Fr. 54,635

24. Dem schweizerischen Beamtenbilletreglement sind im Berichtsjahre wiederum einige weitere Verwaltungen beigetreten.

25. Im Berichtsjahre haben zwei Sitzungen des Unterausschusses und eine Sitzung des Vollausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen stattgefunden, zu denen wir eine Vertretung abordneten.

c. Tierverkehr.

1. Die in frühern Geschäftsberichten wiederholt erwähnte Neuerung betreffend die Aufhebung des Frankaturzwanges für den Transport lebender Tiere ist auf 1. März durch Ausgabe eines neuen I. Nachtrages zum schweizerischen Transportreglement eingeführt worden. Es steht nun den Absendern von Tieren des Pferde-, Rindvieh-, Schaf-, Schweine- und Ziegengeschlechts, von Kaninchen und lebendem Geflügel, sowie von verpackten Hunden frei, die Fracht bei der Aufgabe zu entrichten, oder sie zur Zahlung durch den Empfänger auf der Bestimmungsstation anweisen zu lassen. Nachnahmen auf Sendungen dieser Art sind ebenfalls gestattet.

2. Der allgemeine schweizerische Tarif für die Beförderung lebender Tiere und die zugehörige Instruktion sind auf 1. März neu herausgegeben worden.

3. Im Benehmen mit den in Frage kommenden schweizerischen und italienischen Behörden, sowie den italienischen Staatsbahnen ist auf 15. April eine Instruktion an die beteiligten Dienststellen erlassen worden, wonach die unter die Klassen I—IV des schweizerischen Tiertarifs fallenden Tiere, welche als Einzelsendungen oder Wagenladungen zwischen den Stationen Brig bis Bouveret einerseits und Iselle di Trasquera anderseits mit Bestimmung nach

oder Herkunft von den schweizerischen Ortschaften Gondo und Simpeln zur Aufgabe gelangen, direkt nach oder von Iselle di Trasquera abgefertigt werden können, ohne dabei den Umweg über Domodossola machen zu müssen.

4. Für den internen Verkehr der Bulle-Romont-Bahn ist auf 1. März ein neuer Tarif für die Beförderung lebender Tiere zur Einführung gelangt.

d. Güterverkehr.

1. Bezüglich der Leitung des Güterverkehrs über die projektierte Münster-Grenchen-Lengnau-Bahn ist mit der Berner Alpenbahn-Gesellschaft, als Konzessionärin dieser Linie, folgendes vereinbart worden (vergl. C I 9, Seite 338):

a. der lokale Güterverkehr zwischen den Gemeinschaftsstationen Münster und Lengnau wird der Münster-Lengnau-Bahn zur ausschliesslichen Bedienung überlassen;

b. der Güterverkehr zwischen den Stationen der Münster-Lengnau-Bahn (einschliesslich ihrer beiden Endstationen Münster und Lengnau) einerseits und den Stationen der schweizerischen Bundesbahnen und der übrigen schweizerischen Bahnen anderseits wird über diejenige Route geleitet, über die sich die kürzeste Tarifdistanz ergibt;

c. der Güterverkehr von den über Münster in nördlicher und westlicher Richtung hinaus gelegenen Eisenbahnstationen einerseits nach den über Lengnau in westlicher, östlicher und südlicher Richtung hinausgelegenen Eisenbahnstationen anderseits, sowie umgekehrt (Transitverkehr) wird, soweit die kürzeste Tarifdistanz sich über die Münster-Lengnau-Bahn rechnet, wie folgt geleitet:

70 % über die Münster-Lengnau-Bahn,
30 % über Sonceboz;

d. soweit ad *b* und *c* die tarifkilometrisch kürzeste Distanz gleichzeitig über zwei oder mehrere Routen liegt, findet die Instradierung des Verkehrs über diese Routen zu gleichen Teilen statt.

2. Das der Rheinhafen-Aktiengesellschaft gemachte Zugeständnis (vgl. Jahresbericht 1908, Seite 117, Pos. 10) wurde dahin erweitert, dass die schweizerischen Exporttaxen für Basel, sowie die Basler Transittaxen im schweizerisch-italienischen Güter-

tarif auf dem Rückvergütungsweg auch für solche Rheingüter berechnet werden, die im Lagerschuppen oder auf dem Quai der genannten Gesellschaft unter Bahnaufsicht zeitweilig lagern.

3. Von der Staatskanzlei des Kantons St. Gallen wurden dem Bundesrat fünf gleichlautende Eingaben der Regierungen der Kantone St. Gallen, Thurgau, Schwyz, Appenzell A.-Rh. und Appenzell I.-Rh. übermittelt, in welchen das Gesuch gestellt wurde, der Bundesrat wolle seinen Beschluss vom 16. Juli 1907 betreffend Bewilligung eines Zuschlages von 60 % zu den effektiven Meterdistanzen des Rickentunnels (vgl. unsere Mitteilung auf Seite 120 des Jahresberichtes 1907) in Wiedererwägung ziehen und den bewilligten Zuschlag aufheben. Die Eingabe wurde uns vom eidgenössischen Eisenbahndepartement zur Vernehmlassung übermittelt. Auf unsere einlässliche Äusserung hat der Bundesrat die nachgesuchte Wiedererwägung und die Aufhebung seines Beschlusses abgelehnt.

4. Anlässlich der Behandlung der neuen Verordnung betreffend die Schiffahrt konzessionierter Unternehmungen auf schweizerischen Gewässern haben wir zu Handen des eidgenössischen Eisenbahndepartements das Begehren gestellt, es sei in dieselbe eine Bestimmung aufzunehmen, wonach die Dampfschiffgesellschaften in bezug auf die Vorlage- und Publikationspflicht für das Taxwesen den gleichen Vorschriften unterstellt werden wie die Bahnen. Der jetzige Zustand, bei welchem nur die Bahnen verpflichtet seien, Tarifmassnahmen dem eidgenössischen Eisenbahndepartement vorzulegen und zu publizieren, sei für Handel und Verkehr schädlich, für die Bahnen unbillig und auf die Dauer unhaltbar.

5. Von der Kreisdirektion I in Lausanne ist auf Grund von Gesuchen aus dem Handelsstande die Anregung gemacht worden, die verfügbaren Räume der Güterschuppen in Brig zur Lagerung von Getreide nach Massgabe der Lagerbedingungen von Morges bereit zu stellen. Wir haben derselben zugestimmt, in der Meinung, dass die Güterschuppen ihrem eigentlichen Zweck nicht entfremdet werden dürfen und dass die Lager jeweilen in dem Masse zu räumen sind, als der Platz für den gewöhnlichen Verkehr benötigt wird.

6. Die im Jahresbericht 1908, pag. 114, Ziffer 6 *d*, angezeigte Neuausgabe des Ausnahmetarifs Nr. 41 für den Transport von flüssiger Milch, auch Magermilch, Buttermilch und

Molken im Abonnement ist am 1. Mai in Kraft gesetzt worden.

7. An den Ausnahmetarifen sind folgende Änderungen vorgenommen worden:

a. Der Ausnahmetarif Nr. 15 für Kalziumkarbid ist auch auf Stückgutsendungen nach den Stationen Interlaken (Brienzersee), Bönigen (Seestation) und Brienz (Seestation) der Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzersee anwendbar erklärt worden;

b. in den Ausnahmetarif Nr. 19 für Steine usw. sind Taxen für Quarzsand ab Moutier (Münster) nach Töss aufgenommen worden.

8. Folgende Taxermässigungen wurden gewährt:

I. Im internen Verkehr:

a. für Kalk zur Karbidfabrikation ab Bärschwil nach Basel, Chavornay, Chur, Flums, Gampel, Gurtnellen und Vernayaz und von Monthey nach Martigny;

b. für Sand ab Granges-Marnand nach La Verrerie;

c. für gebrannten Kalk ab Netstal nach Landeck;

d. für Pflastersteine ab Alpnach-Dorf nach St. Gallen;

e. für Teigwaren in Ladungen von 10,000 kg ab Mendrisio nach Genève;

f. für Schwefelsäure ab Ütikon nach Sierre (Siders), Mischsäure von Sierre (Siders) nach Ütikon und Salpetersäure von Sierre (Siders) nach Basel S. B. B. und St. Johann.

II. Für den Import

von Steinkohlen ab Vallorbe transit (Monteeau-les-Mines) nach den Stationen Lutry bis Montreux.

III. Für den Export:

a. von Eisenlegierungen, als: Ferromangan (Manganeisen, Eisenmangan), Ferrochrom (Chromeisen), Ferrosilizium (Siliziumeisen) usw. ab Bodio nach den Grenzstationen, gebildet nach den Grundtaxen des schweizerischen Ausnahmetarifs Nr. 33 für Kalziumkarbid;

b. von Asbestzementplatten und Asbestzementbausteinen in Ladungen von 10 t ab Nieder- und Oberurnen nach Basel S. B. B. transit, Delle transit, Genève transit und Pino transit mit überseeischer Bestimmung und nach Spanien;

c. von Liebesgaben für die Erdbebenbeschädigten in Italien, welche aus der Schweiz und aus Deutschland zum Versand gekommen sind und gratis befördert wurden.

9. Eine Neuausgabe des schweizerischen Reglements über die Gewährung von Taxermässigungen für Ausstellungsgegenstände ist eingeführt worden. Diese hat unter anderm die Erleichterung gebracht, dass von den Bedingungen, von deren Erfüllung bisher der Gratisrücktransport der Ausstellungsgegenstände abhängig gemacht worden war, diejenige der Beigabe eines Zulassungsscheines zu den Begleitpapieren für den Hintransport sowohl als für den Rücktransport fallen gelassen worden ist.

10. In den neu ausgegebenen Bestimmungen über Normalgewichtssätze und Probewägungen sind zur Beseitigung der vielfach konstatierten Missbräuche, durch welche den Eisenbahnverwaltungen in zahlreichen Fällen — bei nur approximativer Massangabe — die Erhebung der Waggebühren verunmöglicht wurde, die Normalgewichtssätze für Holz und Steine aufgehoben worden. Gleichzeitig wurden die Normalgewichtssätze für Bier in Fässern und für leere Bierfässer von 1,600 und 0,600 auf 1,700 und 0,700 kg per Liter erhöht, nachdem auf Grund einlässlicher Erhebungen festgestellt worden war, dass die früheren Ansätze den tatsächlichen Verhältnissen nicht mehr entsprachen. Ebenso wurden die früher für Kies-, Sand-, Ziegel- und Backsteinsendungen usw. zulässigen Probewägungen aufgehoben und der Normalgewichtssatz für leere hölzerne Petroleumfässer von 32 auf 36 kg erhöht.

11. Die eilgutmässige Beförderung von Geld und Edelmetallen zwischen den französischen Stationen Belfort, Chaumont, Epinal, Lure, Nancy, Paris und Troyes einerseits und Basel S. B. B., Bern, La Chaux-de-Fonds, Luzern, Neuchâtel, St. Gallen, Winterthur und Zürich H.B. anderseits und umgekehrt, über Delle, kann seit 1. Januar 1909 auf Grund eines neuen Tarifs G. V. Nr. 215 mit internationalen Frachtbriefen direkt stattfinden. Sendungen im Gewichte von 1000 kg und mehr oder im Werte von Fr. 500,000 und mehr, die auf der schweizerischen Strecke begleitet sein müssen, sind indessen von der Anwendung des Tarifs ausgeschlossen und müssen an der Grenze reexpediert werden.

12. Über die Hauptgrundsätze für die Erstellung eines direkten Gütertarifs P.L.M.-Schweiz konnte mit der Verwaltung der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn eine Einigung erzielt werden.

13. Zu den Gütertarifen Genève transit, Les Verrières-frontière usw.-Schweiz sind am 20. März Nachträge eingeführt worden, welche hauptsächlich eine Neuausgabe des Ausnahmetarifs für Mehl- und Griestransporte mit Herkunft von Marseille und St. Louis-du-Rhône enthalten.

14. Für den belgisch-schweizerischen Güterverkehr ist eine Neuausgabe der reglementarischen Bestimmungen eingeführt worden; ferner ist eine Neuausgabe des belgisch-deutschen Verbandsgütertarifs, Teil I, Abteilung B, enthaltend die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation auch für den Verkehr mit Basel über Delle gültig erklärt worden.

15. Für den niederländisch-schweizerischen Güterverkehr sind neue reglementarische Bestimmungen in Kraft getreten.

16. Eine Neuausgabe des Teiles I, Abteilung B, enthaltend die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation, der deutsch-schweizerischen Gütertarife ist in Kraft getreten.

17. Ein Heft 1 des Teiles II der preussisch-hessisch-schweizerischen Gütertarife, enthaltend besondere Bestimmungen und Entfernungen für den Verkehr zwischen Stationen der dem preussisch-hessisch-schweizerischen beziehungsweise norddeutsch-schweizerischen Verbande angehörenden kgl. preussischen Eisenbahndirektionen und deutschen Privatbahnen einerseits und Stationen der schweizerischen Bahnen anderseits, ist ausgegeben worden.

18. Im bayerisch-schweizerischen Verkehr ist das Heft 3 des Teiles II, enthaltend Frachtsätze für die Beförderung von Holz und das Heft 4 des Teiles II, enthaltend Ausnahmetaxen für Heu und Stroh in Wagenladungen von 5000 und 10,000 kg ab bayerischen Stationen nach der Schweiz eingeführt worden.

19. Im Verkehr Österreich-Ungarn-Schweiz wurden die Anteilstabellen zum Tarif für Eil- und Frachtgüter im Ver-

kehr zwischen Böhmen, Mähren und Schlesien einerseits und der Schweiz anderseits, sowie zum österreichisch-schweizerischen Zuckertarif erstellt und eine Neuausgabe der reglementarischen Bestimmungen (Teil I, Abt. A) für den österreichisch-ungarisch-schweizerischen Verband eingeführt.

20. Im südösterreichisch-ungarisch-deutschen Güterverkehr gelangten am 6. Juli 1909 neue Tarife zur Einführung. Hierbei sind die schweizerischen Bundesbahnen bezüglich des Verkehrs mit Basel, Konstanz, Schaffhausen und Singen beteiligt.

21. Zu den allgemeinen Tarifvorschriften nebst Warenklassifikation für den schweizerisch-italienischen Verkehr ist ein X. Nachtrag in Kraft getreten, welcher neue Bestimmungen über die Frachtberechnung auf den italienischen Strecken für Gegenstände von aussergewöhnlichem Gewicht enthält und eine Reform in der Tarifierung sämtlicher Eisen- und Stahlartikel mit sich brachte.

Für den schweizerisch-italienischen Verkehr wurde eine Neuauflage des Teiles I, Abteilung B, enthaltend die Tarifvorschriften nebst Warenklassifikation, neu ausgegeben und in Ausführung des mit Italien abgeschlossenen separaten Übereinkommens — Anhang zu dem Staatsvertrag vom 13. Oktober 1909 betreffend die Gotthardbahn — haben wir auf den 1. November einen neuen Ausnahmetarif Nr. 21 für saure Südfrüchte aus Italien nach der Schweiz mit ermässigten Taxen erstellt.

22. Die Warenklassifikation des Tarifs Est, Nord etc. — Italien wurde sowohl hinsichtlich des ausseritalienischen als auch des italienischen Teiles fertiggestellt. Am 30. November 1909 ist in Bern eine Konferenz der beteiligten Verwaltungen zur endgültigen Fertigstellung der Tarifvorschriften, sowie zur Erledigung einiger noch schwebender Fragen im Verkehr Est, Nord etc. — Italien zusammengetreten. Die Drucklegung sämtlicher Tarifteile ist nunmehr, sowohl französischer- als auch italienischerseits, in die Wege geleitet.

Die Taxberechnungen für einen Tarif von der französischen Ost- und Nordbahn nach Italien via Simplon sind beendigt, und das Heft 2 (Taxtabellen) von den französischen Verwaltungen in Druck gegeben worden.

23. Im deutsch-italienischen Verkehr ist eine Neuausgabe des Teils I B, Allgemeine Tarifvorschriften und Güterklassifikation, sowie eine Neuauflage des Ausnahmetarifs Nr. 1 für metallurgische Erzeugnisse nach Italien in Kraft

getreten. Die neue Klassifikation enthält in der Hauptsache eine Reform in der Tarifierung von Eisen und Stahl sowie Eisen- und Stahlwaren auf den italienischen Staatsbahnen.

Im übrigen sind, wie bei Ziffer 21, die Arbeiten für die nach dem neuen Staatsvertrag zwischen Deutschland, Italien und der Schweiz betreffend die Gotthardbahn nötige Neuauflage der deutsch-italienischen Gütertarife auf 1. Mai 1910 in Angriff genommen worden.

24. Die Taxberechnungen für einen direkten Tarif zwischen Deutschland und der Orléans- und Midibahn sind fertig erstellt. Deren endgültige Bereinigung bleibt einer in nächster Zeit zusammentretenden Konferenz vorbehalten.

25. Am 1. November wurden die Tarife und Leitungsvorschriften für den direkten Güterverkehr zwischen österreichischen und ungarischen Stationen einerseits und Stationen der Französischen Nordbahn anderseits eingeführt. Die S. B. B. sind an diesen Tarifen insoweit beteiligt, als die Frachtsätze für Stationsverbindungen mit kürzester Route über die Französischen Ostbahnen auch über Arlberg (Buchs, Romanshorn oder St. Margrethen)—Delle Anwendung finden.

Eine Neuausgabe der reglementarischen Bestimmungen (Teil I, Abteilung A) wurde für den österreichisch-ungarisch-französischen Verband eingeführt.

Für den Güterverkehr zwischen Österreich-Ungarn und den hinterliegenden Ländern einerseits und Frankreich und weiter anderseits wurde ein neuer schweizerischer Transittarif erstellt, dessen Frachtsätze in der Hauptsache den Grundtaxen des deutschen Schemas entsprechen. Da es sich hierbei um einen Verkehr handelt, bei dem sich neben der Konkurrenz über Altmünsterol noch diejenige der italienischen Route und der Wasserwege geltend macht, wird der Tarif trotz der niedrigen Taxen in manchen Fällen durch die Frachten der Konkurrenzrouten unterboten. Um ihn auch in dieser Richtung zu ergänzen, wurde eine Bestimmung aufgenommen, nach der die Taxgleichstellung mit den ausserschweizerischen Routen unter Wahrung bestimmter Minimaltaxen auf dem Rückvergütungsweg eingehalten wird.

26. Dem internationalen Übereinkommen für den Eisenbahnfrachtverkehr ist die am 1. Juli 1909 eröffnete Linie Davos-Platz—Filisur der Rhätischen Bahn unterstellt und eine

neue Liste der dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterstellten Eisenbahnstrecken herausgegeben worden.

27. Von dem Verzeichnis der Gegenstände, auf welche das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr keine Anwendung findet, ist eine Neuausgabe und ein erster Nachtrag erschienen.

28. Der im Jahresbericht 1907 unter Ziffer 27 (pag. 124) erwähnte I. Nachtrag zum schweizerischen Transportreglement ist, nachdem er vom Bundesrat am 15. Januar 1909 genehmigt worden war, auf 1. März 1909 in Kraft gesetzt und die Anlage XI dahin ergänzt worden, dass darin für die im katholischen Teil des Berner Jura liegenden Stationen als kantonale Feiertage, die gemäss den §§ 55 und 74 des Transportreglements rücksichtlich der Annahme und Abgabe der Güter und der Besorgung des Güterdienstes auf den Stationen wie Sonntage behandelt werden sollen, bezeichnet worden sind: der Fronleichnamstag, Mariä Himmelfahrt und Allerheiligen.

29. Unter die in der Anlage V zum schweizerischen Transportreglement genannten, bedingungsweise zum Transport zugelassenen Güter sind die Sprengstoffe „Persalit I“ und „Persalit II“ aufgenommen worden.

30. Nachdem das eidgenössische Eisenbahndepartement einen ihm im Jahr 1908 vorgelegten, mit den Verwaltungen des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen vereinbarten bezüglichen Entwurf am 16. März 1909 genehmigt hatte, ist eine Neuausgabe der schweizerischen allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation eingeführt worden, die für den Verkehr zahlreiche Erleichterungen bringt. Gleichzeitig wurde auch die Instruktion betreffend die Anwendung der schweizerischen allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation neu herausgegeben.

31. Von den Verhandlungsgegenständen der am 22. und 23. Dezember 1909 in Bern abgehaltenen Kommerziellen Konferenz sind hervorzuheben:

a. Der Entwurf einer Geschäftsordnung der an Stelle der Kommerziellen Konferenz des auf Ende 1909 aufgelösten Verbandes schweizerischer Eisenbahnen tretenden Kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten (siehe pag. 416 hiervor);

b. der Entwurf einer Übereinkunft betreffend den direkten schweizerischen Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr (siehe pag. 416 hiervor);

c. die Frage der Übernahme der in den allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der deutschen Bahnen im Zeitraum vom 1. April 1907 (exkl.) bis 10. Oktober 1909 (inkl.) eingetretenen Änderungen und Ergänzungen auf den schweizerischen Verkehr;

d. die Neubeordnung der Vertretung der schweizerischen Eisenbahnen in der ständigen Tarifkommission der deutschen Bahnen und im Ausschuss für Angelegenheiten des Personenverkehrs des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen.

32. Zur Behandlung der laufenden Verbandsgeschäfte wurden folgende Konferenzen abgehalten, an denen wir uns beteiligten:

a. am 21. und 22. Oktober in Rom die deutsch-italienische Generalkonferenz;

b. am 3. und 4. November in Dresden die österreichisch-ungarisch-französische Verbandskonferenz (Verkehr mit Est und Nord), und am 5. und 6. November die österreichisch-ungarisch-südfranzösische Verbandskonferenz (Verkehr mit der P. L. M.);

c. am 25. und 26. November in Stuttgart die österreichisch-ungarisch-schweizerische Verbandskonferenz;

d. am 27. April in Wien die südösterreichisch-ungarisch-deutsche Verbandskonferenz.

33. Am 11. und 12. Februar 1909 hat die deutsche ständige Tarifkommission in Berlin ihre 97. und am 3./4. September in Rostock in Mecklenburg die 99. Sitzung abgehalten, an der wir uns haben vertreten lassen. — Die am 8. und 9. Juni 1909 in Schwarzburg in Thüringen abgehaltene 98. Sitzung konnten wir wegen anderweitiger Inanspruchnahme nicht beschicken.

e. Einnahmenkontrolle und Abrechnungswesen.

1. In der Nacht vom 11. auf den 12. Februar ist das Aufnahmsgebäude in Genf durch Feuer zerstört worden; dabei sind die in den Schaltern aufliegenden Billette und die Billetvorräte zum grössten Teil, die Gepäckregister und sonstigen

Abfertigungsformulare sowie die Bücher der Billetkassen und der Gepäckexpedition sämtlich durch das Feuer vernichtet worden. Ebenso wurden vom Feuer zerstört die Kassen der Ausgabestelle für kombinierbare Rundreisebillette und der Gepäckexpedition. Die zur Zeit des Brandausbruchs in den Kassen aufbewahrte Barschaft konnte in den Trümmern zum grössten Teil wieder aufgefunden werden, so dass die endgültige Abrechnung auf Grund der abgenommenen und von sämtlichen Verwaltungen eingezogenen Transportausweise keinen nennenswerten Fehlbetrag ergab. Das Inventar gehört der P. L. M. als Bahnhofeigentümerin.

2. Mit dem Übergang der Gotthardbahn an den Bund waren Anordnungen zu treffen über die Organisation des Rechnungsdienstes für diesen Teil des Bundesbahnnetzes. Nachdem der Bundesrat mit Schlussnahme vom 14. Dezember 1908 den Termin für die Übersiedlung des Personals der Einnahmenkontrolle von Luzern nach Bern auf den 1. November 1909 festgesetzt hatte und für den Kreis V getrennte Rechnung zu führen war, erschien es als gegeben, die ehemalige Betriebskontrolle der Gotthardbahn unter der Oberleitung des Vorstandes der Einnahmenkontrolle einstweilen mit der Weiterführung der Geschäfte für den Verkehr der frühern Gotthardbahn zu betrauen. Der genannte Umzugstermin ist sodann für die Beamten, die schon auf 1. November übersiedeln konnten, auf den 1. Februar 1910, für alle übrigen Beamten auf 15. März 1910 hinausgeschoben worden.

3. Einem Gesuche der Direktion der Tösstalbahn entsprechend, haben wir beschlossen, mit Wirkung vom Monat April an, für diese Verwaltung die Abrechnung ihres gesamten direkten Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehrs mit sämtlichen in- und ausländischen Verwaltungen gegen eine mässige Entschädigung zu übernehmen.

4. Am 13. Mai fand in Rom die Internationale Kontrollkonferenz statt, welche von uns beschickt wurde.

5. Die im Berichtsjahr bei den Kassastellen der Stationen, Lagerhäuser und Dampfschiffe durchgeführten 1901 Kassen- und Bücherrevisionen verteilen sich wie folgt auf die fünf Kreise:

I. Kreis	II. Kreis	III. Kreis	IV. Kreis	V. Kreis
569	490	487	324	31

Hierbei wurden verschiedene Unregelmässigkeiten festgestellt, die zu einlässlichen Untersuchungen veranlassten. Eine Anzahl

dieser Unregelmässigkeiten führte zu disziplinarischen Ahndungen (7 Entlassungen, 1 Diensteinstellung, 3 Versetzungen an Posten, wo keine Gelder zu verwalten sind). In 5 Fällen übernahm die Verwaltung an den konstatierten Fehlbeträgen einen Teil, zusammen Fr. 458. 34.

Einbruchdiebstähle haben stattgefunden in die Stationsgebäude in Busswil, Stein-Säckingen, Cham, Rosé und Matran. Auf den erstern 2 Stationen konnten nur unbedeutende Beträge entwendet werden, da sich die Dienstkassen in sicherer Verwahrung befanden. In Cham bezifferte sich der entwendete Betrag auf Fr. 705. 10. Da die Diebe erst gefasst werden konnten, nachdem sie das Geld verbraucht hatten, musste der Fehlbetrag vom Vorstand ersetzt werden. Auf sein Ansuchen sind ihm dann von der Kreisdirektion Fr. 605. 10 zulasten der Verwaltung rückerstattet worden. In Rosé wurden Fr. 158. 15 und in Matran Fr. 5 entwendet; beide Beträge wurden zulasten der Verwaltung übernommen, nachdem die gerichtliche Untersuchung resultatlos verlaufen ist.

6. Im Frachtkreditwesen sind folgende Mutationen zu verzeichnen:

	Kreise					
	I	II	III	IV	V	Total
a. Neue Kredite wurden eröffnet	27	58	42	31	7	165
b. Bestehende Kredite wurden geändert	19	32	49	30	17	147
c. Aufgehoben wurden	6	21	17	13	4	61
						373

Von der Gotthardbahn haben wir 76 Frachtkreditbewilligungen übernommen, die zusammen eine Kreditsumme von Fr. 349,000 repräsentieren.

Am 31. Dezember betrug die Zahl der bewilligten Frachtkredite 1327.

7. Indem wir nachstehend eine vergleichende Übersicht über die Betriebseinnahmen der Bundesbahnen und des Dampfschiffbetriebes auf dem Bodensee der Jahre 1908 und 1909 folgen lassen, verweisen wir auf die der Einnahmentabelle nachfolgende Begründung der Verkehrsschwankungen.

Betriebseinnahmen der schweizerischen Bundesbahnen.

1908 *) (Januar—April = 2463 km) (Mai—Dezember = 2738 km) Fr.	%		1909 (Januar—April = 2463 km) (Mai—Dezember = 2738 km) Fr.	%	Gegenüber 1908 mehr Fr.	weniger Fr.
		A. Bahnverkehr.				
65,214,597. 65	42,17	I. Ertrag des Personentransportes	66,457,152. 19	41,86	1,242,554. 54	—
		II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes:				
6,343,959. 11	4,10	1. vom Gepäck . .	6,670,268. 57	4,20	326,309. 46	—
2,600,176. 73	1,68	2. von Tieren . .	2,727,281. 72	1,72	127,104. 99	—
80,485,960. 88	52,05	3. von Gütern . .	82,890,481. 61	52,22	2,404,520. 73	—
89,430,096. 72	57,88		92,288,031. 90	58,14	2,857,935. 18	—
154,644,694. 37	100	Total	158,745,184. 09	100	4,100,489. 72	—
		B. Dampfschiffverkehr auf dem Bodensee.				
Fr.	%		Fr.	%	Fr.	Fr.
211,384. 12	26,64	I. Personentransport .	236,663. 62	28,49	25,279. 50	—
12,756. 79	1,61	II. Gepäcktransport .	14,005. 44	1,69	1,248. 65	—
3,858. 03	0,49	III. Tiertransport . .	5,879. 35	0,71	2,021. 32	—
565,410. 07	71,26	IV. Gütertransport . .	574,076. 78	69,11	8,666. 71	—
793,409. 01	100	Total	830,625. 19	100	37,216. 18	—

*) Unter lit. *A* mussten zur Ermöglichung einer richtigen Vergleichung die betreffenden Einnahmen der ehemaligen Gotthardbahn für Mai bis Dezember eingerechnet werden.

Gemäss der vergleichenden Übersicht unter Abschnitt *A* der vorstehenden Tabelle erzeigt das Berichtsjahr eine Mehreinnahme im Bahnverkehr von total Fr. 4,100,489. 72, an welcher alle Verkehrskategorien partizipieren. Dieses Ergebnis darf als befriedigend bezeichnet werden; der letztjährige Rückschlag ist nicht nur eingeholt, sondern es ergibt sich gegenüber dem günstigen Betriebsjahr 1907 eine Einnahmenvermehrung von über 3,000,000 Franken. Die gesamte Mehreinnahme verteilt sich auf die einzelnen Verkehrskategorien prozentual wie folgt:

Personenverkehr	+ 1,91 %	(1908: + 3,13 %)
Gepäckverkehr	+ 5,14 %	(1908: + 2,95 %)
Tiertransport	+ 4,89 %	(1908: — 3,28 %)
Gütertransport	+ 2,99 %	(1908: — 3,88 %)

Wir bemerken hierzu:

Personenverkehr. Mehreinnahmen Fr. 1,242,554. 54. Eine Vergleichung der monatlichen Einnahmen mit den Ergebnissen der entsprechenden Monate pro 1908 ergibt für das Berichtsjahr folgendes Bild:

Januar	(exkl. G. B.) . .	+ Fr.	25,166
Februar	„ „ . .	— „	37,692
März	„ „ . .	— „	304,846
April	„ „ . .	+ „	243,833
Mai	(inkl. G. B.) . .	+ „	394,455
Juni	„ „ . .	— „	533,602
Juli	„ „ . .	+ „	160,517
August	„ „ . .	+ „	30,152
September	„ „ . .	+ „	461,037
Oktober	„ „ . .	+ „	429,050
November	„ „ . .	+ „	152,442
Dezember	„ „ . .	+ „	222,042

Die Mindereinnahme pro Februar ist zurückzuführen auf die gegenüber 1908 (Schaltjahr) um einen Tag kürzere Betriebszeit, diejenige pro März auf eine infolge der ungünstigen Witterung eingetretene Verschiebung des Reiseverkehrs nach dem Süden in den Monat April. Bei den Ergebnissen pro Mai und Juni handelt es sich zunächst ebenfalls um die Verschiebung des Pfingstverkehrs vom Monat Juni pro 1908 in den Monat Mai pro 1909. Die Differenz zwischen den beiden Ergebnissen fällt hauptsächlich auf Rechnung des durch ungünstige Witterung nachteilig beeinflussten Reiseverkehrs der Pfingstfeiertage. Die Mehreinnahmen der folgenden Monate sind einerseits der allgemeinen Wiederbelebung des Verkehrs, anderseits dem stark entwickelten Herbstverkehr zuzuschreiben.

Der Vermehrung der Einnahmen um 1,91 % steht eine Vermehrung der Zahl der beförderten Personen von 3,45 % gegenüber. Die Erklärung für dieses Missverhältnis ist zu suchen einerseits in der vermehrten Benützung der Billette zu ermässigten Taxen, insbesondere der Arbeiterabonnements, anderseits auch in einer gewissen Verschiebung des Verkehrs von den höhern in die niedern Klassen, infolge der sukzessiven Einstellung der bequemen Wagen III. Klasse neuerer Bauart.

Die Durchschnittseinnahme pro Reisenden war bei der Gotthardbahn mit vorherrschend die ganze Strecke durchlaufendem Transitverkehr bedeutend höher, als bei den Bundesbahnen; sie betrug z. B. 282 Cts. pro 1908 gegenüber 80 Cts. bei den Bundesbahnen. Zur Vergleichung des diesjährigen Ergebnisses ist es daher nötig, die Durchschnittseinnahme pro Reisenden für das Jahr 1908 unter Zusammenfassung der Ergebnisse der G. B. und der S. B. B. für Mai bis Dezember neu zu berechnen. Daraus ergibt sich pro 1908 ein Durchschnitt von 86,9 Cts. pro Reisenden, gegenüber 85,7 Cts. für das Berichtsjahr.

Die Einnahmen der Tunnelstrecke Brig-Iselle sind von Fr. 702,900 pro 1908 auf Fr. 719,000 im Berichtsjahr gestiegen.

Güterverkehr (inkl. Gepäck und Tiere). Mehreinnahmen Fr. 2,857,935. 18. Die Verkehrsstagnation des Vorjahres hat einem namhaften Aufschwung Platz gemacht. Im Vergleich zum Vorjahre erzeigen die monatlichen Einnahmen folgendes Bild:

Januar	(exkl. G. B.)	—	Fr.	84,443
Februar	" "	—	"	446,987
März	" "	+	"	4,027
April	" "	+	"	86,143
Mai	(inkl. G. B.)	—	"	32,202
Juni	" "	+	"	350,070
Juli	" "	+	"	185,650
August	" "	+	"	295,775
September	" "	—	"	91,926
Oktober	" "	+	"	769,313
November	" "	+	"	1,013,069
Dezember	" "	+	"	809,446

Aus dieser Übersicht geht hervor, dass die Einnahmen der ersten 5 Monate noch unter der herrschenden geschäftlichen Depression litten; bei dem beträchtlichen Minus pro Februar fällt überdies in Betracht die gegenüber 1908 (Schaltjahr) um einen Tag verkürzte Betriebszeit. Vom Monat Juni an macht sich dagegen, abgesehen von dem eine Mindereinnahme von Fr. 91,926 aufweisenden Monat September, eine bis an das Jahresende fortschreitend zunehmende Wiederbelebung des Verkehrs bemerkbar, die im letzten Quartal allein ein Plus von rund Fr. 2,500,000

bewirkte und dadurch unsern Voranschlag unter diesem Titel um zirka Fr. 1,200,000 überschreitet.

Die Zahl der beförderten Gütertonnen ist zwar nur um rund 140,000, d. h. um zirka 1,16 %, gestiegen. Bezüglich der Durchschnittseinnahme pro beförderte Gütertonne gilt hinsichtlich der Einwirkung der Gotthardbahn das hiervor mit Bezug auf die Durchschnittseinnahme pro Reisenden Gesagte; die Durchschnittseinnahme der Gotthardbahn betrug im Jahre 1908 pro Tonne Fr. 10. 03, bei den Bundesbahnen dagegen nur Fr. 6. 60. Eine Neuberechnung des Durchschnitts unter Berücksichtigung der Ergebnisse Mai—Dezember der Gotthardbahn ergibt für 1908 Fr. 7.45 pro Tonne und für 1909 Fr. 7. 55 pro Tonne.

Die Einnahmen der Strecke Brig-Iselle aus dem Güterverkehr (exkl. Gepäck und Tiere) sind von Fr. 266,427 pro 1908 auf Fr. 325,468, d. h. um Fr. 59,041, gestiegen. Die Gepäcktransporteinnahmen haben um rund 10 % zugenommen, wogegen die Einnahmen aus dem Tiertransport ziemlich stark, d. h. von Fr. 11,000 auf Fr. 8800 zurückgegangen sind. Im Berichtsjahre haben keine Umleitungen vom Gotthardverkehr auf die Simplonroute stattgefunden.

Wie im Bahnverkehr, so ergibt sich auch für den Bodensee-Dampfschiffverkehr (Abschnitt *B* der vorstehenden Tabelle) eine Mehreinnahme, an welcher alle Transportkategorien beteiligt sind. Im Personenverkehr entspricht die Mehreinnahme einer Zunahme um nahezu 12 % und im Gepäckverkehr einer solchen von annähernd 10 %. Die pro 1908 erheblich zurückgegangenen Einnahmen aus dem Tiertransport haben sich nicht nur wieder auf den frühern Stand gehoben, sondern übersteigen die Einnahmen pro 1907 noch um zirka Fr. 800. Die Vermehrung der Einnahmen aus dem Güterverkehr hat mit derjenigen des Bahnverkehrs nicht ganz Schritt gehalten; sie beträgt nur 1,58 %, gegenüber 2,99 % im Bahnverkehr.

f. Fahrgeld- und Frachtreklamationen.

Im Berichtsjahre haben sich die vom Frachtreklamationsbureau zu behandelnden Geschäfte gegenüber den Vorjahren wiederum wesentlich vermehrt.

Nachstehende Tabelle, in welcher indessen eine beträchtliche Anzahl vor 1. Mai 1909 bei der ehemaligen Gotthardbahn eingegangener Geschäfte, die hier noch zu erledigen waren, nicht inbegriffen ist, gibt eine Übersicht über die Zahl der im Jahre 1909 zur Behandlung gekommenen neuen Reklamationen und Taxrückerstattungsgesuche, sowie über die im gleichen Zeitraum zulasten der S. B. B. ausbezahlten, bezw. andern Verwaltungen zur Verfügung gestellten Beträge.

	Anzahl neuer Geschäfte	Zu lasten der S. B. B. (exklus. Kreis V) ausbezahlte Beträge
a. Frachtreklamationen wegen unrichtiger Anwendung der Tarife, Tarifvorschriften etc.	11,308	Fr. 182,405. 24 (Güter) „ 201. 53 (Gepäck) „ 503. 42 (Vieh)
b. Gesuche um nachträgliche Anwendung von Reexpeditions- und Exporttarifen	2,167	„ 158,914. 48
c. Gesuche um Einhaltung der über ausländische Konkurrenzrouten erreichbaren billigern Frachten	3,126	„ 243,124. 04
d. Taxrückerstattungsgesuche (Detaxen), auf Zugeständnissen der Generaldirektion, bezw. der verstaatlichten Bahnen beruhend .	480	„ 207,121. 31
e. Verschleppungen (Fehlinstradierungen)	3,156	„ 11,831. 15 [1]
f. Fahrgeldreklamationen	5,271	„ 46,796. 83
g. Gesuche um Gewährung von Taxrückerstattung auf nicht vollständig benützten schweizerischen Generalabonnements . . .	468 [2]	„ 68,664. 30 [3]
h. Prämienzahlungen an das Zugspersonal für die Entdeckung missbräuchlicher Benützung von Generalabonnements	111	„ 555. — [3]
Total	26,087	Fr. 920,117. 30

[1]) Dagegen haben die S. B. B. Fr. 12,993. 03 erhalten.

[2]) 297 Fälle wegen Austritt des Titulars aus der Firma; 98 Fälle wegen Krankheit oder Todesfall; 42 Fälle wegen dauernder Landesabwesenheit; 13 Fälle wegen Umtausch gegen Firmenabonnements und 18 Fälle wegen Verhaftung des Titulars.

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

IV. Betriebsdepartement.

a. Allgemeines.

1. Unterm 15. Januar haben wir einheitliche Normen für die Klassifikation der Güterexpeditionen der Bundesbahnen (Frachtgut und Eilgut) aufgestellt, zuhanden der Kreisdirektionen behufs Bearbeitung der Klasseneinteilung.

2. Mit Beschluss vom 15. Januar hat der Bundesrat den § 3 von Abschnitt I der Polizeivorschriften für den Transport lebender Tiere auf den schweizerischen Eisenbahnen und Dampfschiffen vom 1. Januar 1906 durch Einschaltung einer neuen Ziffer 7 ergänzt, wonach bei Transporten von Grossvieh auf grössere Distanzen der Wagenboden während der kalten Jahreszeit mit einer leichten Sandschicht zu bedecken ist.

3. Innert den bestehenden organisatorischen Vorschriften und zur Erleichterung der Geschäftslast des Betriebsdepartementes der Generaldirektion haben wir die Abteilungschefs desselben unterm 19. Januar ermächtigt, gewisse Geschäfte, deren Besorgung bisher dem Departementsvorsteher oblag, direkt zu behandeln. Diese Anordnung hat provisorischen Charakter und betrifft vorläufig folgende Geschäfte: Verkehr zwischen der Aufsichtsbehörde und den Kreisdirektionen in bezug auf die Durchführung des Arbeitsgesetzes, sowie der Kontrolle des Betriebes, der Betriebsmaterialien und der Betriebsmittel, inklusive Schiffsdienst auf dem Bodensee; Miete besonderer Wagen und Wagenabteilungen gemäss den einschlägigen Reglementen; Verfolgung und Beantwortung von Reklamationen wegen Verzögerung im Laufe der Wagenladungsgüter; Behandlung von Beschwerden wegen ungenügender Reinigung von Güterwagen; Beantwortung von Anfragen von Stellenbewerbern, Erfindern und Patentinhabern, sowie von solchen Offerten, die nicht auf eröffnete Konkurrenzen Bezug haben; vorbereitende Korrespondenzen für Beschaffung von Betriebsmaterialien exklusive Kohlenversorgung und Betriebsmittel; Auskunft an Dritte über Betriebseinrichtungen, Zugsverbindungen und direkte Wagen; dem Vertragsabschluss vorhergehende Verhandlungen über Einstellung von Privatwagen in den Wagenpark der Bundesbahnen.

4. Am 29. Januar teilte uns das eidgenössische Eisenbahndepartement mit, der Bundesrat habe am 19. Januar die Ausser-

kraftsetzung des Bundesratsbeschlusses vom 8. Februar 1898 betreffend die Normierung des Betriebsmaterialbestandes der Jura-Simplon-Bahn, der Schweizerischen Centralbahn, Gotthardbahn, Nordostbahn und Vereinigten Schweizerbahnen beschlossen. Wir haben dieses Resultat schon seit längerer Zeit zu erreichen gesucht, von der Ansicht ausgehend, dass die Festsetzung des Rollmaterialbestandes der Bundesbahnen am richtigsten nach Massgabe der jeweiligen Betriebserfordernisse stattzufinden habe. Der vom Eisenbahndepartement für Aufhebung des genannten Bundesratsbeschlusses gestellten Bedingung, dass ihm vor Festlegung des Baubudgets durch die Generaldirektion jeweilen von den beabsichtigten Rollmaterialvermehrungen Kenntnis gegeben werde, um allfällige Wünsche äussern zu können, ist Folge gegeben worden.

5. Mit Beschluss vom 29. Januar hat der Bundesrat das Bundesgesetz vom 8. Dezember 1905 betreffend den Verkehr mit Lebensmitteln und Gebrauchsgegenständen auf 1. Juli 1909 in Kraft erklärt. Gleichzeitig sind von der genannten Behörde zur Durchführung des Gesetzes acht Verordnungen und zwei Reglemente, sowie die Instruktion für die Fleischschauer erlassen worden.

6. Unterm 2. Februar haben wir den Kreisdirektionen hinsichtlich des Verkaufs und der Vermietung von Reisekissen und Decken in den Bahnhöfen der Bundesbahnen, wie solche von Unternehmern dem reisenden Publikum für Nachtfahrten angeboten werden, grundsätzliche Weisung erteilt.

7. Am 9. Februar haben wir die Kreisdirektion IV ermächtigt, die im Sommer 1908 gemeinsam mit der k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck zur Ausführung gekommenen Sonntagsrundfahrten auf dem Bodensee (Geschäftsbericht 1908, Seite 133, Ziff. 10), welche vom Publikum günstig aufgenommen worden sind, unter den gleichen Bedingungen (hälftige Teilung der Einnahmen bei hälftigen Fahrleistungen) im Benehmen mit der k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck auch im Sommer 1909 wieder auszuführen.

Nachdem das Resultat wiederum als ein gutes bezeichnet werden konnte, haben wir unterm 12. November die Ermächtigung zur Ausführung der Fahrten zu den bisherigen Bedingungen auch für den Sommer 1910 erteilt.

8. Wir haben am 9. Februar zum Betriebschef des Kreises III in Zürich gewählt den Herrn Max Otto Wild von St. Gallen, bisher Betriebschef des Kreises II in Basel. Der Verwaltungsrat hat dieser Wahl am 4. März die Genehmigung erteilt.

9. Die Vereinbarung mit der Thunerseebahn über die provisorische Besorgung des Traktionsdienstes für die Bundesbahnzüge auf der Strecke Thun-Scherzligen samt Durchgang des Personals und Rollmaterials haben wir unterm 23. Februar zu den bisherigen Bedingungen um ein weiteres Jahr, d. h. bis 30. April 1910, verlängert.

10. Vom 2. bis 5. März fand in München die europäische Wagenbeistellungskonferenz für den Sommerdienst 1909 statt. Diejenige für den Winterdienst 1909/1910 ist vom 4. bis 6. August im Haag abgehalten worden. Wir waren an beiden Konferenzen vertreten.

11. Am 16. März ereignete sich auf der Station Au (Zürich) ein schwerer Eisenbahnunfall, indem der Schnellzug Nr. 2076 Chur-Zürich infolge falscher Weichenstellung auf drei im Schuppengeleise stehende Güterwagen stiess, wobei von den mit Auslad beschäftigten Privatpersonen zwei getötet und zwei erheblich verletzt worden sind. Der Schaden am Rollmaterial, an den Transportgütern und am Geleise betrug zirka Fr. 7000. Von den Reisenden und dem Personal des Schnellzuges Nr. 2076 wurde niemand verletzt. Das an diesem Unfall schuldige Stationspersonal ist seiner Funktionen enthoben worden; das gegen die Schuldigen eingeleitete gerichtliche Verfahren ist zurzeit noch nicht zum Abschluss gelangt.

12. Der schweizerische Wagenverband hat in seiner Sitzung vom 27. März an Stelle des am 15. Dezember 1908 verstorbenen Herrn Anton Zemp zum Oberrepartiteur gewählt Herrn Adolf Walter, bisher Vorstand der Zentralwagenkontrolle der Gotthardbahn in Luzern. Ferner wurden die Besoldungen des Personals des Wagenrepartitionsdienstes neu festgesetzt, und zwar wie bisher auf Grundlage der für die Bundesbahnen geltenden Vorschriften (periodische dreijährige Aufbesserung). In der gleichen Sitzung wurde die Geschäftsführung des Wagenverbandes, an Stelle der Direktion der Gotthardbahn, an die Generaldirektion der Bundesbahnen übertragen mit Gültigkeit ab

1. Mai 1909. In der Sitzung vom 29. Dezember wurden wir dann mit der Ausarbeitung und Vorlage eines revidierten Übereinkommens für eine neue Organisation des Verbandes zufolge Verstaatlichung aller fünf Hauptbahnen und für die gemeinschaftliche Wagenbenutzung beauftragt.

13. Wir haben am 16. April zum Betriebschef des Kreises II in Basel gewählt Herrn Traugott Balmer, bisher Stellvertreter I. Klasse des Betriebschefs des Kreises I in Lausanne. Der Verwaltungsrat hat dieser Wahl am 30. April die Genehmigung erteilt.

14. Mit der Grossherzoglichen Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe haben wir unterm 23. April eine Vereinbarung getroffen, wonach gegenseitig an die im Taglohn beschäftigten ständigen Arbeiter nach einjähriger Dienstzeit zwei Freifahrtscheine pro Mann und pro Jahr abgegeben werden können. Die Vereinbarung kann von beiden Teilen jederzeit auf dreimonatliche schriftliche Voranzeige hin aufgehoben werden. Eine gleiche Vereinbarung ist unterm 31. Juli mit den Königlich Bayrischen Staatseisenbahnen in München abgeschlossen worden.

15. Unterm 23. April haben wir ein einheitliches Schema zu einem Mietvertrag für Lagerplätze an Bahngeleisen aufgestellt und für dessen Einführung auf dem ganzen Netze der Bundesbahnen am 14. Juni den Kreisdirektionen die notwendigen Weisungen erteilt.

16. Auf wiederholte Eingaben aus Interessentenkreisen, wir möchten die von der Zollverwaltung vorgeschriebene Denaturierung von Futtermehlen mittelst Rosanilin übernehmen, haben wir nach mehrfachen Versuchen und gestützt auf die dabei erhaltenen Resultate am 23. April die Verfügung getroffen, es sei die bahnseitige Übernahme dieses Verfahrens abzulehnen, mit Rücksicht auf die bei demselben zutage getretenen Erscheinungen (leichte Verstäubung und starkes Färbungsvermögen des Denaturierungsmittels Rosanilin und daherige Gefahr der Beschädigung anderer Güter und der Räume, in denen die Denaturierung vollzogen wird, Beschädigung der Kleider des betreffenden Personals); dagegen sei die Vornahme der Denaturierung in unsern Grenzbahnhöfen auf Bahnareal, aber nur ausserhalb der Güterschuppen und Lagerhäuser, durch die Warenempfänger oder deren Beauftragte bei Reexpeditionssendungen, nicht aber bei direkten Sendungen, unter gewissen, die Bahn schützenden Bedingungen auf Zusehen hin zuzulassen. Es hat

sich dann in der Folge für die beteiligten Handelskreise der Nachteil gezeigt, dass bei dieser Beordnung Futtermehlsendungen aus Italien nach der Schweiz nicht zu den direkten Frachtsätzen, welche gegenüber den für Reexpeditionssendungen nach den italienisch-schweizerischen Grenzübergangsstationen zur Anwendung kommenden internen italienischen Tarifen billiger sind, abgefertigt werden können. Um diesem Nachteile zu begegnen, haben wir unterm 8. Oktober im Einvernehmen mit der schweizerischen Oberzolldirektion vorläufig versuchsweise die Einrichtung getroffen, dass die aus Italien über Luino und Chiasso in die Lagerhäuser zu Brunnen gehenden Futtermehlsendungen am letztern Orte denaturiert und zollamtlich behandelt werden können, zu welchem Zwecke die Sendungen unter Zollverschluss mit Geleitschein von Chiasso oder Luino nach Brunnen abgefertigt werden. Die Denaturierung, sowie die erforderlichen Zollformalitäten werden durch die Lagerhausverwaltung in Brunnen vollzogen unter der Kontrolle des Zollamtes Luzern und gegen Entrichtung einer angemessenen Gebühr. Die Denaturierung durch andere als durch die Bahnorgane ist ebenfalls zugelassen, jedoch unter der Aufsicht und Verantwortung der Lagerhausverwaltung in Brunnen.

17. Am 23. April haben wir beschlossen, vom 1. Mai 1909 ab den Reisenden III. Wagenklasse die Benützung der Speisewagen in denjenigen Zügen, welche diese Wagenklasse führen, ohne Lösung eines Supplementsbillettes und gemäss den aufgestellten besondern Vorschriften zu gestatten. Wir sind zu dieser Anordnung geführt worden durch mehrfache Eingaben des Vereins schweizerischer Geschäftsreisender und aus Kreisen der Verkehrsvereine, ferner durch den Umstand, dass die auf 1. Mai verstaatlichte Gotthardbahn früher schon das nämliche Zugeständnis gemacht hatte und diese Anordnung auch bei unsern deutschen Nachbarbahnen besteht. Immerhin haben wir diesen Schritt nicht ohne Bedenken wegen der Einwirkung auf den wichtigen internationalen Fremdenverkehr getan und haben daher die Anordnung unter dem Vorbehalte getroffen, dass sie nach Massgabe der gemachten Erfahrungen jederzeit abgeändert oder aufgehoben werden kann.

18. Nachdem in der am 17. April in Bern zwischen dem Eisenbahndepartement, einem Vertreter der Generaldirektion und den Vertretern der Personalverbände abgehaltenen Besprechung betreffend die dem Personal durch Beschlüsse der Direktion der ehemaligen Gotthardbahn gewährten Zuwendungen, Zuschüsse, Nebenbezüge und Vergün-

stigungen in der Mehrzahl der Punkte eine Einigung erzielt worden ist, haben wir am 5. Mai der Kreisdirektion V die nötigen Mitteilungen zum Vollzug gemacht.

19. Vom 5. bis 11. Mai hat in Bern die vom schweizerischen Bundesrate, auf Veranlassung der letzten internationalen Konferenz für technische Einheit im Eisenbahnwesen im Jahre 1907, einberufene internationale Kommission für die Feststellung der Bedingungen, denen eine durchgehende Güterzugsbremse zu genügen hat, getagt. An derselben waren durch Delegierte vertreten Deutschland, Österreich, Ungarn, Belgien, Dänemark, Frankreich, Italien, die Niederlande, Schweden und die Schweiz. Die Kommission hat die Anforderungen an eine durchgehende Güterzugsbremse aufgestellt und ebenso das Programm für vorzunehmende Versuche.

20. Mit Schreiben vom 17. Mai hat uns die Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen als vorsitzende Verwaltung der ständigen internationalen Kommission zur Entscheidung von Streitfällen und andern die gegenseitige Wagenbenutzung betreffenden Angelegenheiten in Sachen des deutsch-italienischen Wagenregulativs mitgeteilt, dass die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen an Stelle der verstaatlichten Gotthardbahn in die genannte Kommission gewählt worden sei.

21. Unterm 2. und 19. Juni haben wir an die Kreisdirektion V die erforderlichen grundsätzlichen Weisungen erlassen betreffend Beordnung der Lohnverhältnisse der Taglohnarbeiter des Kreises V.

22. Am 9./10. Juni ist in Essen (Ruhr) die europäische Fahrplankonferenz für den Winterdienst 1909/1910 abgehalten worden. Diejenige für den Sommerdienst 1910 fand am 8./9. Dezember in Strassburg statt. Wir waren an beiden Konferenzen vertreten. An der letztern Konferenz wurde seitens der kgl. Eisenbahndirektion in Elberfeld der Antrag gestellt, es sei die europäische Fahrplankonferenz in Zukunft nur noch einmal, statt wie bisher zweimal pro Jahr (je eine für die Sommer- und Winterfahrplanperiode) abzuhalten. Dieser Antrag war für die Schweiz insofern von prinzipieller Bedeutung, weil er zusammenhängt mit der bei uns schon wiederholt behandelten Frage der Einführung eines Jahresfahrplanes, welchem bisher namentlich auch die jährlich zweimal stattfindenden internationalen Fahrplankonferenzen und die damit zusammenhängenden Änderungen der Fahrpläne ent-

gegenstanden (Geschäftsbericht 1908, Seite 136, Ziff. 22). Wir haben dem Antrag zugestimmt, und es wurde derselbe in der Hauptsache durch die Konferenz zum Beschluss erhoben. Demgemäss findet in Zukunft jährlich nur noch eine europäische Fahrplankonferenz statt und zwar für die Fahrplanperiode ab 1. Mai, in der Meinung jedoch, dass nach Bedürfnis Spezialkonferenzen im engern Rahmen abgehalten werden können.

23. Mit Beschluss vom 9. Juli hat der schweizerische Bundesrat in Ausführung von Art. 16 der Verordnung vom 30. Dezember 1899/4. Februar 1908 über die Massnahmen zum Schutze gegen die Cholera und die Pest, soweit sie die Verkehrsanstalten, den Personen-, den Gepäck- und den Warenverkehr betreffen, sowie in Aufhebung des Bundesratsbeschlusses vom 16. Januar 1900 diejenigen Eisenbahn-, Post- und Dampfschiffstationen (Krankenübergabestationen) bezeichnet, auf denen an Symptomen der Cholera oder der Pest erkrankte Passagiere der Gesundheitsbehörde der betreffenden Gemeinde zur ärztlichen Behandlung und Verpflegung zu übergeben sind. Ferner hat der schweizerische Bundesrat mit Beschluss vom 20. Juli in Ausführung von Art. 50 der genannten Verordnung und in Aufhebung des Bundesratsbeschlusses vom 19. Januar 1900 diejenigen Grenzeingangszollämter bezeichnet, über welche die Einfuhr der als Eilgut oder Frachtgut oder als Fahrpoststücke spedierten persönlichen Effekten oder Übersiedlungsgegenstände (Umzugsgut), die aus einem für cholera- oder pestverseucht erklärten Bezirke stammen, ausschliesslich gestattet ist.

24. Unterm 20. Juli haben wir unsern Kreisdirektionen die vom schweizerischen Wagenverband als Wegleitung angenommene Vereinbarung betreffend Fristen für den Umlad der Güterwagen und die Verzögerungsgebühren auf den Spurwechselstationen zum Vollzuge übermittelt.

25. Die Durchführung der am 1. Juni 1907 in Kraft getretenen neuen bundesrätlichen Vorschriften betreffend die Reinigung, Waschung und Desinfektion der zum Viehtransport verwendeten Eisenbahnwagen und Schiffe vom 22. März 1907 (Geschäftsbericht 1907, Seite 140, Ziff. 16) hat namentlich mit Bezug auf das ausschliesslich vorgeschriebene Desinfektionsmittel „Kresapol“ zu Anständen geführt; es wurde vielfach über den lang anhaltenden starken Geruch in den desinfizierten Wagen, die daherige Schädigung empfindlicher Transportgüter (Lebensmittel etc.) und die entstandenen Entschädigungsforderungen geklagt. Das schweizerische Landwirt-

schaftsdepartement hat dann unterm 21. Juli 1909 alle Präparate, gemäss vorgeschriebener Zusammensetzung, aus den zwei Desinfektionsmittel-Gruppen „Cresolum saponatum“ (Kresol-Seifenlösung) und „Formaldehydum saponatum“ (Formaldehyd-Seifenlösung) als zulässig erklärt, in der Meinung, dass auf den Stationen des gleichen Bahnnetzes nur ein und dasselbe Desinfektionsmittel verwendet werden dürfe. Auf Grund der Resultate vorausgegangener Versuche haben wir uns für die Gruppe „Formaldehydum saponatum“ entschlossen.

26. Der Bundesrat hat auf ein Gesuch des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen in Anwendung von Art. 10 des Bundesgesetzes betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten vom 19. Dezember 1902 mit Beschluss vom 19. und 21. August ausnahmsweise Anordnungen für den Herbstverkehr, d. h. für die Zeit vom 1. September bis 15. November, den eidgenössischen Bettag ausgenommen, bewilligt, wie sie schon in den Vorjahren gewährt worden sind. Der Herbstverkehr hat sich in geordneter Weise abgewickelt. Erheblicher Wagenmangel hat sich nicht eingestellt.

27. Zur Beschleunigung der Getreidetransporte Genua — Schweiz haben wir im Monat September mit den Italienischen Staatsbahnen eine Vereinbarung getroffen, wonach während der Zeit der stärksten Zufuhr täglich 50 gedeckte schweizerische Verbandsgüterwagen leer nach Genua gesandt wurden. Ausserdem sind 100 offene Güterwagen der Bundesbahnen für die erwähnten Transporte eingerichtet und nach Genua instradiert worden, unter entsprechender Affichierung. Die aushülfsweise Abgabe gedeckter Güterwagen ist infolge Abnahme des erwähnten Verkehrs auf Ersuchen der Italienischen Staatsbahnen gegen Ende des Berichtjahres eingestellt worden. Dagegen blieben die genannten 100 offenen Wagen bis 31. März 1910 in Verwendung, bis zu welchem Zeitpunkt sie von den Italienischen Staatsbahnen fest gemietet worden sind.

28. Mit Beschluss vom 1. Oktober hat der Bundesrat den Art. 22 der Verordnung vom 29. Januar 1909 zum eidgenössischen Lebensmittelgesetz betreffend die Untersuchung der Einfuhrsendungen von Fleisch und Fleischwaren durch Beifügung eines Zusatzes ergänzt, wonach für die Annahme gesalzener und luftgetrockneter Därme zur grenztierärztlichen Untersuchung der Vorweis eines Ursprungszeugnisses nicht erforderlich ist. Ferner wurde mit dem gleichen Bundesratsbeschlus der Absatz 2 von Art. 26 der

obgenannten Verordnung, welcher bestimmte, dass Fleisch und Fleischwaren von Geflügel, Fischen, Wildbret, Krusten- und Weichtieren, Fröschen und Schildkröten nur in ganzen Tierkörpern eingeführt werden dürfen, aufgehoben.

29. Vom 1. bis 3. Oktober fand in Zürich (Schlieren) das Gordon-Bennett-Wettfliegen statt, welches einen sehr grossen Personenverkehr brachte. Die Bewältigung desselben machte zahlreiche Extrazüge und verschiedene andere besondere Massnahmen notwendig. Am Sonntag den 3. Oktober verkehrten im Bahnhofe Zürich in der Ankunft 231 Züge, wovon 160 regelmässige und 71 Extrazüge mit einer Frequenz von rund 66,800 Personen. Abgehende Züge verkehrten 211, wovon 141 regelmässige und 70 Extrazüge mit rund 81,600 Personen. Zusammen 442 Züge (301 regelmässige und 141 Extrazüge) mit rund 148,400 Personen. Am gleichen Tage betrug die Frequenz in Schlieren zirka 24,500 und in Altstetten zirka 57,000 ankommende und abgehende Reisende. Der grosse Verkehr vollzog sich ohne Unfall und ohne erhebliche Störungen.

30. Unterm 8. Oktober/23. November haben wir mit der Generaldirektion der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen in Strassburg eine Vereinbarung betreffend gegenseitige Hülfeleistung bei Eisenbahnunfällen getroffen. Die Bundesbahnen haben die Verpflichtung übernommen, bei Unfällen auf der Strecke Basel-St. Ludwig mit ihrem Personal und mit dem im Bahnhofe Basel stationierten Werkzeugwagen auf der Unfallstelle Hülfe zu leisten. Dabei ist verstanden, dass auf der Strecke Basel-St. Johann, d. h. bis zur deutsch-schweizerischen Landesgrenze, die Hülfeleistung sofort und unaufgefordert, auf deutschem Gebiet dagegen stets nur auf Ansuchen seitens der zuständigen Dienststelle der E. L. B. hin zu erfolgen hat. Die Reichseisenbahnen anderseits verpflichteten sich, bei Unfällen im Bahnhofe Basel und auf den darüber hinausgelegenen schweizerischen Strecken auf Ansuchen der zuständigen Dienststelle der schweizerischen Bundesbahnen hin ihren in Mülhausen stehenden Hülfszug mit Mannschaften zur Hülfeleistung auf die Unfallstelle zu entsenden. Eine gegenseitige Anrechnung der Kosten findet nicht statt.

31. Wir haben am 12. Oktober den grundsätzlichen Entscheid getroffen, dass die Bestimmungen im Art. 15, Al. 4, des Reglements Nr. 3 betreffend das Verbot des Betriebes von Wirtschaften durch Beamte oder deren Familienangehörige auch auf Kaffeewirtschaften bezw. auf den Vertrieb alkoholfreier Getränke Anwendung zu finden haben.

32. Hinsichtlich der Mietwerte der Dienstwohnungen (Geschäftsbericht 1903, Seite 101, Ziff. 7) sind in der gemeinsamen Konferenz der Generaldirektion und der Kreisdirektionen am 25. Oktober ergänzende Bestimmungen aufgestellt worden in bezug auf das Verfahren bei Zuweisung höher gewerteter Dienstwohnungen an Angestellte.

33. Unterm 5. November haben wir auf Grund der Vorschriften von Art. 11 des Reglements Nr. 25 betreffend die Löhnung der im Taglohn angestellten Arbeiter (ausschliesslich der dem Fabrikgesetz unterstellten Werkstättearbeiter) vom 23. April 1903 und von Art. 10 des Reglements Nr. 25[a] betreffend die Löhnung der dem Fabrikgesetz unterstellten Werkstättearbeiter vom 23. April 1903 beschlossen, es sei die Lohnzahlung für Militärdienst an die in Betracht fallenden Taglohnarbeiter auf folgende weitere Fälle auszudehnen (Geschäftsbericht 1903, Seite 105, Ziff. 24):

a. Für Dienstabwesenheiten zum Besuche obligatorischer Vorbereitungskurse für die pädagogische Rekrutenprüfung ist die Hälfte des Lohnbetreffnisses zu bezahlen, wie für die Absolvierung der Rekrutenschule;

b. Dienstleistungen wie Wachtdienst anlässlich der Rekrutenprüfungen, Beihülfe bei Einkleidungen u. dgl., zu welchen Wehrpflichtige aufgeboten werden, sind als Militärdienst im Sinne von Art. 11 des Reglements Nr. 25, bezw. von Art. 10 des Reglements Nr. 25[a], zu betrachten und zu behandeln.

34. Unterm 9. November haben wir den Kreisdirektionen die Weisung erteilt, das Verbot des Kartenspiels in den Speisewagen der Züge strikte zu handhaben und gegen Reisende, welche sich Zuwiderhandlungen zuschulden kommen lassen und das Spiel trotz Abmahnung durch das Zugspersonal weiter betreiben, wegen Bahnpolizeiübertretung vorzugehen. Eine Ausnahme besteht für die Speisewagen der Luxuszüge, auf welche das Spielverbot angesichts der besondern Verhältnisse nicht Anwendung findet.

35. Zwischen den italienischen Staatsbahnen und unserer Kreisdirektion I in Lausanne ist eine Vereinbarung betreffend erste Massnahmen bei Unterbrechungen auf der Strecke Domodossola-Iselle abgeschlossen worden, im Sinne der Ausführungsbestimmungen zu Art. 8 des Übereinkommens betreffend den Betrieb der Bahnstrecke vom internationalen Bahnhof Domodossola bis zur nördlichen Einfahrtsweiche in Iselle

vom 19. Februar 1906. Diese Vereinbarung regelt das Verfahren bei Verkehrsunterbrechungen auf der genannten Strecke und setzt die den beiderseitigen Verwaltungen zufallenden Leistungen im einzelnen fest. Wir haben derselben am 12. November unsere Genehmigung erteilt, nachdem die Generaldirektion in Rom die Vereinbarung schon vorher ratifiziert hatte.

36. Zwischen den beteiligten Verwaltungen ist unterm 12. bis 25. November ein Vertrag betreffend den Schlafwagenverkehr Frankfurt a. M.-Basel S. B. B. über Darmstadt-Schwetzingen-Karlsruhe-Offenburg in den Zügen D 24/1813 und 1838/D 79 abgeschlossen worden. Die Bundesbahnen sind nur hinsichtlich der Verbindungsbahnstrecke Basel S. B. B.-Basel Bad. Bahn beteiligt. Für die Beziehungen zwischen der Internationalen Schlafwagengesellschaft und der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen ist die Anwendung des Vertrages vom 2./6. Februar 1904 betreffend den Betrieb von Schlaf- und Speisewagen, sowie von Luxuszügen auf den schweizerischen Bundesbahnen vorbehalten worden, soweit derselbe vom vorerwähnten Vertrage abweichende Bestimmungen enthält.

37. Unterm 18./23. November ist mit der Tösstalbahn über die Besorgung des Zugs- und Fahrdienstes auf der Bahnlinie Wald-Rüti eine neue Vereinbarung abgeschlossen worden, nachdem die Gültigkeit der unterm 5. September 1906 versuchsweise für die Dauer von 3 Jahren getroffenen Verständigung mit dem 30. September 1909 abgelaufen war und nachdem die gemachten Erfahrungen im ganzen nicht ungünstige waren (Geschäftsbericht 1906, Seite 32, Ziff. 27). Die neue Vereinbarung ist auf eine Dauer von 4 Jahren, d. h. vom 1. Oktober 1909 bis 1. Oktober 1913, abgeschlossen. Dieselbe lehnt sich an das frühere Übereinkommen an und enthält einige aus den bisherigen Erfahrungen hervorgegangene neue Bestimmungen.

38. Zwischen den süddeutschen Bahnen (Badische Staatsbahnen, Elsass-Lothringer Bahnen, Württembergische Staatsbahnen, Bayerische Staatsbahnen und Pfälzische Bahnen) und den Verwaltungen des schweizerischen Wagenverbandes bestehen seit dem Jahre 1891, bezw. 1895, für den gegenseitigen Güterwagenverkehr, speziell auch für den Wagenverkehr aus Süddeutschland nach Frankreich durch die Schweiz und umgekehrt, Sonderabkommen, welche gegenüber dem deutschen Vereinswagenübereinkommen für die schweizerischen Verwaltungen Vergünstigungen bezüglich der Mietentschädigungen enthalten. Diese

Sonderabkommen sind von den genannten süddeutschen Bahnen auf 1. April 1910 gekündet worden, weil mit dem auf 1. April 1909 ins Leben getretenen „deutschen Staatsbahnwagenverband“ für die gemeinschaftliche Benützung der Güterwagen für alle diesem Verband angehörenden deutschen Verwaltungen ein neues Abrechnungsverfahren eingeführt worden ist, welches die Anwendung der erwähnten Sonderabkommen auf ein Teilgebiet des Staatsbahnwagenverbandes nicht mehr gestattet. Wir haben in unserer Eigenschaft als Präsidialverwaltung des schweizerischen Wagenverbandes dem deutschen Staatsbahnwagenverband unterm 23. November neue Vereinbarungen für das ganze deutsche Verbandsgebiet vorgeschlagen. Die bezüglichen Unterhandlungen sind noch nicht zum Abschlusse gekommen.

39. Zwischen der kgl. Eisenbahndirektion Köln linksrheinisch einerseits und dem schweizerischen Wagenverband anderseits besteht seit dem Jahre 1889 ein Vertrag betreffend Wagenbeistellung zu den Kohlentransporten von der Saar nach den Linien der schweizerischen Eisenbahnen. Gemäss diesem Vertrag ist der schweizerische Wagenverband verpflichtet, dauernd 500 Güterwagen zur ausschliesslichen Verwendung für die erwähnten Transporte zur Verfügung zu stellen. Ausserdem besteht ein besonderer Vertrag zwischen der genannten preussischen Eisenbahndirektion und der ehemaligen Gotthardbahn vom Jahre 1885, laut welchem die letztere ausschliesslich für den Kohlenverkehr aus den Saargruben nach der Gotthardbahn und darüber hinaus 220 Güterwagen zu stellen hat. Unterm 24. Dezember sind diese beiden Verträge zufolge der Gründung des deutschen Staatsbahnwagenverbandes gekündigt worden, und zwar der Vertrag mit dem schweizerischen Wagenverband auf den 30. Juni 1910 und der Vertrag mit der ehemaligen Gotthardbahn auf den 31. Juli 1912. Da uns durch Aufhebung der bisherigen Abmachungen hinsichtlich der Wagenverwendung und der Belastung mit Wagenmieten schwere Nachteile erwachsen würden, haben wir Verhandlungen zur Erzielung einer neuen Vereinbarung über die Wagenstellung veranlasst.

40. Durch Beschluss vom 29. Dezember ist die Sensetalbahn, welche bis 31. Dezember 1909 im Betriebe der Bern-Neuenburgbahn (Direkte Linie) stand und mit 1. Januar 1910 zum Selbstbetrieb überging, als Mitglied des schweizerischen Wagenverbandes aufgenommen worden.

41. Durch die Neuorganisation des grenztierärztlichen Dienstes in den Bundesbahnhöfen in Basel, welche

vom schweizerischen Landwirtschaftsdepartement ab 1. Juli 1907 angeordnet wurde, haben sich in der Folge für die Abfertigung von Einfuhrsendungen lebender Tiere und von Fleisch und Fleischwaren grosse Übelstände für den Verkehr ergeben, die zu wiederholten Klagen namentlich der Basler Speditionshäuser führten. Wir haben, um Verkehrsablenkungen zu verhindern, bei den massgebenden Bundesbehörden um abhülfliche Massnahmen ersucht, denen bisher nur in beschränktem Masse entsprochen worden ist.

42. Während des Zeitraumes vom 1. Dezember 1908 bis 30. November 1909 sind von den Bundesbahnen (inklusive ehemalige Gotthardbahn) an die eidgenössische Zollverwaltung an Entschädigungen für ausserordentliche Zollabfertigungen rund Fr. 27,200 bezahlt worden.

43. Der schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb haben wir für das Jahr 1910, wie in den Vorjahren, einen Beitrag von Fr. 10,000 bewilligt. Weil der Stand der finanziellen Mittel es erlaubte, wurde pro 1909 nur der ordentliche Beitrag von Fr. 500 eingefordert. Infolge Verstaatlichung der Gotthardbahn ist diese als selbständiges Mitglied der Kommission zurückgetreten. Die Kommission bestand auf Ende 1909 aus 22 Mitgliedern. Der Abschluss der programmässigen Arbeiten der Studienkommission wurde im Berichtsjahre dadurch aufgehalten, dass sich die zuerst angenommenen fahrdienstlichen Grundlagen und Bedingungen für den elektrischen Betrieb als zu weitgehend erwiesen, indem sie namentlich zu hohe Anforderungen an die Kraftbeschaffung stellten. Es hat deshalb eine Revision dieser Grundlagen und Bedingungen im Sinne der Herabsetzung der Forderungen stattgefunden. An Hand dieser revidierten Grundlagen ist dann wieder an die Aufstellung von Projekten und Kostenvoranschlägen für bestimmte typische Fälle der elektrischen Traktion gegangen worden (Gotthardlinie und Kreis II).

44. Die Zahl der pro 1909 an Beamte, Angestellte und Arbeiter der Bundesbahnen, sowie an deren Familienangehörige von der Generaldirektion und den Kreisdirektionen abgegebenen Freifahrtscheine für einzelne Fahrten beträgt 357,801 gegenüber 311,819 Freifahrtscheinen, welche im Jahre 1908 verabfolgt worden sind. Die Vermehrung ist hauptsächlich auf den am 1. Mai 1909 erfolgten Übertritt des Gotthardbahnpersonals in Bundesbetrieb zurückzuführen.

45. Im Berichtsjahre haben 3 technische Konferenzen des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen statt-

gefunden, in denen zahlreiche Fragen des Bahnbetriebes zur Behandlung kamen und verschiedene Reglemente und Vorschriften betreffend den Betriebsdienst revidiert wurden.

Infolge Aufhebung des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen auf 31. Dezember 1909 waren neue Vereinbarungen über gemeinsame technische Konferenzen mit den andern schweizerischen Bahnverwaltungen zu treffen. In der Verbandskonferenz vom 3. Dezember wurde dann vereinbart, dass die gemeinsamen Geschäfte in Zukunft gemäss dem bei den Bundesbahnen vorgeschriebenen Geschäftsgange behandelt werden sollen, in der Meinung, dass die bisherigen Verbandsverwaltungen mit beratender Stimme zu den gemeinsamen Konferenzen der Generaldirektion mit den Kreisdirektionen eingeladen werden. Die Generaldirektion vermittelt für die betreffenden Geschäfte wie bisher den Verkehr zwischen dem eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement und den bisherigen Verbandsverwaltungen und besorgt die Ausgabe der gemeinsamen Reglemente und Vorschriften.

46. Zufolge der mit 1. Juli 1908 in Kraft getretenen neuen Verordnung betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen (Geschäftsbericht 1908, Seite 135, Ziff. 19) sind durch die schweizerische technische Verbandskonferenz die bisherigen Vorschriften über die Konstruktion, Beschaffenheit und Behandlung der Personen-, Gepäck- und Güterwagen für den Übergang im schweizerischen Verkehr revidiert und nach Genehmigung durch das Eisenbahndepartement neu herausgegeben worden unter der Bezeichnung „Technische Vorschriften betreffend den Verkehr von schweizerischen und ausländischen Wagen jeder Gattung im Bereiche der schweizerischen Normalspurbahnen (T. W. V.)“; dieselben treten mit 1. April 1910 in Kraft.

47. Der Fremdenverkehr des Berichtsjahres kann trotz der ungünstigen Witterung, die während der Reisesaison geherrscht hat, als ein reger bezeichnet werden. Die Wintertouristen und Sportleute sind auch dieses Jahr wieder zahlreich auf den Sportplätzen erschienen, obwohl der im allgemeinen milde Winter nicht überall günstige Schneeverhältnisse aufwies. An ausserordentlichen Anlässen, welche besondere Betriebsmassnahmen nötig machten, sind zu nennen: das eidgenössische Turnfest in Lausanne, die Besammlung und der Rücktransport der zu den Herbstübungen (Wiederholungskurse) einberufenen Truppen, sowie das schon genannte Gordon-Bennett-Wettfliegen in Zürich. Der Zugsverkehr hat sich im allgemeinen ohne erhebliche Störungen abgewickelt.

Die Zugsverspätungen haben sich gegenüber 1908 nicht vermehrt, so dass die Abwicklung des Zugsverkehrs als normal bezeichnet werden kann.

48. Die Studien betreffend Ausführung des Art. 44 des Rückkaufsgesetzes (Eisenbahnschulen) sind noch nicht abgeschlossen und daher die bezüglichen Postulate der Bundesversammlung noch nicht erledigt.

b. Expeditions- und Zugsdienst.

1. Mit dem am 1. Mai 1909 in Kraft getretenen Sommerfahrplan, gültig bis 30. September, in welchem auch die Linien der ehemaligen Gotthardbahn, nunmehr Kreis V der S. B. B., erstmals inbegriffen sind, kam die unserm Verwaltungsrat mit Nachtrag vom 10. November 1908 zum Sparbericht vom 4. September 1908 u. a. vorgeschlagene Sparmassnahme betreffend Reduktion der personenführenden Züge zur Durchführung. (Geschäftsbericht 1908, Seite 138, Ziff. 27.) Der am 1. Oktober in Kraft getretene Winterfahrplan, gültig bis 30. April 1910, hat noch einige weitere Zugsreduktionen gebracht.

Die Gesamtminderleistungen im Personenzugsverkehr der Kreise I—IV betragen auf Grund der genehmigten Fahrpläne für das ganze Jahr 1909 gegenüber 1908 total 559,724 Zugskilometer und für die Zeit vom 1. Mai 1909 bis 30. April 1910 gegenüber der gleichen Periode 1908/09 total 831,607 Zugskilometer.

Die Gesamtleistungen des Kreises V betragen vom 1. Mai bis 31. Dezember 1909 zusammen 1,879,174 Zugskilometer und für die Zeit vom 1. Mai 1909 bis 30. April 1910 im ganzen 2,788,979 Zugskilometer.

2. Die im genannten Nachtragssparbericht vom 10. November 1908 zur Sprache gebrachte Reduktion der Zugskompositionen wurde nach Möglichkeit durchgeführt. Ferner haben wir in Ergänzung analoger früherer Vorkehren ab 1. Mai bei einer Anzahl von Zügen die Führung der I. Wagenklasse unterdrückt. Es betrifft dies solche Züge, welche vorwiegend dem Lokalverkehr dienen und bei denen nach den gemachten Erhebungen über ihre Frequenz die Führung der I. Wagenklasse kein Bedürfnis ist.

3. Zum Zwecke der Verbesserung der Güterbeförderung über Romanshorn-Lindau und umgekehrt sind zwischen den schweizerischen Bundesbahnen und den Baye-

rischen Staatseisenbahnen auf dem genannten Verkehrswege direkte Güterkurse für Wagenladungs- und Stückgüter in Eil- und gewöhnlicher Fracht aus der Schweiz, Italien und Frankreich nach Bayern und darüber hinaus und umgekehrt vereinbart worden. Die Kurse, durch welche eine erhebliche Kürzung der Transportdauer erreicht wird, haben am 1. Oktober begonnen.

c. Telegraphendienst und elektrische Anlagen.

1. Am 20. Juli haben wir ergänzende Bestimmungen zu den Vorschriften vom 13. Dezember 1908 des Schweizerischen elektrotechnischen Vereins betreffend Erstellung und Instandhaltung elektrischer Hausinstallationen aufgestellt zur einheitlichen Anwendung auf den schweizerischen Bundesbahnen ab 1. Oktober 1909.

2. Im Einverständnis mit dem eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement sind im Berichtsjahre auf folgenden Bahnhöfen und Stationen des Kreises I Aufgabebureaux für den öffentlichen Telegraphendienst errichtet worden: Montreux, Nyon, Payerne, Visp, Villeneuve, Vallorbe, Vernayaz, Romont, Sion und Leuk.

d. Fahr- und Werkstättedienst.

1. Im Berichtsjahre haben folgende Rollmaterialvergebungen stattgefunden:

An die Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur:

Mit Vertrag vom 3. April:

14 Vierzylinder-Verbund-Heissdampflokomotiven der Serie $A^3/_5$ mit dreiachsigem Tender (verstärkte Type);
7 Heissdampf-Zwillingslokomotiven der Serie $B^3/_4$ mit dreiachsigem Tender;
3 Heissdampf-Zwillingslokomotiven der Serie $C^4/_5$ mit dreiachsigem Tender;
12 Nassdampf-Zwillingstenderlokomotiven der Serie $E^3/_3$.

An die Schweiz. Industriegesellschaft Neuhausen:

Mit Vertrag vom 15. Januar:

4 vierachsige Krankentransportwagen der Serie $D^{k4ü}$.

Mit Verträgen vom 1. April:

10 vierachsige Personenwagen der Serie $AB^{4ü}$;
5 dreiachsige " " " B^{3} für die Brünigbahn;
10 " " " " $BC^{3ü}$;
40 " " " " C^{3};
30 vierachsige " " " C^{4};
30 zweiachsige Gepäckwagen " " F.

An die Schweiz. Wagonsfabrik A. G. Schlieren:

Mit Verträgen vom 1. April:

10 dreiachsige Personenwagen der Serie $B^{3ü}$;
100 " " " " C^{3};
10 zweiachsige Güterwagen der Serie K } für die Brünigbahn.
5 " " " " M }

An die Werkstätte S. B. B. Olten:

70 gedeckte Güterwagen der Serie J^{2d}.

An die Werkstätte S. B. B. Chur:

30 gedeckte Güterwagen der Serie J^{2d}.

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

2 Ersatzkessel für Lokomotiven der Serie $E^{b}2/4$ an unsere Werkstätte in Olten;
12,000 Glühlampen für die elektrische Wagen-, Schiffs- und Werkstättebeleuchtung an die schweizerische Glühlampenfabrik Zug, an die elektrische Glühlampenfabrik, A. G., Aarau, an die Glühlampenfabrik Rigi in Goldau und an die Deutsche Gasglühlicht-Aktiengesellschaft in Berlin;
354 Zugsbeleuchtungsausrüstungen an die Firmen Brown, Boveri & Cie. in Baden und Wüst, A. G., in Seebach (Bauart Grob);
354 Riemenscheiben an die Firma Wanner & Cie. in Horgen und an die Maschinenfabrik H. Bossart in Reiden;
4,400 m Antriebriemen für die Zugsbeleuchtungsdynamos an Herrn Th. de Ragosine in Lausanne;
1,200 Dampfheizungskupplungshälften an die Metallwarenfabrik Öderlin & Cie. in Baden, an die Firma Schäffer & Budenberg in Seebach und an unsere Werkstätte in Biel;

34 Hauptluftbehälter zur Westinghousebremse neuer Lokomotiven an die Firmen Pintsch in Berlin und Riedinger in Augsburg;
14 Geschwindigkeitsmesser, Bauart Hasler, an die A. G. Hasler in Bern;
24 Rauchverbrennungsapparate Type S. B. B. für neue Lokomotiven an unsere Werkstätten in Olten und Yverdon;
24 Schlittenwinden und 24 Fusswinden zur Ausrüstung neuer Lokomotiven an Gebrüder Dickertmann in Bielefeld;
169 Lokomotivsignallaternen an die Firmen Mottaz in Yverdon, Rämi in Bern und Lang-Bachmann in Zürich;
694 Zughaken für Lokomotiven und Wagen, sowie
1,824 Pufferstangen an unsere Werkstätte in Olten;
829 Lokomotiv- und Wagenachsen, an die A.-G. Phönix in Duisburg-Ruhrort und an die Gutehoffnungshütte Oberhausen;
5,452 Lokomotiv- und Wagenradreifen an die A.-G. Phönix in Duisburg-Ruhrort und an den Bochumer Verein Bochum;
690 Wagenradscheiben an die A.-G. Phönix in Duisburg-Ruhrort;
108 Lokomotiv-, Tender- und Wagenradsterne an die A. G. Krupp, Essen, und an die Firma Déflassieux frères in Rive-de-Gier;
500 Kupplungsschrauben;
660 komplette Schraubenkupplungen;
50 Scheerhaken, sowie
320 komplette Puffer ohne Federn an die Hagen-Grünthaler Eisenwerke in Hagen;
742 Pufferhülsen an die Schweiz. Industriegesellschaft in Neuhausen und an die Firma C. Steinhaus und Cie in Kabel;
398 Tragfedern ohne Bund an den Bochumer Verein in Bochum;
5,570 Spiralfedern an die A. G. Krupp in Essen;
382 Federbünde an die L. von Rollschen Eisenwerke in Gerlafingen und an die Schweiz. Industriegesellschaft in Neuhausen;
2,532 Achsbüchsen an die A. G. Fischer in Schaffhausen und an die Firma Emil Henricot in Court-St. Etienne (Belgien);
1,289 t Bremsklotzguss an die Firma E. Crétin in Liestal, an die L. von Roll'sche Giesserei in Olten, an die HH. Gebr. Weber in Uster und an die Firma A. Saurer in Arbon.

3. Am 9. März haben wir, in Vollziehung von Nr. 14 des Baubudgets 1909, die Einrichtung der elektrischen Beleuchtung in 20 Gepäckwagen des Kreises III der Werkstätte Zürich übertragen.

4. Wir haben am 20. Juli beschlossen, von den mit Vertrag vom 2./6. April 1908 bestellten 4 Heissdampf-Zwillingslokomotiven

der Serie C 4/5 zwei Stück nach Bauart Stumpf als sogenannte Gleichstrom-Dampflokomotiven erstellen zu lassen.

5. Am 10. September haben wir mit Herrn Ingenieur Theodor Langer in Wien einen Vertrag abgeschlossen betreffend Entschädigung für Benützung seiner Patente über Rauchverbrennungsapparate von Lokomotiven.

6. Am 2. Oktober haben wir beschlossen, die 10 vierachsigen Personenwagen I. Klasse der ehemaligen Gotthardbahn in Wagen I. und II. Klasse umzubauen, nachdem die beiden Expresszüge Luzern-Mailand-Luzern, welche früher nur die I. Klasse führten, nun auch mit der II. Klasse ausgestattet sind.

7. Im Berichtsjahre ist die Umzeichnung des Rollmaterials der Gotthardbahn angeordnet worden. Mit Rücksicht auf die besondere Rechnungsstellung für den Kreis V während des Jahres 1909 werden die Güterwagen der Gotthardbahn bis auf weiteres nicht umgezeichnet.

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

9. Unterm 22. März/7. April wurde mit der Rheinischen Kohlenhandel- und Rhederei-Gesellschaft m. b. H. in Mülheim-Ruhr ein Vertrag abgeschlossen über Lieferung von jährlich 500,000 t Ruhrkohlen und Ruhrbriketts zur Lokomotivfeuerung in der Periode vom 1. April 1910 bis 31. März 1915. Ausserdem sind mit dem gleichen Vertrage 50,000 t Zechenbriketts bestellt worden zur Lieferung pro 1909 für den Kreis V.

10. Mit Vertrag vom 29. März/3. April haben wir bei der Nordfranzösischen Bergwerksvereinigung in Douai folgende Quantitäten Steinkohlenbriketts bestellt:

a. vom 1. Mai 1909 bis 31. Dezember 1911 jährlich je 10,000 t, d. h. im ganzen 30,000 t;

b. vom 1. Januar 1912 bis 31. Dezember 1914 jährlich je 20,000 t, d. h. im ganzen 60,000 t.

11. Unterm 3. April wurde mit der Société anonyme des Charbonnages des Grand-Conty et Spinois in Gosselies (Belgien)

ein Vertrag abgeschlossen über Lieferung von jährlich je 10,000 t Steinkohlenbriketts vom 1. Mai 1909 bis 31. Dezember 1914, d. h. im ganzen 60,000 t.

12. Am 13. April haben wir mit der Société anonyme des Houillères Unies du Bassin de Charleroi in Gilly (Belgien) einen Vertrag abgeschlossen für Lieferung von Steinkohlenbriketts, nämlich:

Vom 1. Mai bis 31. Dezember 1909 = 10,000 t,
„ 1. Januar bis 31. Dezember 1910 = 10,000 t und
„ 1. Januar 1911 bis 31. Dezember 1914 = jährlich 22,500 t,
zusammen also 110,000 t.

Wegen ungünstigen Erfahrungen im Betriebe (abnormaler Verbrauch) haben wir am 21. und 28. Dezember den Rücktritt von den sub Ziff. 11 und 12 hiervor genannten Verträgen vom 3. und 13. April 1909 auf den 31. Dezember 1909 erklärt.

13. Unterm 2./4. September wurde mit der Königlichen Bergwerksdirektion in Saarbrücken ein Vertrag abgeschlossen über Lieferung von jährlich 150,000 Tonnen Saarkohlen zur Lokomotivfeuerung in der Periode vom 1. April 1910 bis 31. März 1915, somit im ganzen 750,000 Tonnen.

14. Am 23. April haben wir der Firma Bareiss, Wieland & Cie. in Zürich die in Art. 7 des Vertrages vom 29. November/1. Dezember 1906 vorgesehene Erklärung abgegeben, wonach der Schmierölbedarf des Kreises V vom 1. Mai 1909 an ebenfalls durch die genannte Firma geliefert wird, und zwar zu dem im obigen Vertrage zum voraus bestimmten Kilometerpreis.

15. In Anwendung von Art. 1 des Vertrages mit der Firma Bareiss, Wieland & Cie. vom 29. November/1. Dezember 1906 betreffend Lieferung von Lokomotivschmieröl haben wir am 30. November die Ausdehnung des Vertrages bis 31. Dezember 1916 verlangt und die bezüglichen Zusatz- und Abänderungsbestimmungen mit Vertrag vom 21. Dezember festgelegt.

16. Mit Bezug auf den im Verlaufe des Berichtsjahres eingetretenen Arbeitsmangel in den Werkstätten der S. B. B. konnte von Arbeitszeiteinschränkungen Umgang genommen und der Ausgleich dadurch hergestellt werden, dass die Arbeiterzahl sukzessive auf den normalen Bestand zurückgeführt wird.

17. Die Qualitätskontrolle der Lokomotivschmieröle ergab folgende Durchschnittsresultate für das im Jahr 1909 zur Ablieferung gelangte Schmiermaterial:

Anzahl Proben	Spezifisches Gewicht bei 15° C.			Viscositätsgrad nach Engler bei 50° C.			bei 100° C.			Flammpunkt im offenen Tiegel (° C.)			Entzündungspunkt im offenen Tiegel (° C.)			Säuergehalt 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.										
51	0,915	0,915	0,915	9,9	9,9	9,9	2,0	2,0	2,0	162,4	162,6	162,5	208,3	208,2	208,2	0,079	0,080	0,079
								b. Zylinderöl.										
46	0,915	0,915	0,915	50,9	51,0	50,9	5,3	5,3	5,3	269,9	269,3	269,6	333,0	332,8	332,9	0,068	0,068	0,068
								c. Heissdampföl.										
1	0,904	0,904	0,904	43,4	43,0	43,2	5,0	4,9	4,95	233	235	234	357,0	354,0	355,5	0,02	0,01	0,015
	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		

18. Die Qualitätskontrolle des Lokomotivfeuerungsmaterials ergab folgende Durchschnittsresultate für die im Jahre 1909 zur Ablieferung gelangten Brennmaterialien:

Brennmaterial	Anzahl Proben	Aschengehalt: Durchschnitt in Prozenten	Heizwert: Durchschnitt in Wärmeeinheiten (lufttrocken)	Flüchtige Bestandteile: Durchschnitt in Prozenten der brennbaren Substanz
Saarkohlen aus Grube:				
Dudweiler	114	5,7	7539	36,3
Altenwald	148	6,5	7412	37,5
Sulzbach	80	7,6	7327	37,2
König	46	5,6	7353	37,9
Maybach	45	7,3	7485	37,1
Brefeld	46	7,5	7399	37,7
Summa und Durchschnitt	479	6,6	7428	37,2
Ruhrkohlen	228	11,0	7203	28,1
Ruhrbriketts.				
Marke H St, ab Rheinau	330	7,6	7648	19,7
„ H St, ab Strassburg	513	7,5	7625	22,4
„ M St, ab Mannheim	234	7,5	7649	20,5
„ S + B, ab Mannheim	49	7,4	7634	20,6
„ H, ab Mannheim	159	7,6	7637	21,8
Summa und Durchschnitt	1285	7,6	7637	21,2
Zechenbriketts aus Zeche:				
Friedlicher Nachbar	89	8,2	7677	20,5
Rosenblumendelle	61	9,1	7560	18,4
Hagenbeck	35	9,1	7575	21,0
Oberhausen	55	8,2	7632	19,9
Königin Elisabeth	61	7,6	7712	20,0
Summa und Durchschnitt	301	8,4	7640	19,9
Belgische Brikets von Gilly	66	8,3	7618	17,4
„ Gosselies	42	8,3	7605	16,8
Summa und Durchschnitt	108	8,3	7613	17,2
Französische Briketts.				
Mines d'Ostricourt	78	7,2	7715	16,9
„ d'Aniche	112	8,3	7661	18,4
„ d'Escarpelle	43	8,1	7678	17,7
„ de Meurchin	50	7,8	7697	17,9
„ de Noeux	38	7,8	7715	16,8
„ de Lens	37	8,8	7603	22,1
„ d'Anzin	38	8,6	7626	18,1
„ de la Grand'Combe	3	8,4	7686	17,1
Summa und Durchschnitt	399	8,0	7675	18,1

Die genannten Durchschnittsergebnisse der Brennmaterialkontrolle, sowie die im Betriebe gemachten Erfahrungen können, abgesehen von den unter Ziff. 11 und 12 hiervor genannten Bezügen, als befriedigende bezeichnet werden. Immerhin sind wir in den Fall gekommen, einige Lieferungen wegen mangelhafter Beschaffenheit zu beanstanden.

19. Der Bestand des Rollmaterials auf Ende 1909 im Vergleich zum Bestande auf Ende 1908 ergibt sich aus den dem Geschäftsberichte beigegebenen statistischen Tabellen. Der Zuwachs pro 1909 betrifft namentlich das Rollmaterial der ehemaligen G. B. Wir führen aus den genannten Tabellen hier folgendes an:

A. Normalspuriges Material.

I. Lokomotiven.

Serie	1909				1908			
	Total Lokomotiven	Triebachsen	Laufachsen der Lokomotiven u. Tender	Total Achsen	Total Lokomotiven	Triebachsen	Laufachsen der Lokomotiven u. Tender	Total Achsen
A . . .	253	659	1313	1972	198	494	1038	1532
B . . .	317	921	1156	2077	300	870	1088	1958
C . . .	119	379	359	738	118	365	338	703
D . . .	172	569	363	932	97	303	213	516
E . . .	317	843	320	1046	284	750	185	935
F . . .	4	14	4	18	4	14	4	18
Total	1182	3385	3398	6783	1001	2796	2866	5662

II. Personenwagen.

Serie	1909						1908					
	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	108	282	2521	—	—	2 521	73	192	1683	—	—	1 683
AB	655	1911	6377	16 903	—	23 280	608	1743	5932	15 687	—	21 619
B	340	855	—	12 775	—	12 775	268	689	—	10 376	—	10 376
BC	280	796	—	4 253	9 530	13 783	282	804	—	4 303	9 603	13 906
C	1647	4848	—	—	98 023	98 023	1373	4020	—	—	81 607	81 607
CF	6	12	—	—	188	188	2	4	—	—	60	60
D^k	14	36	49	19	38	106	9	18	17	19	29	65
Motorwagen . .	1	2	—	—	54	54	1	2	—	—	54	54
Total	3051	8742	8947	33 950	107833	150730	2616	7472	7632	30 385	91 353	129 370

III. Gepäck- und Güterwagen.

Serie	1909			1908		
	Wagen	Achsen	Ladegewicht	Wagen	Achsen	Ladegewicht
	Anzahl	Anzahl	t.	Anzahl	Anzahl	t.
F	571	1 352	4 972,5	558	1 298	4 793,5
J	646	1 292	7 317,5	542	1 084	6 042,5
K	7 617	15 234	91 675,0	6 847	13 694	82 560,0
L	3 407	6 814	43 058,0	2 569	5 138	31 196,5
M	1 998	3 996	27 683,0	1 667	3 334	22 721,0
N	314	628	3 800,0	294	588	3 550,0
O	70	142	863,0	58	118	735,5
X (Gepäckwagen für Güterzüge)	131	262	1 275,5	99	198	1 134,5
Total eigene Wagen	14 754	29 720	180 644,5	12 634	25 452	152 733,5
P (Privatwagen)	360	722	4 482,2	322	646	4 021,1
Im ganzen	15 114	30 442	185 126,7	12 956	26 098	156 754,6
	Gedeckte Wagen	Offene Wagen	Total	Gedeckte Wagen	Offene Wagen	Total
Wovon 2achsige	9058	5852	14 910	8137	4634	12 771
" 3 "	192	2	194	182	2	184
" 4 "	9	1	10	—	1	1
Total	9259	5855	15 114	8319	4637	12 956

IV. Dienstwagen.

		Bezeichnung	1909	1908
Serie	S.	Schotterwagen	765	710
„	X.	Gastransportwagen	9	7
„	„	Akkumulatorentransportwagen . . .	10	10
„	„	Werkzeugwagen (Hülfswagen) . . .	19	11
„	„	Rüstwagen für Bahnunterhalt . . .	13	11
„	„	Kranenwagen	16	10
„	„	Schutzwagen zu Kranenwagen . . .	15	10
„	„	Wagen für diverse andere Zwecke . .	72	49
„	—	Schneepflüge	54	43
		Total	973	861

B. Schmalspuriges Material.

I. Lokomotiven.

Serie	1909				1908			
	Total Lokomotiven	Triebachsen	Laufachsen	Total Achsen	Total Lokomotiven	Triebachsen	Laufachsen	Total Achsen
G 3/3 . .	10	30	—	30	10	30	—	30
G 3/4 . .	2	6	2	8	2	6	2	8
HG 2/2 .	7	14	7	21	7	14	7	21
HG 3/3 .	14	42	—	42	11	33	—	33
Total	33	92	9	101	30	83	9	92

II. Personenwagen.

Serie	1909						1908					
	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	23	69	—	912	—	912
BC^3	6	18	—	48	168	216	6	18	—	48	168	216
C^3	35	105	—	—	1360	1360	31	93	—	—	1200	1200
Total	93	279	526	1150	1528	3204	88	264	526	1150	1368	3044

III. Gepäck- und Güterwagen.

Serie	1909			1908		
	Wagen	Achsen	Lade-gewicht	Wagen	Achsen	Lade-gewicht
	Anzahl	Anzahl	t.	Anzahl	Anzahl	t.
F^3	13	39	104,0	13	39	104,0
K	60	120	600,0	50	100	500,0
L	20	40	200,0	20	40	200,0
M	27	54	270,0	22	44	220,0
M^4	4	12	60,0	4	12	60,0
M^6	5	20	75,0	5	20	75,0
Total	129	285	1,309,0	114	255	1,159,0

IV. Dienstwagen.

	Bezeichnung	1909	1908
Serie S	Schotterwagen	6	6
„ —	Schneepflüge	1	1
	Total	7	7

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

Auf Kreis I (exklusive Vevey-Chexbres) .	8,729,903	km.
„ „ II	10,782,688	„
„ „ III	11,048,103	„
„ „ IV	5,640,682	„
„ „ V (Mai-Dezember)	4,613,474	„
Total Lokomotivkilometer auf den S.B.B. pro 1909	40,814,850	km.
Total Lokomotivkilometer auf den S.B.B. pro 1908 (ohne Kreis V)	38,167,387	„
Mehrleistung pro 1909 (6,94 %)	2,647,463	km.
Minderleistung pro 1909 (ohne Kreis V) 5,15 %	*1,966,011*	„

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

Lokomotiven des Kreises I	9,369,443	km.
„ „ „ II	10,783,286	„
Übertrag	20,152,729	km.

	Übertrag	20,152,729 km.
Lokomotiven des Kreises III	11,142,238	„
„ „ „ IV	5,620,261	„
„ „ „ V (Mai-Dezember) .	4,638,099	„
Total Lokomotivkilometer sämtlicher S.B.B. Lokomotiven pro 1909	41,553,327	km.
Total Lokomotivkilometer sämtlicher S.B.B. Lokomotiven pro 1908 (ohne Kreis V)	38,833,218	„
Mehrleistung pro 1909 (7,00 %)	2,720,109	km.
Minderleistung pro 1909 (ohne Kreis V) 4,94 %	*1,917,990*	„

21. Der Bestand des Betriebsmaterials der S. B. B. auf dem Bodensee war zu Ende des Jahres 1909 folgender:

7 Raddampfer, 3 eiserne Schleppschiffe, 2 eiserne Trajektkähne, 1 Trajektdampffähre und 1 eiserner Schleppkahn (die beiden letztern gemeinschaftlich mit Bayern).

Die Fahrleistungen der Dampfschiffe und Trajektdampffähre (letztere zur Hälfte) haben betragen:

1909: 156,416 km.
1908: 158,145 „

diejenigen der Schleppschiffe:

1909: 134,748 „
1908: 128,344 „

Werkstätten.

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

durch die Werkstätte	Yverdon:	80	L^4	Nr. 53021—53100
„ „ „	Olten:	60	K^2	„ 33761—33820
„ „ „	Chur:	30	K^2	„ 33821—33850

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

Bestand der Werkstättearbeiter, ihre Lohnklasseneinteilung und Durchschnitts-Stundenlöhne auf 31. März 1909 und 1908.

Werkstätte		Eingeteilte Arbeiter				Nicht eingeteilte Arbeiter	Lehrlinge	Gesamtbestand der Arbeiter und Lehrlinge	Arbeiter, die das ordentliche Maximum überschritten haben					Durchschnittlicher Stundenlohn per Lohnklasse *			
		Anzahl per Lohnklasse							Anzahl per Lohnklasse				%	I	II	III	Total
		I	II	III	Total				I	II	III	Total		Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
Yverdon	1909	306	91	102	499	18	5	522	96	44	29	169	33,87	59,42	50,72	42,28	54,33
	1908	*287*	*86*	*99*	*472*	*26*	*8*	*506*	*96*	*44*	*29*	*169*	*35,80*	*59,55*	*50,86*	*42,39*	*54,87*
Freiburg	1909	61	38	26	125	—	5	130	21	18	8	47	37,60	63,06	53,00	45,76	56,40
	1908	*57*	*43*	*26*	*126*	—	*6*	*132*	*19*	*18*	*7*	*44*	*34,92*	*62,84*	*52,18*	*45,28*	*55,57*
Biel	1909	254	120	108	482	—	22	504	67	31	11	109	22,61	63,70	52,75	45,89	56,99
	1908	*224*	*113*	*116*	*453*	—	*21*	*474*	*70*	*31*	*13*	*114*	*25,16*	*64,72*	*52,78*	*45,58*	*56,82*
Olten	1909	427	235	145	807	44	62	913	151	119	39	309	38,20	61,14	50,97	42,80	54,89
	1908	*382*	*218*	*155*	*755*	*68*	*67*	*890*	*155*	*121*	*53*	*329*	*43,46*	*62,27*	*51,21*	*43,09*	*55,14*
Zürich	1909	442	129	120	691	11	—	702	205	72	43	320	46,30	65,75	55,31	47,75	60,67
	1908	*429*	*138*	*119*	*686*	*37*	—	*723*	*171*	*68*	*36*	*275*	*40,08*	*66,87*	*54,85*	*47,77*	*60,88*
Romanshorn	1909	41	8	23	72	—	—	72	30	6	11	47	65,27	66,95	55,62	46,04	59,01
	1908	*40*	*8*	*20*	*68*	—	—	*68*	*30*	*6*	*10*	*46*	*67,64*	*66,92*	*55,62*	*45,10*	*59,17*
Rorschach	1909	186	81	62	329	14	12	355	38	26	13	77	23,40	61,44	52,43	45,72	56,26
	1908	*164*	*87*	*67*	*318*	*33*	*7*	*358*	*37*	*24*	*13*	*74*	*23,27*	*61,64*	*51,62*	*45,41*	*55,48*
Chur	1909	153	74	54	281	—	11	292	36	23	7	66	23,49	64,72	51,59	45,22	57,51
	1908	*155*	*77*	*58*	*290*	*1*	*10*	*301*	§ *35*	§ *22*	§ 7	§ *64*	§ *22,06*	*64,38*	*51,09*	*44,89*	*56,85*
Bellinzona †	1909	346	197	121	664	10	41	715	173	92	71	336	50,60	64,26	51,01	45,68	56,94
	1908	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total und	1909	2216	973	761	3950	97	158	4205	817	431	232	1480	37,46	63,04	52,04	45,02	56,85
Durchschnitt	*1908*	*1738*	*770*	*660*	*3168*	*165*	*119*	*3452*	§ *613*	§ *334*	§ *168*	§ *1115*	§ *35,20*	*63,40*	*51,66*	*44,76*	*56,66*

* Die Stundenlöhne basieren auf dem 9-stündigen Arbeitstag. † Bellinzona: Stand auf 1. Sept 1909. § Berichtigung der Tabelle im Jahresbericht 1908.

Bei Annahme von 305 Arbeitstagen zu 9 Stunden beträgt im Durchschnitt das Jahreseinkommen eines Werkstättearbeiters pro 1909:

a) der I. Lohnklasse Fr. 1730. 45 (305 × 9 × 63,05) | im Gesamtdurchschnitt pro 1909 Fr. 1560. 55 (305 × 9 × 56,95)
b) „ II. „ „ 1428. 50 (305 × 9 × 52,05) | „ „ „ 1908 „ 1555. 30 (305 × 9 × 56,60),
c) „ III. „ „ 1235. 80 (305 × 9 × 45,05) | somit Erhöhung des durchschnittlichen Jahreseinkommens = Fr. 5. 25.

Die eingetretene Erhöhung des durchschnittlichen Jahreseinkommens bedeutet für die oben angegebene Zahl von 3950 eingeteilten Arbeitern eine jährliche Mehrausgabe von 3950 × 5. 25 = Fr. 20,737. 50.

Für die im Akkord Arbeitenden stellt sich das Jahreseinkommen höher.

V. Baudepartement.

a. Allgemeines.

1. Wir haben im Berichtsjahr eine Neubeordnung des Bahnbewachungsdienstes eingeführt und glauben hier etwas einlässlicher darüber berichten zu sollen.

Bei den Privatbahnverwaltungen war der Bahnbegehungsdienst auf verschiedene Weise organisiert. Die einen hatten die Streckenbegehung und die Barrierenbedienung der gleichen Person übertragen. Die Strecken konnten demzufolge nur kurz sein, und um die Leute einigermassen zu beschäftigen, liess man sie tagüber eine grössere Zahl von Streckenbegehungen machen. Bei den andern waren Streckenbegehung und Barrierenbedienung vollständig getrennt. Die letztere besorgten, wo möglich, Wärterinnen; für die erstere waren entweder besondere Wärter bestellt, welche die Strecke im Tag eine gewisse Anzahl Mal zu begehen und bei der einen oder andern Tour auch den Kleinunterhalt der Strecke zu besorgen hatten, oder man bestimmte einzelne Bahnarbeiter, welche auf ihrem Gang zur Arbeitsstelle die Inspektion der Strecke auf ihren betriebssichern Zustand vornehmen mussten. Um Einheitlichkeit in die Sache zu bringen, wurde nach Übergang der Privatbahnen an den Bund angeordnet, dass Streckenbegehung und Barrierenbedienung zu trennen und die Bahnbegehungen überall durch eigens dazu bestellte Wärter zu besorgen seien.

Inzwischen hatte sich allgemein die Erkenntnis Bahn gebrochen, dass das mehrmalige Begehen der Strecke durch den Bahnwärter für den gewollten Zweck nicht notwendig sei und dass hierfür zwei oder drei Begehungen, wovon eine vor dem ersten Morgenzug, im allgemeinen genügen. Die französischen Bahnen lassen ihre Strecken schon seit Jahren nicht mehr durch besondere Bahnwärter begehen, und deutsche Verwaltungen verminderten die Zahl der Begehungen erheblich. Wir entschlossen uns daher, auch bei uns eine Vereinfachung des Streckenwärterdienstes durchzuführen und zu diesem Zwecke die Zahl der täglichen Streckenbegehungen herabzusetzen, wogegen eine Verlängerung der Strecken und damit eine Verminderung der Zahl der Bahnwärterposten möglich war, welche eine nennenswerte Ausgabenverminderung im Gefolge hat. Wir fügen nachstehend die im Einvernehmen mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement aufgestellten Grundsätze für die Neubeordnung des Bahnwärterdienstes bei. Sie lauten:

A. Hauptlinien.

1. Die Hauptlinien sind in der Regel täglich, d. h. innerhalb 24 Stunden, dreimal zu begehen. Der erste Kontrollgang hat vor dem ersten Morgenzuge stattzufinden. Für Strecken mit günstigen Verhältnissen kann eine zweimalige Begehung zugelassen werden, falls die erste Begehung bei Tageshelle stattfindet.

2. Auf Strecken, welche Gefährdungen durch Steinschläge, häufigem Auftreten von Schienenbrüchen etc. ausgesetzt sind, ist die Zahl der Begehungen zu vermehren oder ständige Bewachung der bedrohten Stellen anzuordnen.

3. Bei ungünstigen Witterungsverhältnissen, insbesondere im Winter, ist die Zahl der Begehungen zu vermehren oder die einem Wärter zugewiesene Strecke zu verkürzen.

4. Wenn es die Umstände erlauben, so kann der Bahnwärter auch zum Barrierendienst herangezogen werden.

5. Die Benützung der Draisine zur Morgenkontrolle ist zulässig auf denjenigen Strecken, auf denen überdies zwei Begehungen am Tage zur Ausführung gelangen. Dabei ist für den Kilometer eine Fahrzeit von mindestens 8 Minuten vorzusehen.

6. Die Länge des vom Bahnwärter in einer Dienstschicht zurückzulegenden Weges soll 20 km nicht überschreiten. Bei der Ermittlung dieser Zeit ist die auf der Draisine durchfahrene Strecke mit ihrer halben Länge einzurechnen.

7. Für die Begehung eines Kilometers sind je nach dem Längenprofil der Strecke 15—20 Minuten vorzusehen. Dabei ist für zweispurige Linien und Tunnels mehr Zeit vorzuschreiben, als für einspurige und offene Strecken.

8. Zur Vermeidung unmittelbar aufeinander folgender und daher zweckloser Begehungen derselben Strecke ist womöglich die Benützung des Zuges für Hin- oder Rückweg anzuordnen.

9. Zwischen zwei Begehungen oder bei einer der regelmässigen Begehungen am Tage soll dem Bahnwärter eine längere Zeitdauer zur Vornahme der kleineren Unterhaltungsarbeiten eingeräumt werden.

10. Während die Arbeitergruppe auf der Strecke des Wärters arbeitet, hat dieser bei der Gruppe mitzuarbeiten, insoweit er nicht durch Kontrollgänge oder Barrierendienst abgehalten ist.

11. Der Wärter soll in der durch den Wegfall der Unterhaltungsarbeiten am Sonntag verfügbar werdenden Zeit zur Begehung von Nachbarstrecken oder zur Bedienung von Barrieren

herangezogen werden. Zu diesem Zwecke ist erforderlichenfalles für die Sonn- und Feiertage eine besondere Diensteinteilung aufzustellen.

B. Nebenlinien.

12. Die Nebenlinien sollen mindestens einmal täglich begangen werden. Fällt die jedenfalls vor dem ersten Zuge zu machende Begehung in die Dunkelheit, so ist zur Ermöglichung einer richtigen Kontrolle eine zweite Begehung am Tage auszuführen. Dabei sind für den Kilometer je nach dem Längenprofil der Strecke 15—20 Minuten vorzusehen.

13. Die Gesamtlänge des vom Bahnwärter in einer Dienstschicht zurückzulegenden Weges soll 20 km nicht übersteigen.

14. Die Verwendung der Draisine zur Morgenkontrolle ist zulässig. Wird die Morgenkontrolle mit der Draisine vorgenommen, so ist noch eine Begehung zu Fuss auszuführen.

15. Die Bestimmungen der Ziffern 2, 3 und 11 finden auch auf die Nebenlinien Anwendung.

2. Das Arbeitszeitgesetz vom 19. Dezember 1902 macht in seinem Art. 7 einen Unterschied zwischen dem Personal der Hauptbahnen und demjenigen der Nebenbahnen, insofern als dem erstern vom abgelaufenen 9. Dienstjahre an oder nach zurückgelegtem 33. Altersjahre der auf 8 Tage bemessene zusammenhängende Erholungsurlaub über die 52 Ruhetage hinaus zu gewähren und für je 3 weitere Dienstjahre um einen Tag zu verlängern ist, während für alle übrigen Beamten, Angestellten und Arbeiter der Verkehrsanstalten vom abgelaufenen 10. Dienstjahre an die Zahl der jährlichen Ruhetage, mit Inbegriff des zusammenhängenden Erholungsurlaubes, 60 nicht übersteigen soll.

Im Jahre 1904 beschlossen wir, in der Anwendung dieser Bestimmung keinen Unterschied zwischen Haupt- und Nebenbahnen zu machen. Zur Erzielung von Ersparnissen prüften wir, ob dieser Beschluss nicht wenigstens in bezug auf das stationäre Personal (Bahnmeister, Vorarbeiter, Bahn- und Barrierenwärter, Barrierenwärterinnen, Stationsvorstände, Stationsgehülfen, Weichenwärter, Stationsarbeiter) der Nebenlinien aufzuheben sei. Die Beanspruchung des Personals auf diesen Linien ist derart, dass eine Verkürzung hinsichtlich der Bemessung des Urlaubs, wie sie das Gesetz vorsieht, berechtigt wäre. Es zeigte sich aber, dass die Durchführung Schwierigkeiten geboten hätte. Entweder hätte man sich in der Verwendung des Personals zum Ablös- und

Stellvertretungsdienst Beschränkungen auferlegen müssen, oder es wären Ungleichheiten in der Behandlung des Personals entstanden. Auch wäre die zu erzielende Ersparnis nicht belangreich gewesen. Wir haben daher von einer Änderung Umgang genommen.

3. Das eidgenössische Eisenbahndepartement beschäftigt sich mit der Abänderung der Verordnung betreffend die Berechnung und Prüfung eiserner Brücken und Dächer vom 19. August 1892. Wir reichten ihm in Form eines Entwurfes für die neue Verordnung die Vorschläge des schweizerischen Eisenbahnverbandes zu dieser Revision ein.

4. Auf ein Gesuch der Leitung des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten um Verbesserung der Badeeinrichtungen und Aufenthaltslokale im neuen Dienstgebäude des Bahnhofes Romanshorn wurde angeordnet, dass ausser den bereits vorgesehenen Einrichtungen noch ein Wannenbad und zwei Duschenräume, sowie eine Einrichtung zum Aufbewahren von Velos zu erstellen seien. Dem Personal werden nun nach Vollendung des genannten Gebäudes in diesem ein Waschraum mit 24 Ständen, drei Wannenbäder und zwei Duschen zur Verfügung stehen. Dazu kommen noch die Badeeinrichtungen im Lokomotivdepot und in der Werfte. Das Begehren um Vermehrung beziehungsweise um Vergrösserung der Aufenthaltslokale im neuen Dienstgebäude wurde mit Hinweis auf die in der zweiten Bauperiode auszuführenden Anlagen abgelehnt.

5. Der gleiche Verband hat auch Beschwerde geführt gegen die eingangs erwähnte Neuordnung des Bahnbewachungsdienstes, indem er der Meinung Ausdruck gab, dass durch diese Anordnung die Sicherheit des Bahnbetriebes gefährdet und das Personal in wohlerworbenen Rechten benachteiligt sei. Diese Beschwerde musste als unbegründet bezeichnet werden. Die häufigen Bahnbegehungen sind allgemein als unnötig erkannt und vermindert worden. Eine Beeinträchtigung der Betriebssicherheit ist nirgends eingetreten. Es war allerdings nicht zu vermeiden, eine Anzahl Angestellte, deren Verwendung als Bahnwärter infolge Aufhebung ihrer Posten nicht mehr möglich war, bei der Arbeitergruppe weiter zu beschäftigen. Da im übrigen ihre Anstellungsbedingungen eine Änderung nicht erlitten, so kann von einer Verletzung irgendwelcher Rechte nicht die Rede sein. Wir haben es abgelehnt, dieser Beschwerde Folge zu geben.

6. Die Stellwerksaufseher haben uns durch einen Rechtsanwalt in Zürich das Gesuch unterbreiten lassen, wir möchten sie

anlässlich der Aufstellung der neuen Gehaltsordnung im Gehalt und Rang auf die gleiche Stufe bringen wie die Bahnmeister II. Klasse. Sie stützten dieses Gesuch auf die Behauptung, dass ihr Dienst an Bedeutung und Verantwortlichkeit demjenigen der Bahnmeister gleichkomme. Diese Behauptung ist nicht zutreffend. Wenn sich infolge der Vermehrung der Einrichtungen zur Sicherung der Züge auch der Pflichtenkreis der Stellwerksaufseher erweitert hat, so ist der Tätigkeitsbereich der Bahnmeister doch erheblich mannigfaltiger und die Verantwortlichkeit entsprechend grösser, eine Abstufung im Gehalte und Range also durchaus am Platze. Die Gesuchsteller sind in diesem Sinne beschieden worden.

7. Der Zentralvorstand des Vereins schweizerischer Weichen- und Bahnwärter stellte neuerdings eine Reihe von Begehren an uns, welche auf die Anstellungsverhältnisse des Wärterpersonals Bezug hatten und dahingingen, es möchte zur Ablösung von Weichenwärtern ausschliesslich Rangierpersonal verwendet, die Anstellung von Ausländern beim Bahnbewachungsdienste vermieden, jedem Wärter ein besonderes Rufhorn abgegeben, die Wärterposten durchwegs mit heizbaren Buden ausgestattet, zur Beseitigung des Schnees in Weichenanlagen Streusalz verabfolgt und jede Zugsverspätung dem Streckenpersonal telephonisch angezeigt werden. Es wurde geantwortet, dass eine bindende Vorschrift, nur Rangierpersonal zur Stellvertretung der Weichenwärter zu verwenden, nicht erlassen werden könne, dass die Einstellung ausländischer Arbeiter eine Ausnahme sei und nur da erfolge, wo einheimische Kräfte nicht erhältlich seien, dass jeder Wärter und jede Wärterin ein besonderes Rufhorn oder jeder Posten ein Rufhorn mit doppeltem Mundstück erhalten solle, dass es wegen Platzmangel in Bahnhöfen nicht möglich sei, jedem einzelnen Posten eine besondere Bude zuzuteilen, dass Streusalz, wo es nötig sei, abgegeben werde und dass die telephonische Anzeige von Zugsverspätungen an das Streckenpersonal als allgemein gültige Regel nicht zugestanden werden könne, da man dieses den Zugsabfertigungsbeamten, die in Verspätungsfällen sowieso schon stark in Anspruch genommen sind, nicht überbinden dürfe.

8. Die Sektion „La Jurassienne“ der Société suisse des agents de la voie hat bei uns das Ansuchen gestellt, wir möchten anordnen, dass die Bahnangestellten der Strecke Courrendlin-Soncebozin die erste Gehaltsstufe vorrücken könnten. Gleichzeitig wurde eine grössere Gehaltserhöhung für die Barrierenwärterinnen verlangt. Es wurde geantwortet, dass die Einteilung des Personals in Gehaltsstufen vornehmlich den

Zweck habe, einen Unterschied in der Belöhnung der Angestellten mit Rücksicht darauf zu machen, ob sie in Gegenden mit billigen oder teuren Lebensverhältnissen wohnen und dass daher an der Einreihung des Personals auf der genannten Strecke, auf welcher ländliche Verhältnisse vorliegen, in die zweite Gehaltsstufe festgehalten werden müsse. Ferner wurde bemerkt, dass die periodischen Gehaltserhöhungen für die Barrierenwärterinnen im Jahre 1906 geordnet worden seien und dass man über die damals aufgestellten Bestimmungen nicht hinausgehen könne.

„La Jurassienne" hat ihr Gesuch, soweit es sich auf die Einreihung des Bahndienstpersonals in die zweite Gehaltsstufe bezog, wiederholt und auf die Strecke Courrendlin-Delle ausgedehnt. Unserseits wurde jedoch am erteilten Bescheid, und zwar auch mit Bezug auf die letztgenannte Strecke, festgehalten.

9. Mit Zustimmung des Verwaltungsrates haben wir eine an diesen gerichtete Eingabe der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten, enthaltend eine Reihe von Beschwerdepunkten über die dienstlichen Verhältnisse der Streckenarbeiter, dahin beantwortet,

dass es wegen Mangel an Arbeit unmöglich sei, alle Bahnarbeiter den ganzen Winter hindurch im Dienste zu behalten,

dass die Nichtbezahlung der Teuerungszulage für das Jahr 1908 an Bahnarbeiter, die am 23. Dezember 1908 nicht mehr im Dienste gestanden hätten, auf einem Entscheid des Bundesrates beruhe,

dass keine einheimischen Arbeiter entlassen worden seien, um italienische Arbeiter einstellen zu können,

dass die Verlängerung der Arbeitszeit in den Wintermonaten um $^1/_2$ Stunde nicht rückgängig gemacht werden könne,

dass nur denjenigen Bahnarbeitern bezahlte Ruhetage zugeteilt werden können, welche an 285 Tagen Arbeit geleistet hatten,

dass die Reduktion des Ruhetagsanspruches in Krankheits- und Verletzungsfällen eine im Einvernehmen mit der Aufsichtsbehörde getroffene Massregel sei, und

dass die Verwendung von Bahnarbeitern zum Ablösungs- und Stellvertretungsdienst nicht weiter ausgedehnt werden könne.

10. Die gleiche Personalvereinigung hat sodann bei uns das Gesuch eingebracht, es möchte jedem zu Arbeiten am Geleise zugezogenen Bahnarbeiter ein Überkleid verabfolgt

werden. Da wir, einige wenige Handwerker ausgenommen, keine Bahnarbeiter haben, die nicht beim Geleisebau beschäftigt sind, so hätte das Gesuch dazu geführt, dass jedem Bahnarbeiter ein Überkleid hätte verabfolgt werden müssen, und das hätte eine grosse Ausgabe nach sich gezogen. Wir konnten aus diesem Grunde und weil ein Bedürfnis überhaupt nicht vorliegt, auf das Gesuch nicht eintreten.

11. Zum Zwecke der Festsetzung der Anfangstaglöhne für die verschiedenen Lohnklassen haben wir in Vollziehung von Art. 3 des Reglementes Nr. 25 das Bundesbahnnetz mit Rücksicht auf die örtlichen Lebensverhältnisse in drei Arbeitsgebiete eingeteilt, nämlich:

a. die Bahnhöfe in grösseren Städten und die anschliessenden Zonen;

b. Bahnhöfe und Stationen in kleineren Städten, sowie Bahnstrecken in Landesgegenden mit teuren Lebensverhältnissen, und

c. alle Stationen und Bahnstrecken in Gegenden mit billigeren Lebensverhältnissen.

Die Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten hat das Gesuch gestellt, wir möchten die dem Gebiete *c* zugewiesene Strecke Rubigen-Kiesen in das Gebiet *b* und die dem letzteren zugeteilte Strecke Wallisellen-Winterthur ins Gebiet *a* einreihen. Für die Strecke Rubigen-Kiesen haben wir dem Gesuche entsprochen, für Wallisellen-Winterthur dagegen nicht.

12. Auf eine Beschwerde der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten wegen Entlassung von Arbeitern des Bahnunterhaltungsdienstes im Bahnhof Basel haben wir geantwortet, dass nach dem Abschluss grösserer Bauarbeiten, wie der Bahnhofumbau Basel eine gewesen sei, wegen Verminderung der Arbeit die Herabsetzung des Bestandes der Arbeitergruppen nicht vermieden werden könne und dass daher die zu diesem Zwecke verfügte Entlassung einer Anzahl von Arbeitern im Bahnhof Basel nichts Aussergewöhnliches an sich habe. Dass von der Entlassung auch sogenannte ständige Arbeiter betroffen worden seien, erkläre sich daraus, dass diese Arbeiten über 10 Jahre gedauert hatten, während welcher Zeit mehr „ständige Arbeiter" angestellt worden sind, als der normale Bedarf erfordert hatte.

13. Wegen Arbeiterentlassungen hat sich auch der Eisenbahnarbeiterverein Bern ins Mittel gelegt, indem er über

die auf Einbruch des Winters 1908 erfolgte Entlassung von Streckenarbeitern im Bahningenieurbezirk Bern beim Vorsteher des eidgenössichen Eisenbahndepartements Beschwerde führte. Auf dessen Einladung zur Vernehmlassung antworteten wir, dass die Entlassung von Streckenarbeitern auf Einbruch des Winters ein durchaus normales Vorgehen sei, und wenn dasselbe zu Beschwerden Anlass gegeben habe, so sei dies darauf zurückzuführen, dass man in den letzten Jahren in einzelnen Bahningenieurbezirken angefangen habe, gegen die Interessen der Verwaltung, zu viele Bahnarbeiter den Winter über im Dienste zu behalten.

14. Die Fédération vaudoise des entrepreneurs hat das Gesuch gestellt, es möchten die im Submissionsverfahren eingegangenen Angebote in Gegenwart der Offertsteller geöffnet werden. Das Gesuch wurde unter folgender Begründung abgelehnt:

a. Unsere Arbeiten werden nicht auf Abgebot ausgeschrieben, sondern es wird den Interessenten, wo immer es angeht, ein detaillierter Kostenvoranschlag eingehändigt, in welchem sie die Preise einzusetzen haben. Es geschieht dies, um den Unternehmer zu veranlassen, sich genaue Rechenschaft über die zu leistende Arbeit zu geben. Nun kommt es vielfach vor, dass bei der Aufstellung der Offerten Rechnungsfehler und andere Unrichtigkeiten unterlaufen. Die Offerten werden daher bei der Eröffnung selten ein richtiges Bild darüber geben, wie sich die einzelnen Angebote zueinander verhalten. Um hierüber Klarheit zu schaffen, müssen die Offerten erst nachgerechnet werden, was bei grösseren Arbeiten meistens mehrere Tage in Anspruch nimmt. Die Eröffnung der Offerten in Gegenwart der Unternehmer hätte somit keinen Zweck.

b. Die Bahnverwaltung kann nicht immer dem niedrigsten Angebot den Zuschlag erteilen. Sie muss auch die persönliche und berufliche Qualifikation des Unternehmers in Anschlag bringen, namentlich wenn es sich um Bauten handelt, welche im Bereiche von Anlagen erstellt werden müssen, die im Betriebe stehen. Die Übergehung eines Offertstellers mit niedrigem Angebot würde unter diesen Umständen als öffentliche Diskreditierung desselben erscheinen, wenn die Offerten in Gegenwart der Konkurrenten eröffnet würden.

c. Die Eröffnung der Offerten in Gegenwart der Angebotsteller hätte zur Folge, dass nach Richtigstellung der Eingaben den Interessenten Gelegenheit gegeben werden müsste, von den Eingaben Einsicht zu nehmen. In Verwaltungen, wo dies gebräuchlich ist, hat man jedoch konstatiert, dass sich tüchtige Fachleute ernstlich darüber beklagen, ihre sorgfältig aufgestellten Angebote allen Konkurrenten zur Einsichtnahme preisgegeben zu sehen, auch denen, welchen die nötigen Fähigkeiten zur Festsetzung wohlbegründeter Arbeitspreise abgehen.

d. Das von unserer Verwaltung beobachtete Verfahren bei Vergebung von Arbeiten auf dem Submissionswege schreibt vor, dass die Offerten mit orientierender Aufschrift auf dem Umschlag bis zu einem bestimmten Termin eingereicht, die eingelaufenen Offerten vom Sekretär der Direktion aufbewahrt und nach Ablauf des Eingabetermins uneröffnet dem betreffenden Departementschef übergeben werden sollen, welcher sie entweder selbst öffnet oder in seiner Gegenwart öffnen lässt. Nachträglich eingegangene Angebote werden unter keinen Umständen mehr berücksichtigt. Dieses Verfahren bietet genügende Garantie gegen Missbräuche.

15. Fünf schweizerische Draht- und Kabelfabriken beschwerten sich bei uns wegen der Vergebung von Drahtlieferungen ins Ausland und stellten das Gesuch, die einheimische Industrie möchte auch dann bevorzugt werden, wenn deren Preise 20 % über denjenigen der ausländischen Konkurrenz stehen. Wir sagten zu, die einheimische Industrie tunlichst zu berücksichtigen, jedoch nicht in dem weitgehendem Masse, wie es die Reklamanten begehrten.

16. Die Kommission für die Organisation des eidgenössischen Schützenfestes, das im Jahre 1910 in Bern abgehalten wird, hat uns die Pläne für die bei der Signalstation Wilerfeld und zwischen den Linien nach Olten und Thun zu errichtenden Schiessplatzanlagen vorgelegt. Wir antworteten, dass wir gegen die Anlage des Schiessplatzes an dieser Stelle Einwendungen nicht zu erheben hätten, sofern die Kommission alle Bedingungen erfülle, welche unserseits an die vorgesehenen Verbauungen zur Sicherung des Bahnbetriebes gestellt werden müssen. Wir behielten uns vor, diese Bedingungen endgültig auf zustellen, nachdem die Pläne durch eine Fachexpertenkommission geprüft seien, welche wir aus den Herren Oberst Affolter in Zürich,

Oberst Schiessle in Lausanne und Oberstlieutenant von Bonstetten in Thun bestellten. Die Experten gaben nach einlässlicher Prüfung der Pläne ihr Gutachten dahin ab, dass die projektierten Schussverbauungen als ausreichend bezeichnet werden können und nur in bezug auf die Vorrichtungen zum Auffangen von Prellschüssen einer kleinern Ergänzung bedürfen. Das Schützenfestkomitee ist hiervon verständigt worden. Im weitern hat dasselbe die Haftpflicht für allfällige dennoch eintretende Unfälle übernommen und dafür eine Kaution geleistet.

17. In den ersten Morgenstunden des 12. Februar ist der mittlere Teil des Aufnahmsgebäudes in Genf, der die Wartesäle, die Billetkassen, die Gepäckdiensträume und die Bureaux für die Zugsabfertigung enthielt, vollständig ausgebrannt. Es wurden von der P. L. M. als Eigentümerin für die Aufrechterhaltung des Verkehrs sofort die erforderlichen provisorischen Einrichtungen geschaffen und sodann zur Wiederherstellung des Gebäudes geschritten. Den Schaden hat die P. L. M. als Bahnhofeigentümerin zu tragen.

b. Bahnbau.

1. Der Kreiseisenbahnrat I hat die Kreisdirektion eingeladen, zu veranlassen, dass sich die Verwaltung beim Bundesrate für die baldige Erledigung der Frage des Ausbaues des II. Simplontunnels verwende. Von der Stellungnahme des Kreiseisenbahnrates wurde dem Eisenbahndepartement Kenntnis gegeben.

2. Auf Wunsch des Staatsrates des Kantons Waadt haben wir ihm unser Gutachten zum Projekte eines Initiativkomitees über die Verlegung der Strecke Montreux-Veytaux in einen Tunnel zukommen lassen. Da eine solche Verlegung uns viele grosse Nachteile und nur ganz unbedeutende Vorteile bringen würde, lautete unser Gutachten ablehnend, und zwar auch für den Fall, als uns die in viele Millionen gehenden Bauausgaben vergütet würden.

3. Mit der Direktion der elektrischen Viviser-Bahnen wurde eine Vereinbarung getroffen, wonach sie zur Entlastung eines von beiden Verwaltungen benutzten Bahnhofgeleises in Vevey ein schmalspuriges Freiverladgeleise erstellt, wogegen die Bundesbahnverwaltung ihr die jährliche Entschädigung für die Mitbenützung des Bahnhofes Vevey etwas reduziert hat.

4. Die Kreisdirektion I wurde ermächtigt, mit den in Betracht kommenden Kantons- und Gemeindebehörden Vereinbarungen zu treffen über die gegenseitige Beitragsleistung an die Kosten des

Ersatzes eines Niveauüberganges bei La Tour-de-Peilz durch eine Strassenunterführung, eines Niveauüberganges bei Oron durch eine neue Strasse von der Station Oron nach Promasens, von fünf Niveauübergängen im Bahnhof Morges durch zwei Strassenunterführungen und eine Fussweg-unterführung und von zwei Niveauübergängen bei Serrières durch eine Strassenüberführung und eine Passerelle. Ausserdem erklärten wir uns mit der Erstellung einer Passerelle am unterdrückten Niveauübergang der Kantonsstrasse auf der Station Croy einverstanden, sofern die Interessenten an die Kosten einen angemessenen Beitrag leisten.

5. Die Vernehmlassung der Kantons- und Gemeindebehörden zu unserem Projekte betreffend die Erweiterung der Station Payerne enthielt eine Reihe von zum Teil weitgehenden Begehren, welche sich auf Verbesserung der mit dem Projekte im Zusammenhang stehenden Strassenkorrektionen bezogen. Wir machten einige Zugeständnisse und gaben die Erklärung ab, dass wir den übrigen Begehren nur Folge leisten könnten, wenn sich die Gemeinde angemessen an den Mehrkosten beteilige. Bei diesem Anlass nahmen wir auch eine Änderung am Geleiseplan vor, indem wir die zu 335 und 361 m vorgesehene Länge der beiden Überholungsgeleise auf 450 und 500 m erhöhten.

6. Da sich bei Bearbeitung des Projektes für die Doppelspur Neuenburg-St. Blaise ergeben hatte, dass es vor Erweiterung des Bahnhofes Neuenburg nicht möglich sei, das zweite Geleise von St. Blaise her in denselben einzuführen, und dass der Übergang auf die Doppelspur am Ende des Bahnhofes die Erstellung einer Signalstation daselbst erfordert hätte, so haben wir mit Rücksicht auf die bedeutenden verlorenen Kosten, welche für diese Signalstation auszuwerfen wären, zunächst die Erstellung der Doppelspur auf der genannten Strecke fallen gelassen und die Kreisdirektion eingeladen, die Vorlage für das zweite Geleise auf der Strecke St. Blaise-Landeron, eventuell -Neuenstadt, vorzubereiten.

7. Der Staatsrat des Kantons Neuenburg hat uns die Pläne über die zur Einrichtung der Neuenburger Jurabahn für den elektrischen Betrieb im Bahnhofe Neuenburg und auf der Strecke Neuenburg-Vauseyon erforderlichen Anlagen vorgelegt. Wir hatten eine Reihe von Abänderungsbegehren zu denselben zu stellen, für welche Entsprechung zugesagt worden ist.

8. Die Genehmigung des Projektes für die Erstellung der Doppelspur auf der Strecke Wilerfeld-Gümligen durch das Eisenbahndepartement ist unterm 30. Dezember 1908 erfolgt. Die Begehren der Kantonsregierung um Reduktion des Gefälles bei den Über- bezw. Unterführungen der Staatsstrassen zwischen Wilerfeld und Ostermundigen, ferner um Verbreiterung der neuen Dorfstrasse in Ostermundigen wurden abgewiesen. Dagegen wurde uns auferlegt, das Tracé der neuen, zum Ersatz des Niveauübergangs bei der Worbbahnüberführung bestimmten Strasse in Gümligen gemäss dem Begehren der Gemeinde Muri an den Waldrand zu verschieben und den Schermenweg in einer Breite von 4 m von der Bolligenstrasse bis zur neuen Station zu verlängern, in der Meinung, dass die interessierten Gemeinden den Hauptteil der Kosten tragen. Bei unseren schon früher gemachten Zugeständnissen in bezug auf die Gestaltung der Strassenkorrektionen wurden wir behaftet. Mehrkosten von grossem Belang werden uns nicht erwachsen.

9. Von den Vereinigten Schützengesellschaften der Stadt Bern sind wir angefragt worden, ob für den Fall, dass das eidgenössische Schützenfest vom Jahre 1910 auf dem Wankdorffeld abgehalten werde, die Bundesbahnverwaltung die Errichtung einer provisorischen Haltestelle auf dem Wilerfeld für gewisse Züge beabsichtige. Wir haben diese Anfrage in verneinendem Sinne beantwortet.

10. Vom Regierungsrat des Kantons Bern ist uns unterm 10. August 1909 mitgeteilt worden, dass die am Bahnhofumbau Thun interessierten Körperschaften die ihnen auferlegte Beitragsleistung an die Mehrkosten eines nach ihren Wünschen aufgestellten Projektes nicht aufzubringen vermöchten und daher beschlossen hätten, die Ausführung eines billigeren Projektes mit Aufnahmsgebäude zwischen Frutigstrasse und Aarefeldstrasse anzustreben. Gleichzeitig hat uns diese Behörde ersucht, die Aufstellung eines derartigen Projektes samt Kostenvoranschlag zu übernehmen. Wir haben zugesagt, diesem Begehren zu entsprechen.

11. Unterm 9. September 1909 haben die Gemeinden Biel und Madretsch ihre Erklärungen betreffend die Beteiligung an den Kosten des Bahnhofumbaues Biel, insbesondere in bezug auf die Übernahme der Garantie für die Einhaltung der Expropriationssummen des Voranschlages, abgegeben. Über den betreffenden Vertrag sind die Verhandlungen noch im Gange.

12. Die mit der Aufstellung des Projektes für eine Strassenbahn von Bern nach Zollikofen betraute Firma hat uns

durch Vermittlung der Kreisdirektion II ihr Projekt für die Bauten zum Anschluss dieser Linie an die Station Zollikofen zur Begutachtung unterbreitet. Wir haben ihr durch die Kreisdirektion die Gesichtspunkte mitteilen lassen, welche unserseits für diese Anschlussbauten als massgebend zu betrachten sind.

13. Ein durch die Eisenbahndirektion des Kantons Bern übermitteltes Gesuch der Einwohnergemeinde Zollikofen um Beseitigung des Niveauüberganges über die Linie Bern-Olten südlich der Station wurde abgelehnt.

14. Vom Regierungsrat des Kantons Bern wurde uns von einem Gesuch der Bahnunternehmung Herzogenbuchsee-Lyss um Vergrösserung der Lichthöhe der bei km 66,973 auf der Station Herzogenbuchsee zu erstellenden Unterführung von 3,8 auf 4 m Kenntnis gegeben. Wir haben dieser Behörde mitgeteilt, dass wir bereit seien, diesem Gesuche zu entsprechen, sofern uns die Mehrkosten ersetzt würden.

15. Bei Anlass der Vorlage unseres Erweiterungsprojektes für die Station Derendingen hatte der dortige Gemeinderat, unterstützt von der Kantonsregierung, das Gesuch gestellt, die Station auf die Südseite der Bahnlinie zu verlegen. Eine solche Verlegung würde nach unsern Erhebungen zirka Fr. 150,000 mehr kosten als die Erweiterung am jetzigen Platze. Da überdies die von der Gemeinde für die Verlegung angeführten Gründe nicht als zutreffend anerkannt werden konnten und die Verlegung auch wieder zu Einsprachen von anderer Seite hätte führen müssen, so hat das Eisenbahndepartement auf unsern Antrag das Gesuch abgewiesen.

16. Nach längeren Verhandlungen ist eine Einigung mit der schweizerischen Oberzolldirektion über das Projekt betreffend die Gestaltung der Räumlichkeiten zur Einrichtung eines Zollamtes für Ein- und Ausfuhrverzollung in der Eilgutanlage auf der Schweizerseite des Personenbahnhofes Basel erzielt worden.

17. Der Opera di assistanza, einer Gesellschaft zur Unterstützung der italienischen Emigranten, welche beabsichtigt, in Basel ein Asyl für die periodisch auswandernden italienischen Arbeiter zu errichten, wurde zu diesem Zwecke auf beschränkte Zeit die zinsfreie Überlassung eines Bauplatzes auf dem Areal südlich des Personenbahnhofes zugestanden, wie dies im Jahre 1908 auch der Gesellschaft für das Emigrantenheim gegenüber geschehen ist.

18. In Ausführung eines Beschlusses des Verwaltungsrates vom 28. November 1908 ersuchten wir das Eisenbahndepartement um Wiedererwägung des Entscheides vom 7. September 1907 in Sachen des Projektes für die Erweiterung der Station Aarburg, und um Fallenlassen der bezüglichen Vorbehalte mit Ausnahme desjenigen betreffend Verlegung des Rückstellgeleises. Das Eisenbahndepartement lud den Regierungsrat des Kantons Aargau zur Vernehmlassung über unser Gesuch ein. Dieser protestierte gegen das Zurückkommen auf das ursprüngliche Projekt, erklärte sich aber zu einer Reduktion der Ansprüche in bezug auf die Gestaltung der Strassenunterführungen bereit. Eine beträchtliche Verminderung der Kosten wäre damit jedoch nicht erzielt worden. Wir verzichteten daher bis auf weiteres auf einen vollständigen Umbau dieser Station und legten dem Eisenbahndepartement ein Projekt zur Genehmigung vor, welches nur die unumgänglich notwendigen Anlagen zur Einführung der Doppelspur von Zofingen her in diese Station enthält.

19. Im Projekt betreffend die Erstellung der Doppelspur auf der Strecke Aarburg-Sursee war bei Brittnau eine Strassenüberführung vorgesehen. Von seiten der interessierten Gemeinden ist mit Unterstützung durch die Kantonsregierungen Aargau und Luzern bei uns das Gesuch gestellt worden, wir möchten von der Erstellung dieser Überführung Umgang nehmen. Das Gesuch wurde damit begründet, dass die Überführung mit ihren ziemlich steilen Auffahrten eine Erschwerung des Verkehrs bringe, während der Strassenverkehr doch nicht derart belangreich sei, dass die Belassung des Niveauüberganges als ausgeschlossen betrachtet werden müsse. So sehr sich mit Rücksicht auf die Betriebssicherheit die Beseitigung des Niveauüberganges empfohlen hätte, glaubten wir doch dem Gesuche insoweit Folge geben zu sollen, dass wir die Erstellung der Überführung auf später verschoben und vorläufig nur die vorsorgliche Erwerbung des nötigen Landes anordneten. Das Eisenbahndepartement hat sich mit der Verschiebung einverstanden erklärt.

20. Gegen die Verfügung, mit welcher das Eisenbahndepartement unserem Projekte betreffend die Erweiterung der Station Reiden die Genehmigung erteilte, erhoben die Gemeinden Reiden, Langnau, Pfaffnau, Richenthal, Roggliswil und Wikon in zwei Eingaben Rekurs beim Bundesrat. Auf Veranlassung des Eisenbahndepartementes haben wir uns zu diesen Rekurseingaben dahin geäussert, die Begehren um Erstellung eines neuen Aufnahmsgebäudes, Verlegung des Güterschuppens auf die Ostseite der Bahn, Erstellung einer dritten Zufahrtsstrasse zur Station,

Verlängerung eines Fussweges östlich der Station, Erstellung eines Überholungsgeleises und Versetzung eines Wärterhauses seien abzulehnen. Dagegen sei dem Begehren um Belassung des Niveauüberganges der Strasse Pfaffnau-Reiden in dem Sinne zu entsprechen, dass die Erstellung der zum Ersatze dieses Niveauüberganges projektierten Überführung verschoben und vorläufig bloss das nötige Land vorsorglich erworben werde. Die Rekurse sind vom Bundesrat im Sinne unserer Vernehmlassung erledigt worden.

21. Vom Eisenbahndepartement ist uns eine Eingabe des Regierungsrates des Kantons Luzern übermittelt worden, in welcher das Gesuch gestellt wird, zu veranlassen, dass wir südlich der Werfte in Luzern neue Seeverladanlagen erstellen unter Übernahme des grössten Teils der Kosten. Da dieser Anlage der Charakter eines Verbindungsgeleises zukommt, besteht für uns keine rechtliche Verpflichtung, an die Kosten etwas beizutragen. Wir haben dem Eisenbahndepartement in diesem Sinne geantwortet, jedoch beigefügt, dass wir in bezug auf die Fixierung der Zu- und Abfuhrgebühr für die Bahnwagen Entgegenkommen zu zeigen bereit seien, falls die neuen Anlagen durch die Interessenten erstellt würden.

22. Ein Gesuch des Gemeinderates von Horw um Einrichtung der Brünigbahnstrecke Luzern-Horw zum Transport von Normalspurwagen wurde ablehnend beantwortet, da sowohl die Erstellung der Normalspur mittelst dritter Schiene als die Einrichtung zum Transport von Normalbahnwagen mittelst Rollschemeln Kosten verursachen würden, die in keinem Verhältnis zum Güterverkehr der Station Horw stünden.

23. Auf unsere Anfrage hin gab uns das eidgenössische Eisenbahndepartement unterm 19. Januar die Erklärung ab, dass es gegen eine allfällige Aufhebung des Güterdienstes auf der Station Zürich-Enge beim Umbau der linksufrigen Zürichseebahn grundsätzliche Einwendungen nicht zu erheben habe.

24. Auf die Anregung der Tösstalbahn, es sei auf der Strecke Winterthur-Grüze, anstatt ein zweites Geleise für die St. Gallerlinie zu erstellen, die Doppelspur aus den bestehenden Geleisen der St. Gallerlinie und der Tösstalbahn zu bilden und die Tösstalbahnzüge auf der so gebildeten Doppelspur in den Bahnhof Winterthur einzuführen, sind wir nicht

eingetreten, weil die Kostenersparnis nicht sehr gross wäre und die Tösstalbahn mit ihren langsam fahrenden Zügen den Zugsverkehr der Hauptlinie beeinträchtigen würde.

25. Bei Aufstellung der Vorlage für die Verlegung der Station Gossau und den Anschluss der Appenzellerbahn an dieselbe haben wir für die Ausscheidung der Bauten eine Grenzlinie festgesetzt, nach welcher der Appenzellerbahn die Schmalspuranlagen und uns alle Bauten für die Normalspur und ausserdem die Verlängerung der Perrontunnels bis zum Perron der Appenzellerbahn, sowie ein Stück der Zufahrtsstrasse zu deren Anlagen zufallen soll. Die Appenzellerbahn wünschte, dass wir noch weitere Teile ihrer Anlage auf unsere Kosten übernehmen. Wir mussten dieses Begehren ablehnen, da wir mit unsern Zugeständnissen genügendes Entgegenkommen gezeigt haben.

26. Zum Vertrage vom 11. Oktober 1906 zwischen dem eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement, der Bundesbahnverwaltung, der Stadtgemeinde St. Gallen, der Strassenbahn St. Gallen-Speicher-Trogen und der Appenzeller Strassenbahn betreffend den Ausbau des Personenbahnhofes in St. Gallen und die Erstellung eines neuen Postgebäudes ist ein Nachtrag abgeschlossen worden, in welchem verschiedene infolge der Plankonkurrenz für das Aufnahmsgebäude und das Postgebäude notwendig gewordene Änderungen am ursprünglichen Projekt für die Gestaltung des Bahnhofplatzes geregelt worden sind.

27. Die Kreisdirektion IV hat mit dem Regierungsrat des Kantons St. Gallen und dem Gemeinderat der Stadt St. Gallen einen Vertrag abgeschlossen, durch welchen die noch pendenten Ansprüche erledigt werden, die mit der Aufhebung des Strassenüberganges beim alten Waisenhaus in St. Gallen und dessen Ersatz durch eine Fussgängerunterführung, sowie mit der Verlegung der Rosenbergstrasse nach Norden zur Einführung des zweiten Geleises von St. Fiden her in den Bahnhof St. Gallen zusammenhängen. Wir erteilten dieser Vereinbarung die vorbehaltene Genehmigung.

28. Einem Projekte der Appenzeller Strassenbahn betreffend die Gestaltung ihrer Geleiseanlagen im Güterbahnhof St. Gallen und Erstellung eines normalspurigen Umladegeleises bei denselben haben wir die Genehmigung erteilt in der Meinung, dass die Geleiseanlagen der Strassenbahn von dieser auf eigene Kosten erstellt werden, während das nor-

malspurige Umladegeleise von der Bundesbahnverwaltung auf ihre Rechnung angelegt und über die Benützung des Bodens der Bundesbahnen später, d. h. anlässlich der Regelung der andern mit dem Bahnhofumbau zusammenhängenden Fragen, eine Vereinbarung getroffen werde.

29. Mit der Gemeinde Goldach ist ein Vertrag abgeschlossen worden, gemäss welchem wir auf gemeinsame Kosten, behufs Beseitigung zweier Niveauübergänge im „Ochsengarten" bei Goldach an der Bahnlinie St. Gallen-Rorschach, eine Strassenunterführung und einen Parallelweg erstellen.

30. Der Gemeinderat von Wattwil ist zu wiederholten Malen mit dem Gesuche bei uns vorstellig geworden, wir möchten den neuen Güterschuppen in grösseren Dimensionen erstellen, als in unserem Projekt vorgesehen war, und ein Güterexpeditionsbureau im Schuppen einrichten. Wir lehnten das Gesuch ab, weil der Schuppen für den Verkehr dieser Station genügend gross wird und weil die Einrichtung eines besondern Güterexpeditionsbureaus eine Personalvermehrung nach sich gezogen hätte.

31. Nach längeren Verhandlungen mit den badischen Staatsbahnen haben wir erwirken können, dass der Zugang zum Zollrevisionssaal und zum Wartsaal für Reisende nach der Schweiz im Bahnhof Konstanz so gut, als es die Verhältnisse gestatten, verbessert wird. Auf Anregung der badischen Verwaltung ist im Zollrevisionssaal auch die Einrichtung einer Fahrkartenausgabe für den Verkehr nach der Schweiz in Aussicht genommen worden.

Einem Antrage dieser Verwaltung betreffend Erstellung eines Geleisedreiecks zum Wenden ihrer Lokomotiven auf unserm Terrain, zwischen den Linien Konstanz-Kreuzlingen und Konstanz-Emmishofen, beim Bahnhof Konstanz, haben wir unsere Zustimmung gegeben unter dem Vorbehalt, dass die Anlage zu entfernen oder zu ändern sei, wenn wir das betreffende Areal selbst benötigen sollten.

32. Ein uns durch die Gotthardbahn übermitteltes Projekt der Bahnunternehmung Biasca-Acquarossa für deren Anschluss an den Bahnhof Biasca erhielt unsere Zustimmung unter dem Vorbehalt, dass für den Fall des elektrischen Betriebes der Bahn über die elektrische Ausrüstung der Geleise im Bahnhofbereiche noch detaillierte Pläne zur Genehmigung vorzulegen seien.

33. Das Eisenbahndepartement hat im Jahre 1906 bei der Direktion der Gotthardbahn die Anregung gemacht, nördlich vom Aufnahmsgebäude des Bahnhofes Bellinzona zu dienstlichen Zwecken eine schienenfreie Wegverbindung mit dem dortigen Lokomotivdepot zu erstellen. Im Jahre 1908 wurde sodann eine zahlreiche Gruppe von Einwohnern des hinter dem Bahnhof gelegenen Dorfes Daro, unterstützt vom Gemeinderat von Bellinzona und vom Regierungsrat des Kantons Tessin, beim Eisenbahndepartement mit dem Begehren vorstellig, es möchte veranlassen, dass ebenfalls nördlich vom Aufnahmsgebäude eine öffentliche Personenunterführung erstellt werde. Die Gotthardbahn hat die Erledigung dieser Begehren den Bundesbahnen überlassen. Auf Grund der hierseitigen Prüfung dieser Angelegenheit antworteten wir dem Eisenbahndepartement

auf die Anregung vom Jahre 1906, dass das Überschreiten der Geleise aus dienstlichen Gründen, auch wenn eine Unterführung nach dem Depot bestünde, nicht zu vermeiden sei, dass übrigens nicht sicher sei, ob bei der Erweiterung dieses Bahnhofes das Depot nicht verlegt werde, und dass sich daher die Erstellung des angeregten schienenfreien Zugangs zum Depot zurzeit nicht empfehle, und

auf die Eingabe aus Daro vom Jahre 1908, dass man, vorbehältlich der Bewilligung des Kredites durch die Behörden, gewillt sei, eine Personenunterführung nördlich vom Aufnahmsgebäude Bellinzona für den öffentlichen Verkehr zu erstellen, sofern die Interessenten die Hälfte der daherigen Kosten übernehmen.

34. Der italienischen Staatsbahnverwaltung gegenüber haben wir uns damit einverstanden erklärt, dass die eiserne Bahnbrücke über den die schweizerisch-italienische Grenze bildenden Dirinellabach an der Linie Bellinzona-Luino durch eine steinerne Brücke mit drei Öffnungen, unter hälftiger Beteiligung der Bundesbahnen an den Kosten, ersetzt werde.

35. Auf das wiederholte dringende Gesuch der Gemeinde Boncourt haben wir mit Rücksicht auf die durch die Nähe der Landesgrenze bedingten besonderen Verhältnisse die Erstellung einer Station bei deren Ortschaft in Aussicht genommen, unter der Bedingung, dass die Gemeinde das hierfür erforderliche Terrain erwerbe und unentgeltlich abtrete, dass sie in die Aufhebung eines das künftige Stationsgebiet kreuzenden Feldweges einwillige und auf ihre Kosten alle daherigen privaten Ansprüche befriedige, dass sie uns das für die Station nötige Wasser aus

ihrer Wasserversorgung gratis liefere und dass sie uns einen Beitrag von Fr. 40,000 an die Baukosten leiste. Die Gemeinde hat diese Bedingungen angenommen.

Der Gemeinde Villeret gegenüber haben wir uns bereit erklärt, die Haltestelle bei diesem Orte für den gesamten Güterdienst einzurichten, wenn sie einen angemessenen Beitrag an die daherigen Kosten leiste. Die Gemeinde war grundsätzlich mit der Beitragsleistung einverstanden. Da sie jedoch zurzeit nicht über die nötigen Mittel verfügte, stellte sie in Aussicht, später wieder auf ihr Gesuch zurückzukommen.

Ein analoges Gesuch um Einrichtung der Haltestelle Bressonaz für den Güterverkehr, ferner Gesuche um Errichtung neuer Stationen oder Haltestellen bei Conthey zwischen Ardon und Sitten, bei Frinvillier zwischen Biel und Reuchenette, bei Buix zwischen Delle und Grandgourt, beim Wangenbrüggli zwischen Bümpliz und Thörishaus, im Hirsi zwischen Meiringen und Brienzwiler, und bei Calprino südlich von Lugano, haben wir abgelehnt.

Auch auf die Gesuche der interessierten Gemeinden, wir möchten zwischen Giubiasco und Rivera-Bironico, sowie zwischen der letztgenannten Station und Taverne gleichzeitig mit der Errichtung von Kreuzungsstationen Haltestellen für den Personenverkehr einrichten, sind wir nicht eingetreten, weil die Erstellung von Kreuzungsstationen an der Cenerelinie nicht in Aussicht genommen ist.

Dem Regierungsrat des Kantons Schwyz wurde eröffnet, dass mit Rücksicht auf die finanziellen Verhältnisse der Bundesbahnen die Erstellung einer neuen Station bei Schübelbach bis auf weiteres zurückgestellt werden müsse.

36. Bauausführung.

a. Bauten unter Leitung der Generaldirektion.

1. Bau der Rickenbahn.

Aufgewendete Tagschichten für den Tunnelbau:

Total seit Beginn der Arbeiten bis Ende 1908	1 419 817 Tage
Im Jahre 1909 aufgewendet	47 275 „
Total seit Beginn der Arbeiten bis Ende 1909	1 467 092 Tage

Im letztjährigen Bericht haben wir darauf aufmerksam gemacht, dass in der im gebrächen Mergel liegenden Tunnelstrecke zwischen km 3,230 und 3,460 vom Nordportal infolge Deformation des Mauerwerkes grössere Wiederherstellungsarbeiten notwendig werden.

Nach langen Unterhandlungen konnte im April mit der Unternehmung über die Durchführung der Rekonstruktionsarbeiten eine Vereinbarung getroffen werden. Gleichwohl sind die Arbeiten erst am 20. Oktober ernstlich in Angriff genommen worden, weil die Wölbsteinlieferungen der Aktiengesellschaft schweizerischer Granitwerke derart langsam erfolgten, dass vorher kein genügender Vorrat an Steinmaterial vorhanden war, um bei unregelmässigen Lieferungen gegen Störungen im Arbeitsbetrieb gesichert zu sein. In den letzten zwei Monaten des Berichtsjahres wurden die Arbeiten energisch betrieben. Die Betriebseröffnung der Linie Uznach-Wattwil wird auf 1. Oktober 1910 erfolgen können, wenn keine weiteren unvorhergesehenen Hindernisse mehr eintreten.

Das Grubengas in den zwei Nischen bei km 4,382 und 4,388 Nordseite brennt ohne wesentliche Abnahme fort.

Der Wasserabfluss am Südportal beträgt durchschnittlich 21,8 Sekundenliter.

Die Unternehmung hat sämtliche Installationen abgebrochen.

Im Berichtsjahre kamen 12 Unfälle zur Anzeige; sämtliche ohne ernstliche Folgen. Total der Unfälle bis Ende 1909: 2459, wovon 16 Todesfälle.

Offene Strecke. Die Bauarbeiten sind beendet mit Ausnahme einiger Sicherungsarbeiten im Einschnitt bei Oberkirch, in welchem grössere Terrainbewegungen eingetreten waren. Das Geleise ist von Uznach bis Wattwil durchgehends gelegt.

Die Stationserweiterung Uznach ist beendet mit Ausnahme der Perronüberdachung, der zentralen Weichen- und Signalstellung und der Lokomotivdrehscheibe.

Die Station Kaltbrunn ist bezugsbereit.

Die Erweiterungsbauten in Wattwil gehen der Vollendung entgegen. Die Hochbauten sind im Rohbau erstellt. Auszuführen bleiben noch die Perronüberdachung, die zentrale Weichen- und Signalstellung, sowie einige Nacharbeiten.

2. Vergrösserung des Dienstgebäudes im Brückfeld in Bern.

Das Gebäude ist vollendet, die Bureaux bezogen und die Abrechnung abgeschlossen.

b. Bauten unter Leitung der Kreisdirektionen.

Kreis I.

Von den in Ausführung begriffenen Arbeiten sind vollendet worden:

Überführung der Kantonsstrasse in Glarey bei Siders und Mandarèche-Überführung in der Station Siders; Wegunterführung bei Arnex; Strassenunterführung beim Ostkanal in Yverdon; Passerelle auf der Station Kerzers; Erweiterung der Stationen Oron, Aarberg, Serrières und Vauderens; Freiverladeanlage in La Sarraz; das zweite Verwaltungsgebäude in Lausanne; Erweiterung der Werkstätte in Freiburg; neues Aufnahmsgebäude in Le Day; Unterkunftslokal für Kohlenarbeiter in Neuenburg; Viehschutzhütte in Verrières; 2 Beamtenwohnhäuser in Brig; neue Schutzhütten auf den Aussenperrons in Roche, Yvorne, St. Triphon und Bex; 2 Wärterhäuser in Perroy und zwischen Oron und Vauderens; Wagenwascheinrichtungen auf 30 Bahnhöfen und Stationen; Lastkräne in Morges, Romont, Villaz-St. Pierre und Serrières; Brückenwage von 40 Tonnen in Sitten; zentrale Weichen- und Signalstellungen in St. Triphon, Bex und La Sarraz; Lokomotivdrehscheibe von 18 m in Payerne; Streckenblockeinrichtungen Auvernier-Vauseyon, Lausanne-Lutry und Lausanne-La Conversion; Wasserversorgung von 4 Wärterhäusern und der Station Ardon.

Bauten in Ausführung:

Bahnhof Renens. Die Perrons und Perronhallen, die Personenunterführung und der öffentliche Durchgang, sowie die Viehumladeeinrichtung sind fertig erstellt und die Geleiseanlagen in der Hauptsache vollendet. Es verbleibt noch die Fertigstellung der Stellwerkanlage.

Bahnhof Lausanne. Das Transitpostgebäude und der Posttunnel sind fertig erstellt, ebenso die westliche Personenunterführung. Die Arbeiten für die neue Depotanlage sind in Angriff genommen; das Dienstgebäude daselbst ist unter Dach, die Putzgrube von 35 m Länge dem Betrieb übergeben und die Fundation der Lokomotivdrehscheibe von 20 m vollendet. Die Maurerarbeit für die Remisen, die innern Putzgruben und die grosse Schiebebühne sind im Gange. Noch nicht angefangen sind das Bahnhof- und Dienstgebäude und die Vergrösserung des Buffetgebäudes, für welche das Ausführungsprojekt nunmehr festgelegt ist, sowie die Perronhallen und die Überführung des Weges von Villard.

Bahnhof Vevey. Die Arbeiten sind zu Ende geführt, mit Ausnahme des Umbaues des alten Aufnahmsgebäudes, welcher in Ausführung begriffen ist.

Bahnhof St. Maurice. Die Erweiterungsbauten gehen ihrem Ende entgegen. Das neue Aufnahmsgebäude, das Dienstgebäude und das Gebäude für Post und Aborte sind nahezu vollendet.

Station Sitten. Die Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes, das neue Buffetgebäude und die Aborte sind vollendet. Die Hebung der Bahnnivellette zwischen km 91,500 und 92,300, der Parallelweg südlich der Station, die Entwässerung der Stationsanlage und die Erdarbeiten beim Salzmagazin sind in Ausführung begriffen.

Zweites Geleise St. Maurice-Martigny. Das zweite Geleise ist durchgehends erstellt. Die Strecke St. Maurice-Vernayaz ist dem zweispurigen Betrieb übergeben und der einspurige Betrieb zwischen Vernayaz-Martigny auf das neue Geleise übergeleitet, um die Brücken des bisherigen Geleises erneuern zu können. Fertig zu stellen ist noch die Verlegung der Staatsstrasse zwischen der Unterführung von Vérolliez und dem bisherigen Niveauübergang beim Bois noir, sowie die Zufahrten zur Strassenüberführung in Evionnaz.

Zweites Geleise Vauderens-Siviriez. Das Projekt ist vom eidgenössischen Eisenbahndepartement genehmigt und die Rekonstruktion und Ergänzung des Mauerwerkes mit Erstellung von 30 neuen Nischen und eines neuen Wasserabzugkanals, sowie die Tieferlegung der Sohle in dem 921 m langen Tunnel von Vauderens sind ausgeführt.

Die Höherlegung und Rekonstruktion der Wegüberführung in Chambésy km 56,515, die Unterführung km 51,996 in Versoix, die Unterführung km 21,359 in Allaman, sowie die Passerelle und der Personendurchgang daselbst, die Strassenüberführung von Lussery bei Penthalaz km 17,090 und die Überführung beim „Ochsen" km 77,690 bei Murten sind in Arbeit und zum Teil nahezu vollendet.

Die Arbeiten für die Stationserweiterungen Villeneuve, Aigle, Siders, Cossonay, Yvonand und Travers sind im Gange.

Kreis II.

Vollendete Bauten:

Erstellung eines Überholungsgeleises und Einrichtungen für den grenztierärztlichen Dienst im Güterbahnhof St. Johann bei Basel; Dienstgebäude im Lokomotivdepot an der Nauenstrasse; neues Sanitätsgebäude; Verlängerung der Eilgutrampe E. L. B. im Personenbahnhof Basel; Überdachung der Eilgutrampe und Gasfüll-

anlage für Personenwagen auf der Westseite daselbst; Vergrösserung des Nebengebäudes, Versetzen und Verlängern des Güterschuppens und Erstellung einer Passerelle und eines Perrondaches in Lausen; Aufbau auf das Bureau- und Magazingebäude der Werkstätte Olten; Vergrösserung des Stationsgebäudes, des Güterschuppens und Erstellung eines Nebengebäudes in Sarnen; neuer Wartsaal II. Klasse und Vergrösserung des Güterschuppens in Malters; Stationserweiterungen in Signau, Pieterlen, Reuchenette, Courtelary (ohne Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes) und Court; Ausweichgeleise in Lengnau; Ergänzungsbauten für den Anschluss der Schmalspurbahn Mett-Bözingen in Mett; Änderung der Geleiseanlagen in Schönbühl; Abstellgeleise in der Werkstätte Biel; Dienstgebäude und Postkarrenschuppen in Lyss; Geleiseerweiterung in Liesberg; Lokomotivdrehscheibe von 20 m in Delsberg; Umänderung und Erweiterung der Dienstlokalitäten im Aufnahmsgebäude Pruntrut, Vergrösserung des Transitpostgebäudes daselbst und Anbringen eines Vordaches an diesem Gebäude; zwei neue Wärterhäuser in Dagmersellen und zwischen Solothurn und Lüsslingen; neue zentrale Weichen- und Signalstellungen in Grenchen, Lengnau, Courtelary und Ergänzung derjenigen in Sonceboz; Lastkräne in Zwingen, Soyhières und Court; Brückenwagen in Langenthal und Liesberg; Streckentelephone Alt-Solothurn-Biel, Tavannes-Sorvilier, Basel-Münchenstein und Fluhmühle-Sentimatt; neue Vorsignale und Ersetzung von Scheibensignalen durch Semaphore auf der Strecke Basel-Olten-Langenthal.

Bauten in Ausführung:

Zweites Geleise Ruchfeld-Aesch. Die Arbeiten zwischen Ruchfeld und Münchenstein gehen der Vollendung entgegen; für die neue Einführung in den Personenbahnhof ist mit den Erdarbeiten angefangen worden.

Zweites Geleise Aarburg-Luzern. Zwischen Zofingen-Sursee ist der zweispurige Betrieb hergestellt. Für die Erweiterung der Station Zofingen und für die Einführung der Doppelspur in Aarburg sind neue Projekte aufgestellt und den Behörden unterbreitet worden. Die Arbeiten auf der Strecke Zofingen-Aarburg sollen im Frühjahr 1910 in Angriff genommen werden.

Das Projekt für die zweite Spur Sursee-Rothenburg ist erstellt.

Zweites Geleise Wilerfeld-Gümligen mit neuer Station Ostermundigen. Die Arbeiten sind vergeben, und die Unternehmung hat mit den Vorarbeiten begonnen.

Bahnhof Bern. Rohmaterial- und Rangierbahnhof in Weiermannshaus und Lokomotivdepot im Aebigut. Die Arbeiten sind

im Laufe des Jahres erheblich gefördert worden. Die Murtenstrasse ist verlegt und der neue Stadtbachkanal vollendet. Für den Personenwagenabstellbahnhof in der Villette, die Erweiterung des Personenbahnhofes und Umbau der Anlagen in der Schützenmatte sind neue Projekte bearbeitet, aber noch nicht endgültig festgestellt worden.

Station Münster. Es sind noch die Erstellung der zentralen Weichen- und Signalstellung, der Perrondächer und der elektrischen Beleuchtung ausstehend.

Der Umbau der Haltestelle Zwingen in eine Vollstation ist nahezu vollendet.

Die Überführung des Singerweges in Basel und die Wegunterführung bei der Station Hindelbank sind bis auf kleine Nacharbeiten fertig erstellt.

Die Stationserweiterungen in Malleray und Reconvillier und das neue Dienst- und Postgebäude in Delsberg sind in Ausführung begriffen.

Brienzerseebahn. Das Ausführungsprojekt und der allgemeine Voranschlag sind aufgestellt. Für die Einführung in die Station Interlaken-Ost wurden den Berner Oberlandbahnen vorläufig Entwürfe eingereicht.

Kreis III.

Vollendete Bauten:

Strassenüberführung bei Erlenbach (Zürich); Passerelle zwischen Altstetten und Schlieren; Unterführung der Römerstrasse in Baden; Fusswegunterführung an Stelle eines Feldweges zwischen Baden und Turgi; Personendurchgang beim Bahnhof Brugg, km 31,161; Wegunterführung bei km 47,956 und Erstellung eines Parallelweges in Hornussen; Fusswegunterführungen bei km 70,918 und 71,424 bei Rheinfelden; Parallelweg bei Rietheim (Zurzach-Koblenz) behufs Aufhebung eines Fusswegüberganges; Sohlengewölbe im Albistunnel auf 56 m; Schutzwände zur Sicherung der Strecke Weesen-Mühlehorn gegen Steinschlag; Stationserweiterungen in Augst, Koblenz, Bülach, Illnau, Schwerzenbach, Horgen, Bubikon, Rothkreuz, Schinznach-Bad, Siggenthal-Würenlingen; Verladegeleise in Oberrieden; Erweiterung des Verladeplatzes in Kilchberg bei Zürich; Vergrösserung des Vorplatzes in Mühlehorn; Verlängerung des Verladegeleises in Mels; Wasserreservoir und Wasserkran in Niederwenigen; Entwässerung des Kellers unter der Versandgüterhalle im Hauptbahnhof Zürich; Umbau der Bureaux der Zollverwaltung im Güterexpeditionsgebäude Zürich; Vergrösserung des Güterschuppens und der Rampe in Zürich-Letten; Bahnmeister-

wohnung (altes Aufnahmsgebäude Mühlehorn) und Verlängerung des Güterschuppens und der Rampe in Seebach; Vergrösserung des Güterschuppens in Glattbrugg; Verlängerung der Lokomotivremise in Rapperswil; Umbau des alten Aufnahmsgebäudes Wülflingen in einen Güterschuppen; Vergrösserung und Umbau des Aufnahmsgebäudes in Aarau; Vergrösserung des Güterschuppens in Entfelden; Verlängerung des Güterschuppens und der Rampe in Lenzburg; 7 neue Wärterhäuser; Einrichtung der elektrischen Beleuchtung auf 6 Stationen; Wagenwascheinrichtungen auf 16 Stationen; Brückenwagen auf 10 Stationen; zentrale Weichen- und Signalstellungen in Oerlikon, Sulz, Dänikon und Dottikon-Dintikon; Erweiterung der Blockanlage in Niederglatt; neue Telegraphenleitungen Oerlikon-Seebach, Olten-Zürich, Zürich-Winterthur und Rapperswil-Uznach; Streckentelephonanlagen Cham-Luzern und Neuhausen-Schaffhausen; Vorsignale auf 13 Stationen und neue Signale an den englischen Weichen im Bahnhof Zürich und auf 7 Stationen.

Bauten in Ausführung:

Neue Werkstätte Zürich. Die Hochbauten sind in der Hauptsache vollendet, und die Lokomotivreparatur wird auf Frühjahr 1910 in Betrieb genommen werden können. Am Malerei- und Revisionsgebäude für Wagen ist die Aufstellung der eisernen Dachkonstruktion in Ausführung begriffen.

Die Erweiterungsarbeiten der Stationen Cham, Dübendorf, Töss, Schwanden, die Erstellung der Kreuzungsstation und Haltestelle Bollingen zwischen Rapperswil und Schmerikon, der Bau eines Beamtenwohnhauses in Sihlbrugg, die Erstellung einiger Ausweich- und Überholungsgeleise etc. nehmen ihren Fortgang.

Kreis IV.

Vollendete Bauten:

Strassenunterführung im Ahorn km 82,516 zwischen St. Gallen und Bruggen; Personenunterführungen in Arbon und Amriswil; Strassenüberführung bei km 34,842 in Attikon; Verlängerung der Kreuzungsgeleise in Thalheim, Ermatingen und Altnau; neues Überholungsgeleise in Eschlikon und Kreuzungsgeleise in Lütisburg; Erweiterung der Geleiseanlagen in Güttingen; neue Wagenschiebebühne bei der Reparaturwerkstätte Romanshorn; Geleiseanlage und Verladeplatz bei der neuen Petrolrampe in St. Gallen; Schiebebühne mit elektrischem Antrieb und Transformatorengebäude in der Werkstätte Chur; neue Vordächer an den Aufnahmsgebäuden in Egnach und Bruggen; neuer Perron in Islikon; neuer Perron

und Perrondachverlängerung in Frauenfeld; Rampe am Schaffhauserschuppen für Transitviehuntersuchungen in Romanshorn; Freiverladerampe in Bischofszell; Vergrösserung des Güterschuppens und der Rampe in Münsterlingen; neues Beamtenwohnhaus und neue Viehrampe für Importvieh (mit Wagenwascheinrichtung) in Landquart; elektrische Beleuchtungseinrichtungen auf 8 Stationen; Wagenwascheinrichtungen mit Düngergruben in Stammheim, Kreuzlingen und Landquart; Brückenwage in Güttingen; zentrale Weichen- und Signalstellungen in Egnach, Lütisburg, Eschlikon, Mammern und Ermatingen und Ergänzungen in Rorschach, Amriswil und Etzwilen.

Bauten in Ausführung:

Bahnhof Winterthur. Unterführung der Zürcherstrasse. Die Eulachkorrektion, welche vor Anhandnahme der Arbeiten für die Strassenunterführung ausgeführt werden muss, ist in Angriff genommen.

Bahnhof St. Gallen. Auch im Berichtsjahre mussten die Erweiterungsarbeiten zum grössten Teil ruhen, da die Verhandlungen über die Gestaltung des Vorplatzes und die Projektierungsarbeiten für das neue Aufnahms- und Verwaltungsgebäude erst zu Anfang des Jahres 1910 zum Abschluss gebracht werden konnten. Auf der Westseite des Bahnhofes sind die Arbeiten für die Abstellgeleiseanlagen ziemlich vorgeschritten.

Bahnhof Romanshorn. Das neue Dienstgebäude ist bis auf den innern Ausbau vollendet und das Geleise zur neuen Ladestation ausgeführt. Die Kanalisation des Platzes bei der Lokomotivremise und Drehscheibe ist vollendet, und die Auffüllung mit Material von Rorschach hat begonnen. Die Fundationen der neuen Lokomotivdrehscheibe von 20 m und der Brückenverbreiterung der Salmsacher-Aa sind in Arbeit.

Station Rüthi. Die Auffüllungsarbeiten für die Erweiterung sind nahezu vollendet; die Fundationen des neuen Aufnahmsgebäudes und Güterschuppens wurden begonnen.

Station Rheineck. Die Senkung und Chaussierung des Vorplatzes ist durchgeführt. Das Mauerwerk für das neue Aufnahmsgebäude ist bis auf Sockelhöhe erstellt.

Station Lichtensteig. Die Geleiseanlagen sind erstellt und das neue Aufnahmsgebäude und Dienstgebäude im Rohbau vollendet.

Zweites Geleise Winterthur-St. Margrethen.

a. Strecke St. Gallen-St. Fiden. Beim doppelspurigen Tunnel von 1473 m Länge war der Sohlstollen Ende Dezember 1909 auf 940 m vorgetrieben. Durchfahrenes Gebirge: Trockener Mergel.

In St. Fiden ist die Steinach seit Mitte November auf die ganze Länge der Korrektion in das neue Bett geleitet, so dass die Stationsauffüllung nunmehr ungestört vor sich geht. Die Widerlager der östlichen Überfahrtsbrücke sind in Ausführung.

b. Strecke Winterthur-Wil. Die Arbeiten konnten noch nicht in Angriff genommen werden, weil die zahlreichen Begehren zu den zu verändernden Strassen- und Weganlagen noch nicht endgültig erledigt werden konnten und die Plangenehmigung durch das Eisenbahndepartement daher noch aussteht.

Kreis V.

Vollendete Bauten:

Verstärken der Inschireussbrücke; Unterführung für die Bleniotalbahn bei km 131,160 vor der Station Biasca; Umbau der Blechbalkenbrücken in Abdeckungen mit durchgehendem Schotterbett zwischen Cadenazzo und Locarno; Unterführung zur Unterdrückung eines Niveauüberganges zwischen Ranzo-Gerra und Dirinella; Erweiterung des Freiverladeplatzes, Einwandung der bestehenden Ladehalle und Verlängerung der Laderampe in Göschenen; Magazin und Werkstätte für den Stellwerksaufseher in Airolo; Vergrösserung von 8 Wärterhäusern; elektrische Beleuchtung in Immensee; Lastkran in Osogna; Doppeltelegraphenverbindung zwischen Göschenen und Airolo.

Zweites Geleise Giubiasco-Chiasso. Das Projekt für das zweite Geleise Mendrisio-Chiasso ist fertiggestellt. Die Expropriationspläne wurden in den Gemeinden aufgelegt. Dasjenige für die Strecke Lugano-Mendrisio ist in Ausarbeitung begriffen.

c. Bahnunterhalt.

An wichtigeren Unterhaltungsarbeiten sind zu erwähnen:

Kreis I: Fortsetzung der letztes Jahr begonnenen Rekonstruktionsarbeiten im Jougnetunnel (Ende Dezember 214 m Tunnelgewölbe und Widerlager) und Erneuerung von Mauerwerk zwischen Les Hôpitaux und Frambourg auf Rechnung der P. L. M.; Konsolidierungsarbeiten an der offenen Linie östlich der Station La Conversion infolge der am 12. Juli 1909 eingetretenen Rutschung; Entwässerungen im Einschnitt von Chambésy; Rekonstruktion von Stütz- und Futtermauern zwischen Lausanne und Vevey; Erneuerung der Dohle im Tunnel von Schmitten.

Kreis II: Erstellung von provisorischen Holzpasserellen im Personenbahnhof Basel, in Liestal, an der Mittleren Strasse und der Allmendstrasse in Thun; Reparatur und Verstärkungsarbeiten an der Brücke über die St. Jakobstrasse in Basel; Ersatz von 14 Rauchkaminen und Reparatur von 22 solchen an den Lokomotivremisen im Depot T des Bahnhofes Olten; Erstellen von 2 Sporren in der kleinen Emme bei der Einmündung in die Reuss bei Emmenbrücke; Wuhrvorbau am rechten Ufer der kleinen Emme km 66,050 zwischen Schüpfheim und Entlebuch.

Kreis III: Rekonstruktionsarbeiten am Gewölbe- und Widerlagermauerwerk im Albistunnel; Untermauerung loser Felswiderlager im Glattwand- und Standenhorntunnel und grössere Felsräumungsarbeiten an den Felspartien am Wallensee; Abdichtung des Stadtbaches über dem Aarauertunnel; Rekonstruktion der überhängenden Teile der Flügel der Überfahrtsbrücke km 43,666 zwischen Effingen und Hornussen; Versetzung der in Oerlikon in Wegfall gekommenen Passerelle nach der Station Oberglatt.

Kreis IV: Uferschutz an der Thur im Tellen bei Sitterthal, im Steinachtobel und an der Rheintallinie; Reparatur und teilweiser Umbau der hölzernen Strassenbrücken bei km 22,09 zwischen Ossingen und Stammheim und über die Steinach bei Brumenau-Mörschwil und der Wegbrücke bei km 129,1 Elgg-Räterschen; Erneuerung des Mauerwerkes der gewölbten Durchfahrt bei Bütschwil; Neuanstrich der Eisenkonstruktionen sämtlicher Brücken der Strecken Oberwinterthur-Etzwilen-Singen, Schaffhausen-Stein a. Rh. und Winterthur-Islikon; Baggerung im Hafen von Romanshorn.

Kreis V: Aufforstungen und Säuberungen an der Rigi- und Rossberglehne, in den Bahnwaldungen zwischen Amsteg und Gurtnellen, sowie an den Berglehnen zwischen Airolo und Ambri-Piotta und am San Salvatore; Erneuerung von Schutzwänden zwischen Sisikon und Flüelen, sowie zwischen Airolo und Rodi-Fiesso; Konsolidierung von Stützmauern zwischen Amsteg und Gurtnellen; Wiederherstellung des anlässlich des Hochwassers im Frühjahr gesunkenen Bahndammes zwischen Cadenazzo und Reazzino.

Geleiseerneuerungen haben im Berichtsjahre stattgefunden:

	Lfm. Geleise
mit Material nach den neuen Normalien S. B. B. für Hauptlinien auf	93 644

	Lfm. Geleise
mit Material nach den neuen Normalien S. B. B. V für Nebenlinien auf	7 530
mit Material nach den Normalien G. B. auf . . .	6 669
auf den französischen Pachtstrecken mit Material nach den Normalien der P. L. M. auf	2 826
mit Material nach den Normalien S. E. II, mittelgut, auf	17 350
Schienenerneuerung allein nach den alten Normalien auf	4 212
Schwellenerneuerung allein auf	12 612
Geleiseverstärkung durch Vermehrung der Schwellen auf	45 755
Ersatz von Weichen durch solche nach den neuen Normalien, Stück	161
Ersatz von Weichen durch solche nach den alten Normalien, Stück	88
Die Gesamtlänge der zu unterhaltenden Geleise beträgt auf Ende 1909 inklusive Vevey-Chexbres (7850 m)	4 836 657
wovon 36 088 m auf französischem Gebiet der P. L. M. gehören, so dass für das eigene Netz ohne die an die E. L. B. verpachteten 8790 m Geleise zwischen Basel und der Landesgrenze bleiben	4 792 719
Stahlschienen exklusive Weichen und Kreuzungen liegen in der Bahn	4 309 804
Eisenschienen exklusive Weichen und Kreuzungen liegen in der Bahn	319 705
Länge der sämtlichen Weichen und Kreuzungen auf eigenem Netz	163 210
Stahlschienen nach neuen S. B. B.-Profilen liegen in der Bahn	1 097 714
Stahlschienen nach G. B.-Profilen liegen in der Bahn	484 365
Geleise mit eisernen Schwellen	3 075 906
Geleise mit hölzernen Schwellen	1 713 500
Geleise mit besonderer Unterlage	3 313

Zahl der Schienenbrüche im Berichtsjahre	221
Davon: Eisenschienen	12
Stahlschienen	209
Schienen unter 36 kg . . .	110
„ von 36 bis 42 kg .	91
„ „ 42 kg und mehr	20

d. Vorarbeiten für den elektrischen Bahnbetrieb.

1. Durch Bundesratsbeschluss vom 30. März 1908 ist die weitere Behandlung der Erwerbung der Etzelwerkkonzessionen uns übertragen worden. Wir haben die Frage dieser Konzessionserwerbung nach ihrer rechtlichen, technischen und finanziellen Seite einlässlich geprüft und sind mit der Maschinenfabrik Oerlikon als Inhaberin der schwyzerischen Konzessionen in Unterhandlung getreten, welche zum Abschluss eines Vertrages führten, nach welchem für die Abtretung der Pläne und Akten des Etzelwerkprojektes und für die Verzichtleistung auf die Konzessionen der schwyzerischen Bezirke Einsiedeln und Höfe Fr. 400,000 zu bezahlen sind.

2. Die Maschinenfabrik Oerlikon hat den in der Zeit vom 15. Januar bis zum 17. März 1909 wegen Reparaturen unterbrochen gewesenen elektrischen Betrieb auf der Strecke Seebach-Wettingen gegen eine höhere Entschädigung bis zum 3. Juli 1909 weitergeführt.

Wir haben im Jahresbericht pro 1908 mitgeteilt, dass die Maschinenfabrik Oerlikon uns nahegelegt habe, wir möchten die Einrichtungen für den elektrischen Versuchsbetrieb auf der Strecke Seebach-Wettingen samt Lokomotiven käuflich erwerben. Die Erwerbung dieser Einrichtungen hätte nur einen Zweck gehabt, wenn wir die Versuche oder den regelmässigen Betrieb mit elektrischer Traktion weiterführen wollten. Zur Vornahme von Versuchen mit schweren Zügen und hohen Fahrgeschwindigkeiten eignete sich aber die Strecke Seebach-Wettingen nicht, und sie hätte nur mit grossem Kostenaufwand in einen Zustand gebracht werden können, welcher derartige Versuche erlauben würde. Für den regelmässigen Betrieb kommt auf dieser kurzen Strecke mit schwachem Verkehr die elektrische Traktion zu teuer. Wir sind daher auf die Erwerbung der von der Maschinenfabrik Oerlikon erstellten festen Einrichtungen und Lokomotiven nicht eingetreten. Wir haben ihr dagegen einen freiwilligen Beitrag an den durch die Traktionsentschädigung nicht gedeckten Teil ihrer Auslagen für den elektrischen Betrieb während der Versuchsperiode geleistet.

Die elektrische Ausrüstung dieser Strecke ist zwischen Wettingen und Regensdorf beseitigt worden.

3. Vom eidg. Departement des Innern ist uns der am 2./6. März 1909 zwischen dem Staatsrat des Kantons Tessin und der Gotthardbahn abgeschlossene und vom Bundesrat am 15. gl. Mts.

genehmigte Konzessionsvertrag über die Wasserkräfte im obern Livinental zum Vollzuge zugestellt worden.

4. Auf eine Anfrage der Firmen Brown, Boveri & Cie. und „Motor" in Baden, Maschinenfabrik Oerlikon und Locher & Cie. in Zürich, dahingehend, ob wir ihnen die Bearbeitung der Wasserkraftprojekte für die Elektrifizierung der Gotthardlinie auf Grundlage noch zu vereinbarender Bedingungen übertragen würden, haben wir geantwortet, dass in Aussicht genommen sei, die Planaufnahmen auf Grundlage einer öffentlichen Ausschreibung zu vergeben und über die Art und Weise, wie die Projektierung der Kraftwerke und elektrischen Anlagen durchzuführen sei, erst später Beschluss zu fassen.

5. Am Vertrage mit der Gemeinde Ernen (Wallis) über die Binna-Wasserkraft wurde eine Änderung dahin vorgenommen, dass die ursprünglichen Konzessionsgebühren etwas erhöht und überdies eine kleine Entschädigung für die Unterdrückung der Holzflösserei auf der Binna zugestanden wurde.

6. Als bekannt wurde, dass beabsichtigt sei, eine Verbesserung der Hauensteinlinie durch Erstellung eines Basistunnels herbeizuführen, haben sich sowohl die Elektrizitätsgesellschaft Alioth in Münchenstein als die Firma Brown, Boveri & Cie. in Baden anerboten, Projekte und Berechnungen über die Einrichtung der bestehenden Hauensteinlinie für den elektrischen Betrieb aufzustellen, indem sie von der Annahme ausgingen, dass mit dem elektrischen Betrieb dieselben Vorteile erzielt werden könnten, wie sie mit der Erstellung des tiefliegenden Tunnels erreicht werden sollen. Die eingegangenen Projekte und Kostenberechnungen dieser Firmen sind hierseits einlässlich geprüft worden. Die Prüfung ergab, dass die elektrische Traktion nicht die Vorteile bringen könnte, wie die Tieferlegung des Tunnels, und dass in bezug auf die Einführung der Elektrifizierung der Anfang auf der tunnelreichen Gotthardstrecke zu machen sei, wo wir die erforderlichen Wasserkräfte bereits besitzen. Es ist daher am Basistunnelprojekte festgehalten worden.

7. Die Generaldirektion der italienischen Staatsbahnen ist damit beschäftigt, die Frage der Einführung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Iselle-Domodossola zu prüfen, und hat uns angefragt, welche Kraftmenge sie uns zur Verfügung zu stellen hätte. Nachdem über den Kraftbedarf eine Einigung mit

der Staatsbahn erzielt war, wurde mit ihr über die Herabsetzung der Traktionsentschädigung verhandelt, worüber eine Verständigung noch nicht erfolgt ist.

8. Die Verhandlungen mit der Präfektur von Novara über die Erteilung der Konzession für die uns auf Grund der Verträge mit Italien vom 22. Februar 1896 und vom 16. Mai 1903 zustehende Wasserkraft an der Cairasca sind noch nicht zum Abschluss gelangt.

Die Verhandlungen über die Abtretung dieses Konzessionsanspruches an die Gesellschaft „Dinamo", worüber wir bereits im Jahresberichte pro 1908 Mitteilungen gemacht haben, können vorläufig als abgeschlossen betrachtet werden.

e. Oberbaumaterialverwaltung.

1. An alten Oberbaumaterialien wurden im Berichtsjahre verkauft:

1.	auf dem Submissionswege für	Fr. 460 904
2.	aus freier Hand in Posten von über Fr. 2000 für	„ 129 307
3.	in Posten unter diesem Betrage für	„ 206 457
	im ganzen für	Fr. 796 669

2. Um den Werkstätten vermehrte Arbeit zu verschaffen, ist ihnen auf Rechnung des Bedarfes für 1910 die Anfertigung einer Anzahl Weichen und Kreuzungen übertragen worden.

3. Die Lieferung des Bedarfes an Stahlschienen und Eisenschwellen für die Jahre 1910, 1911 und 1912, der sich auf 50 000 Tonnen Schienen und 36 000 Tonnen eiserne Schwellen beläuft, ist wieder an den Stahlwerksverband A. G. in Düsseldorf vergeben worden.

4. Zur Deckung des Bedarfes an hölzernen Bahn- und Weichenschwellen sind mit 32 Firmen Verträge über die Lieferung von 84 500 Stück solcher um die Gesamtsumme von Fr. 480 500 abgeschlossen worden. Die Imprägnierung dieser Schwellen wurde 5 Imprägnieranstalten um die Summe von Fr. 150 000 übertragen. Der Bedarf an Schienenbefestigungsmitteln für das Jahr 1910 im Gesamtwerte von Fr. 573 500 wird durch 13 Firmen gedeckt.

5. Nachstehend geben wir eine Übersicht über das im Berichtsjahre beschaffte Material.

Stahlschienen.

		Per laufenden Meter kg			Tonnen
Typ	S.B.B. I	45,9	aus	Thomasstahl	4 598
„	S.B.B. II	48,9	„	„	191
„	S.B.B. V	36,2	„	„	556
„	G.B. IV	46,6	„	„	471
„	G.B. IV[a]	50,7	„	„	353
„	P.L.M.-L.P.	48,0	„	„	175
„	S.B.B. I	45,9	„	Elektrostahl	295
				Zusammen	6 639

Eisenschwellen.

				Stück		Tonnen
Bahnschwellen	S.B.B.	2,70 m	für Hauptlinien	59 303	=	4 337
„	„	2,45 „	„ Nebenlinien	7 656	=	505
„	G.B. IV	2,70 „	„ Hauptlinien	6 114	=	452
Weichenschwellen	S.B.B.		„ „	178	=	17
„	„		„ Nebenlinien	3 354	=	273
			Zusammen	76 605	=	5 584

Bahnschwellen aus armiertem Beton 2,50 m . . . 50 Stück

Schienenbefestigungsmittel . . . . 1 510 Tonnen

Weichen und Kreuzungen.

Weichen,	einfache	128	Stück
„	zu englischen Ausweichungen	74	„
	Zusammen	202	Stück
Kreuzungen,	einfache	207	Stück
„	doppelte	90	„
„	abnormale	72	„
	Zusammen	369	Stück

Herzstücke aus Hartguss	117	Stück
„ „ Manganstahl	10	„
Zusammen	127	Stück
Stahlspitzen aus Martinstahl	18	Tonnen
Zwangswinkel, normale	10	Stück
Stellvorrichtungen zu englischen Weichen	12	„
Stellböcke mit Signalständern	30	„
Vollschienen zu Weichenzungen	238	Tonnen
Unterzugsbleche	219	„

Holzschwellen.

a. Bahnschwellen:

eichene		37 881	Stück
wovon inländische	31 811 Stück		
aus Frankreich	4 417 „		
aus Deutschland	1 653 „		
buchene, alles inländische		34 134	Stück
lärchene, „ „		4 539	„
föhrene, „ „		19 015	„
tannene, „ „		474	„
Total		96 043	Stück

b. Weichen- und Brückenschwellen, eichene 890 m³

wovon inländische 625 m³
aus Frankreich 260 „
aus Deutschland 5 „

An Bahnschwellen wurden imprägniert:

mit Chlorzink nach dem Burnettschen Verfahren	24 196	Stück
wovon 16 510 aus Eichenholz,		
4 306 aus Lärchenholz,		
3 380 aus Tannenholz;		
mit Chlorzink nach dem Straschunschen Verfahren	3 832	„
wovon 517 aus Eichenholz,		
3 315 aus Föhrenholz;		
Übertrag	28 028	Stück

Übertrag	28 028	Stück
mit Teeröl in Volltränkung	39 257	„
wovon 12 790 aus Eichenholz,		
19 417 aus Buchenholz,		
7 050 aus Föhrenholz;		
mit Teeröl nach dem Rüpingschen Sparverfahren, wobei wir allerdings mit der Teerölzugabe über das von den Patentinhabern als zulässig bezeichnete Minimum hinausgehen	46 510	„
wovon 20 458 aus Eichenholz,		
14 762 aus Buchenholz,		
1 609 aus Lärchenholz,		
8 296 aus Föhrenholz,		
1 385 aus Tannenholz;		
im ganzen	113 795	Stück

Ausserdem wurden 1256 m³ eichene Weichen- und Brückenschwellen imprägniert, und zwar:

mit Chlorzink nach dem Burnett'schen Verfahren	495	m³
mit Teeröl in Volltränkung	32	„
mit Teeröl nach dem Rüping'schen Sparverfahren	729	„

Verdübelt wurden mit 6 Dübeln:

föhrene Bahnschwellen	1870	Stück

VI. Rechtsdepartement.

a. Allgemeines.

1. Der Bundesrat hat uns sein Kreisschreiben vom 9. November zugestellt betreffend die Massnahmen, welche getroffen werden sollen, um die Interessen des Bundes anlässlich der Reform der kantonalen Grundbücher, welche das Inkrafttreten des schweizerischen Zivilgesetzbuches mit sich bringt, zu wahren. Wir haben diesen Beschluss den Kreisdirektionen zur Nachachtung mitgeteilt.

2. In seiner Sitzung vom 12. November 1909 hat der Bundesrat folgenden Beschluss gefasst:

„Der schweizerische Bundesrat, in Anwendung von Art. 37, 38 und 40 des Bundesgesetzes vom 9. Dezember 1850 über die Verantwortlichkeit der eidgenössischen Behörden und Beamten und von Art. 23 des Bundesgesetzes vom 4. Februar 1853 betreffend das Bundesstrafrecht;

in analoger Anwendung der Vorschriften des Art. 15 des Bundesgesetzes vom 25. Mai 1849 über die Organisation der Postverwaltung,

beschliesst:

1. Die Beamten und Angestellten sämtlicher Zweige der Bundesverwaltung, welche Gelder oder Wertgegenstände, die sie zur Beförderung oder zur Aufbewahrung erhalten, zu andern Zwecken verwenden oder auch erstere nur mit ihrer Privatkasse vermischen, sind jedenfalls mit Ordnungsbussen von Fr. 15—75 oder mit Entlassung zu bestrafen. Ist das Vergehen der Unterschlagung vorhanden, so sind sie überdies an die Gerichte zu weisen. Gleicher Ahndung und Strafe unterliegt derjenige Beamte, welcher amtliche Kenntnis des obigen Dienstvergehens hat und hiervon der vorgesetzten Behörde nicht sogleich Anzeige macht.

2. Bei Entdeckung schwerer Unredlichkeiten ist der Fehlbare sofort, unter Suspension der Besoldung, in seinem Amte oder Dienste einzustellen und nach Beendigung der disziplinarischen, bezw. gerichtlichen Untersuchung definitiv zu entlassen."

Wir haben diesen Beschluss unsern Kreisdirektionen mitgeteilt und sie eingeladen, demselben nachzukommen; wir haben ihn auch im Eisenbahnamtsblatt veröffentlicht.

3. Dem eidgenössischen Eisenbahndepartement sind zuhanden des schweizerischen Justiz- und Polizeidepartementes eine Anzahl statistischer Angaben für die Jahre 1907 und 1908 geliefert worden, welche bei den Vorarbeiten für den Entwurf eines Bundesgesetzes betreffend die Errichtung eines eidgenössischen Verwaltungsgerichtes Verwendung finden sollen.

4. Ein bundesgerichtliches Urteil hat gezeigt, dass die Bestimmungen des Transportreglements ungenügend sind, um die Reisenden bei blossem Diensthalt in Stationen am Verlassen des Zuges zu hindern. Wir haben deshalb dem eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement vorgeschlagen, bei Anlass einer Neuausgabe des erwähnten Reglements durch Abänderung des § 19, letztes Alinea, diesem Missstande abzuhelfen.

5. Wir haben dem eidgenössischen Eisenbahndepartement unser Gutachten abgegeben über ein Begehren der italienischen Regierung, welche die durch die italienischen Gesetzgebung vorgesehene Transportsteuer auch auf den zwischen der italienisch-schweizerischen Grenze und der Station Iselle sich bewegenden Transporten erheben wollte; wir kamen zum Schluss, dass das Begehren unbegründet sei.

6. Das Finanzbureau in Novara hat unserm Vertreter in Domodossola mitgeteilt, dass inskünftig für den Strombezug zur elektrischen Beleuchtung des Tunnels und der Züge auf der Linie von der italienisch-schweizerischen Grenze bis nach Iselle eine Steuer zu entrichten sei. Wir haben hierauf das italienische Finanzministerium, welches im Jahre 1899 entschieden hatte, dass diese Abgabe nicht geleistet werden müsse, ersucht, diesen Entscheid dem Finanzbureau von Novara in Erinnerung zu rufen.

7. Mit den Bahnverwaltungen, welche dem Verbande schweizerischer Eisenbahnen angehört haben, und andern interessierten Verwaltungen wurde vereinbart, vom 1. Januar 1910 an, nach Auflösung des Verbandes, das Übereinkommen vom 17. November 1904 über die Haftpflicht aus dem direkten schweizerischen Verkehr und das Verfahren zur Regelung der Entschädigungsforderungen mit seinen Anhängen Nr. 1 und 2 (Reglemente betreffend Unregelmässigkeiten und Verschleppungen) mit Inbegriff der Reklamationskonferenz und der Ausgleichstelle fortbestehen zu lassen.

8. Eine Anzahl Stationen der Gotthardbahn waren von deren Direktion ermächtigt worden, Entschädigungsforderungen für gänzlichen oder teilweisen Verlust und für Beschädigungen an Waren und Gepäck bis auf Fr. 12. 50 von sich aus zu erledigen.

Wir haben diesen Versuch bis auf weiteres fortgesetzt.

9. Um die Regelung der Reklamationen, betreffend die aus den Balkanstaaten kommenden Transporte (besonders von Eiersendungen), zwischen den Eisenbahnverwaltungen zu erleichtern, haben wir um Aufnahme in den Verband der österreichisch-ungarisch-orientalischen Eisenbahnen ersucht; diesem Gesuch ist entsprochen worden.

10. Bei den Sitzungen des internationalen Eisenbahntransportkomitees, die am 17. und 18. März in Nizza und am 11. und 12. November in Paris stattfanden, haben wir uns vertreten lassen.

b. Versicherungswesen.

1. Wir haben das Netz der Gotthardbahn gegen Feuersgefahr bei unsern Versicherungsgesellschaften zu den Bedingungen unseres allgemeinen Vertrages versichert.

Der Versicherungswert beläuft sich für Kreis V auf Fr. 49,200,000 und setzt sich folgendermassen zusammen:

a. Vorräte	Fr.	3,500,000
b. Rollmaterial	„	20,200,000
c. Mobiliar und Gerätschaften	„	2,600,000
d. Waren und Gepäck	„	10,500,000
e. Gebäude	„	12,400,000

2. Die jährliche Revision der in unserem allgemeinen Versicherungsvertrag gegen Brandschaden enthaltenen Werte bei der Generaldirektion und den Kreisen I—IV weist folgendes Resultat auf:

a. Vorräte	Fr.	17,100,000
b. Rollmaterial	„	148,600,000
c. Mobiliar und Gerätschaften	„	15,800,000
d. Waren und Gepäck	„	40,000,000
e. Gebäude	„	7,400,000
Total	Fr.	228,900,000

Im Vergleich zum letztjährigen Betrage bedeutet dies eine Verminderung der Versicherungssumme von Fr. 17,400,000. Diese Verminderung rührt davon her, dass die aus der Abnützung von Rollmaterial, Mobiliar und Gerätschaften resultierende Wertverminderung erstmals in Abzug gebracht wurde. Andernfalls wäre statt dieser Verminderung von Fr. 17,400,000 eine Vermehrung des Versicherungswertes von Fr. 21,707,000 eingetreten.

3. An Versicherungsprämien wurden bezahlt:

a. an das Versicherungskonsortium für das Netz der ehemaligen Gotthardbahn (s. oben Ziff. 1) für die Zeit vom 1. Mai 1909 bis 30. Juni 1910	Fr.	30,254. 55
b. an die Gotthardbahngesellschaft in Liquidation als Vergütung der Prämie für gewisse von derselben versicherte Gebäude, für Monat Mai 1909	„	449. 98
c. an das Versicherungskonsortium für das Netz der schweizerischen Bundesbahnen (Generaldirektion und Kreise I—IV) pro 30. Juni 1909 bis 30. Juni 1910 . . .	„	111,787. 95
Total	Fr.	142,492. 48

4. An Entschädigungen wurden vom Versicherungskonsortium bezahlt für 93 Brandfälle Fr. 57,403. 35.

Von den kantonalen obligatorischen Versicherungsanstalten wurden in 11 Brandfällen zusammen Fr. 2256 bezahlt.

5. Zufolge des Rückkaufes der Gotthardbahn muss die jährliche Einlage in den Versicherungsfonds gegen Feuerschaden um Fr. 20,000 erhöht werden.

c. Kautionswesen.

1. Die durch das Regulativ vorgeschriebene allgemeine Revision der für Frachtenkredite geleisteten Kautionen hat zu keinen besondern Massnahmen Veranlassung geboten.

2. Der Stand der Kautionen war auf 31. Dezember 1909 folgender:

Barkautionen:

Generaldirektion:	286	Kautionen im Betrage von Fr.	296,694. 25
Kreisdirektion I:	329	" " " " "	178,330. 90
" II:	308	" " " " "	110,452. 25
" III:	125	" " " " "	58,178. 86
" IV:	162	" " " " "	32,252. 60
" V:	118	" " " " "	34,104. 20

Wertschriftenkautionen:

Generaldirektion:	562	Kautionen im Betrage von Fr.	5,501,286. 80
Kreisdirektion I:	76	" " " " "	198,910. 46
" II:	90	" " " " "	727,260. 13
" III:	171	" " " " "	296,280. 70
" IV:	67	" " " " "	308,537. 60
" V:	44	" " " " "	363,251. 65

Kautionen durch Bürgschaft:

Generaldirektion:	615	Kautionen im Betrage von Fr.	4,901,112. —
Kreisdirektion I:	53	" " " " "	112,450. —
" II:	79	" " " " "	279,650. —
" III:	189	" " " " "	235,494. 65
" IV:	58	" " " " "	106,530. —
" V:	8	" " " " "	92,300. —

Total 3340 Kautionen im Betrage von Fr. 13,833,077. 05.

In dieser Summe sind 14 Generalkautionen im Betrage von Fr. 1,007,250 inbegriffen.

3. Im Laufe des II. Quartals wurde eine Revision der Kautionen zur Sicherstellung der von der Gotthardbahn gewährten Frachtkredite vorgenommen.

d. Steuerwesen.

Über Steueransprüche Italiens haben wir oben unter *a*, 5 und 6 berichtet. Sonst ist nichts zu erwähnen.

e. Unfälle.

1. Bezüglich der Anzahl der Unfälle und der im Jahre 1909 ausbezahlten Entschädigungen verweisen wir auf die statistischen Tabellen, sowie auf die als Beilage zum Geschäftsbericht publizierten Rechnungen.

2. Im Laufe des Berichtsjahres wurden

von	der	Kreisdirektion	I	43
"	"	"	II	25
"	"	"	III	52
"	"	"	IV	28
			zusammen	148

Haftpflichtfälle erledigt.

Von diesen mussten uns keine zur Ratifikation der abgeschlossenen Vereinbarungen vorgelegt werden.

Von der Kreisdirektion V wurden 11 Haftpflichtfälle auf Rechnung der Gotthardbahn in Liq. erledigt.

f. Grunderwerbungen und Landverkäufe.

Über Grunderwerbungen und Landverkäufe geben die statistischen Tabellen nähere Auskunft. Wir entnehmen denselben die nachstehenden Angaben:

Grunderwerbungen:

	Parzellen	Grösse m²	Kaufpreis Fr.
Kreis I . .	182	124,352	239,604.38
" II . .	172	115,058,5	722,696.15
" III . .	138	88,326,1	458,261.65
" IV . .	202	147,426,4	1,450,193.94
" V*) . .	17	18,485	55,099.95
Total	711	493,648	2,925,856.07

Landverkäufe:

	Parzellen	Grösse m²	Verkaufspreis Fr.
Kreis I . .	48	9,745	117,887.35
" II . .	16	10,064	170,630.50
" III . .	26	9,620,6	11,032.65
" IV . .	20	34,773,3	31,901.80
" V*) . .	4	2,400,8	2,363.80
Total	114	66,603,7	333,816.10

Unter den Landankäufen befinden sich folgende wichtigere:

9 Parzellen mit 1600 m² zum Preise von Fr. 23,096 zur Erweiterung des Bahnhofes Lausanne;

*) Vom 1. Mai an.

10 Parzellen mit 1332 m² von der Gemeinde Lausanne für die Bahnhoferweiterung gratis überlassen;

7 Parzellen mit 9728 m² zum Preise von Fr. 18,580.48 zur Erstellung einer Strassenunterführung an Stelle des Niveauüberganges beim Bahnhof Allaman;

15 Parzellen mit 64,873 m² zum Preise von Fr. 20,182.05 zur Erweiterung der Kiesgrube in Lucens;

18 Parzellen mit 19,168 m² zum Preise von Fr. 92,257.20 zur Erweiterung der Station Sion;

34 Parzellen mit 11,409 m² zum Preise von Fr. 51,654.75 zur Erweiterung der Station Sierre;

65 Parzellen mit 18,816 m² zum Preise von Fr. 69,629.85 zur Erstellung des zweiten Geleises Basel-Delsberg in der Gemarkung Münchenstein;

34 Parzellen mit 30,504 m² zum Preise von Fr. 153,175.55 zur Erweiterung der Station Moutier;

6 Parzellen mit 19,090 m² zum Preise von Fr. 100,750.50 zur Erweiterung des Bahnhofes Delsberg;

4 Parzellen mit 6856 m² zum Preise von Fr. 71,848.05 zur Erweiterung der Station Emmenbrücke;

3 Parzellen mit 1135,5 m² zum Preise von Fr. 147,962.50 zur Erweiterung des Güter- und Rangierbahnhofes Bern (Weiermannshaus);

1 Parzelle mit 9485 m² zum Preise von Fr. 46,000 zur Erweiterung des Bahnhofes Biel;

1 Parzelle mit 783 m² zum Preise von Fr. 59,399.90 zur Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn in Zürich;

8 Parzellen mit 12,194 m² zum Preise von Fr. 63,531.55 zur Erweiterung der Station Schlieren;

2 Parzellen mit 3890 m² zum Preise von Fr. 24,340 zur Stationserweiterung Dietikon;

1 Parzelle mit 1175 m² nebst den darauf stehenden Gebäulichkeiten zum Preise von Fr. 53,000 zur Stationserweiterung Wetzikon;

15 Parzellen mit 17,970 m² zum Preise von Fr. 23,257.45 zur Stationserweiterung Bülach;

6 Parzellen mit 10,829 m² zum Preise von Fr. 37,255.55 zur Stationserweiterung Wettingen;

8 Parzellen mit 567 m² zum Preise von Fr. 22,277.60 zur Unterführung der Römerstrasse in Baden;

1 Parzelle mit 4385 m² zum Preise von Fr. 17,540 zur Verlegung der Bözberglinie in Brugg;

4 Parzellen mit 1988 m² zum Preise von Fr. 19,999. 40 zur Stationserweiterung Cham;

2 Parzellen mit 930 m² nebst Gebäude zum Preise von Fr. 19,000 zur Stationserweiterung Mühlehorn;

6 Parzellen mit 1248,4 m² und Gebäulichkeiten zum Preise von Fr. 132,201. 60 für Erstellung der Doppelspur St. Gallen-St. Fiden;

14 Parzellen mit 13,203 m² und Gebäulichkeiten zum Preise von Fr. 431,924. 65 für die Stationserweiterung St. Fiden;

4 Parzellen mit 6843,4 m² und Gebäulichkeiten zum Preise von Fr. 208,093. 20 für die Bahnhoferweiterung Chur;

3 Parzellen mit 1965 m² und Gebäulichkeiten zum Preise von Fr. 96,000 für die Stationserweiterung Emmishofen-Kreuzlingen;

119 Parzellen mit 59,000 m² zum Preise von Fr. 59,383. 05 zur Erstellung der zweiten Spur Winterthur-Wil;

2 Parzellen mit 1900 m² und den darauf befindlichen Gebäuden zum Preise von Fr. 38,341. 50 als Bureau und Wohngebäude für den Bahningenieur II in Faido;

6 Parzellen mit 1574 m² und den darauf befindlichen Gebäuden zum Preise von Fr. 12,750 zur Erweiterung der Station Melide (vorsorgliche Erwerbung).

Unter den Landverkäufen befinden sich folgende wichtigere:

1 Parzelle mit 457 m² an der Centralbahnstrasse in Basel zum Preise von Fr. 159,950 (vergl. oben A, 9, 5);

1 Parzelle in Wil mit 13,800 m² an die Mittelthurgaubahn zu einem Preise von Fr. 26,820.

Gemäss Rückkaufsgesetz wurde für 30 Verträge betreffend Grunderwerbungen, für 29 Verträge betreffend Landverkäufe und für 6 Verträge betreffend Abtausch von Grundeigentum unsere Genehmigung eingeholt.

Die Verhandlungen mit dem Kanton Bern über Ankauf des gepachteten Areals bei der grossen Schanze in Bern konnten noch nicht weiter geführt werden, da der Landbedarf für die bevorstehende Bahnhoferweiterung noch nicht vollständig bekannt ist. (Postulat der Bundesversammlung vom 22. Dezember 1909.)

g. Reklamationswesen.

Reklamationen und Unregelmässigkeiten.

A. Im internationalen Verkehr.

a. Zahl der Reklamationen:	Wegen Verlustes, Beschädigung und Minderung	Wegen Verspätung	Total
aus dem Jahr 1908 unerledigt übernommen	2191	1744	3935
im Jahr 1909 neu eingegangen . . .	9140	4488	13,628
Gesamtzahl der im Jahr 1909 behandelten Reklamationen	11,331	6232	17,563
(1908:	10,652	7495	18,147)
davon:			
durch Zahlung erledigt	5455	2609	8064
als unbegründet abgewiesen	2797	1637	4434
auf Ende des Jahres 1909 noch unerledigt	3079	1986	5065
b. Entschädigungsbeträge:			
die Forderungssumme der im Jahr 1909 neu eingegangenen Reklamationen betrug . . . . . Fr.	1,043,336.98	315,426. 40	1,358,763.38
die Summe der im Jahr 1909 ausbezahlten Entschädigungen betrug Fr.	428,090. 73	118,224. 81	546,315. 54
c. Verteilungen mit andern Bahnen:			
Zahl der durchgeführten Verteilungen	5451	2780	8,231
Betrag der Anteile der S. B. B. . Fr.	105,488. 60	14,982. 61	120,471. 21
auf Ende des Jahres noch nicht durchgeführte Verteilungen	997	386	1383
d. Unregelmässigkeiten:			
Zahl der Rapporte wegen Beschädigungen und Minderungen . . .		5657	
Zahl der Rapporte wegen Ablieferungshindernissen		1619	
Gesamtzahl der Rapporte		7276	
	(1908:	6809)	

B. Im internen Verkehr.

(Durch die Kreisdirektionen behandelt.)

Reklamationen:

Am 1. Januar 1909 blieben noch zu erledigen:

	Reklamationen wegen Verlustes etc.:		Reklamationen wegen Verspätung:	
	Anzahl	Summen	Anzahl	Summen
Kreis I	127	18,549. 63	36	4,591. 30
„ II	113	11,076. —	17	630. 70
„ III	57	1,833. 95	18	1,485. 20
„ IV	72	5,057. 10	27	1,951. 55
„ V [1])	21	2,261. 23	11	327. 40
Total	390	38,777. 91	109	8,986. 15
1908: (ohne Kreis V)	640	44,666. 37	144	10,607. 25

Im Berichtsjahre sind neu eingegangen:

		Reklamationen wegen Verlustes etc.:		
		Anzahl		Summen
Kreis I		1,697		46,039. —
„ II		2,000		43,250. 47
„ III		2,042		55,281. 30
„ IV		995		31,900. 12
„ V zu Lasten:				
der G. B. in Liq. .	90		7,591. 47	
„ S. B. B. Kreis V		459		10,538. 36
Total [2])		7,193		187,009. 25
1908 (ohne Kreis V):		8,071		248,186. 29

		Reklamationen wegen Verspätung:		
		Anzahl		Summen
Kreis I		239		12,149. 05
„ II		142		5,578. 53
„ III		261		9,060. 55
„ IV		122		5,915. 80
„ V zu Lasten:				
der G. B. in Liq. .	15		280. 90	
„ S. B. B. Kreis V		36		853. —
Total [2])		800		33,556. 93
1908 (ohne Kreis V):		997		44,005. 10

[1]) Am 1. Mai 1909.
[2]) Ohne die zu Lasten der G. B. in Liq. fallenden Reklamationen.

Davon wurden:

a. gutgeheissen:

		Reklamationen wegen Verlust etc.: Anzahl		Summen Entschädigungsanteil der S. B. B.
Kreis I		1,090		18,911. 04
„ II		1,089		19,401. 62
„ III		1,666		27,657. 67
„ IV		671		15,639. 61
„ V zu Lasten:				
der G. B. in Liq.	36		438. 09	
„ S. B. B. Kreis V		244		3,886. 77
Total [1])		4,760		85,496. 71

		Reklamationen wegen Verspätung: Anzahl		Summen Entschädigungsanteil der S. B. B.
Kreis I		85		1,976. 55
„ II		47		716. 14
„ III		141		2,541. 70
„ IV		98		1,394. 35
„ V zu Lasten:				
der G. B. in Liq.	6		129. 40	
„ S. B. B. Kreis V		18		210. 75
Total [1])		389		6,839. 49

b. abgewiesen:

		Reklamationen wegen Verlust etc.: Anzahl		Reklamationen wegen Verspätung: Anzahl
Kreis I		521		143
„ II		899		99
„ III		383		120
„ IV		302		40
„ V zu Lasten:				
der G. B. in Liq.	72		17	
„ S. B. B. Kreis V		179		17
Total		2,284		419

[1]) Ohne die zu Lasten der G. B. in Liq. fallenden Reklamationen.

c. Auf Ende des Jahres blieben unerledigt:

		Reklamationen wegen Verlust etc.: Anzahl		Summen
Kreis I		213		16,740. 63
„ II		125		6,612. 70
„ III		50		3,251. 95
„ IV		94		6,925. 63
„ V zu Lasten:				
der G. B. in Liq.	3		5,491. 25	
„ S. B. B. Kreis V		36		842. 50
Total		518		34,373. 41

		Reklamationen wegen Verspätung: Anzahl		Summen
Kreis I		47		6,250. 25
„ II		13		692. 02
„ III		18		2,367. 90
„ IV		11		722. 55
„ V zu Lasten:				
der G. B. in Liq.	3		124. —	
„ S. B. B. Kreis V		1		3. —
Total		90		10,035. 72

Unregelmässigkeiten:

Die Anzahl der im Jahre 1909 eingegangenen Unregelmässigkeitsrapporte beläuft sich auf 9,568 (1908: 10,305), welche sich verteilen wie folgt:

Kreis I	2,953
„ II	1,684
„ III	2,669
„ IV	2,091
„ V*)	171
Total	9,568

* Seit 1. Mai.

Prozesse.

	Wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung						Wegen Verspätung					
	Am 1. Januar 1909 anhängig	Im Jahre 1909 anhängig gemacht	Erledigt im Jahre 1909			Am 31. Dezember 1909 anhängig	Am 1. Januar 1909 anhängig	Im Jahre 1909 anhängig gemacht	Erledigt im Jahre 1909			Am 31. Dezember 1909 anhängig
			Ganz oder zum Teil zu gunsten der S.B.B.	Zu gunsten der Reklamanten	Total				Ganz oder zum Teil zu gunsten der S.B.B.	Zu gunsten der Reklamanten	Total	
Generaldirektion . . .	12	14	9	4	13	13[1])	6	4	1	2	3	7[2])
Kreisdirektion I . . .	19	8	14	3	17	10	8	4	7	1	8	4
Kreisdirektion II . . .	—	13	4	4	8	5	—	3	2	1	3	—
Kreisdirektion III . . .	1	10	8	—	8	3	—	4	3	—	3	1
Kreisdirektion IV . . .	—	2	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—
Kreisdirektion V[3]) . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	32	47	35	12	47	32	14	15	13	4	17	12
Kreisdirektion V für Rechnung der G. B. in Liq.[3])	am 1. Mai 8	seit 1. Mai —	zugunsten G. B. 1	—	1	7	am 1. Mai 1	seit 1. Mai —	zugunsten G. B. —	—	—	1

[1]) Wovon 3 für Rechnung der G. B. in Liquidation.
[2]) „ 2 „ „ „ „ „ „
[3]) Vom 1. Mai an.

h. Verwaltung der Pensions-, Hülfs- und Krankenkassen.

1. Mit Schreiben vom 15. September 1909 hat uns das eidgenössische Eisenbahndepartement zur Kenntnis gebracht, dass der Bundesrat die Jahresrechnungen und Bilanzen der Pensions- und Hülfskasse und der Krankenkassen des Personals behandelt habe, und dass dieselben zu keinen Aussetzungen Anlass gegeben haben.

Bezüglich der seit der Eintrittsbilanz vom 1. Januar 1907 neu entstandenen Defizite der Hülfskasse sind wir eingeladen worden, zu prüfen, ob dem im Berichte der nationalrätlichen Kommission für die Prüfung der Rechnungen und des Geschäftsberichtes der Bundesbahnen geäusserten Wunsche, die seit dem 1. Januar 1907 neu entstandenen Defizite mit in die Amortisationsquote des Defizites der Eintrittsbilanz einzubeziehen, entsprochen werden könnte. Wir haben uns dahin ausgesprochen, dass über diese Frage erst nach Ablauf einer Periode von fünf Jahren Beschluss gefasst werden sollte, in Anlehnung an Art. 3 des Bundesgesetzes über die Hülfskassen vom 28. Juni 1889.

2. Die Gewinn- und Verlustrechnung für das Rechnungsjahr 1908 und die Bilanz pro 31. Dezember 1908 der Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten sind in die Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen aufgenommen worden.

Der Entwurf des Jahresberichtes der Pensions- und Hülfskasse, welcher die Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung, und namentlich auch die ermittelten Gewinn- und Verlustquellen enthält, ist am 20. September der Delegiertenversammlung der Hülfskassenkommissionen vorgelegt worden, die sich zu keinen Anträgen auf Abänderung oder Zusätzen veranlasst sah. Der Verwaltungsrat hat diesen Bericht in seiner Sitzung vom 26. November genehmigt, worauf wir ihn dem Bundesrat zu Handen der Bundesversammlung unterbreitet haben (vgl. oben A, I, 2).

3. Mit dem 1. Mai sind die Hülfskasse der Beamten und Angestellten, die Krankenkasse für die im Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienste beschäftigten Arbeiter und die Krankenkasse für die beim Stations-, Magazin-, Depot- und Werkstättendienst beschäftigten Arbeiter der Gotthardbahn in die Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen übergegangen. Diese Kassen werden bis auf weiteres nach Massgabe ihrer Statutenbestimmungen und unter Wahrung des vom Bund im Rückkaufsprozesse eingenommenen Rechtsstandpunktes verwaltet.

Gemäss Art. 9 der „Allgemeinen Vorschriften für die ständigen Beamten und Angestellten der Gotthardbahn" beziehen diese im Erkrankungsfalle während den ersten vier Monaten der Krankheit den vollen Gehalt, nach Ablauf dieser Zeit auf weitere vier Monate drei Vierteile des Gehaltes, und werden erst mit dem neunten Monate der Arbeitsunfähigkeit der Hülfskasse überwiesen. Gemäss Reglement Nr. 3, Art. 25, betreffend die „Allgemeinen Dienstvorschriften für die Beamten und ständigen Angestellten" der schweizerischen Bundesbahnen wird der volle Gehalt nur während der drei ersten Monate der Krankheit ausgerichtet, worauf die Überweisung an die Hülfskasse erfolgt. Da die Hülfskasse der ehemaligen Gotthardbahn bis auf weiteres als solche bestehen bleibt, haben wir am 8. Juli verfügt, dass die von der Gotthardbahn in den Dienst der Bundesbahnen übergetretenen Beamten nach Art. 9 der „Allgemeinen Vorschriften für die ständigen Beamten und Angestellten" der ehemaligen Gotthardbahn zu behandeln seien. Diese Verfügung gilt bis 31. März 1912 bezw. bis zur Verschmelzung der Pensions- und Hülfskasse der Gotthardbahn mit derjenigen der schweizerischen Bundesbahnen. Auf die nach dem 1. Mai 1909 in den Dienst getretenen Beamten des Kreises V hat dagegen Art. 25 unseres Reglementes Nr. 3 Anwendung zu finden.

Mit Schreiben vom 16. März an die Direktion der Gotthardbahn haben wir uns damit einverstanden erklärt, dass die Wahl der Verwaltungskommission der Hülfskasse der Gotthardbahn in bisheriger Weise vorgenommen werde, mit dem Vorbehalte, dass das Amt eines Mitgliedes dieser Verwaltungskommission erlösche, falls die genannte Hülfskasse vor dem 30. April 1912 mit der Hülfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen verschmolzen werden sollte.

Mit Schreiben vom 7. Juni an das eidgenössische Eisenbahndepartement haben wir unsere Zustimmung zu seiner Auffassung ausgedrückt, nach welcher der Bund von einer Übernahme der von der Gotthardbahn vertraglich zugesicherten Pensionsansprüche (Renten) absehen und die Regelung dieser Angelegenheit der Gotthardbahn in Liquidation überlassen soll.

Mit Schreiben vom 28. Dezember haben wir der Kreisdirektion V mitgeteilt, dass bezüglich der Übernahme der Verpflichtung der ehemaligen Gotthardbahn durch die Bundesbahnen, betreffend Versicherung ihrer Beamten und Angestellten, die am 1. Mai 1909 in den Dienst der Bundesbahnen übertraten und nicht Mitglieder der Hülfskasse der ehemaligen Gotthardbahn sind, so lange kein Entscheid getroffen werden könne, bis die schwebenden Rückkaufsverhandlungen abgeschlossen seien.

4. Mit der Gesellschaft der Martigny-Châtelard-Bahn ist eine Übereinkunft betreffend das Verhältnis des von uns auf ihrer Linie beschäftigten und am 1. Januar 1910 in ihren Betrieb übertretenden Personals zu unserer Pensions- und Hülfskasse getroffen worden. Unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Bundesrat würden der genannten Gesellschaft die von ihr an unsere Hülfskasse geleisteten Beiträge ganz und 60 % der von dem betreffenden Personal einbezahlten zurückvergütet. Sollte die durch das Personal bis zum Zeitpunkt des Betriebswechsels verursachte Belastung der Hülfskasse grösser sein, als die zurückbehaltenen 40 % der Personaleinlagen, so würde die Differenz überdies von der vorgenannten Rückvergütung abgezogen.

In seiner Sitzung vom 28. September hat der Bundesrat diese Vereinbarung genehmigt.

5. Mit Schreiben vom 29. Januar an die Mitglieder der Delegiertenversammlung der Hülfskassenkommissionen haben wir die in deren Sitzung vom 8. August 1908 aufgestellten Postulate beantwortet. Ein Begehren um Zustellung der Jahresberichte der Pensions- und Hülfskasse an sämtliche Mitglieder haben wir abgelehnt. Dagegen haben wir von einer Anregung um teilweise Abänderung des Art. 4 der Hülfskassenstatuten (Rückerstattung von 60 % der Einlagen bei Inanspruchnahme der Hülfskasse in Haftpflichtfällen) Notiz genommen, in der Meinung, diese Anregung bei einer allgemeinen Statutenrevision neuerdings zu prüfen.

6. Am 20. September fand eine Sitzung der Delegiertenversammlung der Hülfskassenkommissionen zur Behandlung der statutarischen Geschäfte statt.

7. Mit Beschluss vom 2. Juli 1909 hat der Bundesrat den Rekurs einer Anzahl Mitglieder der Pensions- und Hülfskasse, vom 8. März 1908, gegen den Bundesratsbeschluss vom 31. Januar 1908 betreffend Genehmigung der auf 1. Januar 1907 aufgestellten Eintrittsbilanz der Pensions- und Hülfskasse sowohl hinsichtlich der verlangten Erhöhung des angewendeten technischen Zinsfusses von 3½ %, als der begehrten Ausdehnung der sechzigjährigen Amortisationsperiode für die Tilgung des Defizites abgewiesen.

8. Mit Schreiben vom 12. November hat uns das Eisenbahndepartement eine Eingabe von fünf Pensionierten der Hülfskasse der ehemaligen Jura-Simplonbahn be-

treffend Erhöhung ihrer Pensionen, bezw. Abänderung des Art. 61 der Hülfskassestatuten, 1. Nachtrag vom 9. März 1908, zur Vernehmlassung zugestellt. Dieser Gegenstand war vorher in unserem Bericht vom 3. April 1909 behandelt und vom Verwaltungsrate durch Ablehnung vom 9. Oktober erledigt worden. Der Bundesrat hat am 24. Dezember ebenfalls beschlossen, auf diese Eingabe nicht einzutreten.

9. Im Invaliditätsfalle eines Angehörigen des Fahrpersonals, welcher noch nicht fünf volle Dienstjahre zurückgelegt hatte, haben wir, gestützt auf Art. 22 der Hülfskassenstatuten, entschieden, dass die im zweiten Absatze des Artikels 24 vorgesehene Ausnahmestellung des Fahrpersonals nur dann zur Geltung kommen könne, wenn die allgemeine Voraussetzung für eine Pensionierung, d. h. mindestens fünf voll geleistete Dienstjahre, erfüllt sei.

10. Im Laufe des Berichtsjahres sind der Hülfskassenverwaltung nachstehend aufgeführte Fälle zu statutengemässer Erledigung überwiesen worden:

Fälle	General-direktion	Kreise				Zusammen
		I	II	III	IV	
Invalide:	**4**	**52**	**71**	**53**	**25**	**205**
mit weniger als 5 Dienstjahren	—	6	4	3	3	16
mit 5 und mehr Dienstjahren	4	46	67	50	22	189
Gestorbene Aktive:	**1**	**24**	**30**	**26**	**6**	**87**
abgefundene Witwen	—	1	4	2	—	7
„ Waisen	—	2	5	3	—	10
„ Doppelwaisen	—	—	—	—	—	—
pensionierte Witwen	—	17	23	15	4	59
„ Waisen	—	33	38	27	3	101
„ Doppelwaisen	—	5	2	1	—	8
Gestorbene Invalide:	**4**	**33**	**38**	**34**	**12**	**121**
pensionierte Witwen	1	24	20	18	7	70
„ Waisen	—	15	14	4	2	35
„ Doppelwaisen	—	1	2	—	—	3
Gestorbene Witwen:	**1**	**14**	**19**	**16**	**12**	**62**
pensionierte Doppelwaisen	—	—	2	1	—	3
Wiederverheiratete Witwen:	—	**4**	**2**	**5**	**2**	**13**
pensionierte Doppelwaisen	—	12	3	10	—	25

Ausserdem sind 114 Gesuche um Vergütung der Kurkosten (Art. 36) eingegangen, welchen von den zuständigen Hülfskassenkommissionen entsprochen wurde. Die Summe dieser Unterstützungen beträgt Fr. 17,431. 90.

Aus Haftpflicht herrührend sind der Hülfskassenverwaltung im Berichtsjahre 5 Invaliditäts- und 9 Todesfälle gemeldet worden.

D. Kreisdirektionen.

1. Der Bundesrat hat am 27. März die Mitglieder der Kreisdirektionen I und IV bestätigt, und zwar für eine Amtsdauer vom 1. April 1909 bis Ende Dezember 1911. Dadurch ist die Übereinstimmung mit der Amtsdauer für die andern Kreisdirektionen der Bundesbahnen hergestellt.

2. Am 12. Oktober hatten wir den Hinscheid des Herrn E. Frey, Vizepräsident der Kreisdirektion II, zu beklagen, welcher in treuer Pflichterfüllung der Bundesbahnverwaltung vortreffliche Dienste geleistet hat.

Als Mitglied der Kreisdirektion II wählte der Bundesrat am 6. Dezember an dessen Stelle Herrn Paul Baldinger von Zurzach, Oberbetriebschef, für die mit Ende 1911 ablaufende Amtsdauer.

3. Die Kreisdirektionen haben über die von ihnen laut dem Rückkaufsgesetz und der Vollziehungsverordnung zu demselben behandelten Geschäfte ihren Kreiseisenbahnräten vierteljährlich eingehend referiert. Soweit diese Geschäfte zur definitiven Erledigung der Generaldirektion überwiesen werden mussten, sind die wichtigeren derselben in unserer Berichterstattung erwähnt.

Die Tätigkeit der Kreisdirektionen nahm ihren geordneten Gang. Hervorzuheben ist namentlich deren erfolgreiche Mitwirkung zur Erzielung von Ersparnissen im Betriebe.

Die Kreisdirektion I hat in 106 Sitzungen 2251, die Kreisdirektion II in 100 Sitzungen 1826, die Kreisdirektion III in 96 Sitzungen 1829, die Kreisdirektion IV in 100 Sitzungen 1298 und die Kreisdirektion V in 77 Sitzungen 700 Geschäfte behandelt. Über die Geschäftsführung im einzelnen geben die erwähnten Berichte an die Kreiseisenbahnräte nähern Aufschluss.

* * *

Am Schlusse unserer Berichterstattung beehren wir uns, beizufügen, dass wir unserm Verwaltungsrate vorgeschlagen haben, Sie zu ersuchen, der Bundesversammlung folgende Beschlüsse zu

beantragen:

1. Die Rechnungen des Jahres 1909 und die Bilanz auf 31. Dezember 1909 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Der Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung pro 1909 von Fr. 9,484,373. 80, in welchem die für das Jahr 1909 bezahlten ausserordentlichen Zulagen an das Personal von Fr. 4,865,627. 75 inbegriffen sind, wird auf neue Rechnung vorgetragen.

3. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen des Jahres 1909 wird genehmigt.

Im Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von		Fr. 9,484,373. 80
sind inbegriffen:		
der Passivsaldo vom Vorjahr	Fr. 2,854,074. 40	
die Teuerungszulagen für das Jahr 1908 . . .	„ 2,539,279. 60	
		„ 5,393,354. —
Das Jahr 1909 erzeigt somit unter Ausschluss des Saldovortrages und der Teuerungszulagen von 1908 an das Personal einen Ausfall von		Fr. 4,091,019. 80

Wenn wir Ihnen vorschlagen, das Defizit der Gewinn- und Verlustrechnung von Fr. 9,484,373. 80 auf neue Rechnung vorzutragen, so geschieht dies in dem Sinne, dass später zu erörtern sei, auf welche Weise dieses Defizit gedeckt werden soll.

Es darf erwartet werden, dass bei Annahme der vorgeschlagenen bescheidenen Erhöhung der Retourtaxen der Personentarife, ferner bei einer Fortdauer der bereits im zweiten Semester 1909 eingetretenen neuen Belebung des Verkehrs und durch

weitere Sparsamkeit und Masshalten in den Anforderungen an die schweizerischen Bundesbahnen es möglich sein wird, das Defizit nach und nach zu decken.

Genehmigen Sie, hochgeachteter Herr Bundespräsident, hochgeachtete Herren Bundesräte, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 8. April 1910.

Für die Generaldirektion
der schweizerischen Bundesbahnen,
Der Präsident:
Weissenbach.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Genehmigung der Berichte des Verwaltungsrates und der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1909. (Vom 20. Mai 1910.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1910
Band Volume Volume	3
Heft Cahier Numero	21
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	25.05.1910
Seite Page Pagina	295-526
Ref. No	10 023 773

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.
Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.
Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.