

**Bericht**  
der  
**Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen**  
über die  
**Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres**  
**1913**  
an den schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung.

(Vom 8. April 1914.)

---

*Hochgeachteter Herr Bundespräsident!*

*Hochgeachtete Herren Bundesräte!*

Wir haben die Ehre, Ihnen zuhanden der Bundesversammlung gemäss Art. 17 des Rückkaufgesetzes über die Geschäftsführung der Bundesbahnverwaltung für das Jahr 1913 zu berichten und die Rechnungen dieses Jahres zur Genehmigung vorzulegen.

Das Ergebnis des Berichtsjahres ist wiederum ein recht befriedigendes. Trotz des Anwachsens der Betriebsausgaben von Fr. 136,883,959 im Jahre 1912 auf Fr. 142,405,716 ergibt sich infolge gleichzeitiger Vermehrung der Betriebseinnahmen von Fr. 206,056,419 auf Fr. 212,721,315 gegenüber dem Vorjahre eine Erhöhung des Einnahmenüberschusses der Betriebsrechnung von Fr. 69,172,460 auf Fr. 70,315,599, welcher Betrag den Budgetansatz um Fr. 2,980,859 übersteigt. Wenn die Gewinn- und Verlustrechnung unter Einbeziehung des vom Vorjahre übernommenen Aktivsaldo vortrages von Fr. 6,425,807 gleichwohl nur einen Aktivsaldo von Fr. 8,039,164. 15 erzeugt, so ist dieses Er-

gebnis zum Teil auf die Zunahme der Zinslasten, dann aber hauptsächlich auf stärkere Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen, sowie auf die Bildung eines besondern Unfallrentenfonds für die seit dem Rückkaufe gemäss Urteil oder Vergleich geschuldeten, noch nicht verfallenen Unfallrentenbeträge zurückzuführen.

Den erfreulichen Rechnungsabschluss verdanken wir in der Hauptsache der beträchtlichen Steigerung der Betriebseinnahmen gegenüber dem Vorjahre, namentlich derjenigen im Personenverkehr um Fr. 4,847,672 oder 6,08 %; der Güterverkehr weist nur eine Zunahme von Fr. 1,244,418 oder 1,05 % auf. In dieser unbedeutenden Erhöhung der Einnahmen aus dem Güterverkehr, die in einzelnen Monaten gegenüber dem Vorjahre sogar zurückgegangen sind, liegt eine neue Mahnung, auch in der Folge bei der Bewilligung neuer Ausgaben mit äusserster Vorsicht und Gewissenhaftigkeit zu verfahren, um dem gegenwärtigen Stillstande in der Verkehrsentwicklung und gar einem bevorstehenden Rückschlage ohne Störung des finanziellen Gleichgewichts der Bundesbahnen vorbeugen zu können.

Zur Erläuterung des Rechnungsergebnisses verweisen wir auf die eingehenden Mitteilungen der folgenden Abschnitte und heben hier noch hervor, dass der Betriebskoeffizient von 66,76 im Jahre 1912 auf 66,94 im Jahre 1913 gestiegen ist.

Die Länge der dem Bunde gehörenden Linien beträgt auf Ende 1913:

		Baulänge km	Betriebslänge km
Kreis	I . . . . .	698,648	713,218
„	II . . . . .	614,864	621,118
„	III . . . . .	736,374	750,529
„	IV . . . . .	428,862	433,308
„	V . . . . .	272,537	275,150
	Total	2751,285	2793,323

Ausserdem besorgten die Bundesbahnen im Jahre 1913 den Betrieb der Bodensee-Toggenburgbahn, einschliesslich Ebnet—Nesslau, und der Nebenbahnen Vevey—Chexbres, Bière—Apples—Morges, Bulle—Romont, Cossonay Bahnhof—Stadt, Visp—Zermatt, Nyon—Crassier samt Anschlussstrecke Crassier—Divonne-les Bains, sowie der im Auslande gelegenen Anschlussstrecken Koblenz Mitte

Rhein—Waldshut, Vallorbe. Grenze—Pontarlier, Les Verrières Grenze—Pontarlier und Delle Grenze—Delle, mit einer gesamten Betriebslänge von 198,373 km. Dazu kommt der Zugs- und Fahrdienst auf der Nebenbahn Pont-Brassus (13,259 km), sowie auf den den italienischen Staatsbahnen gehörenden Strecken Iselle—Domodossola (19,063 km) und Pino—Luino (14,640 km). Für die Wald-Rüti-Bahn (6,570 km) besorgten die Bundesbahnen die Finanzverwaltung und den Bahnunterhaltungsdienst.

## A. Verwaltungsrat.

Der Verwaltungsrat hat im Berichtsjahre 11, und die ständige Kommission 12 Sitzungen abgehalten; in denselben sind folgende wichtigere Geschäfte behandelt worden:

**I. Vorlagen an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung:**

*a.* Der Geschäftsbericht und die Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1912 wurden vom Verwaltungsrat mit Beschluss vom 29. April 1913 genehmigt.

Die Bundesversammlung hat über diese Vorlage am 13. Juni 1913 Beschluss gefasst (vgl. C, Allgemeines, 1 *a*).

*b.* Der Bericht für das Jahr 1911 über die Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten, der eine Beilage zum Geschäftsbericht für das Jahr 1911 bildet, wurde vom Verwaltungsrat am 18. Januar 1913 genehmigt; der Bericht über die nämliche Kasse für das Jahr 1912 ist von dieser Behörde am 30. April 1913 genehmigt worden.

*c.* Den Bericht für das Jahr 1911 über die Kranken- und Hilfskasse für die ständigen Arbeiter, Beilage zum Geschäftsbericht pro 1911, hat der Verwaltungsrat am 18. Januar 1913, und denjenigen für das Jahr 1912 am 30. April 1913 genehmigt.

*d.* Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1914, umfassend:

1. das Betriebsbudget mit 5 Beilagen, enthaltend den Voranschlag der Hilfs- und Nebengeschäfte;
2. das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung;

3. das Baubudget;  
 4. das Budget der Kapitalrechnung,  
 vom Verwaltungsrate durch Beschluss vom 24. September 1913  
 festgestellt.

Die Bundesversammlung hat über diese Vorlage am 17. Dezember 1913 Beschluss gefasst (vgl. C, Allgemeines, 1 b).

2. Begutachtung von Abänderungen der die Bundesbahnen betreffenden Gesetze und Verordnungen.

a. In seiner Sitzung vom 24. November 1913 hat der Verwaltungsrat beschlossen, dem Bundesräte folgende neue Fassung des Art. 8 des Rückkaufgesetzes vorzuschlagen:

„Das Rechnungswesen der Bundesbahnen ist vom übrigen Rechnungswesen des Bundes getrennt zu halten und so zu gestalten, dass ihre Finanzlage jederzeit mit Sicherheit festgestellt werden kann.

„Das Betriebsergebnis der Bundesbahnen ist zunächst für die Verzinsung und Amortisation der Eisenbahnschuld bestimmt.

„Soweit der hiernach verbleibende Reinertrag der Gewinn- und Verlustrechnung einschliesslich des Saldoportes vom Vorjahre 5 % der gesamten Betriebseinnahmen des Jahres nicht übersteigt, wird er als Aktivsaldo auf neue Rechnung vorgetragen. Ein etwaiger Überschuss wird einem Reservefonds überwiesen, bis und solange dieser den Betrag von 100 Millionen Franken erreicht haben wird. Diesem Reservefonds werden keine Zinsen gutgeschrieben.

„Der Reservefonds dient zur Deckung ausserordentlicher Ausgaben, sowie allfälliger Passivsaldi der Gewinn- und Verlustrechnungen.

„Wenn der Überschuss der Gewinn- und Verlustrechnung, nach Abzug des Saldoportes aus dem Vorjahre, während fünf aufeinanderfolgenden Jahren 8 % der jeweiligen Betriebseinnahmen überschritten hat, so sind Verkehrserleichterungen durchzuführen.“

b. Die vom eidgenössischen Eisenbahndepartement dem Verwaltungsrate zur Begutachtung unterbreitete Frage der Zweckmässigkeit einer Änderung des Art. 1 des Besoldungsgesetzes im Sinne einer Erhöhung des Maximalansatzes der I. Besoldungsklasse von Fr. 15,000 auf Fr. 17,000 ist von dieser Behörde in zustimmendem Sinne begutachtet worden.

Gestützt hierauf hat die Bundesversammlung am 17. Dezember 1913 das Bundesgesetz betreffend Abänderung des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1910 über die Besoldungen der Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen erlassen (vgl. C, Allgemeines, 1 h).

c. Änderung der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetz.

Auf Antrag der Generaldirektion hat der Verwaltungsrat am 25. September beschlossen, dem Bundesrate zu empfehlen, die vom Bunde neu erworbenen Linien von Genf nach La Plaine (Landesgrenze) und von Neuenburg über La Chaux-de-Fonds nach Col des Roches (Neuenburger Jura-bahn) dem Kreise I zuzuteilen. Vom Bundesrate ist am 14. Oktober im Sinne dieses Gutachtens Beschluss gefasst und demgemäss Art. 2 der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetz entsprechend ergänzt worden.

**3. Begutachtung von Anregungen für den Bau neuer Linien durch den Bund.**

Über das vom eidgenössischen Eisenbahndepartement dem Verwaltungsrate zur Vernehmlassung übermittelte Gesuch des Initiativkomitees für eine Surbtalbahn (Niederweningen-Döttingen) um Übernahme des Baues und Betriebes dieser Bahn durch die schweizerischen Bundesbahnen hat der Verwaltungsrat am 19. März 1913 folgenden Gutachten abgegeben:

„Der Verwaltungsrat erachtet es als angezeigt, dass die Bundesbahnen den Bau und Betrieb einer normalspurigen Surbtalbahn (von Niederweningen nach Döttingen) auf Grundlage des vorliegenden generellen Projektes übernehmen, unter der Voraussetzung, dass die Kantone Zürich und Aargau an deren Bau eine Subvention à fonds perdu im Betrage von Fr. 900,000 leisten“.

Mit Botschaft vom 6. Januar 1914 hat hierauf der Bundesrat den eidgenössischen Räten den Entwurf eines Bundesgesetzes betreffend den Bau einer normalspurigen Eisenbahn von Niederweningen nach Döttingen (Surbtalbahn) als Fortsetzung der Eisenbahn Oberglatt-Niederweningen vorgelegt (Bundesblatt 1914, I, S. 101 ff.). Er lautet:

„Art. 1.<sup>er</sup> Die Bundesbahnverwaltung wird ermächtigt, als Fortsetzung der Eisenbahn Oberglatt-Niederweningen eine Eisenbahn von Niederweningen nach Döttingen (Surbtalbahn)

mit einer Spurweite von 1,435 m, 18‰ Höchststeigung und einem kleinsten Halbmesser von 250 m, im Kostenvoranschlag von Fr. 2,500,000 zu bauen.

Art. 2. Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 3. Die durch Art. 1 erteilte Ermächtigung ist an die Bedingung geknüpft, dass die Kantone Aargau und Zürich an die Baukosten vor Beginn der Bauarbeiten einen Gesamtbeitrag von Fr. 700,000 leisten<sup>4</sup>.

4. Änderungen im Bestande des Verwaltungsrates:

a. Vom Bundesrate vorgenommene Wahlen.

An Stelle der aus der Behörde ausgeschiedenen Herren Eckenstein und Köchlin in Basel hat der Bundesrat die Herren Walter Boveri, Präsident des Verwaltungsrates der Firma Brown, Boveri & Cie., in Baden, und Walter Sängler, Präsident der Basler Kantonalbank, in Basel, zu Mitgliedern des Verwaltungsrates gewählt.

b. Von den Kantonsregierungen getroffene Wahlen.

Die verstorbenen Herren Ständerat Dr. Schmid und Nationalrat Louis Martin wurden ersetzt durch die Herren Regierungsrat J. Knüsel, in Risch, und Staatsrat Henri Calame in Neuenburg. Für den zurückgetretenen Herrn A. Messmer trat Herr Regierungsrat J. Hauser als Vertreter des Kantons St. Gallen in die Behörde ein.

An Stelle des verstorbenen Herrn Nationalrat Martin wählte der Verwaltungsrat zum Vizepräsidenten Herrn Nationalrat Emil Gaudard. In der Ständigen Kommission wurde Herr Martin durch Herrn alt Regierungsrat Bleuler-Hüni, in Zürich, ersetzt.

5. Wahlgenehmigungen:

Der Verwaltungsrat hat den nachstehenden, von der Generaldirektion getroffenen Wahlen die vorbehaltene Genehmigung erteilt:

- a. des Herrn Dr. Andreae zum Direktionssekretär des Kreises IV;
- b. des Herrn Wenger zum Direktionssekretär des Kreises I;

- c. des Herrn Dr. Herzog zum Direktionssekretär des Kreises V;
- d. des Herrn von der Weid zum Vorstände des Rechtsbureaus des Kreises I;
- e. des Herrn Haas zum Vorstände der Materialverwaltung des Kreises II;
- f. des Herrn Zürcher zum Vorstände der Materialverwaltung des Kreises V;
- g. des Herrn Fehr zum Vorstände des Rechnungsbureaus des Kreises II;
- h. des Herrn Henggeler zum Vorstände des Rechnungsbureaus des Kreises III.

## 6. Bauvorlagen:

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

a. Erweiterung des Bahnhofes Delsberg; Kredit Fr. 1,090,000 und Fr. 10,700 für Abschreibungen (Beschluss vom 18. Januar 1913).

b. Erweiterung des Bahnhofes Neu-Solothurn; Kredit Fr. 1,770,000, wovon Fr. 370,000 auf die Einführung der Solothurn-Bern-Bahn und ihre Stationsanlage fallen, ausserdem Fr. 73,000 für Abschreibungen (Beschluss vom 25. September 1913).

c. Erweiterung des Rangierbahnhofes Winterthur und Erstellung eines dritten Geleises zwischen diesem und der Station Kempththal; Kredit Fr. 3,300,000, dazu Fr. 42,800 für Abschreibungen (Beschluss vom 20. März 1913).

d. Zweites Geleise auf der Strecke Thalwil-Richterswil und Erweiterung des Bahnhofes Thalwil und der Stationen Oberrieden und Au; Kredit Fr. 7,370,000 und Fr. 112,000 für Abschreibungen (Beschluss vom 19. März 1913).

e. Zweites Geleise auf der Basler Verbindungsbahn; Kredit Fr. 1,200,000 (Beschluss vom 20. März 1913).

f. Zweites Geleise auf der Strecke Bern-Thörishaus; Kredit Fr. 660,000 und Fr. 14,500 für Abschreibungen (Beschluss vom 20. März 1913).

*g.* Zweites Geleise auf der Strecke Visp-Brig; Kredit Fr. 880,000 (Beschluss vom 25. September 1913).

*h.* Zweites Geleise auf der Strecke Winkel-Bruggen; Kredit Fr. 1,900,000 und Fr. 915,000 für Abschreibungen (Beschluss vom 25. November 1913).

*i.* Am 25. November 1913 hat der Verwaltungsrat von unserm Berichte Kenntnis genommen, worin wir uns über die Frage ausgesprochen haben, ob die Bundesbahnen die für den elektrischen Betrieb erforderliche Energie selbst erzeugen und die hierfür nötigen Kraftwerke selbst erstellen sollen, oder ob die Erzeugung der elektrischen Energie und die Ausbeutung der hierfür bestimmten Wasserkräfte der Privatindustrie zu überlassen seien. Wir gelangten darin zum Schlusse, dass der Energiebezug aus bahneigenen Werken im Interesse der Betriebssicherheit den Vorzug verdiene gegenüber dem Energiebezuge aus fremden Werken, und dass dieser auch nicht wesentlich billiger zu stehen komme als jener. Wir erklärten aber, dass wir damit nicht einen für alle Zukunft bindenden, starren Grundsatz aufstellen möchten, weil Fälle eintreten können, wo es empfehlenswert erscheine, die Energie aus Privatwerken zu beziehen. Für solche Verhältnisse möchten wir uns den Strombezug aus Privatwerken vorbehalten.

*k.* In seiner Sitzung vom 25. November 1913 hat der Verwaltungsrat ferner das Projekt über die Einrichtung der elektrischen Zugförderung auf der Strecke Erstfeld-Bellinzona genehmigt und für die Erstellung der festen Anlagen, die Anschaffung von Heizwagen und elektrischen Heizausrüstungen, von Mobiliar und Gerätschaften, sowie für die Massnahmen beim Übergange vom Dampfbetriebe zum elektrischen Betriebe einen Kredit von Fr. 38,500,000 bewilligt, dazu Fr. 290,000 für Abschreibungen untergehender Anlagen.

## 7. Bauverträge.

*a.* Der am 3. Dezember 1912 von der Kreisdirektion II mit dem Unternehmerkonsortium Biel abgeschlossene Vertrag über die Erstellung der Unterbauarbeiten für den Güter- und Rangierbahnhof in Biel im Kostenvoranschlage von Fr. 1,588,360 hat am 1<sup>st</sup>. Januar 1913 die Genehmigung des Verwaltungsrates erhalten.

*b.* Die von uns mit der Rickentunnelunternehmung abgeschlossenen Vereinbarungen, wonach die Bundesbahnen eine

Summe von Fr. 932,564.10 samt Zins zu 5% seit 1. Januar 1907 an die beim Bundesgericht anhängig gemachten Mehrforderungen im Betrage von Fr. 5,335,200 zu bezahlen haben, sind, ebenso wie die zwischen den gleichen Kontrahenten vereinbarten Abkommen betreffend die Differenzen wegen des Grubengases und der Rekonstruktionen am Mauerwerk, am 20. März 1913 vom Verwaltungsrate genehmigt worden, unter gleichzeitiger Bewilligung des dieser Vergleichssumme entsprechenden Kredites.

c. In der gleichen Sitzung hat der Verwaltungsrat dem zwischen uns und der Unternehmung für den Bau des Simplontunnels I, Brandt, Brandau & Cie., abgeschlossenen Prozessvergleiche vom 11. Februar 1913 zugestimmt. In diesem Vergleiche verpflichteten sich Brandt, Brandau & Cie. zu einer Leistung von:

1. Fr. 134,700 in bar, zahlbar nach der Ratifikation des Vergleiches;
2. Fr. 350,000 von den als Kautions hinterlegten  $3\frac{1}{2}\%$  N.O.B. Obligationen, al pari gerechnet, und Fr. 350,000 von  $3\frac{1}{2}\%$  S.B.B. Obligationen, ebenfalls al pari gerechnet, sowie
3. zur unentgeltlichen Abtretung des Steinbruches in Brig, des in Brig und Iselle liegenden Mobiliars samt Vorräten und des Erfahrungsmaterials des Herrn Oberst Locher sel.

Nach Erfüllung dieser Leistungen verzichteten beide Parteien auf alle weitergehenden Forderungen aus den Verträgen über die Erstellung des Simplontunnels.

## 8. Genehmigung von Lieferungsverträgen.

a. Vertrag mit der Schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen, vom 21. Januar 1913, für die Lieferung von 220 gedeckten Güterwagen, Serie K<sup>3</sup>, 100 offenen Güterwagen, Serie M<sup>6</sup>, 40 offenen Güterwagen (Schemelwagen), Serie N<sup>2</sup>, am 19. März 1913;

b. Vertrag mit der Schweizerischen Wagonsfabrik A.-G. in Schlieren, vom 21. Januar 1913, für die Lieferung von 280 gedeckten Güterwagen, Serie K<sup>3</sup>, am 19. März 1913;

c. Vertrag mit der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur, vom 1. April 1913, über die Lieferung von 40 Lokomotiven, am 29. April 1913;

d. Vertrag mit der Firma Hunziker & Cie., Hartsteinwerke in Brugg und Olten, vom 2. April 1913, über die Lieferung von Kunststeinen für den Simplontunnel II, am 30. April 1913;

e. Vertrag mit der Schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen vom 3. Juni 1913 über die Lieferung von:

- 6 vierachsigen Personenwagen I. und II. Klasse, Serie AB<sup>4u</sup>,
  - 10 vierachsigen Personenwagen III. Klasse (Seitengang), Serie C<sup>4u</sup>,
  - 15 vierachsigen Personenwagen III. Klasse (Mittelgang), Serie C<sup>4u</sup>,
  - 20 zweiachsigen Personenwagen II. und III. Klasse, Serie BC,
  - 100 gedeckten Güterwagen, Serie J<sup>3d</sup>,
- am 25. September 1913.

f. Vertrag mit der Schweizerischen Wagonsfabrik A.-G. in Schlieren vom 3. Juni 1913 über die Lieferung von:

- 10 vierachsigen Personenwagen II. Klasse, Serie B<sup>4u</sup>,
  - 40 zweiachsigen Personenwagen III. Klasse, Serie C,
  - 40 dreiachsigen Gepäckwagen, Serie F<sup>3u</sup>,
- am 25. September 1913.

g. Vertrag mit der Gesellschaft der L. von Roll'schen Eisenwerke in Gerlafingen vom 12. August 1913 über die Lieferung von Schienenbefestigungsmitteln, am 25. September 1913.

## 9. Betriebsverträge.

a. Den von uns mit der Direktionskommission der Bodensee-Toggenburgbahn abgeschlossenen Vertrag vom 2./6. Dezember 1912 betreffend den Betrieb der Strecke Ebnat-Nesslau (Nachtrag zum Verträge vom 18./21. Juni 1910 betreffend den Betrieb der Bodensee-Toggenburgbahn) hat der Verwaltungsrat am 18. Januar 1913 ratifiziert und uns ermächtigt, die Zustimmung des Bundesrates und der Bundesversammlung für die Betriebsübernahme einzuholen (vgl. C. I, Allgemeines, lit. f.).

b. Am 18. Januar hat der Verwaltungsrat der Kündigung des am 27. Januar 1905 mit der Traverstalbahn abgeschlossenen Betriebsvertrages auf Ende 1912 zugestimmt.

10. Folgende Mitbenützungsverträge mit andern Bahnunternehmungen erhielten vom Verwaltungsrate die vorbehaltene Genehmigung:

a. Vertrag mit der Gesellschaft der Traverstalbahn vom 6. Dezember 1912 betreffend die Mitbenützung der Station Travers, am 18. Januar 1913.

b. Nachträge vom 17. Juni/16. Juli 1913 zu den Verträgen mit der Schweizerischen Seetalbahn betreffend die Mitbenützung der Stationen Emmenbrücke, Lenzburg und Wildegg, am 25. September 1913.

c. Vertrag mit der Direktionskommission der Bodensee-Toggenburgbahn vom 9. August 1913 betreffend die Mitbenützung der Station Ebnat-Kappel, am 25. September 1913.

d. Nachtrag vom 9. April/23. Mai/27. Juli 1913 zum Vertrage mit der Società Anonima della Ferrovia del Monte Generoso vom 28. März/15. April 1910 betreffend die Mitbenützung der Station Capolago, am 25. September 1913.

### 11. Versicherungswesen.

Durch Beschluss vom 30. Mai 1913 sind wir vom Verwaltungsrate ermächtigt worden, nach dem 30. Juni 1913 vom Abschlusse neuer Versicherungsverträge gegen Feuer-schaden Umgang zu nehmen und zur Durchführung der Selbstversicherung der Bundesbahnen einen jährlichen Betrag, erstmals für 1913, von mindestens Fr. 300,000 in die Gewinn- und Verlustrechnung einzustellen, bis der Versicherungsfonds, laufende Zinsen inbegriffen, die Höhe von sechs Millionen Franken erreicht haben wird.

12. Folgende Reglemente wurden vom Verwaltungsrate genehmigt:

a. Am 18. Januar 1913 das revidierte Reglement Nr. 22 betreffend die Nebenbezüge des Zugs-, Lokomotiv- und Dampfbootpersonals und der Zugskontrolleure der schweizerischen Bundesbahnen.

b. Am 18. Januar 1913 das Reglement Nr. 31 für die Erledigung von Entschädigungsansprüchen wegen Verlustes, Minderung oder Beschädigung von Transportgegenständen durch die Stationen.

### 13. Personalangelegenheiten:

Mit Eingabe vom 4. Juli 1913 hat der schweizerische Eisenbahn-Werkstättearbeiterverband und der Zentralvorstand der Arbeiter-Union schweizerischer Transportanstalten an den Verwaltungsrat das Gesuch gerichtet, es sei eine Interpretation des Art. 2, lit. c, des Reglements Nr. 25<sup>a</sup> betreffend die Löhne der dem Fabrikgesetz unterstellten Werkstättearbeiter

zu geben und dieses Reglement in der Weise zu ergänzen, dass daraus hervorgehe, in welchen Intervallen Anspruch auf Verbesserung innert der Grenzen des ausserordentlichen Maximums bestehe, wenn die geforderten Voraussetzungen vorhanden seien. Eventuell, d. h. für den Fall, dass der Verwaltungsrat auf diese Punkte nicht eintreten sollte, werde das Begehren gestellt, es sei die von der Generaldirektion erlassene Weisung betreffend Lohn-erhöhungen „innerhalb des ausserordentlichen Maximums“ zurück-zuziehen.

Der Verwaltungsrat hat am 25. November 1913 die verlangte Interpretation des Art. 2, lit. c, des Reglements Nr. 25<sup>a</sup>, sowie den Erlass von ergänzenden Bestimmungen zu diesem Artikel abgelehnt, weil dies dem Sinne und Geiste des ausserordentlichen Lohn-maximums, das den individuellen Fähigkeiten und Leistungen der Arbeiter Rechnung tragen solle, widerspreche.

14. In seiner Sitzung vom 24. November 1913 hat sich der Verwaltungsrat mit der ihm vorgeschlagenen Änderung des Art. 4 der allgemeinen Bedingungen betreffend die Gewährung von Hypothekendarlehen in dem Sinne einverstanden erklärt, dass die Genossenschaften für die Verzinsung und Abzahlung des geliehenen Kapitals den Bundesbahnen eine feste Annuität entrichten, die sich aus der jeweiligen Verzinsung und einer Abzahlung von anfänglich wenigstens  $\frac{1}{2}$  0/0 zusammensetzt. Die Änderung bezweckt eine bessere Anpassung des Zinsfusses an die Schwankungen des Geldmarktes.

15. Durch Beschluss vom 30. April 1913 sind wir vom Verwaltungsrate ermächtigt worden, den von unserer Kreisdirektion III mit der Eisenbahner-Baugenossenschaft Zürich abgeschlossenen Vertrag betreffend den Verkauf von ungefähr 3620 m<sup>2</sup> Land an der Röntgenstrasse in Zürich zu genehmigen und der Baugenossenschaft die Erklärung abzugeben, dass ihr hinsichtlich eines weitem, etwa 2800 m<sup>2</sup> messenden, an der gleichen Strasse gelegenen Grundstückes ein Vorkaufsrecht zum Preise von Fr. 27 für den Quadratmeter während einer Frist von zwei Jahren, von der Anmeldung des ersten Kaufes zur Eintragung ins Grundbuch an gerechnet, eingeräumt werde.

## B. Kreiseisenbahnräte.

Im Berichtsjahre haben

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

Sitzungen abgehalten, in denen neben den laufenden Geschäften folgende wichtigere Angelegenheiten, teilweise in Form von Interpellationen, behandelt worden sind:

Im Kreiseisenbahnrat I: Wiederaufnahme des Betriebes der Strecke Morges-Bussigny.

Im Kreiseisenbahnrat II: Erstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Olten-Biel; Errichtung eines Depots für das Fahrpersonal in Pruntrut; Aufnahme von Bewerbern welscher Zunge in den Dienst des Kreises II der Bundesbahnen; Einführung des Rollschemas für den Gütertransport auf der Brünigbahn; Erstellung der Doppelspur auf der Basler Verbindungsbahn.

Im Kreiseisenbahnrat III: Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich; Änderung der Kreiseinteilung; Verbesserung der Linienführung im Geleisedreieck Ziegelbrücke-Weesen-Näfels-Mollis.

Im Kreiseisenbahnrat V: Tarifermässigungen auf der Gotthardlinie infolge Annahme des neuen Staatsvertrages mit Deutschland und Italien; Änderung der Kreiseinteilung; Erweiterung des Bahnhofes Lugano; Dammbau auf der Strecke Cadenazzo-Reazzino; Einführung der elektrischen Zugförderung auf der Strecke Erstfeld-Bellinzona.

## C. Generaldirektion.

Die Generaldirektion hat in erster Linie alle für den Verwaltungsrat bestimmten Vorlagen vorbereitet. Sie behandelte in 108 Sitzungen 2591 Geschäfte.

Wir erwähnen folgende wichtigere Angelegenheiten:

### Allgemeines.

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

a. Bundesbeschluss vom 13. Juni 1913 betreffend die Genehmigung der Geschäftsführung und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen des Jahres 1912, lautend:

„1. Die Rechnungen des Jahres 1912 und die Bilanz auf 31. Dezember 1912 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Gewinn- und Verlustrechnung pro 1912 mit einem Aktivsaldo von . . . . . Fr. 13,780,807. 07 wird genehmigt. Aus diesem Saldo wird für die auf Seite 271 des Berichtes der Generaldirektion aufgeführten ausserordentlichen Abschreibungen eine Summe von . . . . . „ 7,355,000. —

verwendet und der Überschuss von . . . Fr. 6,425,807. 07 auf neue Rechnung vorgetragen.

3. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen des Jahres 1912 wird genehmigt.“

b. Bundesbeschluss vom 17. Dezember 1913 betreffend den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1914, lautend:

„Die nachstehenden Voranschläge der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1914 werden genehmigt:

1. Der Betriebsvoranschlag, abschliessend mit Fr. 214,869,870 Einnahmen und mit Fr. 146,722,560 Ausgaben.

2. Der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend mit Fr. 82,484,610 Einnahmen und mit Fr. 78,012,860 Ausgaben.

3. Der Bauvoranschlag im Betrage von Fr. 51,869,080.

4. Der Voranschlag der Ausgaben der Kapitalrechnung im Betrage von Fr. 60,140,330.“

c. Bundesbeschluss vom 10. April 1913 betreffend Genehmigung des zwischen der Schweiz, Deutschland und Italien am 13. Oktober 1909 abgeschlossenen Staatsvertrages betreffend die Gotthardbahn.

d. Bundesbeschluss vom 11. Juni 1913 betreffend den freihändigen Ankauf der Neuenburger Jurabahn durch den Bund, lautend:

„1. Die Bundesversammlung genehmigt den zwischen dem Bundesrate und dem Staatsrate des Kantons Neuenburg abge-

schlossenen Vertrag vom 4. November 1912, sowie den II. Nachtrag dazu vom 7. April 1913 betreffend den freihändigen Ankauf der „Neuenburger Jurabahn“ durch die schweizerische Eidgenossenschaft.

2. Der Bundesrat wird mit der Vollziehung des genannten Vertrages beauftragt.“

e. Bundesbeschluss vom 15. Dezember 1913 betreffend die Frage der Erstellung einer Verbindungslinie vom südlichen Ausgange des Hauensteinbasistunnels zur Linie Olten-Aarau mit Umgehung des Bahnhofes Olten, mit folgendem Wortlaut:

„1. Von der Erstellung einer Verbindungslinie vom südlichen Ausgang des Hauensteinbasistunnels zur Linie Olten-Aarau mit Umgehung des Bahnhofes Olten wird zurzeit Umgang genommen; dagegen wird die Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen eingeladen, die für den allfälligen spätern Bau einer Verbindungslinie erforderliche Landerwerbung vorsorglich vorzunehmen, und hiermit der erforderliche Kredit im Betrage von Fr. 30,000 erteilt.

2. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses, welcher am 1. Januar 1914 in Kraft tritt, beauftragt.“

f. Bundesbeschluss vom 6. Juni 1913 betreffend die Genehmigung des zwischen der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen und der Direktionskommission der Bodensee-Toggenburg-Bahn abgeschlossenen Vertrages über den Betrieb der Strecke Ebnat-Nesslau.

g. Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1913 betreffend die Eingabe der Werkstättearbeiter der Bundesbahnen in Bellinzona, vom 10. Juli 1911, über die Ausrichtung von ausserordentlichen Zulagen für die Jahre 1909 bis 1911, lautend:

„1. Der Bundesrat wird beauftragt, die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen zu veranlassen, an die 151 Arbeiter der Werkstätte in Bellinzona, die in den Tabellen zum Schreiben der Generaldirektion an die ständerätliche Kommission, vom 24. September 1912, näher bezeichnet sind, die dort einzeln aufgeführten Beträge, zusammen Fr. 8181. 25, aus auszahlen.

2. Im übrigen ist das Gesuch abzuweisen.“

h. Die Bundesversammlung hat am 17. Dezember 1913 das Bundesgesetz betreffend Abänderung des Bundesgesetzes:

vom 23. Juni 1910 über die Besoldungen der Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen erlassen. Dasselbe bestimmt:

„1. Das Bundesgesetz vom 23. Juli 1910 betreffend die Besoldungen der Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen wird dahin abgeändert, dass im Artikel 1 die Worte I. Klasse, 10,000 Fr. bis 15,000 Fr. ersetzt werden durch die Worte „I. Klasse, 10,000 Fr. bis 17,000 Fr.“

2. Der Beginn der Wirksamkeit des gegenwärtigen Bundesgesetzes wird auf den 1. Januar 1914 festgesetzt.“

Die Referendumsfrist für dieses Gesetz läuft bis zum 31. März 1914.

2. Das eidgenössische Eisenbahndepartement, das mit Beziehung auf die Motion Michel und Mitunterzeichner über die normalspurige Erstellung der Brienerseebahn vom Bundesrate beauftragt wurde, eine Untersuchung über die Frage zu veranlassen, ob nicht, unter der Voraussetzung der Berücksichtigung der Motion, eine allfällige Verpachtung des Betriebes der Linie Interlaken-Ost—Brienz, beziehungsweise der Linie Interlaken-Ost—Brienz—Meiringen an die Lötschbergbahn in Aussicht genommen werden sollte, hat uns um Abgabe eines Gutachtens über diese Frage ersucht. Wir sprachen uns dahin aus, dass eine solche Lösung, vom Standpunkte der Bundesbahnen aus, nicht zu empfehlen wäre.

### 3. Rückkauf der Gotthardbahn.

Mit dem am 4. Oktober 1913 erfolgten Austausche der Ratifikationsurkunden zum neuen Staatsvertrage betreffend die Gotthardbahn, vom 13. Oktober 1909, zwischen Deutschland, Italien und der Schweiz ist der Vertrag definitiv in Kraft getreten und damit die separate Rechnungsführung für die Linien des Kreises V (ehemalige Gotthardbahn) bis auf weiteres entbehrlich geworden. Im Einverständnisse mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement wird diese getrennte Rechnungsführung daher künftig unterbleiben. Erst wenn angenommen werden müsste, dass die Einnahmen der ehemaligen Gotthardbahn die Betriebskosten, einschliesslich der Einlagen in den Erneuerungsfonds, sowie der Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals, nicht mehr decken würden (Art. 12 des Staatsvertrages), wären besondere eingehende Erhebungen wieder vorzunehmen.

#### 4. Simplonangelegenheiten.

a. Am 22./23. April und 16./17. September 1913 haben Sitzungen der internationalen Simplondelegation stattgefunden, in denen Fahrplan- und Tarifrfragen besprochen und die Bau- und Betriebsrechnung für das Jahr 1911 behandelt wurden.

b. Die Bau- und Betriebsrechnung der Simplonlinie Brig-Iselle für das Jahr 1911 ist, nachdem sie die bedingungsweise Anerkennung seitens der italienischen Regierung erhalten hat, vom Bundesrate am 19. September 1913 genehmigt worden.

Die Rechnungen zeigen folgende Ergebnisse:

##### Bauausgaben.

Für die schweizerische Strecke . . . .	Fr. 36,754,060. 09
Für die italienische Strecke . . . .	„ 40,713,821. 86
Total	Fr. 77,467,881. 95

##### Betriebsrechnung.

Total der Betriebseinnahmen . . . .	Fr. 1,205,590. 66
Total der Betriebsausgaben . . . .	„ 1,198,318. 81
Überschuss der Einnahmen	Fr. 7,271. 85

##### Gewinn- und Verlustrechnung.

Total der Einnahmen . . . . .	Fr. 76,539. 40
Total der Ausgaben . . . . .	„ 2,384,431. 70
Überschuss der Ausgaben	Fr. 2,307,892. 30

5. Wie Ihnen bekannt ist, hat das französische Parlament den zwischen der P. L. M. und den Bundesbahnen abgeschlossenen Vertrag, vom 4. April/23. Mai 1912, betreffend den Durchlauf der Züge der P. L. M. auf der Linie Genf-La Plaine und ihre Zulassung in den Bahnhof Genf-Cornavin innerhalb der für die Ratifikation festgesetzten Frist — 25. Dezember 1912 — nicht genehmigt. Die P. L. M. hat sich aber, im Einverständnis mit der französischen Regierung, gleichwohl bereit erklärt, den Vertrag auf den 1. Januar 1913 in Kraft treten zu lassen, und uns den Betrieb des Bahnhofes Genf-Cornavin und der Linie Genf-La Plaine

auf den 1. Januar 1913 zu übertragen. Nachdem inzwischen die Genehmigung des Vertrages durch das französische Parlament (am 25. Juni durch die Deputiertenkammer, am 30. Juli 1913 durch den Senat) erfolgt ist, haben wir mit der P. L. M. eine Zusatz-erklärung zum Verträge vereinbart, worin festgestellt wird, dass der Hauptvertrag, unbeschadet der verspäteten Ratifikation durch das französische Parlament, am 1. Januar 1913 definitiv in Kraft erwachsen ist.

Dem eidgenössischen Eisenbahndepartement wurde zuhanden des Bundesrates von der Vereinbarung der Zusatz-erklärung Kenntnis gegeben, und der Bundesrat hat hiervon mit Beschluss vom 19. September 1913 in zustimmendem Sinne Kenntnis genommen.

6. Das eidgenössische Eisenbahndepartement hat uns den auf Grund einer Eingabe von 719 Genfer Geschäftsfirmen über die Errichtung eines französischen Zollamtes im Bahnhofe Genf-Cornavin gefassten Beschluss des Bundesrates vom 26. September 1913 zur Kenntnis gebracht, wonach vorläufig nur die Abfertigung der Fahrpoststücke durch den französischen Zoll im Bahnhofe Genf-Cornavin, sowie die Revision der Reisenden und des Gepäcks in den Zügen zwischen Genf und Bellegarde anzustreben sei.

Das Departement verband damit die Einladung, uns über die Lösung der Frage zu äussern. Wir teilten ihm mit, dass, vom Standpunkte unserer Interessen aus betrachtet, die Errichtung eines französischen Zollamtes im Bahnhofe Genf-Cornavin mit möglichst ausgedehnten Befugnissen den Vorzug verdienen gegenüber der vom Bundesrate angestrebten provisorischen Ordnung, dass uns indessen auch diese Lösung begrüssenswert erscheine.

7. Mit dem 1. Juli 1913 ist die Neuenburger Jura-bahn (Neuchâtel—La Chaux-de-Fonds—Col des Roches) infolge freihändigen Ankaufes in das Eigentum des Bundes übergegangen und deren Betrieb vom genannten Zeitpunkte hinweg von uns übernommen worden.

8. Im Einvernehmen mit dem Verwaltungsrate haben wir versuchsweise für das Rechnungsjahr 1912 gewisse Vereinfachungen in der Aufstellung der Jahresrechnung eintreten lassen, um durch deren raschere Fertigstellung mehr Zeit für die Prüfung zu gewinnen. Diese Vereinfachungen bestehen

darin, dass in der gedruckten Jahresrechnung der Abschnitt „Vergleichung der Bauausgaben mit dem Budget und Zusammenzug auf Ende des Rechnungsjahres“ (Seiten 84/177 der Rechnung für 1911) für die einzelnen Bauobjekte weggelassen wird mit Ausnahme der Rekapitulation (Seiten 176/177, die beibehalten wurde, um wenigstens die effektiven Bauausgaben des Rechnungsjahres und den Stand am Ende des Rechnungsjahres auszuweisen, und dass ferner für die Materialverwaltungen und Werkstätten (Seiten 180/205 der Rechnungen für 1911) die Vergleichung mit dem Budget und mit der Rechnung des Vorjahres nicht mehr für jeden Kreis, bezw. jede Werkstätte, sondern nur noch für alle Kreise zusammen mitgeteilt wird.

### 9. Begutachtung von Konzessionsgesuchen.

Das eidgenössische Eisenbahndepartement hat uns im Berichtsjahre folgende Konzessionsgesuche zur Vernehmlassung überwiesen:

- a. für eine Normalspurbahn von Sursee nach Wolhusen;
- b. für eine Tramwaylinie St. Blaise-Landeron Neuveville, unter Berührung der Ortschaften Cornaux und Cressier;
- c. für eine elektrische Strassenbahn von Muri nach Münsigen;
- d. für eine Normalspurbahn von Locarno nach Valmara (Landesgrenze).

Die Prüfung der Gesuche führte zum Schlusse, dass gegen die Erteilung dieser Konzessionen, vom Standpunkte der Bundesbahnen aus betrachtet, keine Einwendungen zu erheben seien.

10. In unserer Vernehmlassung über eine im Auftrage der sämtlichen, an einer schmalspurigen Bernhardinbahn interessierten Kreise und Gemeinden des Kantons Graubünden an den Bundesrat gerichtete Eingabe vom 10. Juli 1913, worin die möglichst baldige Behandlung und Erledigung des Konzessionsgesuches für eine elektrische Schmalspurbahn Thusis-Andeer-Mesocco verlangt wird, haben wir dem eidgenössischen Eisenbahndepartement empfohlen, an dem von ihm in dieser Angelegenheit eingenommenen Standpunkte festzuhalten, gemäss welchem die Weiterbehandlung der Angelegenheit bis zur Festlegung des Tracés der zukünftigen ostschweizerischen Alpenbahn verschoben werden soll.

11. Dem Initiativkomitee für den Bau einer Normalspurbahn Stammheim-Andelfingen-Flaach-Eglisau

haben wir auf sein Gesuch um Prüfung des Projektes am 12. August 1913 geantwortet, dass sich nach unsern Untersuchungen weder die Ausführung der Variante Stammheim-Andelfingen-Eglisau noch der Variante Frauenfeld-Andelfingen-Eglisau rechtfertige. Unseres Erachtens dürfte eine elektrische Schmalspurbahn den Verkehrsbedürfnissen des Flaachtales in jeder Beziehung genügen.

**12.** Vom Initiativkomitee für die Erstellung einer Bahn Buchs-Grabs-Gams sind wir um Äusserung über folgende Fragen ersucht worden:

*a.* Sind die Bundesbahnen grundsätzlich bereit, auf die Idee der Erstellung einer normalspurigen Bahnverbindung von Buchs (St. Gallen) über Grabs, Gams, Sennwald, mit Anschluss in Salez oder Rüti, einzutreten und dieselbe zu prüfen?

*b.* Hätte gegebenen Falles eine Eingabe etwelche Aussicht auf Erfolg und wie würden ungefähr die Subventionsforderungen an die Gemeinden Buchs, Grabs, Gams und Sennwald bemessen, eventuell, welcher Betrag würde überhaupt von den vier Gemeinden verlangt?

Wir gaben unsern Befund dahin ab, dass den Bedürfnissen der interessierten Landesgegend am einfachsten und zweckmässigsten durch die Erstellung einer elektrischen Strassenbahn von Buchs über Grabs nach Gams gedient werde und dass, vom finanziellen und volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte aus betrachtet, diese Lösung die einzig empfehlenswerte und auch erreichbare sei, dass dagegen die Bundesbahnen aus grundsätzlichen Erwägungen weder den Bau der projektierten Linie, unter finanzieller Beteiligung der interessierten Gemeinden, selbst übernehmen, noch sich finanziell an deren Erstellung beteiligen könnten.

### **13. Mitbenützungsverträge.**

*a.* Auf unsern Antrag hat der Verwaltungsrat die unter Ziffer 10 (Seite 88) aufgeführten, von uns abgeschlossenen Mitbenützungsverträge genehmigt.

*b.* Am Schlusse des Berichtsjahres waren die Verhandlungen über folgende Mitbenützungs- und Anschlussverträge noch nicht beendet:

1. mit der Solothurn-Münster-Bahn betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Neu-Solothurn und der Stationen Alt-Solothurn und Münster;

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

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

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

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

6. mit der Suhrentalbahn betreffend die Mitbenützung der Station Sursee;

7. mit der elektrischen Schmalspurbahn Leukerbad-Leuk betreffend die Mitbenützung der Station Leuk;

8. mit der Eisenbahn Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes La Chaux-de-Fonds;

9. mit der Eisenbahn Aigle-Sépey-Diablerets betreffend die Mitbenützung der Station Aigle;

10. mit der Biel-Meinisberg-Büren-Bahn betreffend die Mitbenützung der Station Mett;

11. mit den Elektrischen Strassenbahnen im Kanton Zug betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Zug und der Station Baar;

12. mit der Berner Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Brig.

c. In Revision sind die Verträge:

1. mit der Burgdorf-Thun-Bahn betreffend die Mitbenützung der Station Konolfingen;

2. mit der Rhätischen Bahn betreffend die Mitbenützung der Bahnhöfe Landquart und Chur;

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

4. mit der Eisenbahn Saignelégier-Chaux-de-Fonds betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes La Chaux-de-Fonds;

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

6. mit den italienischen Staatsbahnen betreffend die Mitbenützung der Bahnhöfe Chiasso und Luino und den Betrieb der Strecke Luino-Pino.

d. Ein Gesuch der Direktionskommission der schweizerischen Südostbahn um Ermässigung der Entschädigung für die Mitbenützung des Bahnhofes Arth-Goldau ist von uns in ablehnendem Sinne beschieden worden. Dagegen haben wir der elektrischen Strassenbahn Uster-Oetwil, in Ansehung der von ihr dargelegten Verhältnisse, eine Ermässigung der jährlichen Entschädigung für die Mitbenützung der Station Uster von Fr. 1600 auf Fr. 1200 mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 an zugestanden.

#### 14. Betriebsverträge.

Wie Ihnen aus unserem Berichte über die Geschäftsführung des Jahres 1912 (Seite 23, Ziffer 16, lit. b) bekannt ist, haben wir den am 1. Juni 1893 zwischen der P. L. M. und der Jura-Simplon-Bahn abgeschlossenen Vertrag über den Betrieb der Strecken Vallorbe-Pontarlier-Les Verrières auf den 31. Dezember 1912 gekündigt, in der Meinung, dass die Vertragsauflösung erst auf den Zeitpunkt der Betriebseröffnung der Linie Frasne-Vallorbe erfolgen solle. Gestützt hierauf sind uns am 31. März 1913 von der P. L. M. Vertragsentwürfe zugestellt worden:

- a. betreffend den Betrieb der schweizerischen Strecke der Linie Pontarlier-Vallorbe durch die Gesellschaft der P. L. M. und den Übergang von und nach dieser Linie im Bahnhofe Vallorbe,
- b. betreffend den Betrieb der französischen Strecke der Linie Pontarlier-Les Verrières und die Mitbenützung des Bahnhofes Pontarlier durch die schweizerischen Bundesbahnen.

Die Verhandlungen über diese Vertragsentwürfe sind noch nicht zum Abschlusse gelangt.

15. Im Berichtsjahre haben drei Direktorenkonferenzen stattgefunden, in denen folgende wichtigere Traktanden zur Behandlung gelangten: Vornahme von Beförderungen und Gewährung ausserordentlicher Gehaltsaufbesserungen innerhalb der dreijährigen Amtsperiode; missbräuchliche Benützung der Wartesäle auf den Bahnhöfen und Stationen; Urlaubserteilung für längere Zeit; Bewilligung von Urlaub für besondere Anlässe; Einschreiten bei

Gehaltspfändungen; Revision des Reglements Nr. 23 betreffend die Dienstkleider; Durchführung der bundesrätlichen Verordnung vom 29. März 1913 betreffend die Befreiung vom Militärdienst; Arbeitszeit beim Bahnunterhaltungsdienste; Verfahren bei Brandfällen infolge Übergangs zur Selbstversicherung auf 1. Juli 1913.

### 16. Freifahrtwesen.

Im Jahre 1913 sind von den Bundesbahnen folgende Jahresfreikarten ausgestellt worden:

An:	Ganzes Netz		Kreise		Strecken			Total
	I. Klasse	II. Klasse	I. Klasse	II. Klasse	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	
Bundesbehörden . . . . .	120	54	6	7	—	2	—	189
Kantonsbehörden . . . . .	—	—	131	—	—	—	—	131
Behörden und Personal der Bundesbahnen . . . . .	242	129	273	1006	3	8	—	1661
Andere schweiz. Transportanstalten . . . . .	101	8	81	51	35	71	—	347
Ausländische Transportanstalten . . . . .	1056	62	66	10	57	24	3	1278
Verschiedene . . . . .	42	—	32	17	28	69	13	201
Total 1913	1561	253	589	1091	123	174	16	3807
1912	1548	254	594	1068	120	184	14	3782

Die Zahl der im Jahre 1913 an Beamte, Angestellte und Arbeiter der Bundesbahnen, sowie an deren Familienangehörige von der Generaldirektion und den Kreisdirektionen abgegebenen Freifahrtscheine für einzelne Fahrten beträgt 377,982 gegenüber 363,438 im Jahre 1912.

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

Auf Ende des Berichtsjahres betrug die Zahl der Beamten und Angestellten mit festem Gehalt insgesamt 25,999 (1912: 24,130), diejenige der im Taglohn Angestellten 11,627 (11,338), zusammen 37,626 (35,468).

	<b>Beamte mit festem Gehalt</b>	<b>Angestellte im Taglohn</b>
bei der Generaldirektion . . . . .	778	28
beim Kreis I . . . . .	5568	2123
beim Kreis II . . . . .	6908	3441
beim Kreis III . . . . .	5825	2364
beim Kreis IV . . . . .	3641	2004
beim Kreis V . . . . .	3279	1667
	<hr/>	
	25999	11627
	<hr/>	

## I. Finanzdepartement.

### a. Bericht über die Jahresrechnung.

Dem gegenwärtigen Bericht sind folgende Rechnungen nebst Beilagen beigegeben:

Betriebsrechnung;

Spezialrechnungen:

Erneuerungsfonds,

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

Fonds zur Deckung von Pensionen der ehemaligen Gotthardbahn, Versicherungsfonds gegen Feuerschaden,

Fonds zur Deckung von Unfallrenten, Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee;

Gewinn- und Verlustrechnung;

Kapitalrechnung;

Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken und auf Nebengeschäfte vom Jahre 1913;

Baurechnung auf 31. Dezember 1913;

Bilanz auf 31. Dezember 1913;

Eingangsbilanz auf 1. Juli 1913 betreffend die Neuenburger Jurabahn;

Beilagen:

Vergleichung der Betriebsrechnung mit dem Vorjahr und mit dem Budget,

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

Vergleichung der Gewinn- und Verlustrechnung mit dem Vorjahr und mit dem Budget,

Ausweis über die Bauverwendungen, nach Objekten ausgeschieden,

Vergleichung der gesamten Bauausgaben mit dem Budget und Zusammenzug auf Ende 1913;

Rechnung der Drucksachenverwaltung in Bern;

Rechnung der Oberbaumaterialverwaltung in Bern;

Rechnungen der Materialverwaltungen S. B. B.;

Rechnungen der Werkstätten S. B. B.;

Rechnungen der Hilfskassen:

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

Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und Angestellten der ehemaligen Gotthardbahn,  
 Pensionsfonds der P. L. M.,  
 Hilfs- und Pensionsfonds für das Personal der ehemaligen Neuenburger Jurabahn,  
 Kranken- und Hülfskasse für die ständigen Arbeiter der S. B. B.;  
 Fonds für ausserordentliche Unterstützungen der ehemaligen Centralbahn;  
 Fonds der ehemaligen Gotthardbahn für hervorragende Leistungen im Betriebsdienste;  
 Inventar der eigenen Wertschriften;  
 Inventar der Wertschriften des Erneuerungsfonds.

### Betriebsrechnung.

Der Überschuss der Betriebseinnahmen  
 pro 1913 beträgt . . . . . Fr. 70,315,598. 54

Rechnung 1912	Budget 1913	Rechnung 1913	Gegenüber 1912	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
69,172,460	67,334,740	<b>70,315,599</b>	+ 1,143,139	+ 2,980,859

Die Vermehrung gegenüber der Rechnung 1912 beträgt 1,65 %/o und gegenüber dem Budget 4,43 %/o.

Diese Veränderungen setzen sich zusammen aus:

	Gegenüber	
	Rechnung 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.
Vermehrung der Betriebseinnahmen . . . . .	6,664,896	4,524,755
Vermehrung der Betriebsausgaben . . . . .	5,521,757	1,543,896
Vermehrung des Betriebsüberschusses . . . . .	+ 1,143,139	+ 2,980,859

Wir werden diese Zunahme in den einzelnen Abschnitten des Berichtes zur Betriebsrechnung begründen. Gegenüber dem Jahre 1912 fällt die Erhöhung der Einnahmen hauptsächlich auf den Ertrag des Personentransportes; die Einnahmen aus dem Transport von Gepäck und Gütern haben sich ebenfalls vermehrt,

während diejenigen des Tiertransportes etwas zurückgegangen sind. Verglichen mit dem Budget ist eine Vermehrung der Einnahmen des Personen- und Gepäcktransportes zu verzeichnen, wogegen der Ertrag des Tier- und Gütertransportes die veranschlagten Summen nicht erreicht hat. Die „Verschiedenen Einnahmen“ sind sowohl gegenüber dem Vorjahr als auch gegenüber dem Budget angewachsen.

Die Vermehrung der Betriebsausgaben betrifft in der Hauptsache die Kapitel Personal, Konsummaterial, namentlich Brennmaterial, Unterhalt der Bahnanlagen und des Rollmaterials, Unfallentschädigungen und Bauausgaben zu Lasten der Betriebsrechnung, d. h. die Ausgaben für infolge von Neu- und Vollendungsbauten vorgenommene Änderungen an bestehenden Anlagen. Die gesetzlichen, bezw. reglementarischen Gehalts- und Lohnerhöhungen auf 1. April 1912 sind für das ganze Jahr 1913 in Wirksamkeit getreten, und der vermehrte Verkehr hat ausser der Personalvermehrung einen grösseren Materialkonsum erfordert. Über die Vermehrung der Fahrleistungen verweisen wir auf das Kapitel betreffend die Ausgaben des Fahrdienstes.

Gegenüber der Rechnung 1912 entfallen die Mehrausgaben im weitem auf die auf 1. Januar 1913 zurückgekauft Linie Genf-La Plaine und auf die ab 1. Juli 1913 verstaatlichte Neuenburger Jurabahn. Im Budget 1913 ist ein approximativer Betrag nur für die Ausgaben der Linie Genf-La Plaine vorgesehen worden; das Datum des Rückkaufes der Neuenburger Jurabahn war zur Zeit der Aufstellung des Budgets noch nicht bekannt.

Der Betriebskoeffizient der S. B. B. betrug im Jahre 1912 66,76; im Jahre 1913 ist er auf 66,94 gestiegen.

### **Betriebseinnahmen.**

Dieselben erreichen den Betrag von . Fr. 212,721,314. 89

Sie setzen sich aus folgenden Haupterträgen zusammen:

	Rechnung 1912	Budget 1913	Rechnung 1913	Gegenüber 1912	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. Ertrag des Personen- transportes . . . . .	79,741,480	80,000,000	84,589,152	+ 4,847,672	+ 4,589,152
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Güter- transportes . . . . .	117,955,698	120,250,000	119,200,111	+ 1,244,418	- 1,049,889
III. Verschiedene Ein- nahmen . . . . .	8,359,246	7,946,560	8,932,052	+ 572,806	+ 985,492
	206,056,419	208,196,560	212,721,315	+ 6,664,896	+ 4,524,756

### I. Ertrag des Personentransportes.

Das definitive Ergebnis übersteigt den Voranschlag von Fr. 80,000,000 um Fr. 4,589,152 oder um 5,74 %. Die Vermehrung gegenüber dem Vorjahr beträgt 6,08 %. Wir verweisen im weitem auf Abschnitt II, Kommerzielles Departement, Seite 197 ff. dieses Berichtes.

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

Die budgetierten Einnahmen aus dem Gepäck-, Tier- und Gütertransport wurden auf Grund der Einnahmen der ersten sieben Monate des Jahres 1912 ermittelt, unter Berücksichtigung der durch die Eröffnung der Lötschbergbahn zu erwartenden Verkehrseinbusse. Statt einer Verkehrszunahme ist eine Mindereinnahme von 0,87 % gegenüber dem Budget eingetreten. Wir verweisen im übrigen auf den Abschnitt II, Kommerzielles Departement, Seite 197 ff. dieses Berichtes.

### III. Verschiedene Einnahmen.

Die Mehreinnahmen sind in folgenden Abweichungen gegenüber der Rechnung 1912 und dem Budget begründet:

	Rechnung 1912	Budget 1913	Rechnung 1913	Gegenüber 1912	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1. Pacht- und Mietzinse:					
<i>a.</i> Für Gemeinschaftsbahnhöfe und -strecken . . . . .	1,123,455	1,127,960	<b>1,234,108</b>	+ 110,653	+ 106,148
<i>b.</i> Für Rollmaterial . . . . .	1,519,683	1,500,000	<b>1,654,292</b>	+ 134,609	+ 154,292
<i>c.</i> Für sonstige Objekte . . . . .	2,198,853	2,206,000	<b>2,362,075</b>	+ 163,222	+ 156,075
	<b>4,841,991</b>	<b>4,833,960</b>	<b>5,250,475</b>	+ 408,484	+ 416,515
2. Ertrag von Hilfsgeschäften . . . . .	3,263,192	2,879,600	<b>3,419,527</b>	+ 156,335	+ 539,927
3. Sonstige Einnahmen . . . . .	254,063	233,000	<b>262,050</b>	+ 7,987	+ 29,050
	<b>8,359,246</b>	<b>7,946,560</b>	<b>8,932,052</b>	+ 572,806	+ 985,492

Die vermehrten Einnahmen für Pachtzinse von Gemeinschaftsbahnhöfen sind der Zunahme der daherigen Anlagekapitalien zuzuschreiben. Ferner erscheint in den Einnahmen seit dem 1. Januar 1913 auch die Entschädigung der P. L. M. für die Mitbenützung des Bahnhofes Genf, wogegen der Anteil der Neuenburger Jurabahn an den Gemeinschaftskosten des Bahnhofes Neuenburg ab 1. Juli 1913 dahingefallen ist. Die objektweisen Details für Gemeinschaftsbahnhöfe befinden sich auf Seiten 48—50 der Jahresrechnung.

Die Einnahmen für Rollmaterialmieten haben eine Zunahme aufzuweisen. Zur richtigen Vergleichung sind diese Einnahmen den Ausgaben für die nämlichen Mieten im Kapitel V der Betriebsausgaben gegenüberzustellen, wo wir die Veränderungen begründen werden.

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

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

	Kapitalzinse	Reingewinn
	Fr.	Fr.
Drucksachenverwaltung . . . . .	36,480	74,505
Oberbaumaterialverwaltung . . . . .	446,181	518,255
Materialverwaltungen . . . . .	567,432	183,956
Werkstätten, inkl. Gasanstalten . . .	1,342,990	234,879
		<hr/>
		1,011,595
Privattelegraphendienst . . . . .	—	14,849
	<hr/>	<hr/>
	2,393,083	1,026,444

Der eigentliche Gewinn der Hilfsgeschäfte beträgt somit Fr. 1,011,595, d. h. zirka 1,7 % der gesamten Jahreslieferungen und Leistungen derselben im Betrage von rund Fr. 59,923,400.

Der Umsatz hat sich gegenüber dem Vorjahre um rund Fr. 4,449,000 vermehrt; diese Vermehrung betrifft hauptsächlich die Abgaben der Oberbaumaterialverwaltung, der Materialverwaltungen (Kohlen, Dienstkleider und Drucksachen) und die Mehrleistungen der Werkstätten.

### Betriebsausgaben.

Die Betriebsausgaben des Jahres 1913  
betragen . . . . . Fr. 142,405,716. 35

Rechnung 1912	Budget 1913	Rechnung 1913	Gegenüber 1912	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
136,883,959	140,861,820	<b>142,405,716</b>	+5,521,757	+1,543,896

Die Vermehrung der gesamten Betriebsausgaben gegenüber dem Vorjahre beträgt 4,08 % und gegenüber dem Budget 1,10 %.

Wie wir bereits hinsichtlich der Veränderungen des Betriebsüberschusses bemerkt haben, ist die Ausgabenvermehrung eine Folge der Gehalts- und Lohnerhöhungen auf 1. April 1912, der Personalvermehrung, des grössern Materialverbrauchs und der erhöhten Unterhaltungskosten für die Bahnanlagen und das Rollmaterial. In den Mehrausgaben sind ferner die Ausgaben für die verstaatlichte Linie Genf-La Plaine und für die Neuenburger Jura-bahn enthalten.

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

Kapitel	Rechnung 1912	Budget 1913	Rechnung 1913	Gegenüber 1912	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. Allgemeine Verwaltung . . . . .	4,390,630	4,583,110	<b>4,528,076</b> +	137,446 —	55,034
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	19,146,149	20,848,680	<b>21,248,645</b> +	2,102,496 +	399,965
III. Expeditions- und Zugsdienst . . .	45,747,646	47,793,290	<b>49,224,518</b> +	3,476,872 +	1,431,228
IV. Fahrdienst . . . . .	54,092,232	54,140,780	<b>56,487,965</b> +	2,395,733 +	2,347,185
V. Verschiedene Ausgaben . . . . .	15,906,536	12,863,650	<b>12,943,163</b> —	2,963,373 +	79,513
	<u>139,283,193</u>	<u>140,229,510</u>	<u><b>144,432,367</b></u> +	<u>5,149,174</u>	<u>+4,202,857</u>
VI. Nicht rubrizierte Ausgaben und Einnahmen (Überschuss der Ein- nahmen bzw. Ausgaben) . . . . .	—2,399,234	+632,310	— <b>2,026,651</b> —	372,583 +	2,658,961
	<u>136,883,959</u>	<u>140,861,820</u>	<u><b>142,405,716</b></u> +	<u>5,521,757</u>	<u>+1,543,896</u>

Die gesamten Ausgaben für das Personal der Bundesbahnen, inbegriffen die Reiseentschädigungen, die Nebenbezüge und die Bekleidungskosten, belaufen sich auf folgende Beträge:

Kapitel	Rechnung 1912	Budget 1913	Rechnung 1913	Gegenüber 1912	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Personal der allgemeinen Verwaltung	3,900,440	4,114,710	<b>4,014,513</b> +	114,073 —	100,197
Personal des Bahndienstes . . . . .	6,469,519	6,917,480	<b>6,853,171</b> +	383,652 —	64,309
Personal des Expeditions- und Zugs- dienstes . . . . .	42,557,382	44,554,230	<b>45,770,720</b> +	3,213,338 +	1,216,490
Personal des Fahrdienstes . . . . .	17,820,718	18,308,730	<b>19,195,104</b> +	1,374,386 +	886,374
Total Betrieb	<u>70,748,059</u>	<u>73,895,150</u>	<u><b>75,833,508</b></u> +	<u>+5,085,449</u>	<u>+1,938,358</u>

Hilfs- und Nebengeschäfte		Rechnung 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Rechnung 1913 Fr.		Gegenüber 1912 Fr.		Gegenüber dem Budget Fr.
Personal der Drucksachenverwaltung		147,858	154,690	<b>156,434</b>	+	8,576	+	1,744
„ „ Oberbaumaterialverwaltung .		80,268	83,500	<b>84,001</b>	+	3,733	+	501
„ „ Materialverwaltungen .		352,034	369,860	<b>356,971</b>	+	4,937	—	12,889
„ „ Werkstätten . . . . .		9,343,451	9,461,790	<b>9,936,616</b>	+	593,165	+	474,826
„ „ Dampfschiffahrt Bodensee .		283,011	296,600	<b>297,378</b>	+	14,367	+	778
Total Hilfs- und Nebengeschäfte		10,206,622	10,366,440	<b>10,831,400</b>	+	624,778	+	464,960
Zusammen		80,954,681	84,261,590	<b>86,664,908</b>	+	5,710,227	+	2,403,318
Diesen Beträgen sind ferner die Ausgaben für dasjenige Personal beizufügen, welches im Budget nicht unter den Personalrubriken figurirt, nämlich das nicht rubrizierte Personal des Bahndienstes (soweit dessen Leistungen nicht bereits im rubrizierten Personal enthalten sind), das Personal der Baubureaux und die Lehrer im Kreis V . . . . .		8,008,694	—	<b>9,110,288</b>	+	1,101,594	—	—
Gesamttotal der Personalausgaben		88,963,375	—	<b>95,775,196</b>	+	6,811,821	—	—

Diese erheblichen Mehrausgaben für das Personal sind eine Folge der auf 1. April 1912 eingetretenen Besoldungs- und Lohnerhöhungen, die das Jahr 1913 für 12 Monate belastet haben, sowie der infolge der Verkehrsvermehrung, der Vergrößerung der Bahnhöfe und Stationen und des Rückkaufes der Linie Genf-La Plaine und des J. N. stattgefundenen Personalvermehrung. Von obigen Beträgen entfallen allein auf die Mehrbetroffene für drei Monate der Besoldungs- und Lohnerhöhungen des Jahres 1913 gegenüber 1912 folgende Beträge:

	Für Besoldungs- erhöhungen Fr.	Für Tag- lohn- erhöhungen Fr.
Personal der allgemeinen Verwaltung . . . . .	99,002	—
„ des Bahndienstes . . . . .	121,933	— *)
„ „ Expeditions- u. Zugsdienstes . . . . .	1,108,910	65,202
„ „ Fahrdienstes . . . . .	385,816	51,878
Total Betrieb	1,715,661	117,080
Personal der Hilfs- und Nebengeschäfte	78,882	192,105
Nicht rubriziertes Personal des Bahndienstes . . . . .	79,310	169,963
Gesamttotal	1,873,853	479,148

Im weitern sind die Mehrausgaben für das Personal noch folgenden Faktoren zuzuschreiben:

Ausgaben für die Linie Genf-La Plaine, Jahr 1913	Fr. 1,002,448
Ausgaben für die Neuenburger Jurabahn, II. Semester 1913 . . . . .	„ 345,047
Mehrausgaben für Nebenbezüge des Zugs- und Fahrdienstpersonals infolge der vermehrten Leistungen und der Revision des Reglements Nr. 22	„ 1,269,183
Mehrausgaben für Reiseentschädigungen, Dienstkleider und Überzeitarbeit . . . . .	„ 312,403

Die übrigen Mehrausgaben sind durch die Vermehrung der Personalzahl infolge der Verkehrszunahme und der vermehrten Leistungen des nicht rubrizierten Personals und der Werkstättearbeiter verursacht worden.

\*) Beim nicht rubrizierten Personal.

Die Ausgaben für die zurückgekaufte Linie Genf-La Plaine und für die Neuenburger Jurabahn erreichen, soweit sie besonders ausgeschieden werden konnten, folgende Beträge:

	Genf-La Plaine ganzes Jahr 1913	Neuenburger Jurabahn II. Semester 1913
	Fr.	Fr.
I. Allgemeine Verwaltung (nicht ausgeschieden) . . . . .	—	—
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn . . . . .	396,410	102,712
III. Expeditions- und Zugdienst . . . . .	999,400	261,450
IV. Fahrdienst (ohne Rollmaterialunterhalt, weil nicht ausgeschieden) . . . . .	193,100	212,376
V. Verschiedene Ausgaben (ohne Wagenmieten, weil nicht ausgeschieden) . . . . .	84,645	19,103
Total	<u>1,673,555</u>	<u>595,641</u>

In diesen Beträgen sind die im Kapitel VI figurierenden Entschädigungen an die P. L. M. für die Besorgung des Zugs- und Fahrdienstes auf den Strecken Genf-La Plaine und Locle-Col des Roches nicht enthalten; sie stellen die durch den Kreis I und die Zentralverwaltung gemachten direkten Ausgaben dar. Diese Zugs- und Fahrdienstleistungen der P. L. M. betragen:

Strecke Genf-La Plaine, Jahr 1913 . . . . .	Fr. 417,633
Locle-Col des Roches, II. Semester 1913 . . . . .	„ 9,010

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

	Rechnung 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Rechnung 1913 Fr.	Gegenüber 1912 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen . . . . .	12,090,005	13,359,500	<b>13,814,321</b>	+ 1,724,316	+ 454,821
Unterhalt und Erneuerung der Lo- komotiven und Tender . . .	9,614,528	9,586,700	<b>9,510,706</b>	— 103,822	— 75,994
Unterhalt und Erneuerung der Personenwagen . . . . .	3,652,760	3,627,800	<b>3,653,694</b>	+ 934	+ 25,894
Unterhalt und Erneuerung der Lastwagen . . . . .	3,364,502	3,415,100	<b>3,502,872</b>	+ 138,370	+ 87,772
	<u>28,721,795</u>	<u>29,989,100</u>	<b><u>30,481,593</u></b>	<u>+ 1,759,798</u>	<u>+ 492,493</u>

Die Ausgaben für die Erneuerung des Oberbaues haben sich vermehrt, während sie für die Erneuerung des Rollmaterials unter den Ziffern des Vorjahres und des Budgets geblieben sind. Die Unterhaltskosten haben sowohl für den Oberbau wie auch für das Rollmaterial infolge der Lohnerhöhungen und der Vermehrung des Rollmaterialbestandes zugenommen.

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

	Rechnung 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Rechnung 1913 Fr.	Gegenüber 1912 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Sonstige Ausgaben des Expeditions- und Zugsdienstes . . . . .	3,190,264	3,239,060	<b>3,453,798</b>	+ 263,534	+ 214,738
Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen . . . . .	19,099,907	18,704,000	<b>20,105,882</b>	+ 1,005,975	+ 1,401,882
	<u>22,290,171</u>	<u>21,943,060</u>	<b><u>23,559,680</u></b>	<u>+ 1,269,509</u>	<u>+ 1,616,620</u>

Die Mehrausgaben sind eine Folge der Verkehrszunahme; sie betreffen ferner die Linie Genf—La Plaine und die Neuenburger Jurabahn. Weitere Erläuterungen über diese Ausgabenvermehrungen geben wir in den Kapiteln des Expeditionsdienstes und des Fahrdienstes.

In den folgenden Aufstellungen erläutern wir die Differenzen der einzelnen Rubriken der Kapitel I—VI der Betriebsrechnung, in welchen jeweilen die Ausgaben der Zentralverwaltung und der fünf Kreise enthalten sind.

### I. Allgemeine Verwaltung.

Die Ausgaben dieses Kapitels betragen Fr. 4,528,076. 09

Rubriken	Rechnung 1912	Budget 1913	Rechnung 1913	Gegenüber 1912	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A 1. Verwaltungsbehörden . . .	275,934	281,000	<b>282,865</b>	+ 6,931	+ 1,865
2. Sekretariate, Kanzleien, Ar- chive und Registraturen .	622,144	651,280	<b>620,767</b>	— 1,377	— 30,513
3. Ausgabenkontrolle, Haupt- buchhaltung, Hauptkasse, Wertschriftenverwaltung u. Rechnungsbureaux . . .	636,068	660,090	<b>638,419</b>	+ 2,351	— 21,671
4. Rechtsbureaux und Verwal- tung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen . . .	375,975	394,720	<b>386,991</b>	+ 11,016	— 7,729
5. Abteilungen für das Per- sonentarif-, Gütertarif- und Frachtreklamationswesen .	402,335	424,590	<b>426,851</b>	+ 24,516	+ 2,261
6. Einnahmenkontrolle . . .	943,751	988,010	<b>964,070</b>	+ 20,319	— 23,940
7. Statistisches Bureau und Publizitätsdienst . . . .	191,549	236,090	<b>224,742</b>	+ 33,193	— 11,348
8. Bureaux f. d. Telegraphen- dienst u. d. elektr. Anlagen	334,645	354,910	<b>353,104</b>	+ 18,459	— 1,806
9. Abwartpersonal . . . .	118,039	124,020	<b>116,704</b>	— 1,335	— 7,316
B 1. Bureau- und Druckkosten .	296,688	281,300	<b>300,396</b>	+ 3,708	+ 19,096
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale	87,156	90,400	<b>90,122</b>	+ 2,966	— 278
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars . . . . .	27,563	19,100	<b>38,225</b>	+ 10,662	+ 19,125
4. Verschiedenes . . . . .	78,783	77,600	<b>84,820</b>	+ 6,037	+ 7,220
	<b>4,390,630</b>	<b>4,583,110</b>	<b>4,528,076</b>	+ 137,446	— 55,034

A 1—9. Personalausgaben. Die gesetzlichen Besoldungserhöhungen auf 1. April 1912 haben im Jahre 1913 vermehrte Ausgaben erfordert. Dieselben sind zum Teil durch Minderausgaben infolge von Personalmutationen (Personalverjüngung, vorübergehende Vakanzen etc.) kompensiert worden, weshalb gegenüber dem Budget geringere Ausgaben zu verzeichnen sind. Ein weiterer Faktor der Mehrausgaben gegenüber 1912 ist in den erhöhten Reiseentschädigungen infolge der Revision des Reglements Nr. 21 auf 1. Januar 1913 enthalten.

B 1—4. Sonstige Ausgaben. Die zahlreichen Berichte und Vorlagen an die Verwaltungsbehörden, sowie eine Erhöhung des Buchdruckertarifes haben vermehrte Druckkosten verursacht. Eine veränderte Zuteilung von Bureaux der allgemeinen Verwaltung und eine Vermehrung derselben hat ferner erhöhte Kosten für deren Instandhaltung, sowie Mehrausgaben für den Unterhalt und den Ersatz des Mobiliars zur Folge gehabt. Die Rubrik „Verschiedenes“ weist für Umzugs- und Abrechnungskosten ebenfalls vermehrte Ausgaben auf.

## II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

Im Jahre 1913 betragen die Ausgaben Fr. 21,248,644. 86

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

Rubriken	Rechnung	Budget 1913	Rechnung	Gegenüber	Gegenüber		
	1912		1913	1912	dem Budget		
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.		
A 1. Bureaux der Obergeringenieure . . . . .	874,021	922,520	<b>915,384</b>	+	41,363	—	7,136
2. Bahningenieure und deren Hilfs- personal . . . . .	495,310	532,940	<b>545,366</b>	+	50,056	+	12,426
3. Bahnmeister und deren Gehülften	1,305,891	1,438,270	<b>1,407,042</b>	+	101,151	—	31,228
4. Bahnwärter, Barrierenwärter u. deren Stellvertreter . . . . .	3,794,297	4,023,750	<b>3,985,379</b>	+	191,082	—	38,371
B 1. Unterbau und Kunstbauten . . . . .	2,675,129	2,805,900	<b>2,989,183</b>	+	314,054	+	183,283
2. Oberbau (einschl. Erneuerung)	6,792,985	7,848,000	<b>7,974,190</b>	+	1,181,205	+	126,190
3. Hochbau und mechanische Sta- tionseinrichtungen . . . . .	1,638,846	1,702,500	<b>1,861,553</b>	+	222,707	+	159,053
4. Telegraph, Signale und Ver- schiedenenes . . . . .	854,966	790,600	<b>910,766</b>	+	55,800	+	120,166
5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis . . . . .	128,079	212,500	<b>78,629</b>	—	49,450	—	133,871
C 1. Bureau- und Druckkosten . . . . .	79,131	83,500	<b>86,155</b>	+	7,024	+	2,655
2. Beleuchtung, Heizung und Reini- gung der Dienstlokale . . . . .	60,858	64,000	<b>64,958</b>	+	4,100	+	958
3. Beleuchtung der Bahn . . . . .	85,833	70,200	<b>76,931</b>	—	8,902	+	6,731
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars . . . . .	320,710	319,600	<b>315,845</b>	—	4,865	—	3,755
5. Entschädigung für vorüber- gehende Benützung von Land- stücken und für Kulturschaden	1,433	3,300	<b>587</b>	—	846	—	2,713
6. Verschiedenes . . . . .	38,660	31,100	<b>36,677</b>	—	1,983	+	5,577
	<b>19,146,149</b>	<b>20,848,680</b>	<b>21,248,645</b>	+	<b>2,102,496</b>	+	<b>399,965</b>

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

	Rechnung 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Rechnung 1913 Fr.	Gegenüber 1912 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Gesamtausgaben	19,146,149	20,848,680	<b>21,248,645</b>	+ 2,102,496	+ 399,965
ab: Oberbau- erneuerung*	4,331,658	5,454,000	<b>5,193,230</b>	+ 861,572	− 260,770
<b>Netto</b>	<b>14,814,491</b>	<b>15,394,680</b>	<b>16,055,415</b>	+ 1,240,924	+ 660,735

A 1—4. Personalausgaben. Die Mehrausgaben gegenüber der Rechnung 1912 enthalten das Mehrbetreffnis für drei Monate der Gehaltserhöhungen auf 1. April 1912, sowie die infolge Revision des Reglementes Nr. 21 erhöhten Reiseentschädigungen. Ferner sind die Vorschriften vom 28. Januar 1913 über die Belohnung der Barrierenwärterinnen mit Rückwirkung ab 1. April 1912 in Kraft getreten. Die Minderausgaben gegenüber dem Budget sind auf Personalmutationen, Vakanzen, und auf vermehrte Rückerstattungen zurückzuführen.

B 1. Unterbau und Kunstbauten. Vermehrte Arbeiten für Sicherung des Bahnkörpers, wie Erneuerung von Stützmauern, Entwässerungen in Rutschgebieten und Wasserableitungen infolge der nassen Witterung haben grössere Aufwendungen erfordert. Weitere Mehrausgaben verursachten die provisorischen Herstellungsarbeiten an der Bahn nach dem Dambruch bei Reazzino, und die Instandstellung des eingesunkenen Bahnkörpers bei Lonay zwischen Renens und Morges.

B 2. Oberbau. Gegenüber dem Vorjahr hat eine erheblich grössere Geleiseerneuerung stattgefunden. Bezüglich der Längen der erneuerten Geleisestrecken und der Zahl der Weichen verweisen wir auf den Abschnitt IV, Baudepartement, Teil c, Bahnunterhalt, dieses Berichtes. Die erhöhten Gehalte und Löhne des nicht rubrizierten Personals verursachen ferner auch für den Geleiseunterhalt vermehrte Ausgaben.

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

B 3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen. Die Mehrausgaben wurden verursacht durch Veränderungen und Reparaturen an Verwaltungs- und Aufnahmsgebäuden anlässlich der Änderung in der Zuteilung von Diensträumen und Dienstwohnungen, sowie durch grössere Reparaturen an Einsteighallen und an Lokomotivremisen.

B 4. Telegraph, Signale und Verschiedenes. Es hat eine vermehrte Verstärkung und teilweise Verlegung von Telegraphenlinien, sowie Ersatz von Drähten in Tunnels stattgefunden. Mehrausgaben verursachte ferner der Unterhalt der Zentralanlagen und deren Leitungen, sowie der Ersatz, bzw. die Verbesserung von Einfriedigungen und Barrieren.

C 1—6. Sonstige Ausgaben. Mehrverbrauch von technischem Bureaumaterial für die Ausarbeitung zahlreicher Projekte und Vorlagen. Der Unterhalt und Ersatz des Inventars hat ebenfalls Mehrausgaben erfordert, die jedoch durch grössere Einnahmen für die vorübergehende Vermietung von Schotterwagen an andere Bahnen übertroffen worden sind.

### III. Expeditions- und Zugsdienst.

Die Ausgaben pro 1913 dieses Kapitels  
betragen . . . . . Fr. 49,224,518. 30

Sie verteilen sich auf die einzelnen Rubriken wie folgt:

Rubriken	Rechnung	Budget	Rechnung	Gegenüber	Gegenüber
	1912	1913	1913	1912	dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A 1. Betriebsinspektionen, Kursinspektionen . . . . .	1,169,503	1,225,190	<b>1,225,671</b>	+ 56,168	+ 481
2. Bahnhof- und Stationsvorstände und das denselben unterstellte Personal . . . .	30,895,870	32,414,640	<b>33,049,483</b>	+2,153,613	+ 634,843
3. Zugsdienstpersonal . . . .	10,492,009	10,914,400	<b>11,495,566</b>	+1,003,557	+ 581,166
B 1. Bureau- und Druckkosten .	1,172,130	1,201,880	<b>1,217,213</b>	+ 45,083	+ 15,333
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale und Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen . . . .	1,462,212	1,486,830	<b>1,560,644</b>	+ 98,432	+ 73,814
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars . . . . .	327,870	321,750	<b>421,555</b>	+ 93,685	+ 99,805
4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen und Telegraphenapparate	34,000	37,100	<b>40,073</b>	+ 6,073	+ 2,973
5. Camionnage und Plombage .	48,278	49,000	<b>46,053</b>	— 2,225	— 2,947
6. Verschiedenes . . . . .	145,774	142,500	<b>168,260</b>	+ 22,486	+ 25,760
	<b>45,747,646</b>	<b>47,793,290</b>	<b>49,224,518</b>	+ 3,476,872	+1,431,228

A 1—3. Personalausgaben. Auf diesem Kapitel gelangt die grösste Personalzahl zur Verrechnung, weshalb die Mehrausgaben für die Gehalts- und Lohnerhöhungen auf 1. April 1912, sowie für infolge der Verkehrszunahme notwendig gewordene Personalvermehrung hier bedeutende Beträge erreichen. In denselben sind ferner die vermehrten Nebenbezüge auf Grund des revidierten Reglements Nr. 22 und diejenigen für die grössern Fahrleistungen inbegriffen. Im übrigen verweisen wir auf die im Eingang des Berichtes zu den Betriebsausgaben im allgemeinen vorgebrachten Erläuterungen.

B 1—6. Sonstige Ausgaben. Mit Ausnahme derjenigen für Plombiermaterial, haben sich die Ausgaben sämtlicher Rubriken sowohl gegenüber dem Vorjahr als auch gegenüber dem Budget erheblich vermehrt. Diese Vermehrung ist zum Teil einem grössern Verbrauch infolge der Verkehrszunahme zuzuschreiben, wie z. B. an Billeten, Tarifen, Formularen und verschiedenen Materialien; ein Teil der Mehrausgaben betrifft ferner die zurückgekauften Linien Genf-La Plaine und J. N., an welchen namentlich die Bahnhöfe Genf und La Chaux-de-Fonds bedeutenden Anteil haben. Im weitem hat der Unterhalt und der Ersatz des Stationsinventars, inbegriffen Telegraphenapparate, Wagendecken, etc., grössere Aufwendungen erfordert.

#### IV. Fahrdienst.

Die Ausgaben des Jahres 1913 belaufen  
sich auf . . . . . Fr. 56,487,965. 25

Nachstehend die Verteilung auf die Rubriken:

Rubriken . . . . .	Rechnung 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Rechnung 1913 Fr.	Gegenüber 1912 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
A 1. Zentralbureaux des Fahrdienstes	623,298	648,900	<b>639,175</b>	+ 15,877	— 9,725
2. Maschinenpersonal und Wagen- visiteure . . . . .	13,686,087	13,907,040	<b>14,855,860</b>	+1,169,773	+ 948,820
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials .	3,511,333	3,752,790	<b>3,700,069</b>	+ 188,736	— 52,721
B 1. Brennmaterial . . . . .	17,949,712	17,537,000	<b>18,890,762</b>	+ 941,050	+ 1,353,762
2. Schmiermaterial . . . . .	415,896	418,000	<b>435,431</b>	+ 19,535	+ 17,431
3. Beleuchtungsmaterial . . . .	205,238	214,000	<b>205,399</b>	+ 161	— 8,601
4. Reinigungs- und Desinfektions- material, Wasser, Streusand und Verschiedenes . . . . .	529,061	535,000	<b>574,290</b>	+ 45,229	+ 39,290
C 1 <sup>a</sup> . Unterhalt der Lokomotiven und Tender . . . . .	7,238,314	7,317,000	<b>7,880,350</b>	+ 642,036	+ 563,350
Übertrag	44,158,939	44,329,730	<b>47,181,336</b>	+3,022,397	+ 2,851,606

Rubriken	Rechnung	Budget	Rechnung	Gegenüber	Gegenüber
	1912	1913	1913	1912	dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Übertrag	44,158,939	44,329,730	<b>47,181,336</b>	+ 3,022,397	+ 2,851,606
1 <sup>b</sup> . Erneuerung der Lokomotiven und Tender . . . . .	2,376,214	2,269,700	<b>1,630,356</b>	— 745,858	— 639,344
2 <sup>a</sup> . Unterhalt der Personenwagen	2,915,969	3,046,000	<b>3,238,155</b>	+ 322,186	+ 192,155
2 <sup>b</sup> . Erneuerung der Personenwagen	736,791	581,800	<b>415,539</b>	— 321,252	— 166,261
3 <sup>a</sup> . Unterhalt der Lastwagen . .	2,281,596	2,361,000	<b>2,436,104</b>	+ 154,508	+ 75,104
3 <sup>b</sup> . Erneuerung der Lastwagen .	1,082,906	1,054,100	<b>1,066,768</b>	— 16,138	+ 12,668
4 <sup>a</sup> . Unterhalt der Motorwagen .	193	—	—	— 193	—
4 <sup>b</sup> . Erneuerung der Motorwagen .	38,387	—	—	— 38,387	—
D 1. Bureau- und Druckkosten . .	42,289	43,950	<b>44,514</b>	+ 2,225	+ 564
2. Beleuchtung, Heizung und Rei- nigung der Dienstlokale . .	178,279	187,500	<b>182,355</b>	+ 4,076	— 5,145
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars . . . . .	252,695	241,300	<b>245,667</b>	— 7,028	+ 4,367
4. Verschiedenes . . . . .	27,974	25,700	<b>47,171</b>	+ 19,197	+ 21,471
	<b>54,092,232</b>	<b>54,140,780</b>	<b>56,487,965</b>	<b>+ 2,395,733</b>	<b>+ 2,347,185</b>

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

	Rechnung 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Rechnung 1913 Fr.	Gegenüber 1912 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Totalausgaben .	54,092,232	54,140,780	<b>56,487,965</b>	+2,395,733	+2,347,185
Ab: Abschreibung für ausrangiertes Rollmaterial . .	4,234,298	3,905,600	<b>3,112,663</b>	-1,121,635	- 792,937
<b>Netto</b>	<b>49,857,934</b>	<b>50,235,180</b>	<b>53,375,302</b>	<b>+3,517,368</b>	<b>+3,140,122</b>

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

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

Rechnung 1912	Budget 1913	Rechnung 1913	Gegenüber 1912	Gegenüber dem Budget
Lok. km	Lok. km	Lok. km	Lok. km	Lok. km
46,783,768	47,090,000	<b>48,348,356</b>	+1,564,588	+1,258,356

Die Vermehrung gegenüber 1912 beträgt 3,34 % und gegenüber dem Budget 2,67 %.

A 1—3. Personalausgaben. Die Mehrausgaben betreffen auch für das Personal des Fahrdienstes die Gehalts- und Lohnerhöhungen auf 1. April 1912, die Personalvermehrung und die erhöhten und vermehrten Nebenbezüge. Durch die Verjüngung des Personals wurden sie etwas kompensiert. Für weiteres Erläuterungen verweisen wir auch hier auf die im Eingang des Berichtes zu den Betriebsausgaben im allgemeinen vorgebrachten Begründungen.

B 1—4. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen. Mehrausgaben infolge der grössern kilometrischen Fahrleistungen; ferner ist der durchschnittliche Kohlenpreis im Budget etwas knapp bemessen worden.

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

Rechnung 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Rechnung 1913 Fr.	Gegenüber 1912 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
12,436,072	12,724,000	13,554,609	+ 1,118,537	+ 830,609

Die Unterhaltskosten für das Rollmaterial werden beeinflusst durch die Zahl der vorgenommenen periodischen Revisionen und durch die ausserordentlichen Reparaturarbeiten; diese letzteren sind sehr veränderlich. Die vermehrten Ausgaben sind im weitern den auf 1. April 1912 erhöhten Löhnen der Werkstätterarbeiter und der teilweisen Verteuerung der Materialpreise zuzuschreiben.

C 1 b bis 4 b. Erneuerung des Rollmaterials (vergleiche Ausrangierung zulasten des Erneuerungsfonds, Seite 140). Es ist folgendes Fahrmaterial ausrangiert, beziehungsweise zur Ausrangierung vorgesehen worden:

	Rechnung 1912 Anzahl	Budget 1913 Anzahl	Rechnung 1913 Anzahl
Lokomotiven . . . .	38	38	30
Lokomotivkessel . . .	4	2	—
Personenwagen . . .	80	67	43
Lastwagen . . . . .	271	266	274
Motorwagen . . . . .	1	—	—

D 1—4. Sonstige Ausgaben. Vermehrte Bureau- und Beleuchtungskosten gegenüber dem Vorjahr, sowie Mehrausgaben für die Hebung entgleister Fahrzeuge und für ärztliche Untersuchungskosten.

#### V. Verschiedene Ausgaben.

Dieselben betragen im Jahre 1913 . Fr. 12,943,162.55

Sie verteilen sich wie folgt auf die Rubriken:

Rubriken	Rechnung 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Rechnung 1913 Fr.	Gegenüber 1912 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
A 1. Pachtzins für Gemeinschafts- bahnhöfe und -strecken . . .	853,013	814,350	<b>547,999</b>	— 305,014	— 266,351
2. Rollmaterialmieten . . . .	4,588,560	4,500,000	<b>4,555,152</b>	— 33,408	+ 55,152
3. Verschiedene Mieten . . . .	34,990	34,650	<b>35,616</b>	+ 626	+ 966
C 1. Gerichts- und Prozesskosten .	25,077	30,600	<b>34,508</b>	+ 9,431	+ 3,908
2. Feuerversicherung . . . . .	194,417	207,200	<b>86,171</b>	— 108,246	— 121,029
3. Unfallversicherungen und Ent- schädigungen . . . . .	1,142,353	1,120,000	<b>1,208,190</b>	+ 65,837	+ 88,190
4. Transportversicherungen und Entschädigungen . . . . .	296,406	270,000	<b>278,975</b>	— 17,431	+ 8,975
5. Kosten des Transportes infolge von Bahnunterbrechungen . . .	189	1,200	<b>3,175</b>	+ 2,986	+ 1,975
6. Steuern und Abgaben . . . .	179,762	168,100	<b>164,639</b>	— 15,123	— 3,461
7. Beiträge an die Hilfskassen, Pensionen, Unterstützungen und Gratifikationen . . . . .	8,209,182	5,381,550	<b>5,727,750</b>	— 2,481,432	+ 346,200
8. Verschiedenes . . . . .	382,587	336,000	<b>300,988</b>	— 81,599	— 35,012
	<b>15,906,536</b>	<b>12,863,650</b>	<b>12,943,163</b>	<b>— 2,963,373</b>	<b>+ 79,513</b>

A 1. Pachtzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und Bahnstrecken. Infolge des Rückkaufes der Linie Genf—La Plaine und der Neuenburger Jurabahn ist der Anteil der S. B. B. an den Kapitalzinsen für die Bahnhöfe Genf und La Chaux-de-Fonds ab 1. Januar, beziehungsweise 1. Juli 1913 weggefallen. Eine weitere Reduktion ist für die Basler Verbindungsbahn eingetreten, weil der Anteil der Badischen Bahn am Reinertrag, der hier als Pachtzins verrechnet wird, infolge Ermässigung der Gütertarife für diese Linie ab 1. Mai 1913 kleiner geworden ist.

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

Rollmaterialmieten	Rechnung 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Rechnung 1913 Fr.	Gegenüber 1912 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Ausgaben . . . .	4,588,560	4,500,000	4,555,152	— 33,408	+ 55,152
Einnahmen . . . .	1,519,683	1,500,000	1,654,292	+134,609	+154,292
Nettoausgaben	3,068,877	3,000,000	2,900,860	—168,017	— 99,140

Das Verhältnis zwischen Einnahmen- und Ausgabenmieten ist ein besseres geworden, weil im Jahre 1913 die Verwendung von S B B-Wagen für Kohlentransporte aus den Saargruben wieder begonnen hat, und weil der Wagenumlauf im allgemeinen so viel als möglich beschleunigt wurde.

C 2. Feuerversicherung. Zufolge der Anlage eines Versicherungsfonds gegen Feuerschaden ist der Vertrag mit dem Versicherungskonsortium nicht mehr erneuert worden; die Prämie pro 1. Juli 1913/1914 ist weggefallen. Die Ausgabe des Jahres 1913 enthält die Prämien für die obligatorische Gebäudeversicherung, sowie die selbstversicherten Brandschäden, welche mit Fr. 10,035. 89 aus dem Versicherungsfonds gedeckt worden sind.

C 3. Unfallentschädigungen. Die Ausgaben dieser Rubrik sind veränderlich. Die Personalvermehrung, sowie die nachträgliche Reglierung von Haftpflichtfällen haben Mehrausgaben verursacht.

C 6. Steuern und Abgaben. Die Rechnung 1912 enthält eine Nachtragssteuer an Italien für die elektrische Energie und die Beleuchtung auf der Simplonlinie.

C 7. Beiträge an die Hilfskassen, Pensionen, Unterstützungen etc. Die Einlagen für die 5 (bezw. G. B. 6) ersten Monatsbeträge der Gehaltserhöhungen auf 1. April 1912 in die Pensions- und Hilfskassen sind weggefallen; dagegen haben sich die ordentlichen Beiträge der Verwaltung vermehrt. Ebenso haben die Beiträge an die Krankenkasse der Arbeiter für die Kranken- und die Invalidenversicherung zugenommen. Weitere Mehrausgaben sind für Dienstaltersgratifikationen und für Besoldungsnachgenuss gemacht worden.

V C 8. Verschiedenes. In der Rechnung 1912 figuriert das Personal des Publizitätsdienstes für die Monate Januar bis März noch auf dieser Rubrik, da es erst mit der Einführung des neuen Besoldungsgesetzes ab 1. April 1912 auf Rubrik I A 7 verrechnet wurde. Im fernern sind einige für 1913 vorgesehene Propagandaschriften nicht vollendet worden; die daherigen Kosten werden im Jahre 1914 zur Verrechnung gelangen.

#### VI. Nicht rubrizierte Ausgaben und Einnahmen.

Dieses Kapitel schliesst mit einem Einnahmenüberschuss im Nettobetrag von . . . . . Fr. 2,026,650. 70

Es umfasst folgende Positionen:

	Rechnung 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Rechnung 1913 Fr.	Gegenüber 1912 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
<i>Ausgaben.</i>					
1. Bauausgaben zulasten der Betriebsrechnung . . . . .	+ 1,330,588	+ 1,947,180	+ <b>2,181,792</b>	+ 851,204	+ 234,612
<i>Einnahmen.</i>					
2. Vergütung des Baukontos für Verwaltungs- und Bauleitungskosten	— 402,363	— 200,000	— <b>491,817</b>	+ 89,454	+ 291,817
3. Betriebskostenanteile für Gemeinschaftsbahnhöfe u. -strecken (Mehreinnahmen) . . . . .	— 1,990,319	— 1,857,040	— <b>2,675,896</b>	+ 685,577	+ 818,856
4. Entschädigungen für Betriebsbesorgung anderer Bahnen und für Zugs- und Fahrdienstleistungen .	— 1,337,140	— 1,257,830	— <b>1,040,730</b>	— 296,410	— 217,100
5. <i>Mehrausgaben</i> für den Betrieb der Strecke Genf-La Plaine und infolge Revision verschiedener Reglemente	—	+ 2,000,000	—	—	— 2,000,000
<i>Überschuss der Einnahmen bzw. Ausgaben</i>	— 2,399,234	+ 632,310	— <b>2,026,651</b>	— 372,583	+ 2,658,961

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

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

2. **Vergütung des Baukontos für Verwaltungs- und Bauleitungskosten.** Diese Vergütungen an die Betriebsrechnung werden nur auf den grössern Bauobjekten erhoben und bilden eine Entschädigung für die durch das Personal der allgemeinen Verwaltung und des Bahndienstes besorgte administrative und technische Bauleitung; die effektiven Kosten der technischen Baubureaux kommen von dieser Belastung des Baukontos in Abzug.

3. **Betriebskostenanteile für Gemeinschaftsbahnhöfe und -bahnstrecken (Mehreinnahmen).** Diese Rubrik enthält die Einnahmen aus den Anteilen anderer Bahnen an den Betriebs- und Unterhaltungskosten der von ihnen mitbenützten Bahnhöfe und Bahnstrecken der S. B. B., sowie die Anteile der letzteren für die Mitbenützung der Gemeinschaftsobjekte anderer Verwaltungen. Die Einnahmen übersteigen die Ausgaben. Es fallen weg die Anteile J. N. für den Bahnhof Neuenburg pro II. Semester 1913, andererseits die Anteile S. B. B. für den Bahnhof Genf des ganzen Jahres 1913 und für den Bahnhof Chaux-de-Fonds pro II. Semester 1913; für diese beiden Bahnhöfe figurieren die Ausgaben nun in den zutreffenden Rubriken der Betriebsrechnung. Das Detail nach den einzelnen Bahnhöfen und Strecken aufgeführt befindet sich auf Seiten 48—50 der Jahresrechnung.

4. **Entschädigungen für den Betrieb anderer Bahnen und für Zugs- und Fahrdienstleistungen.** Hier werden die Rückvergütungen der Eigentümer der durch die S. B. B. betriebenen Nebenbahnen und Bahnstrecken, sowie die Entschädigungen für gegenseitige Zugs- und Fahrdienstleistungen zwischen den S. B. B. und andern Bahnen verrechnet.

Der Einnahmenüberschuss ist gegenüber 1912 und dem Budget kleiner infolge der Entschädigungen an die P. L. M. für deren Zugs- und Fahrdienstleistungen auf der Strecke Genf-La Plaine pro Jahr 1913 und auf der Strecke Locle—Col-des-Roches pro II. Semester 1913. Das Detail nach den einzelnen Linien und Bahnstrecken aufgeführt ist auf Seiten 51 und 52 der Jahresrechnung enthalten.

5. Mehrausgaben für den Betrieb der Strecke Genf-La Plaine und für die Revision verschiedener Reglemente. Für den in das Budget 1913 als Gesamtposten vorsorglich eingestellten Betrag figurieren die Ausgaben in den zutreffenden Rubriken der Kapitel I bis V, mit Ausnahme derjenigen für die Revision des Reglements über die Abgabe von Dienstkleidern, welche pro 1913 noch nicht in Wirksamkeit getreten ist.

#### Rechnungsabschluss.

Der Einnahmenüberschuss der Betriebsrechnung beträgt . . . . . Fr. 70,315,598. 54

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

	Rechnung 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Rechnung 1913 Fr.	Gegenüber 1912 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Total der Betriebseinnahmen . . . . .	206,056,419	208,196,560	212,721,315	+ 6,664,896	+ 4,524,755
Total der Betriebsausgaben . . . . .	136,883,959	140,861,820	142,405,716	+ 5,521,757	+ 1,543,896
Einnahmenüberschuss	69,172,460	67,334,740	70,315,599	+ 1,143,139	+ 2,980,859

Die Verkehrsvermehrung im Jahre 1913 hat die bedeutende Vermehrung der Betriebsausgaben, welche im vorstehenden Bericht des Nähern begründet wurde, kompensiert, wodurch sich der Einnahmenüberschuss gegenüber dem Vorjahr und gegenüber dem Budget vermehrt hat.

## Rechnung über den Erneuerungsfonds.

		Fr.		
Der Saldo dieser Rechnung betrug auf 31. Dezember 1912 . . . . .		75,083,310. 87		
Die Einlagen für das Jahr 1913 betragen :				
a. für Oberbau :		Fr.	Fr.	
	Kreise I—IV . . . . .	3,755,718. 75		
	Kreis V . . . . .	581,111. 45		
			4,336,830. 20	
b. für Rollmaterial:				
	Zentralverwaltung für Kreise I—IV	4,220,916. 95	o	
	" " Kreis V . . . . .	657,384. 15		
			4,878,301. 10	
c. für Mobilien und Gerätschaften:				
	Zentralverwaltung und Kreise I—IV	478,421. 95		
	Kreis V . . . . .	89,567. 25		
			567,989. 20	
			9,783,120. 50	
	Übertrag		9,783,120. 50	75,083,310. 87

	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Übertrag			9,783,120. 50	75,083,310. 87
Die Entnahmen für das Jahr 1913 betragen:				
a. für Oberbau:				
Kreise I—IV . . . . .	4,773,069. 55			
Kreis V . . . . .	882,062. 25			
	<hr/>	5,655,131. 80		
b. für Rollmaterial:				
Zentralverwaltung für Kreise I—IV	2,530,197. 85			
"          "  Kreis V . . . . .	582,464. 90			
	<hr/>	3,112,662. 75		
c. für Mobiliar und Gerätschaften:				
Zentralverwaltung und Kreise I—IV	306,846. 68			
Kreis V . . . . .	56,473. 80			
	<hr/>	363,320. 48		
		<hr/>	9,131,115. 03	
	Überschuss der Einlagen		<hr/>	652,005. 47
		Bestand auf Ende 1913		<hr/>
				75,735,316. 34

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

Die Entnahmen für die Oberbauerneuerung sind um Fr. 1,318,302 grösser als die Einlagen, wovon Fr. 1,017,351 auf die Kreise I—IV, und Fr. 300,951 auf den Kreis V entfallen. Die Entnahmen für Rollmaterialerneuerung bleiben um Fr. 1,765,638 unter den Einlagen und verteilen sich mit Fr. 1,690,719 auf die Kreise I—IV, und mit Fr. 74,919 auf den Kreis V. Für den Ersatz von Mobilien und Gerätschaften sind die Entnahmen um den Betrag von Fr. 204,669 kleiner als die Einlagen; hiervon entfallen auf die Zentralverwaltung und die Kreise I—IV Fr. 171,575 und Fr. 33,094 auf den Kreis V. Hieraus entsteht ein Nettoüberschuss der Einlagen von Fr. 652,005 für das ganze S. B. B.-Netz, bezw. Fr. 844,943 Mehreinlage für die Zentralverwaltung und die Kreise I—IV; dagegen eine Mehrentnahme von Fr. 192,938 für den Kreis V.

Der Bestand des Erneuerungsfonds betrug auf

31. Dezember	Fr.
1902 . . . . .	34,640,675
1903 . . . . .	55,510,204
1904 . . . . .	56,849,780
1905 . . . . .	58,613,571
1906 . . . . .	58,775,984
1907 . . . . .	60,398,662
1908 . . . . .	61,140,472
1909 . . . . .	63,420,058
1910 . . . . .	65,521,253
1911 . . . . .	74,766,984
1912 . . . . .	75,083,311
1913 . . . . .	75,735,316

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

Der Saldo dieses Spezialfonds betrug auf

31. Dezember 1912 . . . . .	Fr. 343,562. 35
hierzu: Zins à $3\frac{1}{2}\%$ für das Jahr 1913 . . . . .	„ 10,971. 10
	<hr/> Fr. 354,533. 45
Bezahlte Pensionen im Jahre 1913 . . . . .	„ 54,837. 30
Bestand auf Ende 1913	<hr/> Fr. 299,696. 15

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

Auf 31. Dezember 1912 betrug der Saldo

dieses Spezialfonds . . . . .	Fr. 575,858. 80
hierzu: Zins à 3½ % für das Jahr 1913 . . . . .	„ 19,149. 60
	<u>Fr. 595,008. 40</u>
Bezahlte Pensionen im Jahre 1913 . . . . .	„ 62,030. 65
Bestand auf Ende 1913	<u>Fr. 532,977. 75</u>

### Rechnung über den Versicherungsfonds gegen Feuerschaden.

Auf 31. Dezember 1912 betrug der Saldo

dieses Spezialfonds . . . . .	Fr. 573,300. —
hierzu: Zins à 3½ % für das Jahr 1913 . . . . .	„ 20,065. 50
6. Einlage für 1913 von . . . . .	„ 300,000. —
	<u>Fr. 893,365. 50</u>
Nettoausgaben für Brandschäden, vom 1. Juli bis 31. Dezember 1913 . . . . .	„ 10,035. 89
Bestand auf Ende 1913	<u>Fr. 883,329. 61</u>

### Rechnung über den Fonds zur Deckung von Unfallrenten.

Einlage zur Errichtung eines Fonds zur Deckung von Unfallrenten . . . . .	Fr. 1,900,000
Bestand auf Ende 1913	<u>Fr. 1,900,000</u>

### Rechnung der Nebengeschäfte.

#### Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee.

Der Reinertrag des Jahres 1913 beträgt Fr. 105,492. 60

	Rechnung 1912	Budget 1913	Rechnung 1913	Gegenüber 1912	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Einnahmen . . . . .	804,732	850,000	<b>806,223</b>	+ 1,491	—43,777
Ausgaben . . . . .	682,696	720,000	<b>700,730</b>	+18,034	—19,270
Reinertrag . . . . .	<u>122,036</u>	<u>130,000</u>	<b>105,493</b>	—16,543	—24,507

Sowohl die Einnahmen als auch die Ausgaben sind im Budget 1913 zu hoch eingestellt worden. Die Mehrausgaben gegenüber dem Vorjahr betreffen die Gehaltserhöhungen, die Nebenbezüge und den Unterhalt der Schiffe.

**Gewinn- und Verlustrechnung.****Einnahmen.**

1. *Aktivsaldo pro 1912.* Derselbe beträgt Fr. 13,780,807. 07

Gemäss Beschluss unseres Verwaltungsrates, welcher von den eidgenössischen Behörden die Genehmigung erhalten hat, wurde ein Teil dieser Summe zu folgenden Amortisationen verwendet:

a. nachträgliche Einzahlung an die Pensions- und Hilfskasse für 1912, zur Verzinsung und Amortisation des Defizites . . .	185,000		
b. Vergütung an den Konto „Zu amortisierende Verwendungen“ für grössere, im Jahre 1912 ausser Dienst gesetzte und pro 1913 abgebrochene Anlagen .	870,000		
c. Abschreibung des Saldos des Aufgeldes von Fr. 6,000,000 für die Übernahme des 3 $\frac{1}{2}$ % Anleihs G. B. . . . .	4,800,000		
d. teilweise Abschreibung der Emissionskosten und Kursverluste, im Betrage von 2,987,977 Franken, des Anleihs 3 $\frac{1}{2}$ % S. B. B. von 1899/1902 . . .	1,500,000		
			„ 7,355,000. —
		Verbleiben	<u>Fr. 6,425,807. 07</u>

2. *Überschuss der Betriebseinnahmen.* Derselbe beträgt für das Jahr 1913 . . . . . Fr. 70,315,598. 54

Rechnung 1912	Budget 1913	Rechnung 1913	Gegenüber 1912	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
69,172,460	67,334,740	<b>70,315,599</b>	+ 1,143,139	+ 2,980,859

Die Vermehrung gegenüber 1912 beträgt 1,65 %.

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

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

Für 1902 (SBB und JS)	61,11
„ 1903	65,53
„ 1904	67,68
„ 1905	66,42
„ 1906	67,49
„ 1907	69,22
„ 1908	72,82
„ 1909	70,32
„ 1910	65,48
„ 1911	64,26
„ 1912	66,76
„ 1913	66,94

3. *Ertrag verfügbarer Kapitalien.* Dieselben haben pro 1913 abgeworfen . . . . . Fr. 4,901,957. 42

Rechnung 1912	Budget 1913	Rechnung 1913	Gegenüber 1912	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
5,115,192	4,055,000	<b>4,901,957</b>	— 213,235	+ 846,957

Es ergibt sich eine Verminderung von 4,16 % gegenüber 1912 und eine Vermehrung von 20,88 % gegenüber dem Budget.

	Ertrag 1912	Ertrag 1913	Differenz 1913
	Fr.	Fr.	Fr.
Verzinsung der Titel des Wertpapiersportefeuilles, inbegriffen das Portefeuille des Erneuerungsfonds	3,069,787	<b>3,259,767</b>	+ 189,980
Gewinne von Titelverkäufen und Mehrwert von Titeln	45,045	<b>23,974</b>	— 21,071
Kursgewinne, verschiedene Diskonti und verjährte Coupons	72,994	<b>114,017</b>	+ 41,023
Aktivzinse aus Kontokorrenten	1,835,569	<b>1,472,828</b>	— 362,741
Ertrag des Wechselportefeuilles	90,857	<b>29,980</b>	— 60,877
Verschiedene Zinse	940	<b>1,391</b>	+ 451
Zusammen	5,115,192	<b>4,901,957</b>	— 213,235

4. *Zins für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien.* Diese Zinsen betragen für 1913 . . . . . Fr. 1,076,152. 30

Rechnung 1912	Budget 1913	Rechnung 1913	Gegenüber 1912	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
702,650	400,000	1,076,152	+ 373,502	+ 676,152

5. *Ertrag von Nebengeschäften.* Der Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee, als einziges Nebengeschäft der Bundesbahnen, erzielte im Jahre 1913 einen Ertrag von . . Fr. 105,492. 60

Die Darstellung dieser Spezialrechnung befindet sich auf Seite 136 des Berichtes.

6. *Zuschüsse aus den Spezialfonds.* Sie setzen sich zusammen aus den Entnahmen aus:

- a. dem Erneuerungsfonds,
- b. dem Deckungsfonds für übernommene Pensionen der ehemaligen J. S.,
- c. dem Deckungsfonds für übernommene Pensionen der ehemaligen G. B.,
- d. dem Versicherungsfonds gegen Feuerschaden.

a. Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds. Im Berichtsjahr erreichten sie den Betrag von . Fr. 9,131,115. 03

Nachstehend die Zusammensetzung dieses Betrages:

	Rechnung 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Rechnung 1913 Fr.	Gegenüber 1912 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Erneuerung des Oberbaues.					
Kreis I . . . . .	915,835	990,000	<b>1,111,358</b>	+ 195,523	+ 121,358
„ II . . . . .	1,021,226	1,110,000	<b>1,202,716</b>	+ 181,490	+ 92,716
„ III . . . . .	1,419,351	1,570,000	<b>1,568,790</b>	+ 149,439	— 1,210
„ IV . . . . .	486,880	865,000	<b>890,206</b>	+ 403,326	+ 25,206
„ V . . . . .	673,886	1,019,000	<b>882,062</b>	+ 208,176	— 136,938
	<b>4,517,178</b>	<b>5,554,000</b>	<b>5,655,132</b>	+ 1,137,954	+ 101,132

## Erneuerung des Rollmaterials.

<i>Zentralverwaltung für Kreise I—V.</i>					
Lokomotiven . . . . .	2,310,990	2,242,200	<b>1,630,356</b>	— 680,634	— 611,844
Kessel . . . . .	65,224	27,500	—	— 65,224	— 27,500
Personenwagen . . . . .	736,790	581,800	<b>415,539</b>	— 321,251	— 166,261
Lastwagen . . . . .	1,082,906	1,054,100	<b>1,066,768</b>	— 16,138	+ 12,668
Motorwagen . . . . .	38,388	—	—	— 38,388	—
	<b>4,234,298</b>	<b>3,905,600</b>	<b>3,112,663</b>	— 1,121,635	— 792,937

## Ersatz des Mobiliars und der Gerätschaften.

Zentralverwaltung und Kreise I—V	257,913	190,400	<b>363,320</b>	+ 105,407	+ 172,920
	<b>9,009,389</b>	<b>9,650,000</b>	<b>9,131,115</b>	+ 121,726	— 518,885

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

Sie betragen für 1913 . . . . . Fr. 54,837. 30

Rechnung 1912	Budget 1913	Rechnung 1913	Gegenüber 1912	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
57,890	40,000	<b>54,837</b>	— 3,053	+ 14,837

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

Sie betragen für 1913 . . . . . Fr. 62,030. 65

Rechnung 1912	Budget 1913	Rechnung 1913	Gegenüber 1912	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
85,772	52,000	<b>62,030</b>	— 23,742	+ 10,030

d. Entnahmen aus dem Versicherungsfonds gegen Feuerschaden.

Diese Entnahmen beliefen sich im Jahre 1913 auf Fr. 10,035. 89.

Sie umfassen die Nettoausgaben für Brandschäden in der Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 1913.

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

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

8. *Einnahmen aus sonstigen Quellen.* Sie betragen für 1913 . . . . . Fr. 77,724. 01

Rechnung 1912	Budget 1913	Rechnung 1913	Gegenüber 1912	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
11,554	20,000	77,724	+ 66,170	+ 57,724

Diese Einnahmen setzen sich zusammen wie folgt:

Sensetalbahn, 4. Rate an die Entschädigung von Fr. 8000 für die Mitbenützung der Station Flamatt in den Jahren 1904—1909 . . . . . Fr. 1,000. —

Mittelthurgaubahn, Vergütung für die Besorgung des Güterexpeditionsdienstes in Konstanz vom 20. Dezember 1911 bis 31. Dezember 1912 „ 3,098. 61

Mehrerlös aus veräusserten entbehrlichen Liegenschaften . . . . . „ 73,625. 40

Total Fr. 77,724. 01

**Ausgaben.**1. *Entschädigung an die Eigentümer von gepachteten Linien.*Pachtzins der Linie Vevey-Chexbres pro 1913 . . Fr. 45,0002. *Kontokorrentzinsen, Provisionen etc.*Wir haben an solchen pro 1913 bezahlt . Fr. 2,056,519. 30

Rechnung 1912	Budget 1913	Rechnung 1913	Gegenüber 1912	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
2,523,131	2,244,000	<b>2,056,519</b>	— 466,612	— 187,481

Es ergibt sich somit eine Verminderung der Passivzinsen gegenüber 1912 von 18,49<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, sowie eine Verminderung von 8,85<sup>0</sup>/<sub>0</sub> gegenüber dem Budget.

Die Ausgaben des Jahres 1913 umfassen:

Kontokorrentzinsen . . . . .	Fr.	9,452. 43
Verzinsung der Kassascheine . . . . .	„	1,360,000. —
Zinsen von Barkautionen und verschiedene Zinsen . . . . .	„	23,556. 63
Provisionen für Couponseinlösungen und Titelmrückzahlungen . . . . .	„	70,658. 91
Agios, Kursverluste, Minderwert von Titeln und Verschiedenes . . . . .	„	<u>592,851. 33</u>
<b>Total</b>	<b>Fr.</b>	<b><u>2,056,519. 30</u></b>

3. *Verzinsung der konsolidierten Anleihen.*Im Jahre 1913 betrug dieselbe . . . . . Fr. 52,916,294

Rechnung 1912	Budget 1913	Rechnung 1913	Gegenüber 1912	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
51,588,904	51,707,410	<b>52,916,294</b>	+ 1,327,390	+ 1,208,884

Die nachstehende Tabelle, welche die Verzinsung für jedes einzelne Anleihen besonders angibt, erklärt auch die Vermehrung von 2,57<sup>0</sup>/<sub>0</sub> gegenüber 1912 und von 2,84<sup>0</sup>/<sub>0</sub> gegenüber dem Budget.

Bundesblatt. 66. Jahrg. Bd. III.	Bezeichnung der Anteile	Rechnung 1912	Budget 1913	Rechnung 1913	Bemerkungen
		Fr.	Fr.	Fr.	
	4 0/0 Centralbahn 1876 . . .	815,604	794,853	<b>794,853</b>	Verminderung von Fr. 20,751 im Jahre 1913 gegen 1912, infolge Rückzahlung aus- geloster Titel.
	4 0/0 „ 1880 . . .	701,867	696,133	<b>696,133</b>	
	3 1/2 0/0 „ 1894 (Juni) . . .	1,050,000	1,050,000	<b>1,050,000</b>	Verminderung von Fr. 5734 im Jahre 1913 gegen 1912; gleiche Bemerkung.
	3 1/2 0/0 „ 1894 (Okt.) . . .	1,050,000	1,050,000	<b>1,050,000</b>	
	4 0/0 Nordostbahn 1880 . . .	120,000	120,000	<b>120,000</b>	
	3 1/2 0/0 „ 1894 . . .	350,000	350,000	<b>350,000</b>	
	3 1/3 0/0 „ 1895 . . .	245,000	245,000	<b>245,000</b>	
	3 1/2 0/0 „ 1896 . . .	1,225,000	1,225,000	<b>1,225,000</b>	
	3 1/2 0/0 „ 1897 . . .	367,937	367,937	<b>367,937</b>	
	4 0/0 Vereinigte Schweizerbah- nen, I. Hypothek . . .	708,104	681,444	<b>702,784</b>	Verminderung von Fr. 5320 im Jahre 1913 gegen 1912 infolge Rückzahlung aus- geloster Titel. Vermehrung von Fr. 21,340 gegenüber dem Budget infolge Reduktion der Amortisation von Fr. 1,200,000 auf Fr. 133,000.
	4 0/0 Vereinigte Schweizerbah- nen, II. Hypothek . . .	355,088	341,748	<b>352,408</b>	

11

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1912	Budget 1913	Rechnung 1913	Bemerkungen
	Fr.	Fr.	Fr.	
2 <sup>8</sup> / <sub>11</sub> 0/0 Franco-Suisse 1868 .	413,552	408,983	<b>408,983</b>	{ Verminderung von Fr. 4569 im Jahre 1913 gegen 1912 infolge Rückzahlung ausgeloster Titel.
3 0/0 Jougne-Eclépens . . .	210,529	209,053	<b>209,053</b>	
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 Jura-Simplon 1894 .	4,836,038	4,836,038	<b>4,836,038</b>	
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 Gotthardbahn 1895 .	4,038,650	4,018,875	<b>4,018,875</b>	{ Verminderung von Fr. 19,775 im Jahre 1913 gegen 1912. Gleiche Bemerkung.
3 0/0 Eisenbahnrente 1890 .	2,079,990	2,079,990	<b>2,079,990</b>	
Schweiz. Bundesbahnrente 1900	3,000,000	3,000,000	<b>3,000,000</b>	
3 0/0 différencé Bundesbahnanleihen 1903 . . . . .	4,875,000	4,870,856	<b>4,870,856</b>	{ Verminderung von Fr. 4144 im Jahre 1913 gegen 1912. Gleiche Bemerkung.
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 Bundesbahnanleihen 1899/1902 . . . . .	17,377,500	17,251,500	<b>17,251,500</b>	
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 Bundesbahnanleihen 1910, I. Serie . . . . .	2,800,000	2,800,000	<b>2,800,000</b>	
4 0/0 Bundesbahnanleihen 1912	3,350,000	3,350,000	<b>3,350,000</b>	
	<b>49,969,859</b>	<b>49,747,410</b>	<b>49,779,410</b>	

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1912	Budget 1913	Rechnung 1913	Bemerkungen
	Fr.	Fr.	Fr.	
4 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> % Depotscheine der schweizerischen Bundesbahnen, zu jeder Zeit rückzahlbar, den Portefeuilles der Pensions- und Hilfskassen zugeteilt .	1,619,045	1,960,000	<b>2,706,927</b>	Vermehrung von Fr. 1,087,882 im Jahre 1913 gegen 1912 und von Fr. 746,927 gegenüber dem Budget infolge neuer Emissionen (Durchschnittskapital 1913 Fr. 63,692,400 gegenüber 1912 Fr. 40,230,000) und Erhöhung des Zinsfusses ab 1. Januar 1913 auf den 4 % Depotscheinen auf 4 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> %.
Zins auf dem kapitalisierten Rückkaufspreis der Linie Genf-La Plaine . . . . .	—	—	<b>429,957</b>	
	<b>51,588,904</b>	<b>51,707,410</b>	<b>52,916,294</b>	

### Vergleichung unserer Zinslasten.

	Rechnung 1912	Budget 1913	Rechnung 1913
	Fr.	Fr.	Fr.
Kontokorrentzinsen, Provisionen etc. . . . .	2,523,131	2,244,000	<b>2,056,519</b>
Verzinsung der konsolidierten Anleihen . . . . .	51,588,904	51,707,400	<b>52,916,294</b>
	<b>Brutto-Zinslast</b>	<b>54,112,035</b>	<b>53,951,400</b>
Ertrag verfügbarer Kapitalien und Bauzinse . . . . .	5,817,842	4,455,000	<b>5,978,109</b>
	<b>Netto-Zinslast</b>	<b>48,294,193</b>	<b>49,496,400</b>

Es ergibt sich eine Verminderung der Zinslasten von Fr. 501,696 gegenüber den Budgetansätzen, dagegen eine Vermehrung von Fr. 700,511 gegenüber der Rechnung 1912.

Diese Differenzen erklären sich einerseits durch die Vermehrung der Zinsen auf den zu Bauzwecken verwendeten Kapitalien, sowie durch die Zinsen, welche vom Rückkauf der Linien Genf-La Plaine und der Neuenburger Jurabahn herrühren, und andererseits durch die Zinsennachvergütung auf dem Defizit der Hilfs- und Pensionskasse der Gotthardbahn und die an die Rickenunternehmung vergüteten Zinsen, womit die Rechnung 1912 belastet war.

4. *Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen.* Diese betragen pro 1913 . . . . . Fr. 15,569,343. 36

Rechnung 1912	Budget 1913	Rechnung 1913	Gegenüber 1912	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
9,722,056	10,963,700	<b>15,569,343</b>	+5,847,287	+4,605,643

Sie umfassen die gesetzliche Amortisation, die Abschreibung auf untergegangenen Anlagen und verschiedener Ausgaben, sowie die Amortisation der Anleihekosten.

a. *Gesetzliche Amortisation.* Sie besteht aus:

der elften Amortisationsquote des Anlagekapitals auf 31. Dezember 1902 mit 0,691,670 % von Fr. 861,589,067. 55 . . . . .	Fr. 5,959,353. 10
der zehnten Amortisationsquote der Bauausgaben pro 1903 mit 0,698,495 % von Fr. 6,542,027. 68 . . . . .	„ 45,368. 63
der neunten Amortisationsquote der Bauausgaben pro 1904 mit 0,670,044 % von Fr. 19,778,872. 34 . . . . .	„ 132,527. 15
der achten Amortisationsquote der Bauausgaben pro 1905 mit 0,647,386 % von Fr. 21,299,434. 24 . . . . .	„ 137,889. 55
der siebenten Amortisationsquote der Bauausgaben pro 1906 mit 0,625,494 % von Fr. 22,959,266. 66 . . . . .	„ 143,608. 84
der sechsten Amortisationsquote der Bauausgaben pro 1907 mit 0,604,342 % von Fr. 23,222,056. 60 . . . . .	„ 140,340. 64
Übertrag	<u>Fr. 6,559,087. 91</u>

	Übertrag	Fr. 6,559,087. 91
der fünften Amortisationsquote der Bauausgaben pro 1908 mit 0,583,905 % von Fr. 24,571,373 . . . . .	„	143,473. 48
der vierten Amortisationsquote der Bauausgaben pro 1909 mit 0,564,159 % von Fr. 16,155,000. 40 . . . . .	„	91,139. 89
der dritten Amortisationsquote der Bauausgaben pro 1910 mit 0,545,081 % von Fr. 20,624,802. 40 . . . . .	„	112,421. 88
der zweiten Amortisationsquote der Bauausgaben pro 1911 mit 0,526,649 % von Fr. 21,601,170. 51 . . . . .	„	115,473. 07
der ersten Amortisationsquote der Bauausgaben von 1912 mit 0,508,840 % von Fr. 28,167,533. 30 . . . . .	„	143,327. 68
		<hr/>
		Fr. 7,164,923. 91
Dazu: fünfte Amortisationsquote des Anlagekapitals der Gotthardbahn auf 1. Mai 1909 mit 0,583,905 % von Fr. 189,177,735. 50 . . . . .	„	1,104,618. 25
		<hr/>
	Zusammen	Fr. 8,269,542. 16

Der Betrag der Bauausgaben pro 1912, amortisierbar innert 60 Jahren, ist folgendermassen berechnet:

Bauausgaben des Jahres 1912 . . . . .	Fr. 30,448,392. —
Weniger Ausgaben für Betriebsmaterial (Rollmaterial und Gerätschaften) . . . . .	„ 3,258,369. —
	<hr/>
	Fr. 27,190,023. —
Plus 30 % der Ausgaben für Betriebsmaterial . . . . .	„ 977,510. —
	<hr/>
	Fr. 28,167,533. —

#### b. Abschreibung für untergegangene Objekte.

Amortisation der Erstellungskosten der im Jahre 1913 infolge Stationsumbauten untergegangenen Anlagen . . . . .	Fr. 1,345,763. 82
---	-------------------

(Detail auf Seite 161 hiernach.)

## c. Amortisation der Anleihekosten.

Zehnte Amortisationsquote der Kursverluste und Emissionskosten des Anleihe 3% diffé	Fr.	116,495. —
Ausserordentliche Amortisation für dieselben	„	4,000,000. —
Achte Amortisationsquote des Defizits des Eisenbahnfonds . . . . .	„	162,500. —
Siebente Amortisationsquote der Kursverluste und Emissionskosten des Anleihe 3 1/2 % von 1899/1902 . . . . .	„	59,760. —
Amortisation des Saldos dieser Kosten . . . . .	„	1,428,217. —
Dritte Amortisationsquote der Kursverluste und Emissionskosten des Anleihe 3 1/2 % von 1910. . . . .	„	100,825. —
		<u>Fr. 5,867,797. —</u>

5. Einlagen in die Spezialfonds . . . Fr. 12,033,306. 70

Rechnung 1912	Budget 1913	Rechnung 1913	Gegenüber 1912	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
9,479,341	9,780,440	12,033,307	+ 2,553,966	+ 2,252,867

Die Einlagen setzen sich zusammen wie folgt:

a. Erneuerungsfonds . . . . .	Fr.	9,783,120. 50
b. Fonds zur Deckung der übernommenen Pensionen der Jura-Simplon-Bahn und der Gotthardbahn . . . . .	„	30,120. 70
c. Versicherungsfonds gegen Feuerschaden . . . . .	„	320,065. 50
d. Unfallrentenfonds . . . . .	„	1,900,000. —
		<u>Fr. 12,033,306. 70</u>

## a. Erneuerungsfonds.

## 1. Für den Oberbau:

Kreise I—IV.

a. per Meter Geleise im Jahresdurchschnitt, 4,470,530 m	Fr.	
à 30 Cts. . . . .		1,341,159. —

Übertrag 1,341,159. —

Fr.  
Übertrag 1,341,159. —

Fr.

- b. per Lokomotivkilometer auf eigener Bahn, ausschliesslich des Rangierdienstes, 34,493,711 km à 7 Cts. . 2,414,559. 75

Kreis V.

- a. per Meter Geleise im Jahresdurchschnitt, 561,109 m à 35,20 Cts. . . . . 197,510. 35
- b. per Lokomotivkilometer auf eigener Bahn, ausschliesslich des Rangierdienstes, 7,156,737 km à 5,36 Cts. . 383,601. 10

4,336,830. 20

2. Für das Rollmaterial:

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

Zentralverwaltung für  
Kreise I—IV.

- a. für Lokomotiven, 40,517,229 Fr.  
Lokomotivkm. à 4,7 Cts. . 1,904,309. 75
- b. f. Personenwg., 390,660,805  
Achskilometer à 0,30 Cts. . 1,171,982. 40
- c. für Lastwagen, 408,794,564  
Achskilometer à 0,28 Cts. . 1,144,624. 80

Zentralverwaltung für  
Kreis V.

- a. für Lokomotiven, 7,831,127  
Lokomotivkm. à 5,05 Cts. . 395,471. 90
- b. f. Personenwg., 31,067,611  
Achskilometer à 0,495 Cts. . 153,784. 65
- c. für Lastwagen, 55,450,062  
Achskilometer à 0,195 Cts. . 108,127. 60

4,878,301. 10

Übertrag 9,215,131. 30

		Fr.
	Übertrag	9,215,131. 30
3. Für Mobiliar und Gerätschaften:		
Zentralverwaltung und Kreise		
I—IV.		
2 $\frac{1}{2}$ % von Fr. 19,136,877. 07 Be-	Fr.	
stand im Jahresdurchschnitt .	478,421. 95	
Kreis V.		
2 $\frac{1}{2}$ % von Fr. 3,582,690. 65 Be-		
stand im Jahresdurchschnitt .	89,567. 25	
		<u>567,989. 20</u>
	Total Einlagen	<u>9,783,120. 50</u>

b. Fonds zur Deckung der Pensionen der ehemaligen Gesellschaften.

Jura-Simplon-Bahn, der Zins à 3 $\frac{1}{2}$ % pro 1913		
beträgt . . . . .	Fr.	10,971. 10
Gotthardbahn, der Zins à 3 $\frac{1}{2}$ % pro 1913		
beträgt . . . . .	„	19,149. 60
		<u>Fr. 30,120. 70</u>

c. Versicherungsfonds gegen Feuerschaden.

Gemäss Beschluss des Verwaltungsrates vom 30. Mai 1913 ist, erstmals pro 1913, zur Speisung dieses Fonds jährlich ein Betrag von mindestens Fr. 300,000 in die Gewinn- und Verlustrechnung einzustellen, bis der Versicherungsfonds, laufende Zinsen inbegriffen, die Höhe von 6 Millionen Franken erreicht hat.

Infolge dessen haben wir diesem Fonds eine sechste Einlage zugewiesen mit . . . . .	Fr.	300,000. —
und als Zins à 3 $\frac{1}{2}$ % auf dem Saldo . . . . .	„	20,065. 50
		<u>Fr. 320,065. 50</u>

d. Unfallrentenfonds.

Barwert der noch nicht verfallenen Rentenbeträge der seit dem Rückkauf bis Ende 1912 gemäss Gerichtsurteil oder Vergleich geschuldeten Unfallrenten . . . . .	Fr.	<u>1,900,000. —</u>
---	-----	---------------------

## Zusammenstellung der der gesetzlichen Amortisationsunterworfenen Anlagekosten und Bauverwendungen.

Jahre	Rückkaufspreis der ehemaligen Gesellschaften	Anderweitige Bausgaben	Total	Abzug 70 % des Rollmaterials und des Mobiliars	Zu amortisierendes Anlagekapital
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1902	*) 953,863,202. 77	—	863,202. 77	92,274,135. 22	861,589,067. 55
1903	—	8,124,328. 52	124,328. 52	1,582,300. 84	6,542,027. 68
1904	—	25,282,135. 60	282,135. 60	5,503,263. 26	19,778,872. 34
1905	—	28,998,923. 08	998,923. 08	7,699,488. 84	21,299,434. 24
1906	—	30,504,514. 76	504,514. 76	7,545,248. 10	22,959,266. 66
1907	—	33,722,648. 54	722,648. 54	10,500,591. 94	23,222,056. 60
1908	—	36,631,040. 64	631,040. 64	12,059,667. 64	24,571,373. —
1909	—	22,320,204. —	320,204. —	6,165,203. 60	16,155,000. 40
1910	—	25,824,422. 47	824,422. 47	5,199,620. 07	20,624,802. 40
1911 G. B.	210,920,254. 64	—	920,254. 64	21,742,519. 14	189,177,735. 50
1911 S. B. B.	—	24,338,720. —	338,720. —	2,737,549. 49	21,601,170. 51
1912	—	30,448,392. 11	448,392. 11	2,280,858. 81	28,167,533. 30
1913	†) 10,021,927. —	48,304,108. 79	326,035. 79	4,912,132. 19	53,413,903. 60
	1,174,805,384. 41	314,499,438. 51	*) 3,304,822. 92	180,202,579. 14	1,309,102,243. 78

\*) Im Total der dritten Kolonne (Fr. 1,489,304,822) ist nicht inbegriffen der Betrag von Fr. 39,161,302. 96, der verausgabt wurde für die Arbeiten auf der italienischen Simplontunnel und der vorderhand nicht zu amortisieren ist. Gleich verhält es sich für den kapitalisierten Amortisation sich unter andern Bedingungen vollzieht.

†) Neuenburger Jurabahn.

## 6. Verwendungen zu verschiedenen Zwecken.

Im Jahre 1913 haben wir verausgabt . . . Fr. 1,567,123. 33

Rechnung 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Rechnung 1913 Fr.	Gegenüber 1912 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
1,069,885	1,187,000	<b>1,567,123</b>	+ 497,238	+ 380,123

Diese Ausgaben umfassen folgende Posten:

Betriebsdefizit der Wald-Rüti-Bahn, zu Fr. 10,000 budgetiert . . . . .	Fr.	426. 73
Subventionen an Eisenbahnschulen . . . . .	„	31,893. 55
Siebente Quote für Verzinsung und Amortisation des Defizites der Eintrittsbilanz auf 1. Januar 1907 der Pensions- und Hilfskasse des Personals. Infolge Anwachsens dieses Defizites wird die Quote erhöht von Fr. 1,100,000 auf . . . . .	„	1,500,000. —
Subvention an die Strassenbahn Bremgarten- Dietikon für den Betrieb der Linie Wohlen- Bremgarten . . . . .	„	22,000. —
Anteil an der Ermässigung der Überfuhrgebühr Travers—La Presta, welche der Gesell- schaft R. V. T. durch Beschluss des Bundes- rates vom 11. Oktober 1910 auferlegt worden ist . . . . .	„	12,803. 05
		<u>Fr. 1,567,123. 33</u>

**Zusammenfassende Vergleichung der Gewinn-  
und Verlustrechnung für 1913 mit der Rechnung pro 1912 und  
dem Budget für 1913. (Überträge nicht inbegriffen.)**

	Differenz 1913 gegen 1912 Fr.	Differenz 1913 gegen Budget 1913 Fr.
Überschuss der Betriebseinnahmen	+ 1,143,139	+ 2,980,859
Ertrag der Nebengeschäfte . . . . .	— 16,543	— 24,507
Entnahmen aus den Spezialfonds	+ 104,967	— 483,982
Betriebssubventionen . . . . .	—	—
Aus sonstigen Quellen . . . . .	+ 66,170	+ 57,724
<i>Differenzen der Einnahmen</i> . . . . .	<u>+ 1,297,733</u>	<u>+ 2,530,094</u>

	Differenz 1913 gegen 1912 Fr.	Differenz 1913 gegen Budget 1913 Fr.
Netto-Zinslast . . . . .	+ 700,511	— 501,696
Entschädigung für gepachtete Linien . . . . .	— 15,000	—
Verwendungen zu Amortisationen	+ 4,826,231	+ 4,605,643
Einlagen in die Spezialfonds . .	+ 2,553,966	+ 2,252,867
Ausgaben für verschiedene Zwecke	+ 497,238	+ 380,123
Ausserordentliche Zulagen . . .	— 673,030	—
<i>Differenzen der Ausgaben . . .</i>	<u>+ 7,889,916</u>	<u>+ 6,736,937</u>
Differenzen der Einnahmen . .	+ 1,297,733	+ 2,530,094
„ „ Ausgaben . .	+ 7,889,916	+ 6,736,937
<i>Differenzen der Saldi . . . .</i>	<u>— 6,592,183</u>	<u>— 4,206,843</u>

Nach diesem Vergleich beträgt die Verminderung des Saldos gegenüber 1912 Fr. 6,592,183 und gegenüber dem Budget Fr. 4,206,843.

Im Jahre 1912 sind die ausserordentlichen Amortisationen und Zuwendungen dem Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung entnommen worden, während sie im Jahre 1913 in die Ausgaben dieser Rechnung eingestellt wurden. Zur richtigen Vergleichung der Resultate der beiden Rechnungsjahre, unter Ausschluss der vorgetragenen Aktivsaldi, sind sie wie folgt darzustellen:

	1912 Fr.	1913 Fr.
Überschuss der Gewinn- und Verlustrechnung der betreffenden Rechnungsjahre	1,871,595	1,613,357
Ausserordentliche Abschreibungen . .	7,355,000	5,428,217
Anlage eines Fonds zur Deckung von Unfallrenten . . . . .	—	1,900,000
Mehreinlage zur Deckung des Defizits der Pensions- und Hilfskasse . . . . .	—	400,000
Überschüsse der beiden Rechnungsjahre, zur Vergleichung . . . . .	<u>9,226,595</u>	<u>9,341,574</u>

Wenn keine ausserordentlichen Amortisationen und Zuwendungen gemacht worden wären, hätte somit der Überschuss pro 1912 Fr. 9,226,595, und derjenige pro 1913 Fr. 9,341,574 betragen.

## Rekapitulation der Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen seit dem Rückkauf.

Jahre	Zu amortisierendes Anlagekapital			I. Gesetzliche Amortisation			Paris-Lyon-Méditerranée für Genf - La Plaine	II. Andere Amortisationen					Gesamttotal der Amortisationen
	Ursprüngliches Anlagekapital	Anderweitige Bauausgaben	Total	des ursprünglichen Anlagekapitals	der Bauausgaben	Total		Diverses	Untergegangene Anlagen	Ausgaben für Anleihen	Hilfskassadefizit	Total	
	Abzug 70% des Rollmaterials und des Mobiliars			Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1902	861,589,067. 55		861,589,067. 55					42,105. 09	81,070. 61	2,180,320. 40		2,303,496. 10	2,303,496. 10
1903		6,542,027. 68	6,542,027. 68	4,171,633. 34		4,171,633. 34		{ 1,312,282. 74 723,867. 88 586,075. 56 }	103,951. 51	147,607. 80		2,873,785. 49	7,045,418. 83
1904		19,778,872. 34	19,778,872. 34	4,323,100. 70	33,288. 45	4,356,389. 15			280,000. —	116,495. —		396,495. —	4,752,884. 15
1905		21,299,434. 24	21,299,434. 24	4,480,065. —	135,096. 34	4,615,161. 34			280,000. —	116,495. —		396,495. —	5,011,656. 34
1906		22,959,266. 66	22,959,266. 66	4,642,733. 01	248,204. 62	4,890,937. 63		{ 74,569. 28 153,155. 33 }	880,000. —	278,995. —		1,386,719. 61	6,277,657. 24
1907		23,222,056. 60	23,222,056. 60	4,811,302. 92	373,717. 51	5,185,020. 43			1,576,615. 61	634,042. —	915,000	3,125,657. 61	8,310,678. 04
1908		24,571,373. —	24,571,373. —	4,985,998. 72	504,960. 52	5,490,959. 24			208,074. 72	423,754. 60	915,000	1,546,829. 32	7,037,788. 56
1909		16,155,000. 40	16,155,000. 40	5,839,035. 81	647,663. 02	6,486,698. 83			500,000. —	423,754. 60	915,000	1,838,754. 60	8,325,453. 43
1910		20,624,802. 40	20,624,802. 40	6,026,646. 83	752,534. 26	6,779,181. 09			805,765. 73	423,755. 80	915,000	2,144,521. 53	8,923,702. 62
1911	189,177,735. 50	—	189,177,735. 50	1,646,086. 60	—	8,078,979. 75			1,188,457. 15	1,426,539. 45	915,000	3,529,996. 60	11,608,976. 35
1911		21,601,170. 51	21,601,170. 51	5,549,073. 01	883,820. 14								
1912		28,167,533. 30	28,167,533. 30	6,817,818. 87	1,022,958. 48	7,840,777. 35			2,992,127. 17	7,080,207. 80	1,100,000	11,172,334. 97	19,013,112. 32
1913	10,021,927. —	43,391,976. 60	53,413,903. 60	7,063,971. 35	1,205,570. 81	8,269,542. 16	86,240. 38		1,345,763. 82	5,867,797. —	1,500,000	8,799,801. 20	17,069,343. 36
	1,060,788,730. 05	248,313,513. 73	1,309,102,243. 78	60,357,466. 16	5,807,814. 15	66,165,280. 31	86,240. 38	2,892,055. 88	10,241,826. 32	19,119,764. 45	7,175,000	39,514,887. 03	105,680,167. 34

Die Ausgaben für Verwendungen auf die Dampfschiffe auf dem Bodensee sind nicht in dieser Zusammenstellung inbegriffen; die Amortisation derselben vollzieht sich jährlich durch den Betriebskonto der Dampfschiffe (siehe Kapitel IV, Seite 163).

Inliegend noch zwei Tabellen, enthaltend:

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

### Bilanz auf 31. Dezember 1913.

Die Gesamtsumme der Aktiven und Passiven der Bilanz beträgt auf 31. Dezember 1913 Fr. 1,717,715,566. 80 gegenüber Fr. 1,687,246,791. 12 auf 31. Dezember 1912.

#### Aktiven.

*I. Anlagekonto.* Dieser umfasst sowohl den Baukonto als auch den Überschuss des Rückkaufspreises über die Aktiven der frühern Gesellschaften.

1. *Baukonto.* Er beläuft sich auf . Fr. 1,327,086,727. 56

einschliesslich der Rückkaufspreise für die Linie Genf—La Plaine und für die Neuenburger Jurabahn, welche auf 1. Januar, bzw. auf 1. Juli 1913 zurückgekauft worden sind. Er setzt sich wie folgt zusammen:

	Bahnanlage und feste Einrichtungen Fr.	Rollmaterial Fr.	Mobilfär und Gerätschaften Fr.	Total Fr.
Bestand auf 31. Dezember 1912	1,036,181,731	228,203,464	22,211,460	1,286,596,655
Linie Genf—La Plaine auf 1. Januar 1913	12,683,459	—	63,306	12,746,765
Neuenburger Jurabahn auf 1. Juli 1913	8,323,492	1,501,009	197,426	10,021,927
Vermehrung laut Bau-rechnung 1913 . .	12,465,790	4,563,414	692,177	17,721,381
Bestand auf 31. Dezember 1913 . . . .	<u>1,069,654,472</u>	<u>234,267,887</u>	<u>23,164,369</u>	<u>1,327,086,728</u>

Die Rückkaufspreise für die Linie Genf—La Plaine und die Neuenburger Jurabahn setzen sich wie folgt zusammen:

*Genf—La Plaine.* Kapitalwert auf 1. Januar 1913 der laut Art. 3, lit. a, des Rückkaufsvertrages vom 1. Januar 1913 bis 30. April 1958 zu bezahlenden Rückkaufsrente von jährlich

Fr. 516,197, Zinsfuss 4 % (Botschaft des Bundesrates vom 3. Juni 1912) . . . . . Fr. 10,780,988. —

Kapitalwerte ausser der Rückkaufsrente für die laut Art. 3, lit. b—e, des Rückkaufsvertrages besonders zu bezahlenden Bahnanlagen, Einrichtungen und Mobiliargegenstände (Depot S. B. B., Anlagen der eidgenössischen Post, Buffet und Mobiliar) . . . . . „ 1,965,777. 11

Total für Genf—La Plaine Fr. 12,746,765. 11

*Neuenburger Jurabahn.* Kaufpreis für die Linie Neuenburg—Chaux-de-Fonds—Col des Roches, samt Rollmaterial und Mobiliar, gemäss Art. 4 des Rückkaufsvertrages . . . . Fr. 9,800,000

Kaufpreis für das zur Erweiterung der Station Corcelles erworbene Land und für die Anlagen und Einrichtungen des Maschinendepots P. L. M. auf Station Locle . . . . . „ 221,927

Total für die Neuenburger Jurabahn Fr. 10,021,927

Die im Jahre 1913 auf den Baukonto übertragenen Ausgaben umfassen folgende Posten:

a. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

	Fr.
Vorarbeiten für die Einführung der elektrischen Zuförderung . . . . .	58,428
Erweiterung der Güterdienstanlagen, neuer Abort und zentrale Weichen- und Signalstellung auf der Station Gland . . . . .	87,595
Erweiterung der Station Villeneuve . . . . .	487,510
Erweiterung der Station Serrières . . . . .	434,988
Neues Aufnahme- und Nebengebäude auf der Haltestelle Ligerz . . . . .	63,777
Sicherungsarbeiten für den Damm bei km 5, <sup>172</sup> auf der Strecke Conversion-Grandvaux . . . . .	177,036
Erweiterung der Verlade- und Umladegleise auf der Station Palézieux . . . . .	96,780
Verlegung der Anlagen für den Lokalgüterdienst auf der Station Bouveret . . . . .	54,174
Erweiterung der Station Sitten . . . . .	705,756
Übertrag	<u>2,166,044</u>

Fr.

	Übertrag	2,166,044
Erstellung einer Fleischrampe, einer Wagendesinfektionsanlage und eines neuen Freiverladegeleises im Güterbahnhof Basel-St. Johann . . . . .		64,095
Neue Einführung der Juralinie in den Personenbahnhof Basel von der Münchensteinerstrassenbrücke bis zum Ruchfeld . . . . .		1,237,683
Erweiterung der Geleise im Güterbahnhof Basel . . . . .		945,028
Verschiedene kleinere Bauten im Bahnhof Basel . . . . .		140,857
Anbau eines Lagerschuppens an das Lagerhaus C im Güterbahnhof Basel . . . . .		96,310
Verschiedene Bauten im Bahnhof Luzern . . . . .		121,315
Stationserweiterung Roggwil . . . . .		43,190
Stationserweiterung Schüpfen . . . . .		122,785
Stationserweiterung Konolfingen-Stalden . . . . .		386,302
Zweites Geleise Basel-Delsberg, Teilstück von Ruchfeld bei Basel bis Aesch . . . . .		1,726,574
Ausdehnung der elektrischen Beleuchtung, Erstellung einer elektrischen Zentrale, einer Schwachstrom-Kabelanlage, neuer Aufstellgeleise im Vorbahnhof und kleinere Bauten im Hauptbahnhof Zürich . . . . .		393,581
Werkstätte für Weichenmontierung in Zürich . . . . .		56,590
Verlängerung des Überholungsgeleises auf der Station Killwangen-Spreitenbach . . . . .		51,086
Erstellung einer Depotwerkstätte mit Lokomotivständen im Bahnhof Brugg . . . . .		227,204
Ausmauerungen und Verlängerung von Tunnels auf der Strecke Weesen-Wallenstadt . . . . .		62,151
II. Geleise Bruggen-St. Gallen . . . . .		309,851
Geleiseerweiterung auf der Station Arbon . . . . .		28,155
Geleiseerweiterung auf der Station Uzwil . . . . .		27,986
Erweiterungsbauten auf dem Bahnhof Buchs (St. Gallen) . . . . .		35,437
Verlängerung des Überholungsgeleises auf der Station Flüelen . . . . .		85,099
Neue Lokomotivdrehzscheibe auf dem Bahnhof Erstfeld . . . . .		43,351
Neue Wagenschiebebühne in der Werkstätte Bellinzona . . . . .		43,874
Ersetzung von Niveauübergängen durch Unter- oder Überführungen . . . . .		940,162
	Übertrag	9,354,710

	Übertrag	Fr. 9,354,710
Flusskorrekturen; Wildbach- und Berglehnen- verbauungen; Schutzvorkehrungen gegen Lawinen und Steinschlag, Untermauerungen etc. . . . .		701,468
Erstellung und Vergrößerung von Wärterhäusern		134,009
Ersatz und Verstärkung eiserner Brücken . . . .		389,421
Brückenwagen auf verschiedenen Stationen . . . .		52,179
Zentralanlagen für Weichen und Signale . . . .		188,284
Neue Signale auf verschiedenen Stationen . . . .		56,353
Vorsorglicher Landerwerb . . . . .		1,688,684
Verbesserung der Beleuchtung auf verschiedenen Stationen . . . . .		68,150
Wagenwascheinrichtungen und Desinfektionsanlagen		55,305
Verschiedenes für das ganze Netz . . . . .		842,592
		<u>13,531,155</u>

Hiervon gehen ab:

Restzahlung des Kantons Baselstadt an die Kosten der Tieferlegung des Personenbahnhofes Basel . . . .	Fr. 254,000	
Abschreibung der abgebrochenen Teile der Werkstätte in Zürich . . . .	n 811,365	<u>—1,065,365</u>
		12,465,790

b. Rollmaterial.

	Fr.	Fr.
33 Lokomotiven . . . .	2,946,544	
Weniger: Abschreibung von 30 Lokomotiven . . . .	1,753,070	
		1,193,474
82 Personenwagen . . . .	2,742,106	
Weniger: Abschreibung von 43 Personenwagen . . . .	432,853	
	<u>2,309,253</u>	
Einrichtung der elektrischen Be- leuchtung in 92 Personenwagen	105,768	
Weniger: Ab- schreibung der Gasbeleuchtungs- einrichtung in 16 Personenwagen	14,400	
	<u>91,368</u>	
		<u>2,400,621</u>
Übertrag	3,594,095	12,465,790

	Fr.	Fr.	Fr.
	Übertrag	3,594,095	12,465,790
327 Lastwagen . . . . .	2,069,575		
Weniger: Abschreibung von 274 Lastwagen	1,111,217		
Umänderung eines Lastwagens in einen Dienstwagen . . . . .	3,350		
	<u>1,114,567</u>		
	955,008		
Einrichtung der elektrischen Beleuchtung in 17 Ge- päckwagen . . . . .	14,311		
	<u>969,319</u>		
			4,563,414
<i>c. Mobilien und Gerätschaften.</i>			
Zentralverwaltung . . . . .		185,014	
Kreis I . . . . .		73,630	
"  II . . . . .		122,393	
"  III . . . . .		149,306	
"  IV . . . . .		107,192	
"  V . . . . .		54,642	
		<u>692,177</u>	
	Vermehrung laut Baurechnung		<u>17,721,381</u>

2. *Überschuss des Rückkaufspreises über die Aktiven der ehemaligen Gesellschaften.* Der Saldo dieses Kontos auf 31. Dezember 1913 beträgt Fr. 113,917,355. 77 und hat sich gegenüber 1912 nicht verändert.

II. *Unvollendete Bauobjekte.* Auf 31. Dezember 1913 beträgt dieser Konto . . Fr. 98,243,030. 55

Die nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die im Jahre 1913 eingetretenen Änderungen:

	Bestand auf 31. Dez. 1912 Fr.	Netto-Bausgaben im Jahre 1913 Fr.	Übertrag auf Baukonto pro 1913 Fr.	Bestand auf 31. Dez. 1913 Fr.	Unterschiede Fr.
Generaldirektion . . . . .	938,242	4,947,557	4,806,555	1,079,245	+ 141,003
Verbesserung der Hauensteinlinie Sissach-Olten . . . . .	3,353,748	9,939,334	—	13,293,082	+ 9,939,334
Kreis I . . . . .	15,407,247	7,885,654	3,257,844	20,035,057	+ 4,627,810
„ II . . . . .	21,815,090	5,862,796	5,215,382	22,462,504	+ 647,414
„ III . . . . .	2,349,705	2,041,835	1,691,068	2,700,471	+ 350,766
„ IV . . . . .	20,695,220	5,449,183	1,270,312	24,874,091	+ 4,178,871
„ V . . . . .	4,095,107	3,012,424	1,480,219	5,627,312	+ 1,532,205
Simplontunnel II . . . . .	222,002	5,936,290	—	6,158,292	+ 5,936,290
Brienzerseebahn . . . . .	749,718	1,263,259	—	2,012,977	+ 1,263,259
	<u>69,626,079</u>	<u>46,338,332</u>	<u>17,721,380</u>	<u>98,243,031</u>	<u>+ 28,616,952</u>

Die Mehrbeträge auf 31. Dezember 1913 gegenüber dem Stande auf Ende 1912 rühren davon her, dass die Bauausgaben im Jahre 1913 grösser sind als die Übertragungen vollendeter Bauobjekte auf den Baukonto.

Die im Jahre 1913 gemachten Aufwendungen für die auf Ende des Jahres 1913 unvollendet gebliebenen Bauten betreffen folgende grössere Objekte:

*Generaldirektion:* Erwerb von Wasserkraften im Kanton Wallis und Vorarbeiten für die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Gotthardlinie.

Verbesserung der Hauensteinlinie Sissach-Olten: rasches Fortschreiten der Bauarbeiten im Tunnel.

*Kreis I:* Erweiterung der Bahnhöfe Renens, Lausanne, Valorbe und Brig, sowie der Stationen Versoix, Payerne und Kerzers; II. Geleise Martigny—Riddes, St. Blaise—Neuenstadt und Bern—Flamatt; Strassenunterführungen in Morges und Freiburg; Entwässerung und Verbauung der „Coteau du Day“.

*Kreis II:* Neues Transitpostgebäude im Personenbahnhof Basel; Verlängerung der Lokomotivremisen im Depot an der Nauenstrasse und Umänderung der Beleuchtungsanlagen für Wechselstrombetrieb im Bahnhof Basel; Bahnhöferweiterung Bern; Bahnhofumbau Biel; Bahnhöferweiterung Pratteln; Unterführung der Zufahrtsstrasse zur St. Karlibrücke in Luzern; Erstellung der Stauffacherstrassenbrücke bei der Signalstation Wilerfeld; neuer Güterschuppen mit Bureaugebäude und Rampen im Bahnhof Delsberg; neue Station Hasle zwischen Schüpfheim und Entlebuch; II. Geleise Aarburg—Luzern und Wilerfeld-Thun.

*Kreis III:* Erweiterung des Bahnhofes Baden, sowie der Stationen Wildegg, Frick, Töss und des Verladeplatzes im Bahnhof Schaffhausen; Erweiterung der Geleiseanlagen auf dem Bahnhofe Rapperswil, sowie auf den Stationen Wallenstadt, Mühlehorn, Uster und Affoltern am Albis; Erstellung einer neuen Station Schübelbach zwischen Siebnen-Wangen und Reichenbürg; neue Aufnahmegebäude auf dem Bahnhof Oerlikon, sowie auf den Stationen Pfungen-Neftenbach und Unterterzen; Ersatz und Verstärkung eiserner Brücken; Wildbachverbauungen im Linthal.

*Kreis IV:* Umbau der Bahnhöfe St. Gallen, Romanshorn und Wil, sowie der Stationen St. Fiden und Altstätten; Verlegung der Station Gossau; Tunnelbau St. Gallen—St. Fiden; II. Geleise

Winterthur—Wil und Gossau—Winkeln mit Ersetzung der Niveau-  
übergänge durch Unter- oder Überführungen.

*Kreis V:* II. Geleise Mendrisio-Chiasso und Maroggia-Men-  
drisio; Erweiterung des Bahnhofes Chiasso und der Stationen  
Melide, Lavorgo, Rodi-Fiesso, Ambri-Piotta und Schwyz; Ver-  
größerung der Depotwerkstätte in Biasca; Ankauf von Schutz-  
wäldern; Lawinen- und Wildbachverbauungen.

*Simplontunnel:* Ausbau des Tunnels II.

*Brienzerseebahn:* Ausführung der Unterbauarbeiten auf der  
Strecke Brienz-Ringgenberg.

<i>Bauausgaben 1913:</i>	Fr.
Auf den „Baukonto“ wurden übertragen netto .	17,721,380
Auf dem Konto „Unvollendete Bauobjekte“ beträgt die Vermehrung . . . . .	28,616,952
Im Jahre 1913 betragen somit die Bauausgaben netto	46,338,332
Der Konto „Verwendungen auf Nebengeschäfte“ (Bodensee) hat sich vermindert um . . . . .	— 103,048
Die Ausgaben betragen somit netto . . . . .	<u>46,235,284</u>
In diesem Betrage sind nicht inbegriffen:	
Die Abschreibungen für untergegangene Anlagen zu- lasten des Kontos „Zu amortisierende Verwen- dungen . . . . .	2,215,764
Die Bauausgaben zulasten der Betriebsrechnung .	2,181,792
Die Abschreibungen für ausrangiertes Rollmaterial, abzüglich Altmaterialwert . . . . .	3,112,663
Die Abschreibung von ersetzten Gasbeleuchtungs- einrichtungen in Personenwagen zulasten des Fahr- dienstes . . . . .	14,400
Die Abschreibungen für ausrangierte Maschinen und Werkzeuge, sowie die Vergütungen für das Alt- material der ausrangierten Fahrzeuge durch die Werkstätten . . . . .	305,150
Die <sup>o</sup> Netto-Abschreibung auf dem Anlagekapital der Dampfschiffe etc. auf dem Bodensee . . . . .	103,961
Im Jahre 1913 betragen diese Verwendungen . .	<u>7,933,730</u>

III. Zu amortisierende Verwendungen. Auf  
31. Dezember 1912 wies dieser Konto einen  
Sollsaldo auf von . . . . .

Fr.  
28,077,259. 95

Im Jahre 1913 hat er sich anlässlich der  
nachstehend aufgeführten Bauten um folgende  
Beträge erhöht:

*Untergegangene Anlagen:*

Lausanne. Umbau und Vergrößerung . . . . .	Fr. 136,879. 80
Vallorbe. Erstellung des internationalen Bahnhofes . . . . .	91,719. 40
Villeneuve. Allgemeine Erweiterung . . . . .	11,305. 25
Payerne. Erweiterung . . . . .	7,870. 65
Versoix. Erweiterung und neues Aufnahmsgebäude . . . . .	7,899. 55
Renens. Allgemeine Erweiterung . . . . .	1,901. 30
Doppelspur St. Blaise-Neuveville . . . . .	1,988. 80
Bern-Flamatt . . . . .	529. —
Basel. <sup>n</sup> Bahnhof-Wolf . . . . .	23,228. —
<sup>n</sup> Verlängerung der Lokomotivremisen . . . . .	40,480. 85
Doppelspur Basel-Delsberg . . . . .	10,045. 85
<sup>n</sup> Wylerfeld-Gümligen . . . . .	67,492. —
Luzern. Abstellgeleise und Versetzung der Wagenremise . . . . .	12,528. 05
<sup>n</sup> Ersatz einer Drehscheibe . . . . .	13,311. 65
<sup>n</sup> Unterführung der Zufahrtsstrasse zur St. Karli-brücke . . . . .	9,956. 80
Schüpfen. Erweiterung . . . . .	14,970. 10
Delsberg. Neue Güterhalle . . . . .	20,546. 25
Pratteln. Erweiterung . . . . .	9,543. 80
Bern. Villetten-, Personen- und Schützenmatt-Bahnhof . . . . .	401,219. 65
<sup>n</sup> Bahnhof Weyermannshaus . . . . .	23,123. 55
Ersatz der obern Limmatbrücke bei Wettingen . . . . .	141,018. 35
Gebäude der alten Werkstätteanlage Zürich . . . . .	784,359. 85
Zürich. Erstellung der elektrischen Beleuchtung . . . . .	224,992. 75
Übertrag	2,056,911. 25
	28,077,259. 95

	Fr.	Fr.
Übertrag	2,056,911. 25	28,077,259. 95
Koblenz. Ersatz der Drehscheibe	11,470. —	
Romanshorn. Lokale für die Transitpost . . . . .	34,978. 20	
„ Umbau und Erweiterung . . . . .	32,130. 75	
Gossau. Verlegung der Station . . . . .	23,933. 35	
St. Fiden. Erweiterung . . . . .	13,143. 12	
Doppelspur Winterthur-Wil . . . . .	43,197. 15	
	<hr/>	2,215,763. 82
		<hr/> 30,293,023. 77

Dagegen haben wir abgeschrieben:

Auf Emissionskosten des Anleihe	Fr.
3 %o difféié, 10. Annuität . . . . .	116,495. —
Ausserordentliche Amortisation hierauf . . . . .	4,000,000. —
Auf dem Defizit des Eisenbahnfonds, 8. Annuität . . . . .	162,500. —
Auf den Emissionskosten des Anleihe 3½ %o von 1899/1902: 7. Annuität . . . . .	59,760. —
Ausserordentliche Amortisation durch Entnahme aus dem Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung pro 1912 . . . . .	1,500,000. —
Ausserordentliche Amortisation des Saldos . . . . .	1,428,217. —
Auf den Emissionskosten des Anleihe 3½ %o von 1910, 3. Annuität . . . . .	100,825. —
Amortisation durch den Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung pro 1912 des Saldos des Aufgeldes von Fr. 6,000,000 für die Übernahme des Anleihe 3½ %o, G B . . . . .	4,800,000. —
Für untergegangene Anlagen im Jahre 1913 . . . . .	1,345,763. 82
Amortisation durch den Saldo der Gewinn- und Verlustrech-	
Übertrag	<hr/> 13,513,560. 82 30,293,023. 77

	Fr.	Fr.
Übertrag	13,513,560. 82	30,293,023. 77
nung pro 1912 für grössere Installationen, welche im Jahre 1912 ausser Dienst gesetzt und im Jahre 1913 abgebrochen worden sind . . . . .	870,000. —	<u>14,383,560. 82</u>
Saldo auf 31. Dezember 1913		<u>15,909,462. 95</u>
<i>IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte.</i>		
Das Anlagekapital unserer Dampfschiffunter- nehmung auf dem Bodensee beträgt auf Ende 1913		<u>2,159,793. 35</u>
Dieser Konto betrug auf Ende 1912 . . . . .		2,262,841. 25
Er vermehrte sich um die Kosten für Inventar- anschaffungen . . . . .		<u>913. 70</u>
		2,263,754. 95
Dagegen wurden abgeschrieben 5 % des Anlagekapitals auf Ende 1912 . . . . .	Fr. 113,142. 05	
Abzüglich: Die Fr. 10,000 überschreitenden Kosten für die Hauptreparatur des Dampfschiffes „St. Gallen“ . . . . .	9,180. 45	
Netto-Abschreibung pro 1913	<u>                    </u>	<u>103,961. 60</u>
		<u>2,159,793. 35</u>
Von 1904 bis 1912 haben die Bundesbahnen amortisiert eine Summe von . . . . .		910,785. 30
welcher die Amortisation pro 1913 zuzuzählen ist mit . . . . .		<u>103,961. 60</u>
Total der Amortisationen Ende 1913		<u>1,014,746. 90</u>
Auf 31. Dezember 1901 betrug das Anlage- kapital der Dampfschiffunternehmung . . . . .		1,719,363. 60
Die seitherigen Bauverwendungen, inbegriffen diejenigen für die Werfte in Romanshorn, er- forderten . . . . .		<u>1,455,176. 65</u>
Zusammen		<u>3,174,540. 25</u>
Abzüglich die jährlichen Amortisationen von 1904 bis 1913 . . . . .		<u>1,014,746. 90</u>
verbleibt als Anlagekapital auf Ende 1913 . . . . .		<u>2,159,793. 35</u>

V. *Verfügbare Mittel.* Auf 31. Dezember 1913 betragen dieselben Fr. 160,399,196. 62

Die Vergleichung mit der Bilanz von 1912 zeigt die nachstehenden Veränderungen:

	Beträge		Unterschiede gegenüber 1912
	auf 31. Dezember 1912	auf 31. Dezember 1913	
	Fr.	Fr.	
Kassen . . . . .	148,496	<b>240,908</b>	+ 92,412
Wechselportefeuille .	3,558,542	—	— 3,558,542
Bankguthaben . . . .	46,321,221	<b>26,077,625</b>	— 20,243,596
Wertschriftenportefeuille . . . . .	17,187,869	<b>9,490,306</b>	— 7,697,563
Portefeuille des Erneuerungsfonds .	74,599,150	<b>73,677,039</b>	— 922,111
Entbehrliche Liegenschaften . . . . .	7,602,058	<b>7,884,209</b>	+ 282,151
Materialvorräte . . . .	31,818,533	<b>35,442,892</b>	+ 3,624,359
Verschiedene Debitoren . . . . .	5,530,730	<b>7,586,217</b>	+ 2,055,487
	<u>186,766,599</u>	<u><b>160,399,196</b></u>	<u>— 26,367,403</u>

Die Plusdifferenz auf den Kassasaldi ist unbedeutend.

Wechselportefeuille. Unser Wechselportefeuille weist folgende Veränderungen auf:

Bestand des Portefeuilles auf den 31. Dezember 1912 . . . . .	Fr.	3,558,541. 70
Im Laufe des Jahres 1913 sind in das Portefeuille an Wechseln eingegangen . . . . .		18,761,143. 30
Diskont und Kursdifferenzen . . . . .		29,980. 49
		<u>22,349,665. 49</u>
Ausgegangen sind an einkassierten Wechseln		<u>22,349,665. 49</u>

Bankdepots. Die Ausgaben zu Bauverwendungen sind die Ursache der Verminderung unserer verfügbaren Mittel.

Wertschriftenportefeuille. Die Veränderungen desselben im Laufe des Jahres 1913 waren folgende:

Bestand des Portefeuilles auf den 31. Dezember 1912 . . . . .	Fr.	17,187,869. 20
Erworbene Titel . . . . .		827,760. —
		<u>18,015,629. 20</u>

Abzüglich:

Realisierung von verschiedenen Titeln . . . . .	Fr.	7,232,285. —
Zuteilungen an die verschiedenen Hülfskassen und Fonds . . . . .		21,000. —
Zuteilungen an das Erneuerungsfondsportefeuille . . . . .		1,237,610. 20
Kursdifferenzen . . . . .		34,428. —
		<u>8,525,323. 20</u>

Bestand des Wertschriftenportefeuilles auf den 31. Dezember 1913 . . . . .		<u>9,490,306. —</u>
--	--	---------------------

Erneuerungsfondsportefeuille. Im Laufe des Jahres 1913 haben folgende Veränderungen stattgefunden:

Bestand des Portefeuilles auf den 31. Dezember 1912 . . . . .	Fr.	74,599,150. —
Zuwendung verschiedener Titel . . . . .		9,522,030. 20
		<u>84,121,180. 20</u>

Abzüglich:

Realisierung verschiedener Titel (einschliesslich Fr. 9,800,000 3½ % Obligationen Gotthardbahn von 1895, die als Betrag der Rückkaufsumme für die Neuenburger Jurabahn dem Kanton Neuenburg abgetreten wurden) . . . . .	Fr.	9,961,500. —
Kursdifferenzen . . . . .		482,641. 50
		<u>10,444,141. 50</u>
Bestand auf den 31. Dezember 1913 . . . . .		<u>73,677,038. 70</u>

Entbehrliche Liegenschaften, inbegriffen Landerwerbungen für spätere Erweiterung von Bahnanlagen. Ihr Inventarwert auf 31. Dezember 1912 war . . . . .	Fr.	7,602,058. 34
--	-----	---------------

Im Jahre 1913 fanden Erwerbungen statt für . . . . .	Fr.	665,168. 62
Dagegen wurden veräussert oder zu Bauzwecken verwendet für . . . . .		383,018. 30
		<u>282,150. 32</u>
Bestand auf 31. Dezember 1913 . . . . .		<u>7,884,208. 66</u>

Materialvorräte. Ihr Inventarbestand	Fr.
betrug auf 31. Dezember 1912 . . . . .	31,818,533. 20
Auf 31. Dezember 1913 beträgt derselbe	35,442,892. 29
	<hr/>
Vermehrung gegenüber 1912 . . . . .	3,624,359. 09
	<hr/>
Verschiedene Debitoren. Bestand auf	Fr.
31. Dezember 1913 . . . . .	7,586,217. 17
Auf 31. Dezember 1912 betrug der Saldo	5,530,730. 27
	<hr/>
Vermehrung der Debitoren gegenüber 1912	2,055,486. 90
	<hr/>

Der einzige Konto dieses Kapitels von Wichtigkeit bezüglich der Ziffern ist der Konto „Einnahmenkontrolle“, dessen Saldo Fr. 4,524,962. 38 beträgt. Dieser Betrag repräsentiert die Saldi zulasten der Bahnhöfe und Stationen auf 31. Dezember 1913. Die andern Differenzen verteilen sich auf ca. 40 verschiedene Konti.

**Passiven.**

Konsolidierte Anleihen. Auf 31. Dezember 1912 betrug das Nominalkapital der die schweizerischen Bundesbahnen betreffenden Anleihen . . . . .	Fr. 1,474,384,900. —
Ausgabe pro 1913 von Depotscheinen der schweizerischen Bundesbahnen, zu jeder Zeit rückzahlbar, den Portefeuilles der Pensions- und Hilfskassen zugeteilt . . . . .	Fr. 15,829,000
Kapitalisierter Rückkaufspreis der Linie Genf-La Plaine, auf 1. Januar 1913 . . . . .	„ 10,780,988
	„ 26,609,988. —
	Fr. 1,500,994,888. —

*Infolge Auslosungen wurden folgende Rückzahlungen vorgenommen:*

4 0/0 Schweiz. Centralbahn 1876 . . . . .	Fr.	520,500
4 0/0 „ „ 1880 . . . . .	„	145,000
4 0/0 Vereinigte Schweizerbahnen, I. Hypothek . . . . .	„	133,000
4 0/0 „ „ II. „ . . . . .	„	67,000
2 <sup>8</sup> / <sub>11</sub> 0/0 Franco-Suisse 1868 . . . . .	„	168,300
3 0/0 Jougne-Eclépens . . . . .	„	49,500
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 Gotthardbahn 1895 . . . . .	„	580,000
3 0/0 différé Schweiz. Bundesbahnen 1903 . . . . .	„	1,020,000
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 Schweiz. Bundesbahnen 1899/1902 . . . . .	„	3,800,000
		Fr. 6,483,300. —
Amortisation des kapitalisierten Rückkaufspreises für Genf-La Plaine, erste Amortisationsquote . . . . .	„	86,240. 38
		„ 6,569,540. 38

Auf 31. Dezember 1913 beläuft sich der Betrag der Anleihen auf Fr. 1,494,425,347. 62

Die folgende Tabelle enthält eine Vergleichung über den Bestand unserer konsolidierten Schuld in den Jahren 1912 und 1913:

Anleihen	Beträge		Unterschiede gegenüber 1912	Bemerkungen
	auf	auf		
	31. Dezember 1912 Fr.	31. Dezember 1913 Fr.		
4 0/0 Centralbahn 1876 . . . . .	20,347,000	19,826,500	— 520,500	Durch Auslosung zurückbezahlt. id.
4 0/0     "     1880 . . . . .	17,500,000	17,355,000	— 145,000	
3 1/2 0/0     "     1. Juni 1894 . . . . .	30,000,000	30,000,000	—	
3 1/2 0/0     "     26. Oktober 1894 . . . . .	30,000,000	30,000,000	—	
4 0/0 Nordostbahn 1880 . . . . .	3,000,000	3,000,000	—	
3 1/2 0/0     "     1894 . . . . .	10,000,000	10,000,000	—	
3 1/2 0/0     "     1895 . . . . .	7,000,000	7,000,000	—	
3 1/2 0/0     "     1896 . . . . .	35,000,000	35,000,000	—	
3 1/2 0/0     "     1897 . . . . .	10,512,500	10,512,500	—	
4 0/0 Vereinigte Schweizerbahnen, I. Hyp.	17,636,100	17,503,100	— 133,000	id.
4 0/0     "     "     "     II.   "     "	8,843,700	8,776,700	— 67,000	id.
3 1/2 0/0 Jura-Simplon-Bahn 1894 . . . . .	138,172,500	138,172,500	—	
2 8/11 0/0 Franco-Suisse 1868 . . . . .	15,131,600	14,963,300	— 168,300	id.
3 0/0 Jougne-Eclépens . . . . .	7,003,500	6,954,000	— 49,500	id.
3 1/2 0/0 Gotthardbahn 1895 . . . . .	114,970,000	114,390,000	— 580,000	id.
3 0/0 Eisenbahnrente 1890 . . . . .	69,333,000	69,333,000	—	
4 0/0 Bundesbahnrente 1900 . . . . .	75,000,000	75,000,000	—	
Übertrag	609,449,900	607,786,600	— 1,663,300	

Anleihen	Beträge		Unterschiede gegenüber 1912	Bemerkungen
	auf 31. Dezember 1912	auf 31. Dezember 1913		
	Fr.	Fr.		
Übertrag	609,449,900	607,786,600	— 1,663,300	
3 0/0 difféé Bundesbahnanleihen 1903	150,000,000	148,980,000	— 1,020,000	Durch Auslosung zurückbezahlt. id.
3 1/2 0/0 Bundesbahnanleihen 1899/1902 .	492,900,000	489,100,000	— 3,800,000	
3 1/2 0/0 „ 1910, I. Serie	80,000,000	80,000,000	—	
4 0/0 „ 1912 . . .	83,750,000	83,750,000	—	
	1,416,099,900	1,409,616,600	— 6,483,300	
4 1/4 0/0 Depotscheine der schweizerischen Bundesbahnen, zu jeder Zeit rückzahl- bar, den Portefeuilles der Pensions- und Hülfskassen zugeteilt . . . . .	58,285,000	74,114,000	+ 15,829,000	Neuausgabe von 1913.
Wert auf 31. Dezember 1913 der an die P. L. M. zu leistenden Jahresraten für den Rückkauf der Linie Genf-La Plaine	10,780,988	10,694,748	— 86,240	Amortisationsquote pro 1913.
	1,485,165,888	1,494,425,348	+ 9,259,460	

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 kostenfrei in Verwahrung gegeben werden.

Auf den 31. Dezember 1913 hatten diese Hinterlagen folgenden Bestand:

	3% Schweiz. Eisen- bahnrente von 1890	3½% S. B. B. Anleihen von 1899/1902	S. B. B. Rente von 1900	3% différé S. B. B. Anleihen von 1903	3½% S. B. B. Anleihen von 1910, I. Serie	4% S. B. B. Anleihen von 1912
	Rente	Nominal- betrag	Rente	Nominal- betrag	Nominal- betrag	Nominal- betrag
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Hauptkasse in Bern . . . . .	119,640	35,438,000	147,690	3,945,500	610,500	11,934,500
Kreiskasse I in Lausanne . . . . .	150	240,000	4,410	30,000	—	—
„ II in Basel . . . . .	—	743,000	16,530	30,000	—	105,000
„ III in Zürich . . . . .	—	2,792,000	330	570,000	—	200,000
„ IV in St. Gallen . . . . .	—	—	—	—	—	—
„ V in Luzern . . . . .	—	—	450	—	—	1,510,000
Total	119,790	39,213,000	169,410	4,575,500	610,500	13,749,500
Am 31. Dezember 1912 beliefen sich diese Hinterlagen auf . . . . .	125,340	38,867,000	173,610	4,569,500	605,500	10,442,000
Unterschiede gegenüber 1912 . . . . .	— 5,550	+ 346,000	— 4,200	+ 6,000	+ 5,000	+ 3,307,500

	Anleihen der S. C. B.	Anleihen der N. O. B.	Anleihen der V. S. B.	Anleihen der J. S.	3½% Anleihen der G. B. von 1895	4% Kassa- scheine der S. B. B. von 1911/1914
	Nominal- betrag	Nominal- betrag	Nominal- betrag	Nominal- betrag	Nominal- betrag	Nominal- betrag
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Hauptkasse in Bern . . . . .	5,925,000	14,284,000	656,100	23,769,800	18,475,000	1,175,000
Kreiskasse I in Lausanne . . . . .	—	—	—	10,500	33,000	—
„ II in Basel . . . . .	2,263,000	144,500	109,000	129,000	84,000	—
„ III in Zürich . . . . .	—	648,500	—	50,000	—	—
„ IV in St. Gallen . . . . .	—	—	—	—	—	—
„ V in Luzern . . . . .	—	—	—	—	1,110,000	—
Total	8,188,000	15,077,000	765,100	23,959,300	19,702,000	1,175,000
Am 31. Dezember 1912 beliefen sich diese Hinterlagen auf . . . . .	8,182,500	15,072,000	730,600	24,086,150	9,916,500	1,175,000
Unterschiede gegenüber 1912 . . . . .	+ 5,500	+ 5,000	+ 34,500	— 126,850	+ 9,785,500	—

*II. Amortisationskonto.* Derselbe betrug  
auf 31. Dezember 1912 . . . . . Fr. 57,895,738. 15

Pro 1913 hat er sich erhöht um:

Die gesetzliche Amortisation Fr. 8,269,542. 16

Die erste Amortisations-  
quote, welche in der von  
1913—1958 jährlich an  
die P. L. M. zu leistenden  
Jahresrate von Fr. 516,197  
für den Rückkauf Genf-  
La Plaine inbegriffen ist „ 86,240. 38

„ 8,355,782. 54

Bestand auf 31. Dezember 1913 . . . Fr. 66,251,520. 69

Siehe in der II. Beilage zu Seite 153 die Zusammenstellung  
der seit dem Rückkauf amortisierten Ausgaben.

*III. Schwebende Schulden.* Bestand derselben auf den 31. De-  
zember 1913 . . . . . Fr. 69,648,214. 49

Nachstehend die Vergleichung mit 1912:

	Beträge		
	auf 31. Dez. 1912 Fr.	auf 31. Dez. 1913 Fr.	Unterschiede gegenüber 1912 Fr.
Verfallene Obligationen und Coupons . . . . .	3,100,393	4,971,244	+ 1,870,851
Noch nicht verfallene Ratazinse . . . . .	5,618,850	5,598,336	— 20,514
Pensions- u. Hilfskassen Kauttionen von Unter- nehmern, Lieferanten u. Frachtenkreditinhabern	185,883	1,047,208	+ 861,325
Rückzahlung der Aktien und Genussscheine der J. S. . . . .	729,497	791,508	+ 62,011
Kassenscheine . . . . .	167,824	166,732	— 1,092
Verschiedene Kreditoren Von den Kassen im Jahre 1914 regulierte Aus- gaben und Einnahmen des Jahres 1913 . . . . .	34,000,000	34,000,000	—
	1,699,815	1,981,985	+ 282,170
	19,107,052	21,091,201	+ 1,984,149
	<u>64,609,314</u>	<u>69,648,214</u>	<u>+ 5,038,900</u>

Der Saldo der verschiedenen Kreditoren verteilt sich auf zirka 20 verschiedene Konten.

IV. *Spezialfonds*. Sie umfassen den Erneuerungsfonds, die Fonds zur Deckung der Pensionen der ehemaligen J. S. und der ehemaligen G. B., den Versicherungsfonds gegen Feuerschaden und den Unfallrentenfonds. Ihr Betrag beläuft sich auf 31. Dezember 1913 auf . . . . . Fr. 79,351,319. 85

Für das Nähere dieser Fonds vergleiche man Seiten 133—136 dieses Berichtes.

V. *Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung*. Derselbe beträgt auf 31. Dezember 1913 Fr. 8,039,164. 15. Bezüglich dessen Verwendung verweisen wir auf unsere Schlussanträge im gegenwärtigen Bericht.

## b. Publizitätsdienst.

1. *Propagandamaterial*. Neuauflagen wurden erstellt von der Broschüre „St. Gotthard“, englische Ausgabe, vom Album „Die Schweiz“, deutsche Ausgabe, von der kleinen Touristenkarte 1 : 650,000, deutsche, französische, englische, spanische und holländische Ausgabe. Vom Fahrplanheft „Internationale Zugverbindungen“ wurden die üblichen drei Ausgaben auf 1. Mai, 1. Juli und 1. Dezember veranstaltet. Ausserdem wurde bei der Herausgabe des kleinen Führers „Die Schweiz“, der vom Verband schweizerischer Verkehrsvereine verlegt wird, mitgewirkt. Die bei den Agenturen vorhandenen Lichtbildersammlungen haben wir durch Wintersujets ergänzt.

2. *Presspropaganda* wurde in den bisherigen Formen, aber in erweitertem Umfange, betrieben.

3. *Die Agenturen und Vertretungen im Auslande* weisen eine erfreuliche Entwicklung auf. Es sind im Laufe des Jahres einige neue Auskunftstellen den bestehenden angegliedert worden und es wird geprüft, ob nicht noch weitere solcher Stellen geschaffen werden sollten.

4. *Die beratende Kommission des Publizitätsdienstes* hielt zwei Sitzungen ab. Auf 1. Juli 1913 wurde die Neubestellung derselben für eine dreijährige Amtsperiode vorgenommen.

## II. Kommerzielles Departement.

### a. Allgemeines.

1. Am 1. Mai ist die zwischen Cadenazzo und Magadino gelegene Haltestelle Quartino eröffnet worden. Sie ist nur für den Personenverkehr und für Milchtransporte im Abonnement eingerichtet, und zwar in beiden Fällen mit Beschränkung der Abfertigungsmöglichkeit auf die Stationen der Linien Ranzo-Gerra-Bellinzona und Cadenazzo-Locarno.

2. Am 1. Juli wurde die zwischen den Stationen Nidfurn-Haslen und Luchsingen-Hätzingen gelegene Haltestelle Leuggelbach eröffnet. Ihre Einrichtungen beschränken sich auf den Personenverkehr, und zwar sind vorläufig Taxen nur vorgesehen für den Verkehr mit den Stationen der Linie Weesen- und Ziegelbrücke-Linth.

3. Von der Gemeindebehörde Vira-Gambarogno ist das Gesuch eingereicht worden, es möchte der Name der Station Magadino in „Vira-Magadino“ abgeändert werden. Diesem Gesuche konnte nicht entsprochen werden, dagegen haben wir uns im Einverständnis mit dem Staatsrat des Kantons Tessin und nach Verständigung mit der Gesuchstellerin entschlossen, die gegenwärtige Stationsbezeichnung „Magadino“ in „Magadino-Vira“ abzuändern. Die Massnahme ist nach Genehmigung durch das Eisenbahndepartement auf 1. Oktober 1913 durchgeführt worden.

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

- a. am 1. Juli die Linie Bevers-Schuls der Rhätischen Bahn;
- b. am 15. Juli die Linie Frutigen-Brig der Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon;
- c. am 25. August die schmalspurige Worblentalbahn;
- d. am 1. Oktober die Linie Gossau-Herisau der Appenzellerbahn (auf den gleichen Zeitpunkt wurde die Linie Winkeln-Herisau ausser Betrieb gesetzt);

- e. am 9. September die Strassenbahnen im Kanton Zug für den Personen- und Gepäckverkehr, am 17. November für den Tier- und Güterverkehr;
- f. am 10. Oktober die Teilstrecken Thun-Steffisburg und Thun-Oberhofen der Schmalspurbahn Steffisburg-Thun-Interlaken und am 24. Dezember die Strecke Oberhofen-Beatenbucht der gleichen Bahn;
- g. am 16. Dezember die Schmalspurbahn Tramelan-Breuleux-Noirmont;
- h. am 18. Dezember die Zahnradbahn Villars-Chesières-Bretaye (Chamossaire);
- i. am 22. Dezember die Strecke Aigle-Sépey der Schmalspurbahn Aigle-Sépey-Diablerets;
- k. am 29. Dezember die Teilstrecke Mett-Meinisberg der Schmalspurbahn Biel-Meinisberg.

5. In Art. 6 des Vertrages betreffend den Rückkauf der Neuenburger Jurabahn ist bestimmt, dass die Distanzzuschläge so bemessen werden sollen, dass die Transporteinnahmen bei Anwendung der Bundesbahntaxen, auf gleiche Transportmengen bezogen, annähernd gleich bleiben. Wir haben nach einlässlicher Prüfung der Angelegenheit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement unterm 12. August hierüber folgende Vorschläge unterbreitet:

a. Die bisherigen Ausnahmetaxen im Personenverkehr (Tramkonkurrenz) der ehemaligen Neuenburger Jurabahn werden, unter Vorbehalt spätern Zurückkommens, auf den Zeitpunkt der Neuordnung der Tarife dieser Linie aufgehoben.

b. Für die Anwendung des S. B. B.-Personen- und Gepäcktarifs auf der Strecke Neuchâtel-Le Locle-frontière wird ein Zuschlag von 33% zu den effektiven Entfernungen festgesetzt.

c. Auf die Vornahme einer Erhöhung der bisherigen Gütertarifdistanzen für die Linie Neuchâtel-Le Locle-frontière wird verzichtet.

Diesen Vorschlägen ist vom Eisenbahndepartement zugestimmt worden.

6. Die kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten hat im Berichtsjahre drei Sitzungen abgehalten. In der ersten Sitzung ist über die Revision des Tarifs für die Be-

förderung von Gesellschaften und Schulen weiter beraten und endgültig Beschluss gefasst worden.

Ferner gelangten Fragen betreffend die Beförderung von landwirtschaftlichen und gewerblichen Traglasten, den schweizerischen Ausnahmetarif Nr. 7 für Wein etc. in Fässern, den Vordruck der Warenbezeichnung in den Frachtbriefen und die Neuordnung der Umladegebühren für Güter aus den Normal- in die Schmalspurbahnwagen oder umgekehrt zur Behandlung.

Die in der zweiten Sitzung zur Beratung gekommenen Geschäfte betrafen die Gewährung von Fahrbegünstigungen für die Aussteller und für die Besucher der schweizerischen Landesausstellung in Bern 1914, die Neuausgabe des Generalabonnementtarifs, verbunden mit Taxerhöhung, und die Aufhebung der Bestimmung betreffend Verlängerung der Lieferfrist in verschiedenen schweizerischen Ausnahmetarifen.

Gegenstand der Verhandlungen der dritten Sitzung waren ausschliesslich Fragen betreffend die Abänderung und Ergänzung der schweizerischen allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation.

7. Der kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten sind im Berichtsjahre neu beigetreten: Die Altstätten-Berneck-Bahn, die Martigny-Orsières-Bahn, die Birsigtalbahn, die Bern-Zollikofen-Bahn, die Worblentalbahn, die Forchbahn und die Steffisburg-Thun-Interlaken-Bahn.

8. Der Übereinkunft betreffend den direkten Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr vom 1. Januar 1910 sind beigetreten: Die Altstätten-Berneck-Bahn, die Bern-Zollikofen-Bahn, die Worblentalbahn, die Bielersee-Dampfschiffgesellschaft, die Drahtseilbahn Ligerz-Tessenberg, die Drahtseilbahn Lugano-Monte San Salvatore, die Drahtseilbahn Muottas-Muraigl, die Aigle-Sépey-Diablerets-Bahn, die Martigny-Orsières-Bahn, die Chur-Arosa-Bahn, die Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn und die Biel-Meinisberg-Bahn.

9. Neue Camionnagetarife sind eingeführt worden für Le Locle-Ville, Col des Roches und Konstanz.

## b. Personenverkehr.

1. Zu den Teilen I und II des internen Personen- und Gepäcktarifs ist auf 18. Juni je ein XIII. Nachtrag zur

Einführung gelangt. Diese Nachträge enthalten neben neuen Verkehrsrelationen und zahlreichen Taxänderungen (im Transit über Privatbahnlínien) namentlich auch die erforderlichen Distanzen und Taxen für den Verkehr zwischen Bundesbahnstationen im Transit über die Lötschbergbahn.

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

Personen- und Gepäcktarif zwischen Stationen der Lugano-Ponte Tresa-Bahn einerseits und solchen der S. B. B. anderseits, auf 1. April;

Personentarif Rhätische Bahn und Berninabahn—schweizerische Privatbahnen und Dampfschiffunternehmungen, auf 1. Mai;

Distanzenzeiger Rhätische Bahn und Berninabahn—schweizerische Privatbahnen und Dampfschiffunternehmungen, auf 1. Mai;

Personentarif Transportanstalten des Berner Oberlandes—S. B. B., auf 1. Juni;

Distanzenzeiger Transportanstalten des Berner Oberlandes—S. B. B., auf 1. Juni;

Personentarif und Distanzenzeiger Vierwaldstättersee, Vitznau-Rigibahn und Rigi-Kaltbad-Scheidegg-Bahn—G. B. (Kreis V der S. B. B.), auf 1. Juni;

Personentarif und Distanzenzeiger Arth-Rigibahn—G. B. (Kreis V der S. B. B.), auf 1. Juni;

Personentarif Transportanstalten des Berner Oberlandes—schweizerische Privatbahnen und Dampfschiffunternehmungen, auf 1. Juni;

Distanzenzeiger Transportanstalten des Berner Oberlandes—schweizerische Privatbahnen und Dampfschiffunternehmungen, auf 1. Juni;

Personentarif Schatzalp—Rhätische Bahn und Ragaz, auf 1. Juli;

Personentarif und Distanzenzeiger Rorschach-Heiden-Bahn, St. Gallen-Speicher-Trogen-Bahn, Appenzeller Strassenbahn, Altstätten-Gais-Bahn, Säntisbahn, Appenzellerbahn und Frauenfeld-Wil-Bahn — S. B. B., auf 1. Oktober;

Personen- und Gepäcktarif Forchbahn — S. B. B., auf 1. Oktober;

Personentarif schweizerische Seetalbahn — schweizerische Privatbahnen, auf 1. Januar 1914.

3. Für den internationalen Verkehr gelangten die nachstehend genannten Tarife zur Einführung:

Personen- und Gepäcktarif Ost- und Mitteldeutschland—Südwestdeutschland (Verkehr mit Basel), auf 1. April;

Tarif für die Beförderung von Personen in Kranken-, Salon-, Schlaf- oder sonstigen Personenwagen Französische Ost- und Nordbahn—Schweiz, auf 1. Mai;

Personen- und Gepäcktarif Niederlande—Schweiz, auf 1. Juni;

Personen- und Gepäcktarif Ost- und Mitteldeutschland—Schweiz, auf 1. Juni;

Personen- und Gepäcktarif Italien—Schweiz, auf 1. Juli;

Personen- und Gepäcktarif P. L. M.—Italien über

Vallorbe-Lausanne

Verrières-Lötschberg

-Simplon etc., auf 1. Juli;

Personen- und Gepäcktarif Französische Ostbahn—Italien über

Gotthard und Vallorbe-Lausanne

Verrières-Lötschberg

-Simplon, auf 1. Juli;

Personen- und Gepäcktarif P. L. M.—Österreich über

Vallorbe-Lausanne

Verrières-Lötschberg

-Simplon, auf 1. Juli;

Personen- und Gepäcktarif England—Italien, Triest und Malta

über Frankreich-Gotthard, Vallorbe-Lausanne

Verrières-Lötschberg

-Simplon und

Modane, auf 1. Juli;

Personen- und Gepäcktarif England—Italien über Cöln und

Luxemburg-Gotthard und Lötschberg-Simplon, auf 1. Juli;

Personen- und Gepäcktarif Deutschland—Italien über Gotthard und Lötschberg-Simplon, auf 1. Juli;

Personen- und Gepäcktarif Niederlande—Italien über Cöln und

Luxemburg-Gotthard und Lötschberg-Simplon etc., auf 1. Juli;

Personen- und Gepäcktarif Frankreich—Österreich-Ungarn und weiter, auf 1. August;

Personen- und Gepäcktarif Belgien—Österreich-Ungarn und weiter, auf 1. August;

Anhang zum Spezialtarif für englische Reiseesellschaften, auf 1. August;

Personen- und Gepäcktarif Baden—Elsass (Transit über die Basler Verbindungsbahn), auf 1. Oktober;

Personen- und Gepäcktarif Schweiz—P. L. M. via Vintimille, auf 1. November.

Die Einbeziehung der Lötschbergbahn in die internationalen Personen- und Gepäcktarife ist mit wenigen Ausnahmen, denen keine grosse Bedeutung zukommt, abgeschlossen. Die Tarife lagen auf den Zeitpunkt der Betriebseröffnung auf.

4. Die Italienischen Staatsbahnen haben auf 1. Juli eine allgemeine Erhöhung ihrer Personen- und Gepäcktaxen vorgenommen, was die Neuberechnung sämtlicher Personen- und Gepäcktarife für den Verkehr mit Italien bedingte (vgl. Ziffer 3 hiervoor).

5. Am 1. Oktober ist ein internationales Übereinkommen betreffend die Rückerstattung von Fahrgehalt, herausgegeben vom Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen, in Kraft getreten.

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

7. Auf 15. November ist zu der vom 1. März 1911 an gültigen Instruktion für das Stations- und Zugspersonal über die Benutzung von Personenbilletten zur Fahrt auf andern Strecken, als auf welche sie lauten, ein I. Nachtrag eingeführt worden. Er enthält nebst anderweitigen Änderungen und Ergänzungen eine provisorische Beordnung für die allgemeine Anwendung der Instruktion auch für die Strecken der ehemaligen Gotthardbahn (Kreis V) und für jene der ehemaligen Neuenburger Jurabahn.

8. Mit der Dampfschiffgesellschaft für den Neuenburger- und Murtensee, sowie mit der Bielersee-Dampfschiffgesellschaft ist eine Vereinbarung getroffen worden betreffend die wahlweise Benutzung der Billette für Hin- und Rückfahrt mit Bahn oder Schiff im Lokalverkehr zwischen Stationen der Linie Yverdon-Neuchâtel-Biel unter sich und zwischen Yverdon und Estavayer-le-Lac und umgekehrt. Diese Massnahme ist auf 1. Juni in Kraft getreten. Die gegenseitige Abrechnung erfolgt auf Grund der abgenommenen Billette.

9. Im Einvernehmen mit den beteiligten Verwaltungen haben wir beschlossen, es sei den zu den Rekrutenaushebungen beigezogenen pädagogischen und turnerischen Experten und deren Sekretären, sowie den Sekretären der Rekrutenaushebungskommissionen für die Reisen, die sie in Ausführung eines militärischen Auftrages in Zivil zu machen haben, auf Grund eines mit der Militärbehörde noch zu vereinbarenden Ausweises die Militärtaxe zu bewilligen und Art. 8, Ziffer 3, der Ausführungs- und Zusatzbestimmungen zu den Vorschriften über Militärtransporte entsprechend zu ändern.

10. Die im Geschäftsbericht 1912, Seite 103, unter Ziffer 14 erwähnte Neuausgabe des Tarifs für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen hat sich infolge verschiedener Umstände verzögert. Der Entwurf bedarf nun noch der Genehmigung des eidgenössischen Eisenbahndepartementes.

11. Gemäss den Beschlüssen der kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten werden für die Aussteller und für die Besucher der schweizerischen Landesausstellung in Bern 1914 folgende. Fahrbegünstigungen bewilligt:

*I. Aussteller und deren Angestellte und Arbeiter, die mit der Installation und der Wegnahme der Ausstellungsgegenstände beschäftigt sind.*

Die Gültigkeitsdauer der in der Zeit vom 1. Februar bis 15. Mai und vom 15. Oktober bis 21. Dezember 1914 gelösten gewöhnlichen Retourbillette nach Bern wird auf Grund eines vom Ausstellungskomitee zu fertigenden Ausweises auf 30 Tage verlängert, mit der Massgabe jedoch, dass die nach dem 2. Dezember gelösten Billette nur bis und mit dem 31. Dezember 1914 gelten.

*II. Einzelreisende Ausstellungsbesucher im allgemeinen.*

Es werden während der Dauer der Ausstellung an allen Tagen Spezialbillette zur Hin- und Rückfahrt nach Bern zu den Taxen für einfache Fahrt ausgegeben. Die Gültigkeitsdauer dieser Billette beträgt allgemein 8 Tage.

Die Spezialbillette berechtigen auch zu einem einmaligen Eintritt in die Ausstellung, wofür der Transporttaxe eine Gebühr von Fr. 1.50 zugeschlagen wird. Sie werden zu diesem Zwecke mit einem besondern Coupon versehen.

An Kinder im Alter von 4—12 Jahren werden die Spezialretourbillette zur halben Taxe (auch halbe Eintrittsgebühr) abgegeben.

Diese Spezialbillette müssen in der Ausstellung abgestempelt werden, ansonst sie für die Rückfahrt nicht gültig sind.

*III. Einzelreisende Ausstellungsbesucher an gewissen Tagen (besondere Anlässe etc.) bei bahnszeitiger Veranstaltung von Extrazügen, die zur Heranziehung jener Klassen des Publikums in Aussicht zu nehmen sind, die auf äusserst billige Beförderung Anspruch machen.*

Bei solchen Veranstaltungen werden Spezialbillette zur Hin- und Rückfahrt nach Bern zu folgenden Taxen und Bedingungen ausgegeben:

a. Hin- und Rückfahrt mit Extrazug am gleichen Tage:

Doppelte Gesellschaftstaxen einfacher Fahrt (Stufe für über 180 Teilnehmer) mit 50% Rabatt.

b. Hin- und Rückfahrt mit Extrazug (Rückfahrt am 2. oder 3. Tag):

Doppelte Gesellschaftstaxen einfacher Fahrt (Stufe für über 180 Teilnehmer) mit 37,5% Rabatt.

c. Hinfahrt mit Extrazug und Einzelrückreise innert 8 Tagen:

Hinfahrt: Halbe Taxe für Extrazugsteilnehmer (*ad a*).

Rückfahrt: Halbe Taxe für gewöhnliche Einzelbesucher.

Den Extrazugs-Spezialbilletten wird ebenfalls ein Eintrittscoupon in die Ausstellung beigegeben unter Zuschlag von Fr. 1. 50 zur Transporttaxe.

Extrazugs-Spezialbillette zur halben Taxe an Kinder werden nicht abgegeben:

Die zu treffenden Anordnungen sind von Fall zu Fall zwischen der Ausstellungsleitung und den Organen der in Frage kommenden Transportunternehmungen zu vereinbaren.

*IV. Gesellschaften und Schulen bei Benutzung der fahrplanmässigen Züge.*

Der Tarif für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen findet während der Dauer der Ausstellung nach Massgabe seiner Bestimmungen ohne Einschränkung Anwendung, soweit nicht die Begünstigung der Einzelbesucher sich billiger stellt.

*V. Gesellschaften und Schulen bei Ausführung von besonders bestellten Extrazügen.*

Für Extrazüge, die von Vereinen und Gesellschaften, sowie von gewerblichen und industriellen Etablissements für ihre Angestellten und Arbeiter veranstaltet bzw. bestellt werden, finden die Taxen und Bedingungen unter Ziffer III hiervor sinngemäss Anwendung; für Schulfahrtextrazüge nur insoweit, als nicht die tarifmässigen Schulfahrtstaxen billiger sind.

Die Minimaltaxen, die von den Bestellern der Extrazüge zu garantieren sind, betragen:

	per Tarifikilometer
1. Für einfache Fahrt . . . . .	Fr. 8.—
2. Für Hin- und Rückfahrt:	
a. wenn die Rückfahrt am gleichen Tag erfolgt . . . . .	„ <sup>2</sup> 12.—
b. wenn die Rückfahrt nicht am gleichen Tag erfolgt . . . . .	„ 16.—

*VI. Fabrikarbeiter, die zu einem und demselben Etablissement gehören und unter Führung des Fabrikbesitzers oder eines Geschäftsführers die Ausstellung gemeinsam besuchen.*

An Fabrikarbeiter, die zu einem und demselben Etablissement gehören und in der Zahl von mindestens 16 Personen unter Führung des Fabrikherrn, eines Geschäftsführers, Aufsehers oder Vorarbeiters die Ausstellung gemeinsam besuchen, werden für die Hin- und Rückfahrt nach Bern Kollektivbillette zur einfachen Gesellschaftstaxe der betreffenden Teilnehmerstufe verabfolgt. Diese Billette erhalten eine Gültigkeitsdauer von 8 Tagen; sie werden, mit Ausnahme der Sonntage, an allen Tagen ausgegeben.

Für die Inanspruchnahme der Begünstigung ist der Abgangsstation eine schriftliche Erklärung der Fabrikleitung abzugeben, in der bestätigt wird, dass die betreffenden Arbeiter in ihrem Betriebe beschäftigt seien und unter Führung des Herrn

N. N. die Landesausstellung in Bern gemeinsam besuchen; die Anzahl der Arbeiter ist anzugeben. In Zweifelsfällen kann die amtliche Beglaubigung dieser Erklärung verlangt werden.

Für Rennpferde soll auch bei den anlässlich der schweizerischen Landesausstellung stattfindenden Pferderennen die sonst übliche Begünstigung Anwendung finden. Es wird sonach den Offizieren, Unteroffizieren und Soldaten, die in Uniform an diesen Rennen teilnehmen, gestattet sein, ihre Rennpferde zum Militär-tarif zu befördern.

Zur Durchführung der Massnahmen ist ein besonderer Tarif herausgegeben worden.

12. Der Tarif für Generalabonnements ist auf den 1. Juni neu herausgegeben worden. In demselben haben folgende weitere Linien und Bahnen Aufnahme gefunden:

Linie Frutigen-Brig der Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon, Linie Bevers-Schuls der Rhätischen Bahn, Aigle-Ollon-Monthey-Bahn, Altstätten-Berneck-Bahn, Altstätten-Gais-Bahn, Bellinzona-Mesocco-Bahn, Bern-Zollikofen-Bahn, Birsigtalbahn, Mittelthurgau-Bahn, Oensingen-Balsthal-Bahn, Tramelan-Tavannes-Bahn, Tramelan-Noirmont-Bahn und Worblentalbahn. Infolge dieser erheblichen Erweiterung des Geltungsbereichs sind die Preise der Generalabonnements etwas erhöht worden; sie betragen nun (Hinterlage von Fr. 5 nicht inbegriffen):

a. für eine Person:	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
mit Gültigkeitsdauer	Fr. bisher	Fr. bisher	Fr. bisher
von 15 Tagen . . . .	100 ( 90)	70 ( 65)	50 ( 45)
„ 30 „ . . . .	150 (140)	105 (100)	75 ( 70)
„ 45 „ . . . .	200 (180)	140 (130)	100 ( 90)
„ 3 Monaten . . . .	320 (310)	225 (220)	160 (155)
„ 6 „ . . . .	510 (480)	360 (340)	255 (240)
„ 12 „ . . . .	800 (750)	560 (525)	400 (375)

b. für zwei Personen ein und derselben Geschäftsfirma:

	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
mit Gültigkeitsdauer	Fr. bisher	Fr. bisher	Fr. bisher
von 12 Monaten . . .	1070 (1000)	750 (700)	535 (500)

Als wesentliche Erleichterung für die Abonnenten sieht der neue Tarif die Möglichkeit vor, die Jahresgeneralabonnements II. und III. Klasse in drei Abschnitten beziehen zu können. Hierbei sind die Taxen in folgender Weise zu bezahlen:

	II. Klasse Fr.	III. Klasse Fr.
1. Teilkarte, umfassend den ersten bis dritten Monat . . . . .	225. —	160. —
2. Teilkarte, umfassend den vierten bis sechsten Monat . . . . .	140. —	100. —
3. Teilkarte, umfassend den siebenten bis zwölften Monat . . . . .	205. —	150. —

Ferner sind die Vorschriften über die Rückvergütungen erweitert worden. Nach dem neuen Tarif wird nun auch Rückerstattung geleistet bei Einberufung des Abonnenten in den Militärdienst auf die Dauer mindestens eines Wiederholungskurses, bei Auflösung des Geschäftes des Abonnenten oder seines Arbeitgebers, sowie im Falle des Konkurses des Abonnenten oder seines Arbeitgebers.

Auf den Zeitpunkt der Einführung des neuen Tarifs sind im weitem die zu Propagandazwecken im In- und Auslande bestimmten Generalabonnementsprospekte in deutscher, französischer, italienischer, englischer und holländischer Sprache neu herausgegeben worden.

**13.** Die Generalabonnements weisen folgende Ergebnisse auf:

Es wurden gelöst:	Anzahl Karten		Differenz
	1912	1913	
Gen.-Ab. für 15 Tage . . . . .	30,647	27,691	—2,956
"  "  "  30  "  . . . . .	7,843	7,234	— 609
"  "  "  45  "  . . . . .	1,938	1,644	— 294
"  "  "  3 Monate . . . . .	1,949	3,764 *)	+1,815
"  "  "  6  "  . . . . .	1,030	772	— 258
"  "  "  12  "  (1 Pers.)	10,460	9,619	— 841
"  "  "  12  "  (2 Pers.)	849	866	+ 17
Gen.-Ab. mit Ratenzahlung, II. Teilkarte	—	1,334	+1,334
"  "  "  "  III.  "	—	321	+ 321
im ganzen	54,716	53,245	—1,471

\*) Einschliesslich I. Teilkarte für Ratenzahlungen.

Die Einnahmen betragen:

	1912 Fr.	1913 Fr.	Differenz Fr.
<b>Kurzfristige Generalabonnements.</b>			
Gesamteinnahmen . . .	2,537,394	2,439,489	— 97,905
Anteil der S. B. B. . .	2,048,384	1,925,211*)	—123,173*)
<b>Langfristige Generalabonnements.</b>			
Gesamteinnahmen . . .	5,853,706	6,096,585	+242,879
Anteil der S. B. B. . .	4,771,781	4,947,765*)	+175,984*)
<b>Kurz- und langfristige Generalabonnements zusammen.</b>			
Gesamteinnahmen . . .	8,391,100	8,536,074	+144,974
Anteil der S. B. B. . .	6,820,165	6,872,976*)	+ 52,811*)

Frequenz und Einnahmen der kurzfristigen Generalabonnements sind wiederum etwas zurückgegangen, was hauptsächlich auf die am 1. Juni eingetretene neuerliche Taxerhöhung zurückzuführen ist. Es wäre aber unrichtig, deswegen auf einen Verkehrsverlust zu schliessen. Die Reisenden, denen diese Abonnements nicht mehr konvenieren, lösen andere Fahrausweise, und zwar namentlich schweizerische zusammenstellbare Billette, die wohl nicht zuletzt aus diesem Grunde im Berichtsjahre erneut eine erhebliche Mehreinnahme aufweisen (vergleiche nachstehende Ziffer 14).

Die Ergebnisse der langfristigen Generalabonnements sind befriedigend.

14. Die Einnahmen aus schweizerischen zusammenstellbaren Billetten sind gegenüber dem Vorjahre wiederum gestiegen. Sie betragen:

	Im ganzen Fr.	Anteil S. B. B. Fr.
im Jahre 1912 . . . . .	2,190,373	1,470,428
„ „ 1913 . . . . .	2,454,940	1,604,308
<b>Gegenüber dem Vorjahre mehr</b>	<b>264,567</b>	<b>133,880</b>

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

Es sind in diesen Verkehr neu einbezogen worden: die Aigle-Ollon-Monthey-Bahn, die Monthey-Champéry-Bahn, die Aarau-Schöftland-Bahn, die Sursee-Triengen-Bahn und die Luganeser Bahnen (Ferrovie Luganesi).

15. Der Verkehr mit zusammenstellbaren Billetten des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen weist folgende Ergebnisse auf:

	Schweiz.	Anteil S. B. B.
	Transportanstalten im ganzen	
	Fr.	Fr.
im Jahre 1912 . . . . .	3,472,063	2,734,871
" " 1913 . . . . .	3,522,183	2,753,464
Gegenüber dem Vorjahre mehr	50,120	18,593

Die Monthey-Champéry-Bahn, die Aigle-Ollon-Monthey-Bahn und die Luganeser Bahnen (Ferrovie Luganesi) wurden auch in diesen Verkehr aufgenommen.

16. Der im Geschäftsbericht 1912, Seite 106, unter Ziffer 22, erwähnte Umstand, dass den auf schweizerische Strecken lautenden Fahrscheinen für den Vereinsreiseverkehr die Preise nur in Markwährung aufgedruckt sind, gab erneut zu Beanstandungen Anlass. Wir werden nun diesen Fahrscheinen künftighin neben den Markpreisen auch die dem Verzeichnis der schweizerischen zusammenstellbaren Billette entsprechenden Frankenpreise aufdrucken lassen.

17. Im Berichtsjahr haben zwei Sitzungen des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen stattgefunden, bei denen wir uns vertreten liessen.

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

im Jahre 1912	im Jahre 1913	gegenüber dem Vorjahre
Fr.	Fr.	Fr.
2,278,117	2,784,570	+ 506,453

19. Der Billetverkauf unserer eigenen Agenturen in London und Paris hat im Berichtsjahre im ganzen wiederum eine erhebliche Vermehrung zu verzeichnen.

Die Einnahmen betragen:

Bei der Agentur in London:

	aus direkten Billetten England - Schweiz, Vereinsfahrtscheinheften, internationalen Rund- reisebilletten usw. (schweiz. Anteile inbegr.)	aus intern schweizerischen Billetten (Generalabonnements, Fahrscheine zu normalen Taxen usw.)	im ganzen
im Jahre 1912 .	Fr. 560,602	Fr. 675,162	Fr. 1,235,764
„ „ 1913 .	„ 685,633	„ 787,622	„ 1,473,255
Gegenüber dem Vorjahre .	+Fr. 125,031	+ Fr. 112,460	+Fr. 237,491

Bei der Agentur in Paris:

	aus direkten Billetten Frankreich - Schweiz, Vereinsfahrtscheinheften, internationalen Rund- reisebilletten usw. (schweiz. Anteile inbegr.)	aus intern schweizerischen Billetten (Generalabonnements, Fahrscheine zu normalen Taxen usw.)	im ganzen
im Jahre 1912 .	Fr. 1,172,199	Fr. 667,098	Fr. 1,839,297
„ „ 1913 .	„ 1,254,018	„ 648,998	„ 1,903,016
Gegenüber dem Vorjahre .	+ Fr. 81,819	— Fr. 18,100	+ Fr. 63,719

### c. Viehverkehr.

1. Zum Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren auf den schweizerischen Eisenbahnen ist ein III. Nachtrag ausgegeben worden. Er enthält neben der Einbeziehung der Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon insbesondere Änderungen für die Spiez-Erlenbach-Bahn, die Erlenbach-Zweisimmen-Bahn, die Regionalbahn Saignelégier-La Chaux-de-Fonds und die Berner Oberland-Bahnen. Der besondere Tiertarif für den Verkehr mit den letztern ist aufgehoben worden; die direkte Abfertigung von Tiertransporten nach und von den B. O. B. kann nun auf Grund des vorerwähnten III. Nachtrages zum schweizerischen Tiertarif stattfinden.

2. Einem vom Vorort des Verbandes schweizerischer Renngesellschaften eingereichten Gesuche um Gewährung der halben tarifmässigen Taxe für den Transport von Rennpferden im allgemeinen hat nicht entsprochen werden können. Dagegen haben die Verwaltungen der kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportanstalten beschlossen, es sei den Offizieren, Unteroffizieren und Soldaten, die in Uniform an Pferderennen (einschliesslich Distanzreiten) teilnehmen, künftig zu gestatten, ihre Rennpferde nach und von dem Orte, an welchem das Rennen stattfindet, zur Militärtaxe abfertigen zu lassen. Mit dieser Massnahme wurde einem aus Militärkreisen schon oft geltend gemachten Wunsche entsprochen.

#### d. Güterverkehr.

1. Die Verkehrsteilung zwischen den Bundesbahnen und der Bodensee-Toggenburgbahn gemäss Vertrag vom 10./11. Dezember 1909 wurde behufs Vereinfachung des Betriebes allgemein in der Weise durchgeführt, dass letzterer Bahn auch die Verkehrsquoten der Bundesbahnen zum Transport überlassen wurden gegen Herauszahlung des diesen Quoten (Prozentzahlen) entsprechenden Reingewinnes. Als Entschädigung für die Transportleistung erhält die Bodensee-Toggenburgbahn die auf den Bundesbahnen geltenden Traktionsgebühren.

2. Der Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn wurde auf gestelltes Gesuch hin, in Anlehnung an ähnliche neuere Verkehrsteilungen, eine Erhöhung ihrer Beteiligung am Transitgüterverkehr in dem Umfange gewährt, dass ihre Route zugewiesen erhielt:

- a. eine Quote von 50 % (in der Praxis 6 Monate), soweit sie den Verkehr früher zu 40 % (während 5 Monaten) besass, und
- b. eine Quote von 25 % (in der Praxis 3 Monate), soweit sie früher mit 20 % (während 2 $\frac{1}{2}$  Monaten) beteiligt war.

3. Infolge Eröffnung des Teilstückes Gossau-Herisau der Appenzellerbahn auf 1. Oktober 1913 musste die Instradierung der Gütersendungen nach den Stationen der Appenzellerbahn, der Appenzeller Strassenbahn und der elektrischen Bahn Altstätten (St. Gallen)-Gais neu geordnet werden. Die Instradierung erfolgt möglichst über die Route mit der billigsten Gesamttaxe.

4. Den Beitritt zur Vereinheitlichung der schweizerischen Gütertarife auf der Grundlage der Bundesbahntaxen (vgl. Geschäftsbericht 1911, Seite 114, Pos. 3) haben erklärt:

- a. die Traverstalbahn mit einem Zuschlag von 40 %;
  - b. die Aarau-Schöftland-Bahn mit einem Zuschlag von 100 %;
  - c. die Wynentalbahn mit einem Zuschlag zu den effektiven Distanzen von 135 % bis 10 km und 35 % ab 10 km;
  - d. die Bulle-Romont-Bahn mit einem Zuschlag von 180 %;
  - e. die Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon mit einem Zuschlag von 50 % für Scherzigen-Därligen,
 

"	100 %	"	Därligen-Bönigen,
"	30 %	"	Spiez-Frutigen,
"	50 %	"	Frutigen-Brig
- für Strecken mit Steigungen von 15 ‰ und mehr, von 100 ‰ für die Tunnelstrecke;
- f. die Spiez-Erlenbach-Bahn mit einem Zuschlag von 70 % und
  - g. die Berner Oberland-Bahnen mit einem Zuschlag von 100 %.

Die dadurch notwendigen Tarifänderungen sind durchgeführt worden.

5. Um den Einfluss der neuen Gotthardt看en für den Durchgangsverkehr mit Italien zu berücksichtigen, musste auf den 1. Mai der Tarif für den internen Güterverkehr der Stationen des Kreises V unter sich neu herausgegeben und Nachträge zu den Tarifen für den direkten schweizerischen Güterverkehr mit den Stationen des Kreises V der S. B. B. erstellt werden.

Die Einwirkungen der Lötschbergroute auf den internen Gütertarif der S. B. B. (Kreise I—IV) sind auf den Tag der Eröffnung der Strecke Frutigen-Brig in Kraft getreten.

6. Im schweizerischen Nebengebührentarif ist eine Neuordnung der Umladegebühren, bestehend in der Festsetzung einer einheitlichen Gebühr von 6 Cts. pro 100 kg, durchgeführt worden.

Ferner sind einheitliche Weisungen erlassen worden über die Berechnung der Miete für bahneigene Wagenausrüstungsgegenstände im Verkehr mit Schmalspurbahnen.

7. Neben der Anwendung des Reglementes über die Gewährung von Taxermässigungen für Ausstellungsgegenstände sind für frische Blumen, lebende Pflanzen, frische Früchte und lebende Fische, die an die Landesausstellung 1914 nach Bern gesandt werden, noch besondere, vom Ausstellungskomitee nachgesuchte Tax- und Transporterleichterungen zugestanden worden.

8. An den schweizerischen Ausnahmetarifen sind folgende Änderungen, bezw. Ergänzungen vorgenommen worden.

Die Ausnahmetarife Nr. 15 für Kalzium-Karbid schweizerischen Ursprungs und Nr. 33 für den Export von Eisenlegierungen wurden neu ausgegeben.

Dem Artikelverzeichnis des Ausnahmetarifs Nr. 18 für Holz und Torf ist eine neue Fassung gegeben worden, womit die tarifarische Unterscheidung zwischen mitteleuropäischen und exotischen Hölzern, d. h. der teilweise Ausschluss der letztern vom Genusse des Ausnahmetarifs beseitigt wurde.

An allen übrigen Ausnahmetarifen wurden die durch Eröffnung der Linie Frutigen-Brig (Brigue) bedingten Änderungen vorgenommen.

9. Folgende Taxermässigungen wurden gewährt:

I. Im internen Verkehr:

- a. für Pflastersteine in Ladungen von mindestens 10,000 kg; oder dafür zahlend von Luzern und Alpnach-Dorf nach St. Gallen und St. Fiden;
- b. für Kupolofen-(Umschmelzofen-)Schlacken ab Choindez und Klus nach Wittenbach bei St. Gallen;
- c. für Kasernenmaterial (Matratzen und Decken) auf der Strecke Neuchâtel-Colombier, verwendet für das schweizerische Skirennen in La Chaux-de-Fonds;
- d. für Kalk zur Karbidfabrikation von Reuchenette nach Chavornay und von St. Ursanne nach Kallnach;
- e. für Kies und Sand ab Schlieren nach Zürich-Hbf.;
- f. für das vom waadtländischen Sekretariat gegen die Tuberkulose zum Zwecke von Wanderausstellungen, verbunden mit Vorträgen und kinematographischen Projektionen, aufgebene Material;

II. Für den Export

von phosphorsaurem Natron ab Uetikon nach Basel S. B. B.; Basel-St. Johann und Basel badische Staatsbahnen.

**10.** Am 1. Juni ist eine Neuausgabe des gemeinschaftlichen Spezialtransittarifs Nr. 400 für Güter aller Art im Verkehr zwischen Basel, Zürich usw. einerseits und Marseille, Cette usw. andererseits via Genf erschienen.

Im Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. ab Genève-Cornavin transit nach Stationen der S. B. B. und F. M. A. sind die durch die Einwirkung der erhöhten Taxen ab Les Verrières frontière via F. M. A. bedingten Änderungen durchgeführt worden.

**11.** Infolge Taxermässigung auf den französischen Strecken ab den belgisch-französischen Grenzpunkten Anor fr., Jeumont fr., Feignies fr., Blanc-Misseron fr. und Ecouvies fr. bis Delle fr. und Altmünsterol-Grenze sind die Steinkohlentarife Belgien-Basel und -Schweiz umgerechnet und am 1. Februar 1913 in Kraft gesetzt worden.

**12.** Am 1. Januar 1913 ist der Gütertarif Basel S. B. B. und Basel St.-Johann—Schweiz neu herausgegeben und in einem Anhang zu den Gütertarifen Basel S. B. B. und Basel-St. Johann—Basel badische Staatsbahnen und Waldshut usw. — Schweiz, Bestimmungen und Taxen für den Verkehr mit den Stationen der Rhätischen Bahn eingeführt worden.

Zur Durchführung der von unserm Verwaltungsrate beschlossenen Herabsetzung der Taxen der Basler Verbindungsbahn für den Güterverkehr ist am 1. Mai der Tarif für die Überfuhr von Gütern und lebenden Tieren von Basel S. B. B. und Basel-St. Johann nach Basel Bad. B. und umgekehrt neu ausgegeben worden.

Gleichzeitig wurde eine Neuausgabe des Tarifs für den Güterverkehr Basel S. B. B. und Basel-St. Johann nach und von den Stationen der badischen Bahnen, sowie des Tarifs für den Güterverkehr Basel Bad. B. nach und von den Stationen der schweizerischen Bahnen angeordnet.

**13.** Im Teil I, Abteilung A (Reglementarische Bestimmungen), der deutsch-schweizerischen Gütertarife ist eine Bestimmung, wonach allen zur Einfuhr nach und Durchfuhr durch Deutschland bestimmten Warensendungen die durch die neue deutsche Eisenbahnzollordnung vorgeschriebenen Warenerklärungen des Absenders beizugeben sind, auf 1. April in Kraft getreten. Die Formulare dieser Warenerklärungen

sind auf allen unsern Stationen zur käuflichen Abgabe an das Publikum aufgelegt worden.

Patronen aus den Sicherheitssprengstoffen Cahücit, Petroklastit, Haloklastit, Präposit und Sprengsalpeter sind von der Beförderung als Eilstückgut ausgeschlossen worden.

**14.** Auf 1. August ist eine dem neuesten Stande der allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterklassifikation einerseits der deutschen und anderseits der schweizerischen Bahnen angepasste Neuausgabe des Teiles I, Abteilung B, der Tarife für den deutsch-schweizerischen Güterverkehr, enthaltend die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation, in Kraft gesetzt worden.

Zu einer Anzahl von Tarifen für den ausländisch-schweizerischen Güterverkehr sind Nachträge herausgegeben worden, enthaltend hauptsächlich diejenigen Änderungen und Ergänzungen, die durch den Einfluss der neuen Gotthardtaxis für den Durchgangsverkehr mit Italien, durch die Herabsetzung der Taxen der Basler Verbindungsbahn und durch die Eröffnung der Lötschbergbahn bedingt worden sind.

Am 1. April ist eine Neuausgabe des Teiles II, Heft 1, der bayerisch-schweizerischen Gütertarife erschienen, in der unter anderm die infolge Eröffnung der Bodensee-Toggenburgbahn und der Mittelthurgau-Bahn eingetretenen Änderungen der Distanz-, Tax- und Instradierungsverhältnisse berücksichtigt sind.

**15.** Im österreichisch-ungarisch-schweizerischen Verband ist für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz und Mahlprodukten von österreichischen Stationen nach der Schweiz und für die Beförderung von Holz und Borke im Verkehr zwischen Ungarn und der Schweiz je ein neuer Tarif in Kraft getreten.

Die Trajektierung des Güterverkehrs mit Österreich-Ungarn (Bregenz und weiter — Romanshorn und weiter, sowie umgekehrt), die bisher zu gleichen Teilen von den k. k. österreichischen Staatsbahnen und den schweizerischen Bundesbahnen besorgt wurde, ist auf 1. Juli ganz den österreichischen Staatsbahnen überlassen worden.

**16.** Im Verfolge der im Geschäftsbericht pro 1912 (Seite 118, Pos. 24) geschilderten Verhandlungen ist unter Wahrung des

Besitzstandes der einzelnen Verwaltungen eine neue Teilung des Verkehrs zwischen Österreich-Ungarn und den Stationen der französischen Ostbahnen vereinbart worden. Mit derselben werden insofern wesentliche Vereinfachungen herbeigeführt werden, als der Verkehr mit Österreich, entsprechend der geographischen Lage, entweder ganz über Süddeutschland oder ganz über die Schweiz zu leiten ist, während er bisher nach einem bestimmten Turnus abwechselnd über die süddeutschen und schweizerischen Wege befördert wurde.

17. Am 1. Januar 1913 wurde zum Teil II A der schweizerisch-italienischen Tarife ein VI. Nachtrag eingeführt, der in der Hauptsache Taxen für die in den Besitz der schweizerischen Bundesbahnen übergegangenen Stationen La Plaine-Satigny und Vernier-Meyrin, sowie die durch die Eröffnung der Mittel-Thurgau-Bahn notwendig gewordenen Änderungen enthält.

18. In den Tarifen für den schweizerisch-italienischen und den deutsch-italienischen Güterverkehr sind auf 1. Mai auf dem Wege von Neuausgaben die durch den neuen Staatsvertrag betreffend die Gotthardbahn bedingten Massnahmen durchgeführt worden. In die neuen Tarife haben vorsorglich auch die vom Tage der Eröffnung der Lötschbergbahn an gültigen neuen Frachtsätze für den Verkehr via Lötschberg-Simplon Aufnahme gefunden.

Der Reexpeditionstarif für Mühlenfabrikate, Samen und Sämereien ab Brunnen Lagerhaus wurde neu aufgelegt.

19. Für den deutsch-italienischen Verkehr ist am 16. Juli ein neuer Ausnahmetarif für Steinkohlen, Koks, Brickets usw. in Kraft getreten.

20. Am 1. September sind Neuausgaben der verschiedenen Hefte des französisch-italienischen Gütertarifs mit den über die P. L. M. hinausgelegenen Bahnen erschienen, in denen die durch die neuen Gotthardt看en für den Durchgangsverkehr mit Italien, sowie durch Eröffnung der Lötschbergbahn bedingten Änderungen berücksichtigt wurden.

21. Für den belgisch-italienischen Verkehr erfolgte am 1. August eine Neuausgabe des Teils II (Frachtsätze für die ausseritalienischen und italienischen Strecken) vom 1. September 1900 und eine solche des Ausnahmetarifs für Lebensmittel in

vollen Wagenladungen aus Italien nach Belgien und den Niederlanden, sowie nach England erfolgte am 15. Juli.

Auch eine Neuausgabe des Ausnahmetarifs für Steinkohlen etc. Belgien—Italien wurde eingeführt.

**22.** Am 1. Januar sind Neuausgaben der Teile II A der deutsch-südfranzösischen Gütertarife (ausserfranzösische Frachtsätze des Verkehrs mit der P. L. M.) und II C (Kilometerzeiger), ferner ein direkter Tarif Orléans- und Midibahn—Deutschland, an dem auch die Schweiz im Transit beteiligt ist, soweit die kürzeste Route über ihre Linien führt, in Kraft getreten.

**23.** Auf 1. Januar 1913 ist eine Neuausgabe der Liste der Eisenbahnstrecken, auf die das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr Anwendung findet, erschienen.

**24.** Die elektrischen Greyerzerbahnen, die Montreux-Berner Oberland-Bahn und die elektrischen Viviserbahnen sind dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterstellt worden.

**25.** Auf 1. August ist zur Anlage V zum schweizerischen Transportreglement, enthaltend die Vorschriften für die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Güter, ein neuer I. Nachtrag herausgegeben worden, der den I. Nachtrag vom 15. September 1910 ersetzt und ausser den seit diesem Datum auf dem Instruktionswege durchgeführten Änderungen und Ergänzungen der Anlage V die Beförderungsvorschriften für Stickstofftetroxyd enthält.

Der Artikel „Aethon“ (ein verflüssigtes Gas) ist in die Ziffer XLIV der Anlage V aufgenommen und damit unter den Bedingungen dieser Ziffer zum Transport auf den schweizerischen Eisenbahnen zugelassen worden.

**26.** Die Frachtenkontrolle ist im Berichtsjahr auf 15 Bahnhöfen und 108 Stationen vorgenommen worden.

**27.** Folgende Konferenzen wurden abgehalten, an denen wir uns vertreten liessen:

- a. am 12./13. Februar in Berlin eine Sitzung der deutschen ständigen Tarifkommission;
- b. am 10./15. März in Florenz eine Spezialkonferenz für den deutsch-italienischen Güterverkehr;
- c. am 17. April in Bern eine Spezialkonferenz betreffend die Aufnahme der Lötschberg-Simplonroute in den belgisch-italienischen Güterverkehr;
- d. am 24./25. Juni in Pontresina eine Sitzung der deutschen ständigen Tarifkommission;
- e. am 3./4. Juli in Wien eine Spezialkonferenz des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes;
- f. am 24./25. September in Strassburg i. E. eine Verbandskonferenz für den Güterverkehr zwischen Österreich-Ungarn und der Schweiz einerseits und Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits;
- g. am 8. Oktober 1913 in Hamburg eine Konferenz des deutsch-südfranzösischen Eisenbahnverbandes;
- h. am 22./24. Oktober 1913 in Bozen eine Generalkonferenz des deutsch-italienischen Eisenbahnverbandes;
- z. am 4./7. November 1913 in Berlin eine Konferenz des österreichisch-ungarisch-französischen und eine solche des österreichisch-ungarisch-südfranzösischen Eisenbahnverbandes.

### e. Einnahmenkontrolle und Abrechnungswesen.

1. Wir haben Erhebungen anstellen lassen über die Zweckmässigkeit der bei verschiedenen deutschen Bahnen, speziell den preussischen Staatsbahnen, im Gebrauch stehenden Schalter-Fahrkartendruckmaschinen, durch welche die Billette von den Einnehmern selbst bei der Ausgabe gedruckt werden. Die Maschinen bedürfen aber noch in verschiedenen Richtungen der Verbesserung, weshalb wir einstweilen von der Anschaffung solcher abzusehen beschlossen haben.

2. Im fernern ist die Frage der Aufstellung von Billettautomaten für den Verkauf von Billetten in stark frequentierten Relationen geprüft worden. Hierbei ergab sich, dass die

Automaten gegen Verwendung minderwertiger Geldstücke oder von Falsifikaten bei höhern Geldwerten noch nicht ausreichenden Schutz bieten.

3. Wir haben den mit der Neuenburger Jurabahn im Verkehr stehenden Verwaltungen vom Übergang dieser Unternehmung an den Bund auf 1. Juli 1913 Kenntnis gegeben und Wegleitung erteilt über die Abrechnung des Verkehrs. Die Stationen der Bundesbahnen wurden verständigt, dass der Verkehr mit den Stationen der Neuenburger Jurabahn vom 1. Juli an als interner Verkehr der Bundesbahnen zu behandeln und zu verrechnen sei. Dagegen konnten die Vorschriften über das Rechnungswesen der Bundesbahnen auf den Stationen der Neuenburger Jurabahn und das vereinfachte Güterabfertigungsverfahren, sowie das Markenverfahren im Verkehr zwischen den Stationen der Bundesbahnen und solchen der Neuenburger Jurabahn und umgekehrt erst mit 1. September eingeführt werden.

4. Zur Vorberatement von Fragen des Abfertigungs- und Verrechnungsdienstes hat die kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten, gestützt auf Art. 6 ihrer Geschäftsordnung, eine aus 17 Mitgliedern bestehende Kontrollchefs-kommission bestellt, welche ihre 1. Sitzung am 10./11. November in Lugano abhielt.

5. Vom 25. bis 27. Juni tagte in Montreux die Internationale Kontrollkonferenz, welche wir beschickt haben.

6. Bei den Kassastellen der Stationen, Lagerhäuser, den Kassierern der Dampfboote auf dem Bodensee und bei den Agenturen der Bundesbahnen wurden 2014 Kassen- und Bücherrevisionen vorgenommen, welche sich wie folgt verteilen:

Kreise	I	II	III	IV	V	Agenturen
	558	455	498	366	135	2

Bei diesen Revisionen wurden in 5 Fällen zulasten von an der Kasse beteiligten Beamten Unregelmässigkeiten konstatiert, welche damit geahndet wurden, dass 3 Beamte aus dem Dienste der Bundesbahnen entlassen und 2 an Stellen versetzt wurden, wo sie keine Gelder mehr zu verwalten haben. Ein bei einer grossen Einnehmerei plötzlich zutage getretenes grösseres Defizit musste teilweise von der Verwaltung übernommen werden, weil

die Untersuchung die Ursachen desselben nicht bestimmt aufzuklären vermochte.

Einbruchdiebstähle in die Stationsgebäude haben stattgefunden am 27./28. Juli in Muttenz, am 17. Oktober in Horw und am 8./9. Dezember in Moudon. Hierbei ist den Dieben einzig in Horw ein Geldbetrag, und zwar Fr. 147. 35, in die Hände gefallen.

**7. Das Frachtkreditwesen weist folgende Geschäfte auf:**

	Kreise	I	II	III	IV	V	Total
Neue Kredite wurden eröffnet . .		59	62	53	22	8	204
Bestehende Kredite wurden geändert		44	78	93	60	17	292
Aufgehoben wurden . . . . .		24	16	20	8	6	74
	Im ganzen	<u>127</u>	<u>156</u>	<u>166</u>	<u>90</u>	<u>31</u>	<u>570</u>

Am 31. Dezember betrug die Zahl der bewilligten Frachtkredite 1835 (1912: 1705).

**8. Wir lassen nachstehend eine vergleichende Übersicht über die Betriebseinnahmen der Bundesbahnen und des Dampfschiffbetriebes auf dem Bodensee der Jahre 1912 und 1913 folgen und verweisen auf die der Einnahmentabelle nachfolgende Begründung der Verkehrsschwankungen.**

**Betriebseinnahmen der schweizerischen Bundesbahnen.**

1912		1913		Gegenüber 1912	
(2752 km Januar)		(2761 km Januar-Juni)		mehr	weniger
(2745 km Februar-April)		(2800 km Juli-Dezember)			
(2746 km Mai-Dezember)					
Fr.	%	Fr.	%	Fr.	Fr.
<u>79,741,480. 47</u>	<u>40,34</u>	<u>84,589,151. 90</u>	<u>41,50</u>	<u>4,847,671. 43</u>	—
<b>A. Bahnverkehr.</b>					
<b>I. Ertrag des Personen-</b>					
<b>transportes . . . .</b>					
<hr/>					
<b>II. Ertrag des Gepäck-, Tier-</b>					
<b>und Gütertransportes:</b>					
8,328,465. 70	4,21	8,522,596. 61	4,18	194,130. 91	—
3,231,203. 98	1,63	2,890,341. 21	1,42	—	340,862. 77
<u>106,396,023. 54</u>	<u>53,82</u>	<u>107,787,173. 18</u>	<u>52,90</u>	<u>1,391,149. 64</u>	—
<u>117,955,693. 22</u>	<u>59,66</u>	<u>119,200,111. —</u>	<u>58,50</u>	<u>1,244,417. 78</u>	—
<u>197,697,173. 69</u>	<u>100</u>	<u>Total 203,789,262. 90</u>	<u>100</u>	<u>6,092,089. 21</u>	—
<hr/>					
<b>B. Dampfschiffverkehr auf</b>					
<b>dem Bodensee.</b>					
Fr.	%	Fr.	%	Fr.	Fr.
230,240. 60	28,61	238,560. —	29,59	8,319. 40	—
14,952. 04	1,86	15,903. 30	1,97	951. 26	—
4,433. 40	0,55	2,297. 26	0,28	—	2,136. 14
<u>555,105. 67</u>	<u>68,98</u>	<u>549,462. 37</u>	<u>68,16</u>	<u>—</u>	<u>5,643. 30</u>
<u>804,731. 71</u>	<u>100</u>	<u>Total 806,222. 93</u>	<u>100</u>	<u>1,491. 22</u>	—

Laut vorstehender Tabelle ergeben die Betriebseinnahmen bei einer Zunahme der Betriebslänge, vom 1. Januar an um 15 km und vom 1. Juli an um weitere 39 km (Rückkauf der Linie Genf-La Plaine und Neuenburger Jurabahn), eine Vermehrung der Einnahmen um Fr. 6,092,089. 21, d. h. um 3,08 % (1912: 4,90 %). Diese Mehreinnahme ist hauptsächlich der allgemeinen Verkehrsentwicklung, teilweise aber auch den Einnahmen aus den zurückgekauften Linien (rund Fr. 1,217,000) zuzuschreiben. Die verschiedenen Verkehrsarten ergeben gegenüber dem Vorjahr folgende Abweichungen:

Der Personenverkehr . . . . .	+	6,08 %	(1912: + 2,42 %)
„ Gepäckverkehr . . . . .	+	2,33 %	(1912: + 4,14 %)
„ Tiertransport . . . . .	-	10,54 %	(1912: + 0,97 %)
„ Gütertransport . . . . .	+	1,30 %	(1912: + 7,02 %)

Dazu bemerken wir folgendes:

Personenverkehr. Mehreinnahme Fr. 4,847,671. 43  
Die Differenzen gegenüber dem Vorjahr betragen:

Januar . . . . .	+	Fr. 347,092
Februar . . . . .	+	„ 277,974
März . . . . .	+	„ 738,492
April . . . . .	-	„ 260,674
Mai . . . . .	+	„ 681,829
Juni . . . . .	+	„ 400,921
Juli . . . . .	+	„ 321,192
August . . . . .	+	„ 1,156,763
September . . . . .	+	„ 267,545
Oktober . . . . .	+	„ 277,164
November . . . . .	+	„ 400,373
Dezember . . . . .	+	„ 239,000

Die Mindereinnahme pro April von Fr. 260,674 rührt von der Verschiebung des Osterverkehrs her, während die günstigen Ergebnisse der übrigen Monate der allgemeinen Verkehrsentwicklung und den Einnahmen auf den erworbenen Linien, die Mehreinnahmen pro August jedoch hauptsächlich dem Einfluss der schönen Witterung zuzuschreiben sind. Die erzielte Mehreinnahme von Fr. 4,847,671. 43 entspricht einer Verkehrszunahme von 6,08 % (1912: 2,42 %). Das Ergebnis ist mit Rücksicht auf den mit Ausnahme des Monats August regnerischen Sommer, als ein sehr günstiges zu bezeichnen. Die Zahl der beförderten Personen ist von 87,916,086 im Vorjahr auf 91,628,309, d. h. um 4,22 % gestiegen. Da die Einnahmen um 6,08 % zugenommen

haben, ergibt sich eine Erhöhung der durchschnittlichen Einnahme pro Reisenden von 90,7 Cts. auf 92,3 Cts.

Die Einnahmen der Tunnelstrecke Brig-Iselle sind von Fr. 850,707 auf Fr. 979,192, also um Fr. 128,485 oder 15,11 % gestiegen. Diese Verkehrszunahme ist eine Folge der Eröffnung der Lötschbergbahn.

Güterverkehr (inklusive Gepäck und Tiere). Mehreinnahmen Fr. 1,244,417. 78. Im Vergleich zu dem Vorjahr ergeben die einzelnen Monate folgende Unterschiede:

Januar . . . . .	+	Fr. 677,920
Februar . . . . .	+	„ 91,277
März . . . . .	—	„ 8,921
April . . . . .	+	„ 181,140
Mai . . . . .	—	„ 24,820
Juni . . . . .	+	„ 198,034
Juli . . . . .	+	„ 41,405
August . . . . .	—	„ 237,901
September . . . . .	+	„ 355,880
Oktober . . . . .	+	„ 42,674
November . . . . .	—	„ 36,270
Dezember . . . . .	—	„ 36,000

Erhebliche Mehreinnahmen ergeben nur die Monate Januar und September. Pro Januar waren es namentlich grosse Transporte von Gemüse, Südfrüchten, Getreide, Kohlen, Holzstoff und Petrol und pro September der Mehrimport von Wein, Obst, Heu, Getreide etc., welche die Mehreinnahmen verursacht haben.

In 5 Monaten sind die Erträgnisse geringer als im Vorjahr, was auf die allgemein gedrückte Geschäftslage und den bedeutenden Rückgang der Viehtransporte infolge der Viehseuchen zurückzuführen ist. Der bedeutende Ausfall pro August von Fr. 237,901 findet seine Aufklärung dadurch, dass pro 1912 des Tarifikampfes wegen grosse Zuckertransporte durch die Schweiz gerollt sind; ferner waren im genannten Jahre im allgemeinen bedeutend grössere Mengen Baumaterial zu transportieren.

Der Mehreinnahme von 1,06 % (1912: 7,02 %) steht eine Abnahme der Zahl der beförderten Gütertonnen von 1,27 % gegenüber. Die Durchschnittseinnahme pro Tonne beträgt Fr. 8. 15 (1912: Fr. 7. 99).

Durch die Eröffnung der Lötschbergbahn haben sich auch die Einnahmen der Tunnelstrecke Brig-Iselle aus dem Güterverkehr bedeutend vermehrt. Die Mehreinnahme beträgt Fr. 239,613

oder 67,62 %/o. Die Einnahmen dieses Jahres erreichen nämlich den Betrag von Fr. 593,926 (1912: 354,313). Die Gepäcktransporte lieferten ein Erträgnis von Fr. 96,587, pro 1912 nur Fr. 88,391, somit eine Vermehrung von 9,27 %/o. Wegen teilweiser Sperrung des Grenzverkehrs infolge der Viehseuchen sind die Einnahmen aus dem Tiertransport von Fr. 14,220 im Vorjahr auf Fr. 9435 zurückgegangen. Mindereinnahme Fr. 4785 oder 33,64 %/o.

Die Rechnung über den Bodensee-Dampfschiffsverkehr (Abschnitt B der vorstehenden Tabelle) schliesst gegenüber dem Vorjahr mit einer kleinen Mehreinnahme von Fr. 1491 ab. Während der Personen- und Gepäcktransport erhebliche Mehreinnahmen aufweist, ergeben sich auf dem Tier- und Gütertransporte Mindereinnahmen, welche ebenfalls eine Folge der Viehkrankheiten und schlechten allgemeinen Geschäftslage sind.

#### **f. Fahrgeld- und Frachtreklamationen.**

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

Nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die Zahl der im Jahr 1913 zur Behandlung gekommenen neuen Reklamationen und Taxrückerstattungsgesuche, sowie die im gleichen Zeitraum zu Lasten der S. B. B. ausbezahlten, bzw. andern Verwaltungen zur Verfügung gestellten Beträge.

	Anzahl neuer Geschäfte	Zu Lasten der S. B. B. ausbezahlte Beträge	
a. Frachtreklamationen wegen unrichtiger Anwendung der Tarife, Tarifvorschriften etc. . . . .	14,872	Fr. 260,550. 39	Güter
		„ 19. 67	Gepäck
		„ 1,323. 19	Vieh
b. Gesuche um nachträgliche Anwendung von Reexpeditions- und Exporttarifen . . . . .	2,044	„ 269,519. 19	
c. Gesuche um Einhaltung der über ausländische Konkurrenzrouten erreichbaren billigern Frachten . . . . .	6,123	„ 458,814. 21	
d. Taxrückerstattungsgesuche (Detaxen), auf Zugeständnissen der Generaldirektion beruhend . . . . .	536	„ 386,142. 28	
e. Verschleppungen (Fehlinstradierungen) . . . . .	3,346	„ 17,296. 32 <sup>1)</sup>	
f. Fahrgeldreklamationen . . . . .	8,088	„ 66,970. 24	
g. Gesuche um Gewährung von Taxrückerstattungen auf nicht vollständig benützten schweizerischen Generalabonnements . . . . .	534 <sup>2)</sup>	„ 84,340. — <sup>3)</sup>	
h. Prämienzahlungen an das Zugspersonal für die Entdeckung missbräuchlicher Benützung von Generalabonnements . . . . .	106	„ 530. — <sup>3)</sup>	
	<b>Total</b>	<b>Fr. 1,545,505. 49</b>	

<sup>1)</sup> Dagegen haben die S. B. B. Fr. 20,936. 39 erhalten.

<sup>2)</sup> 398 Fälle wegen Austritt des Titulars aus der Firma; 109 Fälle wegen Krankheit oder Todesfall; 19 Fälle wegen dauernder Landesabwesenheit; 6 Fälle wegen Umtausch gegen Firmenabonnements; 1 Fall wegen Verhaftung des Titulars und in 1 Fall wegen Militärdienst.

<sup>3)</sup> Diese Beträge fallen zu Lasten der am Generalabonnements-tarif beteiligten Verwaltungen.

### III. Betriebsdepartement.

#### a. Allgemeines.

1. Nach Abschluss der Beratungen über die neue Gehaltsordnung konnte die in zahlreichen Eingaben von Seite des beteiligten Personals angeregte und von Seite des Bundesrates zugesicherte Revision des Reglements Nr. 22 vom Jahre 1904, betreffend die Nebenbezüge des Zugs-, Lokomotiv- und Dampfbootpersonals und der Zugskontrolleure an die Hand genommen werden. Mit Bericht vom 28. Dezember 1912 wurde der Revisionsentwurf dem Verwaltungsrat vorgelegt, der ihm am 18. Januar die Genehmigung erteilte, so dass das neue Reglement auf 1. Januar 1913 in Wirksamkeit treten konnte.

Die dazugehörigen Erläuterungen und Ausführungsbestimmungen vom 1. Februar 1907 mussten ebenfalls revidiert werden und sind am 4. April in neuer Fassung herausgegeben worden.

2. Auf 1. Januar ist eine Neuausgabe des Übereinkommens betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen erschienen. Dieses Übereinkommen, welches für den Wagenverkehr zwischen dem Schweizer Wagenverband und dem Deutschen Staatsbahnwagenverband Anwendung findet enthält für die Schweiz einige ungünstige Bestimmungen hinsichtlich der Verzögerungsgebühren und der Rückverwendung deutscher Wagen.

Wir haben es nicht unterlassen, bei der geschäftsführenden Verwaltung des deutschen Staatsbahnwagenverbandes in Berlin eine Prüfung dieser erschwerenden Neuerungen anzuregen.

3. Das im Jahre 1902 aufgestellte Schema für die Zugnumerierung genügte den heutigen Anforderungen infolge Zugvermehrung und Übernahme neuer Linien nicht mehr. Wir haben am 4. Februar ein neues Schema für die Numerierung sämtlicher Züge nach einheitlichen Grundsätzen genehmigt und dessen Wirksamkeit auf 1. Mai 1913 festgesetzt.

4. Vom eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement sind uns zwei Postulate, Nrn. 651 und 654 (vom Jahre 1905), der gesetzgebenden Räte betreffend die berufliche Ausbildung des Eisenbahnpersonals und die Übernahme der Eisenbahnschulen durch den Bund zur Begutachtung überwiesen

worden. Bei der Begutachtung der Postulate sind wir zum Schlusse gelangt, dass die bestehenden Einrichtungen der Bundesbahnen für die berufliche Ausbildung des Dienstpersonals ihrem Zwecke entsprechen und dass eine Änderung derselben, sowie die Übernahme der Eisenbahnschulen durch den Bund nicht geboten erscheine.

Sie haben sich dieser Auffassung angeschlossen und mit Beschluss vom 1. Juli die Angelegenheit als erledigt erklärt.

5. Die Vereinbarung mit der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (vormals Thunerseebahn) über die provisorische Besorgung des Zugförderungsdienstes für die Bundesbahnzüge auf der Strecke Thun-Scherzligen samt Durchgang des Personals und des Rollmaterials haben wir unterm 21. April zu den bisherigen Bedingungen um ein weiteres Jahr, d. h. bis 30. April 1914, verlängert.

6. Gestützt auf Art. 1, Absatz 3, des Bundesgesetzes betreffend die Besoldungen der Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen, vom 23. Juni 1910 haben wir den in Domodossola, Singen und Arlen-Rielasingen stationierten Beamten und Angestellten schweizerischer Nationalität, sowie dem in Waldshut stationierten schweizerischen Zugspersonal Auslandszulagen bewilligt gleich oder ähnlich denjenigen, die in Luino ausgerichtet werden. (Geschäftsbericht 1912, Seite 136, Ziff. 15.)

7. Es haben stattgefunden: vom 11. bis 13. Juni in Budapest die Europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz für den Winterdienst 1913/14; vom 23. bis 26. November in Neapel die Europäische Fahrplankonferenz für den Sommerdienst 1914. Wir waren an beiden Konferenzen vertreten.

8. Am 21. Juni sind in Bern an einer Konferenz zwischen der Generaldirektion und der Kreisdirektion I die Anordnungen festgestellt worden für die Übernahme des Personals der Neuenburger Jurabahn, das auf 1. Juli 1913 infolge des Rückkaufes an die schweizerischen Bundesbahnen übergang.

9. Am 1. Juli haben wir zuhanden der Kreisdirektionen einheitliche Vorschriften erlassen über die Anstellung und die Belohnung der Haltestellenvorsteherinnen.

**10.** Der Europäischen Reisegepäck-Versicherungsaktiengesellschaft in Budapest ist am 1. Juli gestattet worden, versuchsweise bei den Ausgabestellen der S.B.B. für zusammenstellbare Billette ihre Policen für die Versicherung von Reisegepäck für eine bestimmte Zeit zum Verkaufe an das reisende Publikum aufzulegen.

**11.** Die Wagenstellung durch die S.B.B. für den Kohlentransport aus den Saargruben nach der Schweiz und darüber hinaus (Italien) hatte mit 31. Juli 1912 ihr Ende erreicht. (Geschäftsbericht 1912, Seite 138, Ziff. 24 und Geschäftsbericht 1910, Seite 127, Ziff. 12.) Nach langen Verhandlungen kam am 1. Juli mit den deutschen Bahnen eine Vereinbarung zustande, wonach unsere Kohlenwagen vom Monat Dezember 1912 hinweg wieder zu den betreffenden Transporten zugelassen wurden. Es sind von uns während des ganzen Jahres 250 Wagen zur Aufnahme von Kohlen nach den Kohlengruben im Saargebiet beizustellen. 250 weitere Wagen sind während der Monate Oktober, November und Dezember dem Kohlenverkehr zur Verfügung zu stellen.

Der betreffende Vertrag erhielt rückwirkende Gültigkeit ab 5. Dezember 1912 und läuft mit 31. Dezember 1922 ab.

**12.** Auf ein Gesuch des schweizerischen Wagenverbandes hat der Bundesrat durch seine Beschlüsse vom 6. und 8. August gestattet, dass für die Zeit vom 1. September bis 30. November, den eidgenössischen Betttag ausgenommen, die gleichen ausnahmsweisen Massnahmen für den Herbstverkehr wie in den Vorjahren getroffen wurden.

**13.** Mit der Canadian-Pacific-Railway-Co. wurde am 23. August eine Vereinbarung getroffen, wonach die ihr gehörenden und bis jetzt auf den österreichischen Staatsbahnen zwischen Innsbruck und Buchs in Verkehr gesetzten Aussichtswagen auch auf unsern Strecken Buchs-Zürich und Zürich-Chur-Buchs geführt wurden. Die Wagen wurden als Kurswagen der österreichischen Staatsbahnen behandelt, und es fielen von den Einnahmen aus den für die schweizerischen Strecken verkauften Zuschlagskarten 50 % den Bundesbahnen zu. Der Vertrag dauerte vorläufig nur bis 15. September 1913; er kann aber für eine noch zu bestimmende Zeitdauer wieder erneuert werden.

**14.** Der Bundesrat hat am 26. August beschlossen, unserem Antrage betreffend Einführung der Stundenzählung 0—24

in der Schweiz für einmal keine Folge zu geben. (Geschäftsbericht 1912, Seite 138, Ziff. 23.) Die Ablehnung wurde in der Hauptsache begründet mit dem Hinweis darauf, dass die Behörden in Österreich und Ungarn, namentlich aber in Deutschland, zurzeit nicht geneigt seien, die neue Stundenzählung einzuführen. Würde unter diesen Umständen die von Frankreich und Italien angenommene Neuerung auf die Schweiz ausgedehnt, so würden die infolge der Verschiedenheit der Zeitbezeichnung im Eisenbahnverkehr sich geltend machenden Unannehmlichkeiten nicht verschwinden, sondern einfach von der Süd- und Westgrenze des Landes an die Nord- und Ostgrenze verlegt. Entsprechend den anderwärts gemachten Erfahrungen würde das bürgerliche Leben in der Schweiz der bei den Verkehrsanstalten eingeführten neuen Zeitbezeichnung nicht ohne weiteres folgen, so dass man schliesslich im eigenen Lande mit zwei Zeitbezeichnungen zu rechnen hätte.

15. Es hat sich die Notwendigkeit gezeigt, über die Handhabung der Ordnung, bezw. Klassendisziplin in den Wartsälen der Bahnhöfe und Stationen, sowie in den Zügen einheitliche Grundsätze aufzustellen. Das Dienstpersonal hat am 24. September die erforderlichen Instruktionen erhalten.

16. Am 1. Oktober fand in Bern eine Konferenz mit den Kreisdirektionen I und II und ihren Dienstabteilungsvorständen statt zur Besprechung der Massnahmen für die Bewältigung des Verkehrs namentlich im Bahnhof Bern während der schweizerischen Landesausstellung in Bern 1914.

17. Die Vereinbarung mit der Tösstalbahn über die Besorgung des Zugs- und Fahrdienstes auf der Wald-Rüti-Bahn ist nach Ablauf des bisherigen Vertragsverhältnisses unterm 7./19. November für die Dauer von 7 Jahren, d. h. vom 1. Oktober 1913 bis 31. Dezember 1920, erneuert worden (Geschäftsbericht 1909, Seite 135, Ziffer 37).

18. Unterm 19. Dezember haben wir die von der Kreisdirektion I vorgeschlagene Klassifikation der Bahnhöfe und Stationen der ab 1. Juli 1913 verstaatlichten Neuenburger Jurabahn nach den Normen der schweizerischen Bundesbahnen genehmigt.

19. Der Zugverkehr hat sich im allgemeinen ohne erhebliche Störungen abgewickelt. Die Zugverspätungen haben allerdings gegenüber 1912 wieder zugenommen, was namentlich auf die Häufigkeit der Verspätungen bei den Anschlusszügen des Auslandes zurückzuführen ist.

20. Für das Jahr 1913 haben wir wieder besondere statistische Erhebungen betreffend die Einnahmen des Zugs- und Lokomotivpersonals an Nebenbezügen gemäss dem revidierten Reglement Nr. 22 gemacht.

Die pro 1913 ausbezahlten Gesamtsummen an Nebenbezügen, denen wir vergleichsweise diejenigen des Jahres 1910 gegenüberstellen, betragen:

		Zugpersonal	Lokomotivpersonal
Jahr 1910	Nebenbezüge	Fr. 3,305,255	Fr. 4,174,217
„ 1913	„	„ 4,079,140	„ 4,930,397

Die Einzelheiten unserer Erhebungen sind aus den nachfolgenden Tabellen ersichtlich.

Tabelle I.

### Zusammenstellung des Zugpersonals nach den Einnahmen an Nebenzügen pro 1913.

Betrag der Nebenbezüge pro Jahr	Arbeitstage												Total Beamte
	314 bis 310	309 bis 305	304 bis 300	299 bis 295	294 bis 290	289 bis 280	279 bis 270	269 bis 260	259 bis 250	249 bis 200	199 bis 150	149 bis 100	
<b>a. Zugführer.</b>													
Über Fr. 1500	—	2	58	35	19	18	1	3	1	1	—	—	138
Fr. 1401—1500	1	2	102	51	32	36	26	6	1	2	—	—	259
„ 1301—1400	—	1	18	23	16	28	24	11	10	9	1	—	141
„ 1201—1300	—	—	4	4	1	9	8	3	5	17	—	—	51
„ 1101—1200	—	—	—	—	—	2	—	—	—	14	4	—	20
„ 1001—1100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	7	—	8
unter Fr. 1001	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	4	5
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>182</b>	<b>114</b>	<b>68</b>	<b>93</b>	<b>59</b>	<b>23</b>	<b>17</b>	<b>44</b>	<b>12</b>	<b>4</b>	<b>622</b>
<b>b. Kondukteure.</b>													
Über Fr. 1500	33	38	87	34	19	15	13	2	3	5	—	—	249
Fr. 1401—1500	48	56	85	49	25	18	4	4	2	3	—	—	294
„ 1301—1400	122	98	133	74	38	61	22	9	5	1	—	—	563
„ 1201—1300	29	39	70	40	44	58	40	22	18	23	—	—	383
„ 1101—1200	1	3	1	3	2	4	7	11	9	17	—	2	60
„ 1001—1100	—	—	—	1	1	—	1	1	—	11	4	—	19
„ 901—1000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	2
„ 801— 900	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
„ 701— 800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
„ 601— 700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
„ 501— 600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Total</b>	<b>233</b>	<b>234</b>	<b>376</b>	<b>201</b>	<b>129</b>	<b>156</b>	<b>87</b>	<b>49</b>	<b>37</b>	<b>61</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>1573</b>
<b>c. Bremser.</b>													
Über Fr. 1500	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Fr. 1401—1500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 1301—1400	5	2	7	—	3	—	—	—	—	—	—	—	17
„ 1201—1300	32	12	22	13	9	3	2	—	—	—	—	—	93
„ 1101—1200	45	23	74	37	30	41	19	2	1	1	—	—	273
„ 1001—1100	15	10	35	13	18	25	24	13	4	12	—	—	169
„ 901—1000	2	1	2	1	1	1	—	4	1	14	2	—	29
„ 801— 900	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—	3
„ 701— 800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
„ 601— 700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 501— 600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Total</b>	<b>101</b>	<b>48</b>	<b>140</b>	<b>64</b>	<b>61</b>	<b>70</b>	<b>45</b>	<b>19</b>	<b>6</b>	<b>28</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>587</b>

## Zusammenstellung des Zugpersonals nach

Betrag der Nebenbezüge pro Jahr	Arbeitstage											
	Kreis I				Kreis II				Kreis III			
	300 und mehr	299 bis 250	249 bis 200	unter 200	300 und mehr	299 bis 250	249 bis 200	unter 200	300 und mehr	299 bis 250	249 bis 200	unter 200
<b>A. Zugführer:</b>												
Über Fr. 1500	26	27	—	—	5	5	—	—	14	19	—	—
Fr. 1401—1500	23	17	1	—	35	44	—	—	31	33	2	—
" 1301—1400	2	16	1	—	9	32	2	—	5	38	—	1
" 1201—1300	—	3	3	—	1	3	5	—	2	15	3	—
" 1101—1200	—	—	—	1	—	—	4	1	—	1	6	1
" 1001—1100	—	—	—	2	—	—	1	3	—	—	—	1
unter Fr. 1001	—	1	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
Total	51	64	5	3	50	84	12	6	52	106	11	3
<b>B. Kondukteure.</b>												
Über Fr. 1500	77	26	1	—	4	2	—	—	34	20	—	—
Fr. 1401—1500	48	32	—	—	43	11	—	—	53	36	3	—
" 1301—1400	39	32	—	—	120	49	—	—	118	77	1	—
" 1201—1300	20	21	4	—	60	74	5	—	40	89	9	—
" 1101—1200	2	8	2	—	—	12	6	—	—	13	8	—
" 1001—1100	—	—	—	—	—	—	5	2	—	1	5	1
" 901—1000	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—
" 801— 900	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
" 701— 800	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
" 601— 700	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
" 501— 600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	186	119	8	2	227	148	16	4	245	236	26	1
<b>C. Bremser.</b>												
Über Fr. 1500	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fr. 1401—1500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 1301—1400	7	1	—	—	—	—	—	—	5	2	—	—
" 1201—1300	28	2	—	—	5	1	—	—	8	4	—	—
" 1101—1200	32	16	—	—	5	4	—	—	31	39	—	—
" 1001—1100	13	3	1	—	12	27	1	—	5	19	4	—
" 901—1000	2	3	—	1	1	3	4	—	—	—	3	—
" 801— 900	—	—	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—
" 701— 800	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
" 601— 700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 501— 600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	84	25	2	1	23	35	5	3	49	64	7	—

Tabelle II.

## den Einnahmen an Nebenbezügen pro 1913.

Arbeitstage											
Kreis IV				Kreis V				Total			
300 und mehr	299 bis 250	249 bis 200	unter 200	300 und mehr	299 bis 250	249 bis 200	unter 200	300 und mehr	299 bis 250	249 bis 200	unter 200
3	3	—	—	12	23	1	—	60	77	1	—
12	18	—	—	4	40	—	—	105	152	3	—
3	20	2	—	—	6	4	—	19	112	9	1
1	7	3	—	—	2	3	—	4	30	17	—
—	1	2	—	—	—	2	1	—	2	14	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	6
—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	—	4
19	49	7	—	16	71	10	3	188	374	45	15
15	8	—	—	28	30	4	—	158	86	5	—
33	18	—	—	12	5	—	—	189	102	3	—
47	32	—	—	29	19	—	—	353	209	1	—
18	23	5	—	—	15	—	—	138	222	23	—
3	2	1	—	—	1	—	2	5	36	17	2
—	2	1	1	—	—	—	1	—	3	11	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
116	85	7	1	69	70	4	3	843	658	61	11
—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	—	—	—	—	—	—	—	14	3	—	—
2	2	—	—	23	18	—	—	66	27	—	—
12	13	—	—	62	58	1	—	142	130	1	—
2	8	1	—	28	40	5	—	60	97	12	—
—	—	1	—	2	2	6	1	5	8	14	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	23	2	—	115	118	12	1	289	265	28	5

## Vergleichende Zusammenstellung der Nebenbezüge

Kreise und Beamten- kategorien	Zahl der einbezogenen Beamten pro 1913				Summe der betreffenden Nebenbezüge pro 1913			
	mit Arbeitstagen				mit Arbeitstagen			
	300 und mehr	299 bis 250	249 bis 200	unter 200	300 und mehr	299 bis 250	249 bis 200	unter 200
<b>Kreis I.</b>					Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Zugführer . . .	51	64	5	3	76,165	95,516	6,672	3,252
Kondukteure . .	186	119	8	2	278,308	168,128	9,811	1,344
Bremser . . .	84	25	2	1	98,577	29,159	1,906	963
<b>Kreis II.</b>								
Zugführer . . .	50	84	12	6	73,404	118,034	13,317	6,226
Kondukteure . .	227	148	16	4	307,815	189,830	18,488	4,027
Bremser . . .	23	35	5	3	25,839	37,131	4,846	2,449
<b>Kreis III.</b>								
Zugführer . . .	52	106	11	3	76,375	148,593	12,383	3,587
Kondukteure . .	245	236	26	1	339,575	313,888	31,415	1,006
Bremser . . .	49	64	7	—	58,054	72,473	6,952	—
<b>Kreis IV.</b>								
Zugführer . . .	19	49	7	—	27,179	67,884	8,839	1,095
Kondukteure . .	116	85	7	1	162,886	113,082	8,314	—
Bremser . . .	18	23	2	—	21,029	25,799	2,088	—
<b>Kreis V.</b>								
Zugführer . . .	16	71	10	3	25,950	108,664	13,069	3,064
Kondukteure . .	69	70	4	3	108,537	107,470	6,453	3,366
Bremser . . .	115	118	12	1	131,232	138,456	12,157	911
<b>Ganzes Netz.</b>								
Zugführer . . .	188	374	45	15	279,073	538,691	54,280	17,224
Kondukteure . .	843	658	61	11	1,197,121	892,398	74,481	9,743
Bremser . . .	289	265	28	5	334,731	303,018	27,949	4,323

Tabelle III.

## des Zugspersonals pro 1907, 1910 und 1913.

Durchschnitt pro Mann und Jahr							
1907		1910		1913			
mit Arbeitstagen		mit Arbeitstagen		mit Arbeitstagen			
300 und mehr	für alle einbezogenen Beamten	300 und mehr	für alle einbezogenen Beamten	300 und mehr	299 bis 250	249 bis 200	unter 200
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1,360	1,335	1,361	1,324	1,523	1,470	1,358	1,084
1,242	1,202	1,242	1,192	1,484	1,400	1,159	672
1,030	1,013	1,043	1,030	1,188	1,121	952	963
1,276	1,254	1,255	1,230	1,468	1,405	1,110	1,038
1,116	1,118	1,106	1,080	1,356	1,282	1,155	1,007
967	961	971	941	1,123	1,061	969	816
1,302	1,261	1,282	1,240	1,469	1,402	1,238	1,196
1,163	1,135	1,141	1,120	1,386	1,330	1,208	1,006
1,032	1,008	1,023	999	1,185	1,132	993	—
1,313	1,269	1,317	1,269	1,430	1,386	1,262	1,095
1,228	1,202	1,194	1,173	1,404	1,330	1,188	—
1,044	1,005	1,043	1,018	1,166	1,121	1,044	—
1,583	1,438	1,647	1,481	1,622	1,531	1,306	1,021
1,456	1,362	1,433	1,370	1,544	1,535	1,613	1,088
982	957	959	942	1,141	1,156	1,013	911
1,366	1,311	1,372	1,308	1,504	1,438	1,254	1,086
1,241	1,203	1,223	1,187	1,434	1,375	1,264	754
1,011	988	1,007	986	1,160	1,118	994	538

## Zusammenstellung des Lokomotivpersonals

## Lokomotivführer.

Betrag der Nebenbezüge per Jahr	Arbeitstage													Total
	314 bis 310	309 bis 305	304 bis 300	299 bis 295	294 bis 290	289 bis 280	279 bis 270	269 bis 260	259 bis 250	249 bis 200	199 bis 150	149 bis 100		
<b>Klasse I</b>	Mann	Mann	Mann											
<b>Hauptlinien mit Fr. 900 fester Zulage</b>														
Über Fr. 3000 . . . . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Fr. 2901—3000 . . . . .	—	—	5	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
2801—2900 . . . . .	—	—	3	1	2	1	—	—	—	—	—	—	—	7
2701—2800 . . . . .	—	—	1	—	4	3	1	1	—	—	—	—	—	10
2601—2700 . . . . .	—	—	—	1	2	1	1	—	—	—	—	—	—	5
2501—2600 . . . . .	—	—	10	5	—	2	3	—	1	—	—	—	—	21
2401—2500 . . . . .	—	1	16	9	5	2	1	—	—	—	—	—	—	34
2301—2400 . . . . .	—	—	16	21	12	9	3	1	—	—	—	—	—	62
2201—2300 . . . . .	—	—	25	26	7	9	8	1	3	—	—	—	—	79
2101—2200 . . . . .	—	—	45	25	17	17	7	6	3	3	—	—	—	123
2001—2100 . . . . .	—	—	76	37	9	19	8	4	3	5	—	—	—	161
1901—2000 . . . . .	—	2	67	18	4	12	15	6	5	3	—	—	—	132
1801—1900 . . . . .	—	—	57	21	11	16	7	6	2	10	—	—	—	130
1701—1800 . . . . .	—	1	23	3	4	21	7	3	—	7	—	—	—	69
1601—1700 . . . . .	—	—	10	1	2	5	1	4	3	6	1	—	—	33
1501—1600 . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
1500 und darunter . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Total</b>	—	4	355	169	79	117	62	32	20	34	2	—	—	874
<b>Klasse II</b>														
<b>Nebenlinien mit Fr. 720 fester Zulage</b>														
Über Fr. 2000 . . . . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Fr. 1901—2000 . . . . .	—	—	2	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	6
1801—1900 . . . . .	—	—	13	7	2	3	—	—	—	—	—	—	—	25
1701—1800 . . . . .	—	1	10	7	2	1	2	3	1	1	—	—	—	28
1601—1700 . . . . .	—	—	12	4	3	3	—	1	2	1	—	—	—	26
1501—1600 . . . . .	—	3	17	—	6	5	3	—	1	1	—	—	—	36
1401—1500 . . . . .	—	2	21	12	5	9	—	4	1	—	—	—	—	54
1301—1400 . . . . .	—	—	2	3	3	8	6	6	7	2	1	—	—	38
1201—1300 . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1	—	—	5
1101—1200 . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1001—1100 . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1000 und darunter . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Total</b>	—	6	78	34	24	29	11	14	12	9	2	—	—	219

## nach den Einnahmen an Nebenbezügen pro 1913.

## Lokomotivheizer.

Betrag der Nebenbezüge per Jahr	Arbeitstage													Total
	314 bis 310	309 bis 305	304 bis 300	299 bis 295	294 bis 290	289 bis 280	279 bis 270	269 bis 260	259 bis 250	249 bis 200	199 bis 150	149 bis 100	Mann	
	Mann													
<b>Klasse I</b>														
Hauptlinien mit Fr. 600 fester Zulage.													Mann	
Über Fr. 2500 . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Fr. 2401—2500 . . . . .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
„ 2301—2400 . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
„ 2201—2300 . . . . .	—	—	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	3	
„ 2101—2200 . . . . .	—	3	5	2	1	3	—	—	—	—	—	—	14	
„ 2001—2100 . . . . .	—	—	1	—	1	1	1	—	—	—	—	—	4	
„ 1901—2000 . . . . .	1	5	2	4	—	4	—	—	—	—	—	—	16	
„ 1801—1900 . . . . .	—	8	9	9	7	2	1	—	—	—	—	—	36	
„ 1701—1800 . . . . .	4	6	21	4	7	5	4	—	—	—	—	—	51	
„ 1601—1700 . . . . .	6	9	9	6	4	4	1	2	—	1	—	—	42	
„ 1501—1600 . . . . .	13	10	20	7	13	13	5	4	1	1	—	—	87	
„ 1401—1500 . . . . .	29	21	18	17	14	16	7	6	—	—	—	—	128	
„ 1301—1400 . . . . .	33	16	17	13	5	21	9	4	2	4	—	—	124	
„ 1201—1300 . . . . .	8	6	15	9	10	5	4	5	—	5	—	—	67	
„ 1101—1200 . . . . .	1	1	1	1	3	12	5	7	2	6	2	—	41	
„ 1001—1100 . . . . .	—	—	—	1	—	1	—	—	1	—	—	—	3	
„ 1000 und darunter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Total	95	85	120	74	66	87	37	28	6	17	2	—	617	
<b>Klasse II</b>														
Nebenlinien mit Fr. 480 fester Zulage.														
Über Fr. 1600 . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Fr. 1501—1600 . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
„ 1401—1500 . . . . .	4	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	6	
„ 1301—1400 . . . . .	6	2	2	3	1	—	1	1	—	—	—	—	16	
„ 1201—1300 . . . . .	16	15	11	6	8	6	3	2	—	—	—	—	67	
„ 1101—1200 . . . . .	31	13	12	11	5	2	6	1	2	—	—	—	83	
„ 1001—1100 . . . . .	11	5	8	6	8	9	1	3	—	—	—	—	51	
„ 901—1000 . . . . .	2	1	18	11	2	9	9	2	1	2	1	—	58	
„ 801—900 . . . . .	—	—	—	—	—	—	1	1	—	2	—	—	4	
„ 701—800 . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
„ 700 und darunter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Total	70	36	51	37	25	27	21	10	3	4	1	—	285	

## Zusammenstellung des Lokomotivpersonals

## Lokomotivführer.

Betrag der Nebenbezüge per Jahr	Arbeitstage											
	Kreis I		Kreis II		Kreis III		Kreis IV		Kreis V		Total	
	300 und mehr	unter 300										
	Mann	Mann										
<b>Klasse I</b>												
Hauptlinien mit Fr. 900 fester Zulage.												
Über Fr. 3000 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—
Fr. 2901—3000 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	5	1	5	1
„ 2801—2900 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	3	4	3	4
„ 2701—2800 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	9	1	9
„ 2601—2700 <sup>o</sup> . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	5
„ 2501—2600 . . .	4	1	—	—	—	—	4	3	2	7	10	11
„ 2401—2500 . . .	11	3	—	—	—	3	3	4	3	7	17	17
„ 2301—2400 . . .	5	7	2	7	—	7	3	12	6	13	16	46
„ 2201—2300 . . .	9	19	1	14	—	1	13	7	2	13	25	54
„ 2101—2200 . . .	19	20	3	16	8	14	8	14	7	14	45	78
„ 2001—2100 . . .	23	24	18	25	27	14	2	11	6	11	76	85
„ 1901—2000 . . .	12	16	21	21	32	7	1	4	3	15	69	63
„ 1801—1900 . . .	1	6	42	53	2	1	12	5	—	8	57	73
„ 1701—1800 . . .	—	1	17	33	—	—	7	8	—	3	24	45
„ 1601—1700 . . .	—	—	10	21	—	—	—	2	—	—	10	23
„ 1501—1600 . . .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
„ 1500 und darunter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	84	97	114	191	69	47	53	70	39	110	359	515
<b>Klasse II</b>												
Nebenlinien mit Fr. 720 fester Zulage.												
Über Fr. 2000 . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Fr. 1901—2000 . . .	1	—	—	2	—	1	1	—	—	1	2	4
„ 1801—1900 . . .	6	4	1	—	1	—	—	—	5	8	13	12
„ 1701—1800 . . .	2	5	1	2	4	2	2	1	2	7	11	17
„ 1601—1700 . . .	3	4	2	2	—	1	5	3	2	4	12	14
„ 1501—1600 . . .	2	4	4	1	—	—	11	9	3	2	20	16
„ 1401—1500 . . .	2	3	15	12	2	4	4	11	—	1	23	31
„ 1301—1400 . . .	—	3	2	21	—	2	—	8	—	2	2	36
„ 1201—1300 . . .	—	1	—	4	—	—	—	—	—	—	—	5
„ 1101—1200 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 1001—1100 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 1000 und darunter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	17	24	25	44	7	10	23	32	12	25	84	135

## nach den Einnahmen an Nebenbezügen pro 1913.

## Lokomotivheizer.

Betrag der Nebenbezüge per Jahr	Arbeitstage											
	Kreis I		Kreis II		Kreis III		Kreis IV		Kreis V		Total	
	300 und mehr	unter 300										
<b>Klasse I</b>	Mann	Mann										
Hauptlinien mit Fr. 600 fester Zulage												
Über Fr. 2500 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fr. 2401—2500 . . .	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
„ 2301—2400 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 2201—2300 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	2	1
„ 2101—2200 . . .	—	—	—	—	1	—	1	2	6	4	8	6
„ 2001—2100 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	1	3
„ 1901—2000 . . .	—	—	—	—	1	—	—	1	7	7	8	8
„ 1801—1900 . . .	—	—	1	—	2	2	8	4	6	13	17	19
„ 1701—1800 . . .	1	1	17	2	—	1	9	5	4	11	31	20
„ 1601—1700 . . .	5	3	1	2	3	—	6	5	9	8	24	18
„ 1501—1600 . . .	10	8	12	9	8	2	10	9	3	16	43	44
„ 1401—1500 . . .	22	20	18	8	15	1	8	16	5	15	68	60
„ 1301—1400 . . .	9	17	20	19	34	3	—	7	3	12	66	58
„ 1201—1300 . . .	—	4	24	27	2	—	1	3	2	4	29	38
„ 1101—1200 . . .	—	1	3	36	—	—	—	—	—	1	3	38
„ 1001—1100 . . .	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	3
„ 1000 und darunter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	47	55	96	105	66	9	43	53	48	95	300	317
<b>Klasse II</b>												
Nebenlinien mit Fr. 480 fester Zulage												
Über Fr. 1600 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fr. 1501—1600 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 1401—1500 . . .	3	—	1	—	—	—	—	—	—	2	4	2
„ 1301—1400 . . .	9	2	1	—	—	—	—	1	—	3	10	6
„ 1201—1300 . . .	14	3	3	3	11	1	5	2	9	16	42	25
„ 1101—1200 . . .	4	4	23	3	8	3	19	3	2	14	56	27
„ 1001—1100 . . .	3	4	10	7	—	—	10	12	1	4	24	27
„ 901—1000 . . .	1	2	17	11	1	6	2	14	—	4	21	37
„ 801— 900 . . .	—	1	—	1	—	—	—	2	—	—	—	4
„ 701— 800 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 700 und darunter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	34	16	55	25	20	10	36	34	12	43	157	128

21. Am 24., 25. und 26. Februar, ferner am 4., 5. und 6. August haben in Bern unter dem Vorsitz des Vertreters des Eisenbahndepartements die üblichen Fahrplankonferenzen für den Sommerfahrplan 1913 und für den Winterfahrplan 1913/14 stattgefunden. Zur Behandlung gelangten im ganzen 754 Traktanden für den Sommerfahrplan und 605 für den Winterfahrplan. Die schweizerischen Bundesbahnen waren an 476 beziehungsweise 372 Begehren beteiligt. Der grösste Teil sämtlicher Traktanden betraf Gesuche um Einführung neuer, oder Ausdehnung bestehender Züge, sowie Einschaltung neuer Schnellzugshalte.

### b. Expeditions- und Zugsdienst.

Sowohl der am 1. Mai in Kraft getretene Sommerfahrplan, gültig bis 30. September, als der auf den 1. Oktober eingeführte Winterfahrplan hat, abgesehen von den im Sommer im Vergleich zum Winterfahrplan regelmässig eintretenden Erweiterungen der Zugsleistungen, verschiedene und erhebliche Verbesserungen gebracht.

Diese Verbesserungen beeinflussten im Jahre 1913 auch die Zahl der gefahrenen Zugskilometer, die gegenüber 1912 eine Vermehrung von 1,207,832 Kilometer aufweisen. In dieser Summe sind aber mitenthalten die Zugsleistungen auf der am 1. Januar 1913 in den Betrieb der Bundesbahnen übergegangenen Linie Genf-La Plaine, auf der am 1. Juli 1913 verstaatlichten Neuenburger Jurabahn, ferner die erheblichen Mehrleistungen, welche die Bundesbahnen infolge der Eröffnung des Betriebes der Lötschbergbahn auf den Strecken Delle-Scherzligen-Brig-Domodossola übernehmen mussten und schliesslich die Mehrleistungen, die sich aus der Umwandlung einzelner Züge in Doppelzüge infolge grosser Belastung ergeben haben.

### c. Telegraphendienst und elektrische Anlagen.

1. Nach längeren Verhandlungen sind, mit Gültigkeit vom 15. Jun 1913 an allgemeine Vorschriften über die elektrischen Streckenläutewerke aufgestellt worden, welche die sämtlichen Vorschriften der ehemaligen Privatbahnen ersetzen.

2. Auf 15. September sind allgemeine Vorschriften über den Streckenblock auf zweigleisigen Strecken in Kraft gesetzt worden.

#### d. Fahr- und Werkstätdienst.

1. Im Berichtsjahre haben folgende Rollmaterialvergebungen stattgefunden:

a. *An die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur.*

Mit Vertrag vom 1. April:

- 13 Vierzylinderverbund-Heissdampflokomotiven mit dreiachsigem Tender, Serie A<sup>3/5</sup>,
- 3 Heissdampf-Zwillingslokomotiven mit dreiachsigem Tender, Serie B<sup>3/4</sup>,
- 10 Heissdampflokomotiven mit dreiachsigem Tender, Serie C<sup>5/6</sup>, die als Vierzylinderverbund-Heissdampflokomotiven gebaut werden,
- 2 Heissdampf-Zwillingstenderlokomotiven, Serie E<sup>b3/5</sup>,
- 7 Nassdampf-Zwillingstenderlokomotiven, Serie E<sup>3/3</sup>,
- 5 Zwillingstenderlokomotiven, Serie E<sup>4/4</sup>.

b. *An die A.-G. Brown, Boveri & Cie. in Baden:*

Mit Vertrag vom 28. Januar:

- 1 elektrische Drehstromlokomotive für den Simplon, Serie F<sup>b 4/6</sup>.

c. *An die Schweizerische Industriegesellschaft in Neuhausen.*

Mit Verträgen vom 21. Januar und 3. Juni:

- 6 vierachsige Personenwagen der Serie AB<sup>4n</sup>,
- 25 vierachsige Personenwagen der Serie C<sup>4n</sup>,
- 20 zweiachsige Personenwagen der Serie BC,
- 100 gedeckte Güterwagen der Serie J<sup>3d</sup>,
- 220 gedeckte Güterwagen, Serie K<sup>3</sup>,
- 100 offene Güterwagen, Serie M<sup>6</sup>,
- 40 Langholzwagen, Serie N<sup>2</sup>.

d. *An die Schweizerische Wagonsfabrik A.-G. in Schlieren.*

Mit Verträgen vom 21. Januar und 3. Juni:

- 10 vierachsige Personenwagen der Serie B<sup>4n</sup>,
- 40 zweiachsige Personenwagen der Serie C,
- 40 dreiachsige Gepäckwagen der Serie F<sup>3n</sup>,
- 280 gedeckte Güterwagen, Serie K<sup>3</sup>.

e. Unserer Werkstätte Olten haben wir den Bau von zwei neuen Werkzeugwagen für die Kreise II und V übertragen.

2. Zur vorteilhafteren Verwendung wird folgendes Rollmaterial einem Umbau unterzogen. Es werden umgebaut:

- a. 6 B<sup>3/4</sup>-Zwillingslokomotiven und 26 C<sup>4/6</sup>-Vierzylinderverbundlokomotiven in Heissdampflokomotiven;
- b. 2 Personenwagen I. Klasse des Kreises IV in Krankenwagen, wovon einer als Wagen II. Klasse und der andere als Wagen III. Klasse dienen wird;
- c. 2 weitere vierachsige kombinierte Post- und Gepäckwagen der Serie FZ<sup>4a</sup> in reine Gepäckwagen der Serie F<sup>4a</sup>;
- d. die 19 noch verfügbaren Kohlenwagen der Serie L<sup>5</sup> in Kalk- und Zementtransportwagen.

Ferner werden an 187 alten Güterwagen die Zugänge zum Bremsersitz nach einem als zweckentsprechend befundenen Muster nach und nach abgeändert werden.

3. Folgende Ersatz- und Ausrüstungsgegenstände für das Rollmaterial sind beschafft worden:

- 3 Ersatzkessel für Lokomotiven;
- 28,000 Glühlampen für die elektrische Wagen-, Schiffs- und Werkstättenbeleuchtung;
- verschiedene Messinstrumente für den Dynamometerwagen;
  - 1 Drehgestell für vierachsige Wagen;
  - 298 Zugsbeleuchtungsausrüstungen;
  - 147 Regulierapparate;
  - 290 Riemenscheiben;
  - 522 Akkumulatorenbatterien;
- 10,200 m Antriebsriemen für die Zugsbeleuchtungsdynamos;
- 240 Dampfheizungskupplungshälften;
- 28 Hauptluftbehälter zur Westinghousebremse neuer Lokomotiven;
- 33 Rauchverbrennungsapparate System Langer/S. B. B. für neue Lokomotiven;
- 56 Lokomotivwinden zur Ausrüstung neuer Lokomotiven;
- 13 Geschwindigkeitsmesser für Lokomotiven;
- 39 Lokomotivsignallaternen;
- 440 Rohrstücke für Puffer;
- 542 Lokomotiv- und Wagenachsen;
- 9,054 Lokomotiv- und Wagenradreifen;
- 980 Tenderradscheiben;
- 82 Lokomotiv- und Tenderradsterne;

## Vergleichende Zusammenstellung der Nebenbezüge des Lokomotivpersonals pro 1907, 1910 und 1913.

Kreise und Beamtenkategorien	Zahl der einbezogenen Beamten pro 1913		Summe der be- den Nebenbezüge 13	Durchschnitt pro Mann und Jahr						
	mit 300 und mehr Arbeits- tagen	alle einbe- zogenen Beamten		1907		1910		1913		
				für die Beamten mit 300 und mehr Arbeits- tagen	für alle einbe- zogenen Beamten	für die Beamten mit 300 und mehr Arbeits- tagen	für alle einbe- zogenen Beamten	für die Beamten mit 300 und mehr Arbeits- tagen	für alle einbe- zogenen Beamten	
<b>Kreis I.</b>			Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
Lokomotivführer I. Kl. . . . .	84	181	182,794	492	2072	2015	2034	1981	2176	2146
„ II. „ . . . .	17	41	29,461	038	1746	1682	1665	1602	1733	1659
Lokomotivheizer I. „ . . . .	47	102	69,596	810	1455	1367	1374	1314	1481	1449
„ II. „ . . . .	34	50	42,288	372	1219	1190	1117	1106	1244	1207
<b>Kreis II.</b>										
Lokomotivführer I. Kl. . . . .	114	305	215,594	844	1865	1830	1757	1770	1891	1908
„ II. „ . . . .	25	69	37,082	0259	1479	1438	1424	1393	1483	1453
Lokomotivheizer I. „ . . . .	96	201	138,788	345	1218	1159	1196	1162	1446	1365
„ II. „ . . . .	55	80	59,606	654	1059	1031	984	963	1084	1071
<b>Kreis III.</b>										
Lokomotivführer I. Kl. . . . .	69	116	139,568	0106	1945	1929	1877	1879	2023	2070
„ II. „ . . . .	7	17	11,730	7339	1661	1599	1579	1500	1676	1608
Lokomotivheizer I. „ . . . .	66	75	95,427	9586	1217	1182	1403	1335	1446	1461
„ II. „ . . . .	20	30	23,951	478	1128	1100	1039	1016	1198	1149
<b>Kreis IV.</b>										
Lokomotivführer I. Kl. . . . .	53	123	111,321	9568	1869	1886	1869	1886	2100	2110
„ II. „ . . . .	23	55	36,535	4221	1493	1438	1469	1441	1588	1531
Lokomotivheizer I. „ . . . .	43	96	70,860	4093	1370	1328	1593	1532	1648	1605
„ II. „ . . . .	36	70	40,390	5479	1057	1029	1010	993	1122	1078
<b>Kreis V.</b>										
Lokomotivführer I. Kl. . . . .	39	149	93,219	2283	—	—	2292	2148	2390	2297
„ II. „ . . . .	12	37	20,709	3342						
Lokomotivheizer I. „ . . . .	48	143	84,508	0551	—	—	1573	1499	1761	1682
„ II. „ . . . .	12	55	14,593	6713						
<b>Ganzes Netz.</b>										
Lokomotivführer I. Kl. . . . .	359	874	742,496	2293	1924	1898	1924	1916	2068	2074
„ II. „ . . . .	84	219	135,517	3199	1590	1543	1535	1479	1613	1567
Lokomotivheizer I. „ . . . .	300	617	459,179	6385	1274	1201	1409	1360	1531	1501
„ II. „ . . . .	157	285	180,828	1696	1115	1086	1021	1003	1152	1129

8,030 Bestandteile zu Zug- und Stossapparaten;  
7,714 Trag-, Zug-, Kegel- und Schraubenfedern;  
245 Stück Stangenfederstahl;  
720 Achsbüchsen bezw. Teile von solchen;  
1,890 t Bremsklötze;  
275 t Roststäbe.

4. Von der in den Verträgen mit den deutschen Kohlenlieferanten enthaltenen Klausel betreffend Mehrbezug von 8 % Saarkohlen und 10 % Ruhrkohlen haben wir bei der Bedarfsausgabe für das Jahr 1914 wiederum Gebrauch gemacht. Infolgedessen sind uns pro 1914 im ganzen 12,960 t Saarkohlen und 55,000 t Ruhrkohlen (Kohlen und Brikets) mehr zu liefern als pro 1913.



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

Anzahl Proben	Spezifisches Gewicht			Viskositätsgrad nach Engler						Flammpunkt im offenen Tiegel (° C)			Entzündungspunkt im offenen Tiegel (° C)			Säuregehalt in % (bezogen auf SO <sub>2</sub> )		
	bei 15° C			bei 50° C			bei 100° C											
	1. Bestimmung	2. Bestimmung	Mittel	1. Bestimmung	2. Bestimmung	Mittel	1. Bestimmung	2. Bestimmung	Mittel	1. Bestimmung	2. Bestimmung	Mittel	1. Bestimmung	2. Bestimmung	Mittel	1. Bestimmung	2. Bestimmung	Mittel
<b>a. Mechanismusöl.</b>																		
37	0,920	0,920	0,920	9,8	9,8	9,8	2,0	2,0	2,0	154,4	154,9	154,6	202,2	202,2	202,3	0,146	0,146	0,146
<b>b. Zylinderöl.</b>																		
19	0,910	0,910	0,910	41,9	41,9	41,9	4,7	4,7	4,7	277,8	278,6	278,2	338,8	339,6	339,2	0,036	0,036	0,036
<b>c. Heissdampföl.</b>																		
16	0,900	0,900	0,900	47,3	47,3	47,3	5,41	5,41	5,41	303,9	305,0	304,4	360,9	361,3	361,1	0,024	0,024	0,024
Die Lieferungsvorschriften lauten:																		
<b>a. Mechanismusöl.</b>																		
	0,908—0,910			8—11			1,75—2,8			158—175			190—220			0		
<b>b. Zylinderöl.</b>																		
	0,894—0,904			25—42			4,5—4,9			312			338—360			Spuren, nicht über 0,33 %		
<b>c. Heissdampföl.</b>																		
	0,896—0,906			—			4,8—5,4			290—315			320—350			Unter 0,2		

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

6. Der Bestand des Rollmaterials auf Ende 1913 im Vergleich zum Bestande auf Ende 1912 ergibt sich aus den dem Geschäftsberichte beigegebenen statistischen Tabellen. Wir führen aus diesen Tabellen hier folgendes an:

### A. Normalspuriges Material.

#### I. Lokomotiven.

Serie	1913				1912			
	Total Loko- motiven	Trieb- achsen	Lauf- achsen der Loko- motiven u. Tender	Total Achsen	Total Loko- motiven	Trieb- achsen	Lauf- achsen der Loko- motiven u. Tender	Total Achsen
A . . .	284	752	1468	2220	277	731	1433	2164
B . . .	329	957	1206	2163	323	939	1181	2120
C . . .	94	347	340	687	93	333	329	662
D . . .	138	462	294	756	151	504	321	825
E . . .	342	935	245	1180	332	898	226	1124
F . . .	4	14	4	18	4	14	4	18
Total	1191	3467	3557	7024	1180	3419	3494	6913

## II. Personenwagen.

Serie	1913						1912					
	Wagen	Achsen	Sitzplätze				Wagen	Achsen	Sitzplätze			
			I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Total			I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Total
A . . . . .	Anzahl	Anzahl					Anzahl	Anzahl				
AB . . . . .	42	120	1038	—	—	1 038	55	146	1272	—	—	1 272
B . . . . .	668	2020	6735	17 499	—	24 234	662	2004	6677	17 338	—	24 015
BC . . . . .	440	1104	—	15 775	—	15 775	419	1044	—	15 002	—	15 002
C . . . . .	296	848	—	4 388	10 413	14 801	280	808	—	4 160	9 837	13 997
CE . . . . .	1933	5732	—	—	116 672	116 672	1874	5556	—	—	112 256	112 256
D <sup>F</sup> . . . . .	6	12	—	—	184	184	2	4	—	—	60	60
D <sup>E</sup> . . . . .	12	32	32	25	23	80	12	32	32	25	23	80
Total	3397	9868	7805	37 687	127 292	172 784	3304	9594	7981	36 525	122 176	166 682
%			4,51	21,81	73,68	100			4,79	21,91	73,30	100

### III. Gepäck- und Güterwagen.

Serie	1913			1912		
	Wagen	Achsen	Ladegewicht	Wagen	Achsen	Ladegewicht
	Anzahl	Anzahl	t	Anzahl	Anzahl	t
F . . . . .	735	1 725	6 742,0	722	1 674	6 538,0
J . . . . .	886	1 772	11 467,5	914	1 828	11 747,5
K . . . . .	7 602	15 204	92 863,0	7 511	15 022	90 980,5
L . . . . .	3 329	6 658	42 264,0	3 358	6 716	42 540,0
M . . . . .	2 409	4 818	33 997,0	2 324	4 648	32 663,0
N . . . . .	266	532	3 370,0	268	536	3 320,0
O . . . . .	63	132	836,0	62	126	778,5
Total eigene Wagen	15 290	30 841	191 539,5	15 159	30 550	188 567,5
P (Privatwagen) . . . . .	580	1 166	7 533,5	570	1 142	7 341,0
Im ganzen	15 870	32 007	199 073,0	15 729	31 692	195 908,5
	Gedekte Wagen	Offene Wagen	Total	Gedekte Wagen	Offene Wagen	Total
Wovon 2achsige . . . . .	9456	6162	15 618	9404	6101	15 505
" 3 " . . . . .	237	2	239	212	2	214
" 4 " . . . . .	9	3	12	9	1	10
" 6 " . . . . .	—	1	1	—	—	—
Total	9702	6168	15 870	9625	6104	15 729

## IV. Dienstwagen.

		Bezeichnung	1913	1912
Serie	S	Schotterwagen . . . . .	933	862
"	X	Gastransportwagen . . . . .	9	9
"	"	Akkumulatorentransportwagen . . . . .	9	9
"	"	Werkzeugwagen (Hilfswagen) . . . . .	22	21
"	"	Rüstwagen für Bahnunterhalt . . . . .	18	17
"	"	Kranenwagen . . . . .	16	16
"	"	Schutzwagen zu Kranenwagen . . . . .	15	15
"	"	Wagen für verschiedene andere Zwecke . . . . .	72	74
"	—	Schneepflüge . . . . .	52	52
Total			<u>1146</u>	<u>1075</u>

## B. Schmalspuriges Material.

## I. Lokomotiven (Brünigbahn).

Serie	1913				1912			
	Total Lokomotiven	Triebachsen	Laufachsen	Total Achsen	Total Lokomotiven	Triebachsen	Laufachsen	Total Achsen
G <sup>3</sup> / <sub>8</sub> . .	7	21	—	21	7	21	—	21
G <sup>3</sup> / <sub>4</sub> . .	8	24	8	32	5	15	5	20
HG <sup>2</sup> / <sub>2</sub> . .	1	2	1	3	1	2	1	3
HG <sup>3</sup> / <sub>8</sub> . .	17	51	—	51	17	51	—	51
Total	33	98	9	107	30	89	6	95

## II. Personenwagen (Brünigbahn).

<i>Serie</i>	1913						1912					
	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 <sup>s</sup> . . . . .	20	60	460	—	—	460	20	60	460	—	—	460
AB <sup>s</sup> . . . . .	8	24	66	190	—	256	8	24	66	190	—	256
B <sup>s</sup> . . . . .	24	72	—	912	—	912	24	72	—	912	—	912
BC <sup>s</sup> . . . . .	6	18	—	48	168	216	6	18	—	48	168	216
C <sup>s</sup> . . . . .	35	105	—	—	1360	1360	35	105	—	—	1360	1360
<b>Total</b>	<b>93</b>	<b>279</b>	<b>526</b>	<b>1150</b>	<b>1528</b>	<b>3204</b>	<b>93</b>	<b>279</b>	<b>526</b>	<b>1150</b>	<b>1528</b>	<b>3204</b>

## III. Gepäck- und Güterwagen (Brünigbahn).

Serie	1913			1912		
	Wagen	Achsen	Ladegewicht	Wagen	Achsen	Ladegewicht
	Anzahl	Anzahl	t	Anzahl	Anzahl	t
F <sup>3</sup> . . . . .	13	39	104,0	13	39	104,0
K . . . . .	70	140	700,0	70	140	700,0
L . . . . .	20	40	200,0	20	40	200,0
M . . . . .	27	54	270,0	27	54	270,0
M <sup>4</sup> . . . . .	4	12	60,0	4	12	60,0
M <sup>6</sup> . . . . .	5	20	75,0	5	20	75,0
Total	139	305	1409,0	139	305	1409,0

## IV. Dienstwagen (Brünigbahn).

	Bezeichnung	1913	1912
Serie S	Schotterwagen	6	6
—	Schneepflüge	1	1
	Total	<u>7</u>	<u>7</u>

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

Auf Kreis I (exklusive Vevey-Chexbres)	9,945,316 km
„ „ II . . . . .	12,299,633 „
„ „ III . . . . .	11,555,844 „
„ „ IV . . . . .	6,035,049 „
„ „ V . . . . .	7,822,323 „
Total Lokomotivkilometer auf den S.B.B. pro 1913	47,658,165 km
Total Lokomotivkilometer auf den S.B.B. pro 1912	45,990,208 „
Mehrleistung pro 1913 (3,63 %) . . . . .	<u>1,667,957 km</u>

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

Lokomotiven des Kreises	I	. . . . .	10,491,135	km
„ „ „	II	. . . . .	12,321,126	„
„ „ „	III	. . . . .	11,646,888	„
„ „ „	IV	. . . . .	6,058,080	„
„ „ „	V	. . . . .	7,831,127	„
<hr/>				
Total Lokomotivkilometer sämtlicher S.B.B.-Lokomotiven pro 1913	. . . . .		48,348,356	km
Total Lokomotivkilometer sämtlicher S.B.B.-Lokomotiven pro 1912	. . . . .		46,783,883	„
<hr/>				
Mehrleistung pro 1913 (3,34 %)	. . . . .		1,564,473	km

8. Der Bestand des Betriebsmaterials der S. B. B. auf dem Bodensee war zu Ende des Jahres 1913 folgender:

6 Raddampfer, 1 eisernes Schleppschiff (im Umbau), 2 eiserne Trajektkähne, 1 Trajektdampffähre und 1 eiserner Schleppkahn (die zwei letzten gemeinschaftlich mit Bayern).

Die Fahrleistungen der Dampfschiffe und Trajektdampffähre (diese zur Hälfte) haben betragen:

1913: 146,556 km

1912: 143,630 „

diejenigen der Schleppschiffe:

1913: 128,011 km

1912: 130,721 „

#### Werkstätten.

9. Neben dem laufenden Unterhalt und den Erneuerungen am eigenen Rollmaterial, sowie an Bahnpostwagen und an Speisewagen der Schweizerischen Speisewagengesellschaft besorgten die Werkstätten mehrfache Arbeiten für den Bahnunterhaltungsdienst und für Neubauten der Bundesbahnen, sowie Reparaturarbeiten für Nebenbahnen und ausnahmsweise für öffentliche Anstalten. Neubau von Rollmaterial (Güterwagen) konnten die eigenen Werkstätten wegen sonstiger starker Inanspruchnahme nicht besorgen.

10. Dem Wunsche der Mehrheit der Arbeiterschaft der Werkstätte Rorschach entsprechend, ist daselbst seit 1. Mai 1913, gleich wie schon früher in Olten (Geschäftsbericht 1912, S. 155, Ziff. 17) der Samstag Nachmittag provisorisch freigegeben worden,

unter Beibehaltung der 54stündigen Arbeitszeit pro Woche. Der Zeitausfall am Samstag wird durch entsprechend verlängerte Arbeitszeit an den übrigen Wochentagen ausgeglichen. Nachdem sich diese provisorische Ordnung bewährt hat, wurde die Freigabe des Samstagnachmittags auch für den laufenden Winter zugestanden.

**11. Der Bestand der eigentlichen Werkstättearbeiter, ihre Lohnklasseneinteilung und Durchschnitts-Stundenlöhne auf 1. April 1913 bezw. 1912 stellen sich wie folgt:**

Bestand der Werkstättearbeiter, ihre Lohnklasseneinteilung und Durchschnittsstundenlöhne au 1. April 1913 und 1912.

Werkstätte	Eingeteilte Arbeiter				Nicht eingeteilte Arbeiter	Lehrlinge	Gesamtbestand der Arbeiter und Lehrlinge	Arbeiter, die das ordentliche Maximum überschritten haben				%	Durchschnittlicher Stundenlohn pro Lohnklasse *			
	Anzahl pro Lohnklasse							Anzahl pro Lohnklasse					I	II	III	Total
	I	II	III	Total				I	II	III	Total					
Yverdon 1913	265	99	82	446	1	8	455	98	56	19	173	38,80	72,84	62,50	53,71	67,03
1912	263	99	83	445	1	4	450	\$102	\$58	\$20	\$180	\$40,45	73,26	62,10	53,49	67,09
Freiburg 1913	57	43	16	116	4	6	126	18	18	3	39	33,62	74,51	63,42	56,37	67,90
1912	58	40	17	115	—	7	122	\$20	\$18	\$3	\$41	\$35,65	74,94	63,92	55,82	68,23
Biel 1913	215	149	58	422	—	14	436	84	57	7	148	35,07	77,03	64,01	55,86	69,53
1912	214	137	61	412	—	7	419	85	57	10	152	36,89	76,98	63,61	56,08	69,44
Olten 1913	392	254	92	738	27	32	797	160	110	23	293	39,70	73,96	61,81	53,28	67,20
1912	404	253	73	730	18	28	776	166	113	23	302	41,37	73,71	61,41	53,81	67,46
Zürich 1913	447	136	128	711	29	—	740	157	42	3	202	28,41	75,54	64,00	56,81	69,92
1912	433	136	105	674	32	—	706	162	45	3	210	31,16	75,88	63,87	56,98	70,50
Romanshorn 1913	39	7	12	58	16	—	74	27	4	5	36	62,07	76,56	64,43	56,75	71,00
1912	41	7	10	58	19	—	77	15	4	5	24	41,38	76,73	64,43	57,10	71,86
Rorschach 1913	150	75	56	281	11	19	311	49	29	11	89	31,67	74,14	63,65	55,84	67,69
1912	162	71	53	286	15	17	318	51	28	12	91	31,82	73,96	63,72	55,75	68,04
Chur 1913	143	83	25	251	5	5	261	76	40	11	127	50,60	77,50	62,78	56,32	70,52
1912	145	78	29	252	1	4	257	78	40	13	131	51,98	76,96	62,90	56,88	70,29
Bellinzona 1913	343	152	101	596	12	19	627	140	65	25	230	38,50	72,82	60,63	53,52	66,47
1912	322	167	96	585	15	21	621	146	69	28	243	41,02	74,24	60,78	54,42	67,14
Total u. Gesamtdurchschnitt 1913	2051	998	570	3619	105	103	3827	809	421	107	1337	36,94	74,61	62,63	54,94	68,21
1912	2042	988	527	3557	101	88	3746	\$825	\$432	\$117	\$1374	\$38,63	74,88	62,42	55,24	68,51

\* Die Stundenlöhne basieren auf dem 9stündigen Arbeitstag.

Bei Annahme von 805 Arbeitstagen zu 9 Stunden beträgt im Durchschnitt das Jahreseinkommen eines Werkstättearbeiters pro 1913:

- a) der I. Lohnklasse Fr. 2,048.05 (305×9×74,81) im Gesamtdurchschnitt pro 1913 Fr. 1,872.35 (305×9×68,81)
- b) „ II. „ „ 1,719.20 (305×9×62,88) „ „ 1912 1,880.60 (305×9×68,81)
- c) „ III. „ „ 1,508.10 (305×9×54,88) „ somit Abnahme des durchschnittlichen Jahreseinkommens = Fr. 8.25. (Pro 1912 betrug die Erhöhung des durchschnittlichen Jahreseinkommens = Fr. 256.10.)

Der eingetretene kleine Rückgang des durchschnittlichen Jahreseinkommens rührt einerseits von der Pensionierung oder vom Austritte einer Anzahl älterer Arbeiter der I. Lohnklasse mit höhern Stundenlöhnen, und andererseits von der Zunahme der Arbeiter der III. Lohnklasse mit kleineren Stundenlöhnen her. Für die im Akkord Arbeitenden stellt sich das Jahreseinkommen höher. § Berichtigung der Tabelle im Jahresbericht 1912.

## IV. Baudepartement.

### a. Allgemeines.

1. Der leitende Ausschuss des schweizerischen Gewerbevereins hat in einem Rundschreiben den eidgenössischen, kantonalen, Stadt- und Gemeindebehörden Vorschläge über die Reform des Submissionswesens unterbreitet und um Bericht ersucht, ob und inwiefern dieselben von den genannten Behörden akzeptiert werden können.

Dem Gewerbeverein wurde geantwortet, dass wir den von ihm aufgestellten Grundsätzen zur Handhabung des Submissionswesens im allgemeinen beipflichten und dieselben mit einigen Vorbehalten zur Anwendung bringen werden, ohne jedoch eine Verbindlichkeit zu übernehmen.

In Übereinstimmung damit wurden die Normen für die Handhabung des Submissionswesens vom 16. Januar 1907 und die Verfügung vom 16. Mai 1908 betreffend Zuschlagserteilung bei Submissionen ergänzt und zu folgender Verordnung vereinigt:

*Normen für die Handhabung des Submissionswesens,  
vom 14. Mai 1913.*

1. Bauarbeiten im Werte von mehr als Fr. 5000 und Lieferungen (inklusive Anschaffungen der Drucksachenverwaltung, der Materialverwaltungen und der Werkstätten), sowie grössere Verkäufe von Altmaterial sind, soweit tunlich, auf Grundlage von öffentlichen Ausschreibungen und zu Einheitspreisen zu vergeben.

Sofern keine öffentliche Ausschreibung stattfindet, sind in der Regel mehrere Firmen zur Einreichung von Offerten einzuladen.

2. Bei Bauarbeiten sind der Ausschreibung der Vertragsentwurf, Pläne, Baubeschreibungen und eventuell Muster usw. zugrunde zu legen und den Bewerbern Eingabeformulare in der Form von Voranschlägen blanko abzugeben.

Bei Lieferungen und Altmaterialverkäufen sind der Ausschreibung die Lieferungs- resp. Verkaufsbedingungen und, soweit es den Verhältnissen angemessen ist, ebenfalls der Vertragsentwurf, Pläne, Muster, Beschreibungen usw. zugrunde zu legen und den Bewerbern Eingabeformulare einzuhändigen.

In jeder Ausschreibung muss angegeben sein, bis zu welchem Zeitpunkt die Angebote verbindlich bleiben.

3. In der Ausschreibung ist zu verlangen, dass die Angebote unter der Aufschrift „Eingabe betreffend . . . . .“ verschlossen an diejenige Stelle adressiert werden, welche die Ausschreibung erlassen hat.

4. Die eingehenden Angebote sind vom Sekretär der betreffenden Direktion zu sammeln und nach Ablauf der Eingabefrist uneröffnet dem Vorsteher des Departementes zuzustellen, in dessen Geschäftskreis die Behandlung fällt.

5. Angebote, welche nach Ablauf der Eingabefrist eingehen, dürfen nicht berücksichtigt werden.

Als rechtzeitig eingelangt gelten auch diejenigen Angebote, welche den Poststempel des Aufgabortes vom letzten Tage der Eingabefrist tragen.

Die letztere Bestimmung gilt nicht für Angebote, die bis zu einer bestimmten Stunde einzureichen sind (wie z. B. bei Kupferlieferungen) und erst nach deren Ablauf eintreffen.

6. Die Angebote werden durch den Departementsvorsteher oder in Anwesenheit desselben durch einen Beamten geöffnet. Über das Ergebnis der Ausschreibung ist ein Protokoll aufzunehmen.

7. Sofort nach erfolgter Eröffnung sind die Angebote auf allfällige Rechnungsfehler zu prüfen. Sodann ist beförderlich eine summarische Zusammenstellung der Angebote, enthaltend die Namen der Bewerber und die zur Beurteilung nötigen Daten, anzufertigen und dem betreffenden Departemente vorzulegen.

8. In folgenden Fällen soll vom Grundsatz, bei Submissionen den Zuschlag der niedrigsten Offerte zu erteilen, abgegangen werden:

a. Wenn im billigsten Angebot ein so niedriger Preis gefordert wird, dass auf Grund desselben regelrechte Arbeit nach normaler Einschätzung nicht geleistet werden kann. Ein solches Angebot soll nur dann berücksichtigt werden, wenn vom Angebotsteller eine genügende Begründung gegeben wird, oder eine solche bekannt ist.

b. Wenn das niedrigste Angebot von einer ausländischen Firma ausgeht, sofern die Differenz zwischen diesem und dem nächst höhern Angebot eines zuverlässigen schweizerischen Bewerbers nur gering ist.

c. Wenn die Offerte des am Arbeitsorte oder in dessen Nähe ansässigen Unternehmers nicht wesentlich höher ist als diejenige eines entfernt wohnenden Unternehmers, jedoch nur bei kleinern

Arbeitsvergebungen, und wenn der Verwaltung überdies in Hinsicht auf spätere Reparaturen ein Vorteil hieraus erwächst.

d. Wenn der Unternehmer für tüchtige, pünktliche und vollständige Ausführung nicht die erforderliche Sicherheit bietet, oder Löhne zahlt, oder Arbeitsbedingungen stellt, welche hinter den in seinem Gewerbe üblichen Löhnen, beziehungsweise Arbeitsbedingungen zurückbleiben. Als übliche Löhne gelten vor allem diejenigen, welche in Lohnstarifen enthalten sind, die gemeinsam von den Unternehmer- und Arbeiterorganisationen aufgestellt worden sind.

9. Der Entscheid über den Zuschlag ist mit Beförderung herbeizuführen und dem oder den mit dem Zuschlag bedachten Bewerbern bekanntzugeben. Gleichzeitig sind auch die übrigen Bewerber davon in Kenntnis zu setzen, dass ihre Angebote nicht berücksichtigt werden konnten.

10. Über das Resultat einer jeden öffentlichen Ausschreibung ist im Eisenbahn-Amtsblatt eine kurze Mitteilung zu veröffentlichen, enthaltend die Firma, welche den Zuschlag erhalten hat, und den Umfang der zugeschlagenen Arbeit oder Lieferung. Bei Verkäufen von Altmaterial sind die erzielten Einheitspreise beizufügen.

Im fernern haben wir Veranlassung genommen, den Zinsfuss für Barkautionen, der bis zu Fr. 1000  $3\frac{1}{2}\%$  und bei grössern Kautionssummen  $3\%$  betrug, den heutigen Geldverhältnissen entsprechend bis auf weiteres auf  $4\%$  zu erhöhen.

2. Für die Bestellung von Sicherheitsleistungen bei Vergebung von Bauarbeiten und Lieferungen, sowie beim Verkauf von Altmaterialien durch die schweizerischen Bundesbahnen sind folgende Grundsätze aufgestellt worden:

a. Wird das Geschäft mit einer Firma abgeschlossen, die eine Generalkaution gestellt hat, so ist die Haftung der Generalkaution einzubedingen.

b. Bei Vergebung von Bauarbeiten sind die in den allgemeinen Bestimmungen für die Übernahme und Ausführung von Bauarbeiten und Lieferungen vorgeschriebenen Sicherheiten (besondere oder Generalkaution und Garantierücklass) zu verlangen. Erscheinen jedoch die schweizerischen Bundesbahnen durch den Garantierücklass allein als genügend geschützt, so ist, wenn eine Generalkaution nicht besteht, die Leistung einer Kaution nicht vorzusehen und Art. 19 der erwähnten allgemeinen Bestimmungen entsprechend abzuändern.

c. Bei Vergebung von Lieferungen an Firmen, die keine Generalkaution gestellt haben, ist Sicherstellung zu verlangen, wenn im Falle nicht vertragsgemässer Ausführung empfindlicher Nachteil für die Verwaltung entstehen kann (z. B. bei Gefahr des Vorhandenseins äusserlich nicht erkennbarer Mängel).

Die Sicherheitsleistung kann dadurch erfolgen, dass die Kautionssumme von der ersten Zahlung an den Lieferanten abgezogen wird (Garantierrücklass).

Bei Bestellung von dem Verschleiss unterworfenen Gegenständen ist immer, auch wenn Sicherstellung ausbedungen ist, eine Garantiezeit zu vereinbaren.

d. Bei Verkauf von Altmaterialien ist Sicherstellung zu verlangen (10% des Wertes der in Frage kommenden Quantitäten) von Abnehmern, an die das Ergebnis eines längern Zeitraumes (z. B. ein Jahresergebnis) zum voraus verkauft wird.

e. Bei Vergebung der Lieferungen von Weichen und Kreuzungen, sowie von Dienstkleidern (Uniformen etc.) ist Sicherstellung zu verlangen für den Wert der Materialien (Halbfabrikate, Tücher etc.), die zur Anfertigung von Weichen, Kreuzungen und Dienstkleidungsstücken an Unternehmer abgegeben werden.

3. Auf 1. Juli 1913 hat der Bundesrat eine neue Verordnung über die „Berechnung und Untersuchung der eisernen Brücken und Hochbauten für die der Aufsicht des Bundes unterstellten Transportanstalten“ erlassen. Die Änderung der bis anhin gültigen Verordnung vom 19. August 1892 ist nötig geworden, weil die nach dieser Verordnung berechneten Brückenkonstruktionen die Erhöhung der Lokomotivgewichte, welche die Verkehrszunahme erforderlich machte, nicht zulassen.

Die nach den Vorschriften der nunmehr ausser Kraft gesetzten Verordnung vom 19. August 1892 erstellten Brücken werden zumeist verstärkt werden müssen, dagegen werden die seit 1903 ausgeführten Konstruktionen, bei deren Berechnung die in der erwähnten Verordnung vorgeschriebenen Lasten schon um 20 % höher angenommen wurden, bis auf wenige Ausnahmen den neuen Bedingungen genügen. Die älteren schweisseisernen Brücken müssen ersetzt werden. Die durch die Ersetzung und die Verstärkung der bestehenden Brückenkonstruktionen verursachte Ausgabe wird auf 15—20 Millionen Franken geschätzt; sie kann aber auf eine grössere Anzahl Jahre verteilt werden.

4. Zur Erzielung möglicher Einheitlichkeit sind den Kreisdirektionen Wegleitungen gegeben worden für die Projektierung von Strassen- und Wegüberführungen in Betoneisenkonstruktion.

5. Die Kreisdirektionen haben Weisung erhalten, für die Kenntlichmachung der Stationsnamen bei Nacht zu sorgen. Neben guter Beleuchtung der auf der Geleiseite befindlichen grossen Stationstafeln sollen die Stationsnamen entweder auf den Schutzgläsern, Glocken oder Glasschirmen der Lampen angebracht oder bei den Gaslaternen die Aufschrift direkt auf das Glas oder mittelst transparenter Papierstreifen aufgetragen werden. Die Neuerung wird zuerst auf den Bahnhöfen und grössern Stationen und sodann nach und nach auf sämtlichen Stationen zur Durchführung gelangen.

## b. Bahnbau.

1. Das eidgenössische Eisenbahndepartement übermittelte uns die Interpellation des Herrn Nationalrat Michel und Konsorten, betreffend die normalspurige Anlage der Brienzenseebahn, und ersuchte uns um Äusserung dazu. Wir haben darauf in einer einlässlichen Darlegung geantwortet, dass wir an der Schmalspur festhalten. Am 29. Januar 1914 hat sodann der Nationalrat die Motion mit grosser Mehrheit abgelehnt.

2. Wir haben dem eidgenössischen Eisenbahndepartement auf sein Verlangen unsere Bemerkungen zu folgenden Projekten zugestellt:

- a. Anschluss der Schmalspurbahn Nyon-St. Cergue-Morez an die Station Nyon.
- b. Anschluss der Furkabahn (Brig-Furka-Disentis) an den Bahnhof Brig.
- c. Einmündung der Doppelspur Spiez-Scherzligen in die Station Scherzligen.
- d. Erweiterung der Geleiseanlagen der Bremgarten-Dietikon-Bahn auf der Station Dietikon.
- e. Erweiterung der Geleiseanlagen der Seetalbahn auf der Station Wildegg.
- f. Projekt der Appenzeller Strassenbahn und der Strassenbahn St. Gallen-Speicher-Trogen für den Nebenbahnhof St. Gallen und den Verbindungsbau zwischen demselben und dem Hauptbahnhofe.

- g. Projekt der Strassenbahn Winterthur für die Strecke Bahnhof-Wülflingen.
- h. Abgeändertes Projekt der Chur-Arosa-Bahn für deren Anschluss an den Bahnhof Chur.
- i. Abgeändertes Projekt für den Anschluss der Schöllenenbahn an den Bahnhof Göschenen.

3. Das Initiativkomitee für den Bau eines Lagerhauses in Le Day bei Vallorbe hat trotz unserer ablehnenden Antwort vom März 1911 (siehe Bericht pro 1911, Seite 176) seine Bemühungen fortgesetzt. In einer längern Eingabe teilte es uns das Ergebnis derselben mit und fragte an, welche Taxermässigungen wir für die Strecke Vallorbe-Le Day gewähren könnten. Die Angelegenheit wurde von neuem geprüft, und es hat sich gezeigt, dass der Konsequenzen wegen keine Taxereduktionen gewährt werden könnten. Da Le Day zu einer Station ausgebaut werden müsste, so kamen ferner in Betracht die Baukosten und die betriebstechnischen Schwierigkeiten. Mit Rücksicht darauf, dass die Bundesbahnen in nächster Zeit in Brig Lagerhäuser bauen werden, welche dem französisch-italienischen Verkehr zu dienen haben, ist ein Lagerhaus in Le Day kein Bedürfnis. In diesem Sinne ist dem Initiativkomitee geantwortet worden.

4. Wir haben am 19. August die Abrechnung über den Umbau des Personenbahnhofes Basel genehmigt, nachdem nach langen Unterhandlungen mit dem Kanton eine Einigung über dessen Beitragsleistung an die Tieferlegung des Bahnhofes erzielt worden war. Gemäss dem Beschlusse des Bundesrates vom 25. Januar 1898 hatte der Kanton Basel an die Tieferlegung des Personenbahnhofes zu bezahlen: 25 % der Mehrkosten, welche durch eine Senkung der Anlagen bis auf 2,54 m gegenüber dem zu Fr. 9 690 000 veranschlagten Projekte vom März 1895 entstehen, sowie sämtliche Mehrkosten für eine weitergehende Vertiefung. Die Vertiefung war schliesslich auf 2,70 m vereinbart worden, und das Direktorium der Centralbahn hatte sich mit dem Kanton dahin verständigt, dass die Mehrkosten für die 16 cm Mehrvertiefung mit Fr. 100 000 beglichen werden sollen. Nunmehr ist der Gesamtbeitrag auf Grund dieser Bestimmungen auf Fr. 1 350 000 festgestellt worden, welcher Betrag vom Kanton in zwei Raten bezahlt wurde.

Die Abrechnung über den Umbau des Personenbahnhofes Basel ergibt nun folgendes Bild:

Gesamtausgabe ohne die Kosten der noch nicht ausgeführten Stellwerkanlagen . . . . .	Fr. 19 748 612
Die bewilligten Kredite (inklusive Transitpostgebäude an der Centralbahnstrasse) betragen . . . . .	Fr. 18 243 000
Dazu der Beitrag des Kantons . . . . .	„ 1 350 000
	<hr/>
	„ 19 593 000
Überschreitung des Kredites ohne die Kosten der Stellwerkeinrichtungen . . . . .	Fr. 155 612

Die Abschreibungen im Betrage von Fr. 3 234 781. 99 sind durch die Erlöse aus Altmaterialien und dem für die Postfiliale abgetretenen Boden mit zusammen . . . . . Fr. 914 984. 69 sowie die noch verwertbaren Landflächen im Anschläge von . . . . . „ 2 475 000. —

zusammen Fr. 3 389 984. 69

mehr als gedeckt.

5. Das eidgenössische Eisenbahndepartement übermittelte uns zur Vernehmlassung ein Schreiben des Regierungsrates des Kantons Bern, womit derselbe, einem Auftrag des Grossen Rates nachkommend, das Gesuch stellt, die Erbauung des II. Geleises Lengnau-Biel-Bern so zu fördern, dass es auf den Zeitpunkt der Betriebseröffnung der neuen Linie Münster-Lengnau in Betrieb genommen werden könne.

Wir haben darauf folgendes geantwortet:

a. Die Ausführung des II. Geleises Lengnau-Mett ist im Baubudget pro 1914 vorgesehen, und es wird das Projekt demnächst dem Verwaltungsrat zur Genehmigung unterbreitet und alsdann sofort dem Eisenbahndepartement vorgelegt werden (diese Vorlage ist inzwischen erfolgt). Auf die Eröffnung der Linie Münster-Lengnau soll diese Strecke zweispurig ausgebaut sein.

Zwischen Mett und Biel wird das II. Geleise erst mit der Eröffnung des neuen Personenbahnhofes Biel fertiggestellt werden, weil die heutige Strecke in Wegfall kommt und daher auf derselben teure Arbeiten nicht mehr ausgeführt werden sollen.

b. Auf die Eröffnung des neuen Personenbahnhofes Biel wird auch der zweigleisige Betrieb zwischen Biel und Busswil in Aussicht genommen, während für den Güterverkehr schon früher ein besonderes Geleise zwischen dem neuen Güterbahnhof Biel und der Station Brugg in Betrieb gesetzt werden soll.

c. Der zweigleisige Ausbau zwischen Brügg und Busswil, sowie Lyss und Zollikofen, wird im Anschluss an denjenigen von Biel-Brügg folgen.

Zwischen Brügg und Zollikofen kann der Zugverkehr dermalen noch auf einem Geleise abgewickelt werden, ohne dass besondere Schwierigkeiten zu befürchten sind, weil die tägliche Zugzahl selten über 45 steigt, und die Stationsdistanzen kurz sind. Die Verhältnisse sind günstiger als auf mehreren anderen eingleisigen Strecken, wie Brunnen-Flüelen, Giubiasco-Lugano, Thalwil-Richterswil etc. Der Ausbau der ganzen Strecke Biel-Zollikofen auf Doppelspur ist nicht derart dringend, wie dies im Grossen Rat des Kantons Bern dargestellt wurde.

Wir haben ferner darauf hingewiesen, dass alle wünschbaren Verbesserungen unseres Netzes unmöglich auf einmal durchgeführt werden können, wenn der solide Finanzhaushalt nicht ganz erheblich gestört werden soll.

6. Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich. Nach langwierigen Verhandlungen ist endlich am 22. Dezember 1913 eine Einigung zwischen dem Stadtrate und der Generaldirektion zustande gekommen. Nach dem unter Vorbehalt der Ratifikation durch die zuständigen Behörden abgeschlossenen Verträge soll das Projekt VI vom Mai 1913 ausgeführt werden, in welchem die Station Enge an der Seestrasse und das Aufnahmegebäude südseits von der über die Bahn geführten Bederstrasse vorgesehen ist. Von der Langstrassenbrücke im Hauptbahnhofe bis zur Station Wiedikon liegt das neue Tracé im Einschnitt zwischen Mauern und zum Teil Böschungen und in geringer Entfernung von der bestehenden Linie. Die Station Wiedikon liegt ungefähr an der gleichen Stelle wie jetzt, zwischen der Kalkbreite- und Birmensdorferstrasse, 7 m unter dem heutigen Niveau, und erhält, den beiden Fahrrichtungen entsprechend, zwei zirka 260 m lange überdachte Perrons, die an ihren Enden durch Treppen mit einer 6 m breiten Bahnsteigbrücke und mit der Birmensdorferstrasse verbunden sind. Am Südennde der Station, wo die Bahn in den Tunnel eintritt, entfernt sich das neue Tracé vom bestehenden und verbleibt nun bis Wollishofen an der Westseite des letzteren. Von Wiedikon bis nahe an Wollishofen liegt die Bahn, mit alleiniger Ausnahme der Station Enge, im Tunnel. In der Station Enge sind 3 Geleise und 2 Perrons für die schweizerischen Bundesbahnen und 3 Geleise mit einem Perron für die Sihltalbahn vorgesehen.

Die Kosten sind zu 20,<sup>6</sup> Millionen Franken veranschlagt. Hiervon sind 3,<sup>4</sup> Millionen durch die Subvention der Stadt Zürich gedeckt und 1,<sup>26</sup> Millionen für Terrainerwerbungen wurden bereits, und zwar zum grössten Teile von der Nordostbahngesellschaft, ausgegeben.

7. Der Verwaltungsrat der Strassenbahn Schwyz-Brunnen teilte uns im August 1910 mit, dass das allgemeine Bauprojekt für die Strassenbahn eine Kreuzung unserer Geleise in Brunnen enthalte und ersuchte uns, zu einer Niveaure Kreuzung unsere Zustimmung zu geben. Wir konnten diesem Wunsche nicht entsprechen, sondern verlangten, dass die Strassenbahn gemeinsam mit der Kantonsstrasse über unsere Linie durchgeführt werde. Nach längeren Verhandlungen traf der Bundesrat am 31. Dezember 1912 die Verfügung, dass eine Kreuzung auf Schienenhöhe nicht gestattet werden könne.

#### 8. Errichtung von Stationen und Haltestellen.

Es sind uns neuerdings Gesuche zugegangen um Errichtung von Haltestellen in Bretonnières (Dailens-Vallorbe) und in Niedereichi bei Allmendingen, zwischen Gümligen und Rubigen. Wir haben diese Gesuche wieder abgelehnt, da sich die Verhältnisse seit unsern frühern abweisenden Antworten nicht wesentlich geändert haben.

Auch die neuen Gesuche um Errichtung von Haltestellen bei Font, zwischen Cheyres und Estavayer, und in Höri, beim Waffenplatz Kloten-Bülach, mussten ablehnend beantwortet werden, da kein genügendes Bedürfnis dafür vorhanden ist.

Bei Anlass des Plangenehmigungsverfahrens für die Erstellung des II. Geleises Bern-Thörishaus hat der Gemeinderat von Köniz das Gesuch um Errichtung einer Haltestelle bei Niederwangen erneuert. Wir erklärten uns bereit, demselben zu entsprechen, wenn die Interessenten an die Kosten einen angemessenen Beitrag leisten.

Die Gemeinde La Heutte stellte neuerdings das Gesuch, es möchte die Haltestelle La Heutte zu einer Güterstation ausgebaut werden. Wir haben geantwortet, dass es vom wirtschaftlichen Standpunkt aus nicht zu rechtfertigen wäre, 1½ km von der Station Reuchenette entfernt, eine kostspielige Güterstation zu errichten, besonders, wenn in Betracht gezogen wird, dass zwischen Reuchenette und La Heutte eine gute Strassenverbindung besteht.

Die Gemeinde Winterthur, unterstützt durch den Regierungsrat von Zürich, richtete zu Anfang des Jahres 1912 an das eidg. Eisenbahndepartement das Gesuch, es möchte in der Grütze eine Vollstation für sämtliche Linien und Geleiseanschlüsse errichtet werden. Wir haben geantwortet, dass weder die örtlichen Verhältnisse noch der Verkehr zurzeit eine derartige Anlage rechtfertigen, dass wir aber bereit seien, die Erstellung einer solchen für die St. Gallerlinie, anstatt der projektierten Haltestelle und die Erwerbung von Boden für die weitere Ausdehnung zu beantragen, wenn sich die Interessenten verpflichten, an die rund 1½ Million Franken betragenden Mehrkosten der Vollstation gegenüber der früher geplanten Haltestelle einen Beitrag von ½ Million Franken zu leisten. Dieses Angebot wurde abgelehnt, und wir haben beschlossen, anlässlich der Legung des zweiten Geleises auf der St. Gallerlinie vorläufig in der Grütze eine Haltestelle zu errichten.

Der Staatsrat des Kantons Tessin stellte das Gesuch, es möchte die Haltestelle Reazzino in eine Vollstation umgebaut werden. Auch diesem Gesuche konnte nicht entsprochen werden, weil die Verhältnisse die grossen Ausgaben für die Errichtung einer Vollstation nicht rechtfertigen würden. Dagegen wurde zugesagt, die Haltestelle ausser für Personenverkehr auch für die Abfertigung von Reisegepäck, Expressgut, taxpflichtige Traglasten, Einzelsendungen von Brot, Milch und Fleisch nach den Ausnahmetarifen 4 und 41, sowie von Kleinvieh im Verkehr mit den Stationen des Kreises V einzurichten, und an Stelle der primitiven Wartehalle ein kleines Gebäude mit Wartsaal, Bureau und Güterraum zu bauen. Die Ausführung ist für 1914 vorgesehen.

## 9. Bauausführung.

### *a. Bauten unter der Leitung der Generaldirektion.*

#### Regiebau des Simplontunnels II.

Der Ausbau des Parallelstollens zum Tunnel II wurde von den beiden Portalen aus begonnen, auf der Nordseite am 20. Dezember 1912, auf der Südseite am 1. April 1913. Zudem wurden die Druckpartien bei km 4,000—4,470 der Nordseite und bei km 4,450—4,500 der Südseite in Angriff genommen. Bis Ende des Jahres war der Tunnel II in der Druckpartie der Nordseite fast vollendet. Auf der Südseite ist das Mauerwerk der Sohle unter den eisernen Rahmen des Stollens auf die ganze Länge der

Druckpartie hergestellt und die Mauerung der Wiederlager in Ausführung begriffen.

Am 31. Dezember 1913 war der Stand der ausgeführten Arbeiten folgender:

	Nordseite		Südseite		Total	
	m	%	m	%	m	%
Firststollen .	3265	35,6	2175	20,4	5440	27,4
Vollausbruch .	3041	33,1	2078	19,5	5119	25,8
Widerlager .	2658	28,9	1677	15,8	4335	21,8
Gewölbe .	2616	28,5	1578	14,8	4194	21,2

Die Zahl der Arbeitstage betrug für die Nordseite 350 und für die Südseite 236. Der mittlere Tagesfortschritt des Vollausbruches betrug per Tag und per Seite 8,73 m, für beide Seiten zusammen 17,46 m. Die Ausbrucharbeiten werden mit pneumatischen Bohrhämmern ausgeführt, von denen 40 bis 45 auf jeder Seite im Betriebe sind.

### Verbesserte Hauensteinlinie Sissach-Olten.

Tunnelstrecke Tecknau-Olten. Tunnellänge 8135 m.

Die Arbeiten am Hauensteintunnel nahmen im Berichtsjahre, wie aus nachstehender Tabelle ersichtlich ist, einen raschen Fortgang.

Der Sohlstollen wurde auf der Südseite um 2541 m, und auf der Nordseite um 1985 m vorgetrieben, zusammen um 4526 m, das ist 55,5 % der Gesamtlänge im Jahre 1913.

Der Stand der Arbeitsleistungen war am 31. Dezember 1913 folgender:

Diagramme	Südseite				Nordseite				Zusammen			
	Stand Ende 1912	Leistungen 1913	Stand Ende 1913		Stand Ende 1912	Leistungen 1913	Stand Ende 1913		Stand Ende 1912	Leistungen 1913	Stand Ende 1913	
	m	m	m	%	m	m	m	%	m	m	m	%
Sohlstollen . . . . .	1813.5	2541.3	4354.8	53.6	66	1984.7	2050.7	25.0	1879.5	4526	6405.5	78.6
Firststollen . . . . .	1352	2408	3760	46.2	19	1365	1384	17.0	1371	3773	5144	63.2
Seitliche Erweiterung . . . . .	1226	2354	3580	44.0	19	1121	1140	14.0	1245	3475	4720	58.0
Vollausbruch . . . . .	1028	2400	3428	42.1	19	1021	1040	12.8	1047	3421	4468	54.9
Widerlager . . . . .	810	2388	3198	39.3	19	877	896	11.1	829	3265	4094	50.4
Gewölbe . . . . .	690	2370	3060	37.6	19	785	804	9.9	709	3155	3864	47.5
Sohlungewölbe . . . . .	—	—	120	—	—	—	—	—	—	—	120	—
Sohlenabdeckung . . . . .	—	2000	2000	—	—	—	—	—	—	2000	2000	—
Tunneldohle . . . . .	—	2583	2583	31.8	—	1300	1300	15.9	—	3883	3883	47.7

Der mittlere Tagesfortschritt des Sohlstollenvortriebes war 7,85 m; die grösste Leistung an einem Tag 14,7 m.

	Temperatur	
	des Felsens:	der Luft:
Südseite	19,7 bis 25° C	20 bis 26° C
Nordseite	9,2 bis 12° C	11,5 bis 17° C

Wassererguss aus dem Tunnel:	
Südseite	50 bis 94 Sekundenliter
Nordseite	3 bis 11 „

Die Bohrung erfolgte ausschliesslich mit Bohrhämmern, von denen durchschnittlich zirka 55 in Betrieb waren.

Offene Strecken. Auf Ende 1913 waren von den 435,000 m<sup>3</sup> Materialaushub zirka 220,000 m<sup>3</sup> geleistet und die meisten Brücken und Durchlässe, worunter auch die Aarebrücke bei Olten und der 167 m lange, steinerne Viadukt in Gelterkinden, fertigerstellt.

*b. Bauten unter Leitung der Kreisdirektionen.*

*Kreis I.*

Vollendete Bauten:

Entwässerungs- und Sicherungsbauten oberhalb der Station La Conversion und zwischen Grandvaux und Puidoux.

Geleiseerweiterungen wurden in Villeneuve, Aigle, Siders, Gland, Ependes vorgenommen und in Bouveret eine Lokomotivdrehzscheibe von 18 m Durchmesser erstellt.

Zentrale Weichen- und Signalstellanlagen in Noiraigue und Gland.

Elektrische Beleuchtungseinrichtungen in Morges, Siders, Matran, Freiburg (Ergänzung), Ecublens, Bôle, Boveresse, Cheyres, Galmiz und Fräschels.

Wasserversorgungen in Vernier-Meyrin, Satigny und La Plaine.

Neue Telegraphenleitungen: Lausanne-Yverdon, Yverdon-Freiburg, Yverdon-Auvernier und Neuenburg-Biel.

Bauten in Ausführung und projektierte Arbeiten.

Bahnhof Lausanne. Das neue Aufnahmegebäude ist soweit fertiggestellt, dass die Diensträume auf Ende Dezember bezogen werden konnten. Die Arbeiten für die an den beiden Flügeln des Aufnahmegebäudes vorgesehenen Anbauten für Restaurants und Dienstgebäude sind in Angriff genommen.

Bahnhof Vallorbe. Durch eine am 7. November an der Felsböschung gegenüber dem Aufnahmsgebäude eingetretene Rutschung von zirka 30,000 m<sup>3</sup> ist die Fertigstellung der weit vorgerückten Unterbauarbeiten verzögert worden. Die Geleiseanlagen sind nahezu vollendet. Das neue Aufnahmsgebäude, der Lokalgüterschuppen, derjenige für den schweizerischen Güterzoll, die Gebäude für die schweizerische und französische Gepäckbehandlung der Reisenden, die Lokomotivremise und das Dienstgebäude für unseren Maschinendienst sind in Betrieb genommen. Mit Ausnahme des Sanitätsgebäudes, des Dienstgebäudes für die P. L. M., den Stellwerkgebäuden und einiger Aborte sind alle noch fehlenden Gebäulichkeiten in Ausführung begriffen.

Der Stand der Arbeiten für den Bahnhofumbau ist derart, dass der Einführung der Linie Frasnè-Vallorbe auf das Frühjahr 1914 nichts entgegensteht.

Station Versoix. Das neue Aufnahmsgebäude ist dem Betrieb übergeben worden. Die übrigen Erweiterungsbauten gehen der Vollendung entgegen.

Bahnhof Brig. Die durch die Einführung der Lötschbergbahn nötig gewordenen Arbeiten waren auf den Zeitpunkt der Eröffnung dieser Linie in der Hauptsache vollendet; die Rhone ist in das neue Bett übergeleitet worden. Der Rest der Arbeiten, insbesondere die Verlegung der Hauptgeleise im östlichen Teil des Bahnhofes, kann erst zur Ausführung gelangen, nachdem die erforderlichen Anschüttungen mit dem Tunnelausbruchmaterial erstellt sein werden.

Bahnhof Payerne. Die Geleiseanlagen, mit Ausnahme von vier Stumpengeleisen, sind erstellt und in Betrieb genommen. Die Einrichtungen für den Maschinendienst sind vollendet und das Dienstgebäude ist in Ausführung begriffen. Es verbleibt die Montierung der zentralen Weichen- und Signalstallanlage.

II. Geleise Martigny-Riddes. Die Arbeiten sind in der Hauptsache beendet. Es verbleiben noch die Umbauten in den Stationen Charrat-Fully, Saxon und Riddes, sowie die Vollendung der neuen Aufnahmsgebäude in Charrat und Riddes.

Die Betriebseröffnung ist für die zweite Hälfte des Jahres 1914 in Aussicht genommen.

II. Geleise Thörishaus-Bern. Das durchgehende II. Hauptgeleise ist gelegt; unvollendet sind noch die Geleiseanlagen in Thörishaus und Bümpliz. Die Betriebsübergabe auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Landesausstellung ist gesichert.

II. Geleise St. Blaise-Neuveville. Die Arbeiten werden eifrig betrieben. Wegen Änderungen am ersten Entwurfe ist das Projekt

der Teilstrecke Grenze Landeron bis Station Neuveville noch nicht genehmigt und die Arbeiten somit noch ausstehend.

II. Geleise Sviriez-Romont und Visp-Brig. Die behördliche Genehmigung unserer Projektvorlagen ist noch nicht erfolgt.

Ferner sind in Ausführung begriffen: die Vergrößerung der Güterdienstanlage im Bahnhofe Genf; die Erweiterungsbauten auf der Station St. Prex; die Blockeinrichtung Lutry-Montreux; die Entwässerung und Verbauung der „Coteau du Day“ auf der Strecke Croy-Vallorbe mit Verlegung der Orbe durch ein Konsortium; der Ersatz des Niveauüberganges im Tivoli beim Bahnhofe Freiburg durch eine Unterführung; die Erweiterung der Güterdienstanlagen und Ausweichgeleise auf der Station Galmiz; der Ersatz der Niveauübergänge „Ste. Marguerite“ und „des Mayennets“ in der Station Sitten durch eine Überführung, sowie eine Anzahl kleinere Bauten.

### *Kreis II.*

#### Vollendete Bauten.

Güterbahnhof Basel-St. Johann. Erweiterung der Freiverladeplätze samt zugehörigen Geleisen und Verlängerung des Güterschuppens und der Rampe; Umänderung der elektrischen Beleuchtung für Wechselstrombetrieb.

Personenbahnhof Basel. Umänderung der elektrischen Beleuchtung für Wechselstrombetrieb; neue Einführung der Juralinie; neues Transitpostgebäude mit Rampen und Geleiseanlage; Erweiterung der Gasfüllanlage der E. L. B.; Verlängerung der Lokomotivremisen und Einrichtung der zentralen Rauchabführung im Depot an der Nauenstrasse.

Güterbahnhof Basel. Änderungen der Geleiseanlagen bei der Münchensteinerbrücke infolge der neuen Einführung der Juralinie in den Personenbahnhof.

Auf folgenden Stationen sind Erweiterungen und Änderungen an den Geleiseanlagen ausgeführt worden: Münchenbuchsee, Konolfingen, Egerkingen, Glovelier, Pruntrut, St. Ursanne, Münster, Sachseln und Lungern.

Wir erwähnen ferner:

Die Strassenunterführung bei der St. Karlbrücke in Luzern;

Zentrale Weichen- und Signalstellanlagen in Hägendorf, Niederbipp und Egerkingen, und Ergänzung der Sicherungsanlagen in Thun; Signalstation Birsbrücke: Streckenblock nach dem Personen- und Güterbahnhof Basel;

Elektrische Beleuchtungseinrichtungen in Nieder-Schönthal, Riedwil, Sursee, Oberbuchsitzen, Aesch, Dornach, Bassecourt, Courfaivre, Alpnachdorf und Brienz;

Wagenwascheinrichtungen auf 11 Stationen.

Bauten in Ausführung und projektierte Arbeiten.

Bahnhof Bern. Das neue Lokomotivdepot im Aebigut ist am 30. November 1913 in Betrieb genommen worden; die Verbreiterung zwischen der Bühlstrasse und dem alten Depot mit der neuen Bühlstrassenbrücke und die Verlegung der Stadtbachstrasse wurden bis auf wenige Ergänzungen vollendet. Die Geleiseanlagen auf diesem Gebiet werden bis zur Eröffnung der Landesausstellung vollendet sein. Die Erweiterungsbauten bei der Stückgutanlage im Villettenbahnhof sind gleichfalls fast beendet.

Das am 26. Juli 1912 dem Eisenbahndepartement vorgelegte Projekt für den Umbau des Personenbahnhofes und der Abstellanlage am Stadtbach und auf der Schützenmatte ist noch nicht genehmigt, weil das Eisenbahndepartement das Ergebnis einer vom Gemeinderate der Stadt Bern hierüber veranlassten Expertise durch Herrn Oberingenieur Gleim, in Hamburg, abwarten will.

Bahnhof Thun. Mit dem Umbau konnte auch im Berichtsjahre noch nicht begonnen werden, weil über die Anlage des Schiffsanschlusses, welcher die Ausgestaltung des Bahnhofes beeinflusst, erst zu Anfang des Jahres 1914 ein grundsätzlicher Entscheid getroffen wurde.

Bahnhof Biel. Die Arbeiten für den neuen Güter- und Rangierbahnhof auf dem Mettfeld sind im Berichtsjahre ordentlich gefördert worden. Im Jahre 1914 werden die Unterbauarbeiten in der Hauptsache abgeschlossen werden.

Bahnhof Neu-Solothurn. Die Arbeiten für die Einmündung der im Sommer 1914 zu eröffnenden Schmalspurbahn Solothurn-Bern sind eingeleitet worden.

II. Geleise Aarburg-Luzern. Die Arbeiten der Strecke Aarburg-Sursee sind bis auf die Strassendurchfahrt bei Aarburg und die Überführung der Kreuzstrasse in Oftringen vollendet. Auf der Strecke Sursee-Rothenburg wird an der Ausführung gearbeitet.

II. Geleise Gümligen-Thun. Die Arbeiten für das Teilstück Gümligen-Kiesen sind auf der ganzen Linie energisch in Angriff genommen worden.

Brienzerseebahn. Der Stand der Arbeiten auf den in Ausführung begriffenen 3 Baulosen von Brienz bis km 71,531 (Ringenberg) ist folgender:

	Erdarbeiten	206 700 m <sup>3</sup>	= 65 %	der Gesamtmasse,	
	Mauerwerk	9340 m <sup>3</sup>	= 43 %	der Gesamtmasse,	
Tunnel	{	Sohlstollen	768 m	= 45 %	der Gesamtlänge von 1726 m,
		Vollausbruch	300 m	= 17 %	" " " "
		Mauerung	277 m	= 16 %	" " " "
		Brücken und Durchlässe	9710 m <sup>3</sup>	= 56 %	der Gesamtmasse,
		Beschotterung	1250 m <sup>3</sup>	= 3 %	der Gesamtmasse,
	Chaussierung	1520 m <sup>3</sup>	= 15 %	" " " "	
	Fluss- und Uferbauten	100 m <sup>3</sup>	= 3 %	der Gesamtmasse.	

Nachdem am 29. Januar 1914 nun endgültig entschieden wurde, dass die Linie schmalspurig zu erstellen ist, kann auch zur Ausführung der Arbeiten auf dem Teilstück Ringgenberg-Interlaken-Ost geschritten und das Umbauprojekt für die Station Interlaken-Ost festgelegt werden.

Ferner sind in Ausführung begriffen:

Verlegung und Höherlegung der Linie St. Ludwig-Basel-St. Johann; die Bahnhöferweiterung Pratteln, welche der Vollendung entgegengeht; die Unterführung der Niederönzstrasse in Herzogenbuchsee; die Stauffacherstrassenüberführung bei der Signalstation Wilerfeld; die Verlängerung von Ausweichgleisen in Olten-Hammer und Oberbuchsitzen; Zentralanlagen in Oensingen und Oberbuchsitzen; die Erweiterung der Station Dachsfelden; die Strassenunterführung im Mahlenwald der Strecke Biel-Reuchenette; die neue Stationsanlage Hasle zwischen Schüpfheim und Entlebuch; die Ausweichstellen bei km 37,776 zwischen Lungern und Brünig, und bei km 42,137 zwischen Brünig und Meiringen.

### *Kreis III.*

Vollendete Bauten:

Die Eisenkonstruktionen der oberen Limmatbrücke bei Wettingen, der Sägebachbrücke bei Richterswil, der Waldbachbrücke bei Wetzikon, von 10 kleinen Brücken der Strecke Effretikon-Hinwil wurden erneuert, und die Rheinbrücke bei Koblenz, gemeinschaftlich mit den Badischen Bahnen, verstärkt.

Auf der Strecke Weesen-Mühlehorn sind Schutzbauten zur Sicherung gegen Steinschlag erstellt und im Ofeneck-, Weisswand- und Standenhorntunnel Ausmauerungen vorgenommen worden. Zwischen Ennenda und Mitlödi wurden die Uferbauten an der Linth ergänzt und auf der Strecke Zürich-Wollishofen-Kilchberg

eine Linienverschiebung zur Verlängerung der Zwischengeraden vorgenommen.

An Erweiterungen von Bahnhof- und Stationsanlagen erwähnen wir:

Bahnhof Zürich. Vermehrung der Zugsaufstellgeleise im Vorbahnhofe auf dem Platze der abgebrochenen Werkstätte; Werkstätte für die Weichenmontierung bei der neuen Reparaturwerkstätte.

Bahnhof Zug und Station Baar. Anlagen für den Anschluss der elektrischen Strassenbahn des Kantons Zug.

Station Töss. Erweiterung der Geleiseanlagen.

Bahnhof Brugg. Depotwerkstätte mit neuen Lokomotivständen.

Haltestelle Leuggelbach. Wartehalle und Bureauanbau (die Haltestelle ist in Betrieb genommen).

Im weitem wurden erstellt:

Neue Zentralanlagen auf den Stationen: Neuhausen, Nänikon-Greifensee und Ergänzung von verschiedenen Einrichtungen, sowie Vor- und Durchfahrtsignale; Streckenblockeinrichtung Effretikon-Kemptthal.

Elektrische Beleuchtungseinrichtungen in Killwangen-Spreitenbach, Wohlen-Villmergen, Rapperswil, Uznach, Leuggelbach, Effretikon, Bassersdorf, Mettmenstetten, Embrach-Rorbas, Aathal, Nidfurn-Haslen; Ausdehnung der elektrischen Beleuchtung und Schwachstromkabelanlage in Zürich.

Wasserversorgung der Stationen Koblenz und Felsenau.

Bauten in Ausführung und projektierte Arbeiten.

Erweiterung der Bahnhofanlagen in Baden, Brugg und Rapperswil.

Stationserweiterungen in Wildegg, Frick, Rheinfelden, Affoltern a. A., Rütli (Zürich), Uster, Wallenstadt und Jestetten, und neue Station Schübelbach; neue Aufnahmegebäude in Oerlikon und Unterterzen; Erneuerung der eisernen Brücken bei Ennenda und Mühlefuhr, und Verbauung der Rufiruns auf der Strecke Glarus-Linthal.

Die Vorlagen für die II. Spur Thalwil-Richterswil und die Erweiterung des Bahnhofes Wädenswil sind noch nicht genehmigt.

*Kreis IV.*

## Vollendete Bauten.

Station Gossau. Die Neuanlage wurde am 1. Oktober in Betrieb genommen.

Bahnhof St. Gallen. Das neue Aufnahms- und Verwaltungsgebäude wurde im Dezember bezogen.

II. Geleise Gossau-Winkeln. Inbetriebnahme am 11. Oktober.

Erweiterung von Bahnhof- und Stationsanlagen.

Bahnhof Romanshorn. Erweiterung der Geleiseanlagen bei den Lagerhäusern und Trajektanstalten, Innenumbau des Aufnahmsgebäudes.

Bahnhof St. Margrethen. Ergänzung der Geleiseanlagen bei der östlichen Einfahrt.

Bahnhof Buchs. Erweiterung der österreichischen Zollräume mit zugehörigen Geleiseanlagen.

Station Emmishofen-Kreuzlingen. Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes durch einen Anbau.

Ferner wurden erstellt:

Brückenwagen in Oberwinterthur, Münsterlingen, Bischofszell, Sirnach, Elgg und Werkstätte Rorschach.

Bockkräne in den Lokomotivdepots Winterthur, St. Gallen und Romanshorn.

Zentralanlagen. Stellwerk II in St. Gallen und Stellwerk I in Romanshorn.

Elektrische Beleuchtungseinrichtungen in Tägerweilen, Kesswil, Amriswil, Maienfeld, Mörschwil, Eschlikon, Bazenhaid und Seuzach.

Bauten in Ausführung und projektierte Arbeiten.

Bahnhof St. Gallen. Die Foundation der Säulen für die Halle ist in Angriff genommen.

Bahnhof Wil. Fussgängerunterführung.

Bahnhof Romanshorn. Der Bau des Transitpostgebäudes wird weitergeführt, und die Stellwerkanlage V wird montiert.

II. Geleise Winterthur-St. Gallen-St. Margrethen. Die Strecke Rätterschen-Wil wird zweigeleisig befahren, ebenso Winkeln-Gossau und Bruggen-St. Fiden.

Das Projekt Rorschach-St. Margrethen ist dem eidg. Eisenbahndepartement unterbreitet worden, und dasjenige für Bruggen-Winkeln wird nachfolgen.

Die Projektierungsarbeiten für die Strecke Wil-Uzwil sind dem Abschlusse nahe.

Auf der Strecke Rätterschen-Winterthur konnten die Bauarbeiten noch nicht begonnen werden, weil die Verhandlungen über die Ausgestaltung der Tösstalbahnstation Grütze noch immer nicht zum Abschluss gebracht worden sind.

#### *Kreis V.*

##### Vollendete Bauten.

Zwischen Zug und Walchwil sind Dammentwässerungen und Verkleidungsmauern ausgeführt worden, rechts der Bahn zwischen Wassen und Göschenen, wurde die Abrutschstelle bei Rütli (km 58,900) verbaut und auf der Strecke Ambri-Biasca die Eisenkonstruktionen von 5 Blechbalkenbrücken erneuert.

##### Erweiterung von Bahnhof- und Stationsanlagen.

Bahnhof Biasca. Vergrößerung der Depotwerkstätte, neue Lokomotivdrehzscheibe von 20 m Durchmesser mit elektrischem Antrieb.

Cadenazzo-Magadino. Neue Haltestelle Quartino.

Im weitem sind erstellt worden:

Zentralanlagen in Flüelen, Castione, Bellinzona, Melide, Maroggia und Balerna, sowie neue Durchfahrtsignale in Bodio.

Elektrische Beleuchtungseinrichtungen in Lugano und Cadenazzo.

Wasserversorgung der Stationen Altdorf und Maroggia.

Bauten in Ausführung und projektierte Arbeiten.

Flüelen. Neue Umladeweise am See.

Erstfeld-Amsteg. Verbauung und Aufforstung der Laubkehle (Roneboden).

Amsteg-Gurtellen. Vorarbeiten für die Bewirtschaftung der Haggisberg- und Schiltwaldgüter, Aufforstung daselbst.

Rodi-Fiesso. Erweiterung der Stationsanlage.

II. Geleise Giubiasco-Chiasso. Die Strecke Maroggia-Mendrisio wird seit 1. Oktober doppelspurig betrieben. Auf der Station Capolago bleibt noch die neue Überfahrtsbrücke für die Generoso-bahn fertig zu erstellen.

Lugano-Melide. Die Arbeiten sind in Ausführung.

Das Projekt der Strecke Melide-Maroggia mit dem Seedamm konnte noch nicht zum Abschluss gebracht werden, da die Verhandlungen über Senkung des Hochwasserspiegels und Hebung des Niederwasserspiegels des Luganersees noch nicht beendet sind.

Die Studien über die Verbesserung der Cenerelinie zwischen Giubiasco und Taverne wurden fortgesetzt.

### c. Bahnunterhalt.

An wichtigeren Bahnunterhaltungsarbeiten, die im Berichtsjahre zur Ausführung gelangten, erwähnen wir:

Kreis I. Am 20. Februar, abends zwischen 8 und 9 Uhr erfolgte bei km 10,420 der Linie Lausanne-Genf, in der Nähe der Haltestelle Lonay, neben einer ausgebeuteten Lehmgrube, eine Senkung des Bahnkörpers bis zu 2 m auf eine Länge von 100 m, während in der benachbarten Lehmgrube eine gleichzeitige Hebung des Bodens eingetreten war. Der Verkehr musste durch Umlad aufrecht erhalten werden. Durch Nachschütten von Schotter wurden die Geleise soweit gehoben, dass der einspurige Verkehr am folgenden Morgen und der doppelspurige Verkehr am 24. Februar wieder aufgenommen werden konnten. Da sich die Senkung noch einige Zeit, wenn auch in vermindertem Masse, fortsetzte, musste ein bedeutendes Quantum kiesiges Auffüllmaterial zugeführt werden. Seit Ende März ist die Bewegung zum Stillstande gekommen.

Verstärkung der Eisenkonstruktion der Brücken auf der Linie Vallorbe-Pontarlier, für Rechnung der P. L. M.

Erneuerung von Mauerwerk in den Tunnels Moyats, Fleurier, St.-Sulpice und Haut de la Tour, der Linie Auvernier-Les Verrières.

Eternitschirme im Simplontunnel auf 48 m Länge zum Schutze der Geleise gegen Tropfwasser.

Kreis II. Personenbahnhof Basel. Vergrößerung der Gepäckaufgabe.

Reparatur an den Uferversicherungen der Emme und Ilfis bei Emmenmatt.

Kreis III. Grössere Reparaturen am Mauerwerk im Bötzb-berg-, Albis- und Dettensbergtunnel.

Kreis IV. Grössere Reparaturen an der Talsperre Nr. 15 im Steinbachtobel.

Reparatur am Mauerwerk im Tunnel beim Schloss Laufen und der Rheinbrücke bei Feuerthalen.

Kreis V. Am 8./9. Oktober wurde die Bahnlinie zwischen Cadenazzo und Reazzino infolge Austrittes des Tessinflusses an drei Stellen unterbrochen, wobei der Morgenzug Bellinzona-Locarno verunglückte und die Lokomotive in eine Auskolkung versank. Durch Erstellung eines provisorischen Geleises am südlichen Fusse des zerstörten Dammes, das an beiden Enden mit Rampen von 25‰ an das alte Geleise angeschlossen wurde, ist der durchgehende Verkehr am 13. Oktober wieder hergestellt worden. Mit der endgültigen Wiederherstellung der zerstörten Bahnanlage muss zugewartet werden, bis über die Erhöhung und Sicherung der Hochwasserdämme des Tessins entschieden ist. Die Kosten für die Räumungsarbeiten und die provisorische Wiederherstellung der Linie belaufen sich auf rund Fr. 87 000.

Teilweise Verbreiterung des Bahndammes zwischen Zug und Walchwil, Steinen und Schwyz und zwischen Magadino und St. Nazzaro.

Geleiseerneuerungen und Verstärkungen haben im Berichtsjahre stattgefunden:

	Lfm. Geleise
mit Material nach den neuen Normalien S. B. B. für Hauptlinien . . . . .	133 549
mit Material nach den neuen Normalien S. B. B. für Nebenlinien . . . . .	13 836
mit Material nach den Normalien P. L. M. . . . .	1 432
mit Material nach den Normalien S. E. II, mittelgut	28 692
Schienenenerneuerung allein . . . . .	6 287
Schwellenerneuerung allein . . . . .	12 416
Geleiseverstärkung durch Vermehrung der Schwellen	46 064
Ersatz von Weichen durch solche nach den neuen Normalien, Stück . . . . .	231

Die Gesamtlänge der zu unterhaltenden Geleise beträgt auf Ende 1913, inklusive die gepachtete Linie Vevey-Puidoux/Chexbres (7850 m) . 5 154 335  
wovon 35 966 m auf französischem Gebiet der P. L. M. gehören, so dass für das eigene Netz, ohne die an die E. L. B. verpachteten 8790 m Geleise zwischen Basel und der Landesgrenze, und ohne die an die Bremgarten-Dietikon-Bahn verpachteten 7760 m Ge-

	Lfm. Geleise
leise der Linie Wohlen-Bremgarten, zu unterhalten bleiben . . . . .	5 110 519
Stahlschienen, exklusive Weichen und Kreuzungen, liegen in der Bahn . . . . .	4 727 070
Eisenschienen, exklusive Weichen und Kreuzungen, liegen in der Bahn . . . . .	193 694
Länge der sämtlichen Weichen und Kreuzungen auf eigenem Netz . . . . .	189 355
Stahlschienen nach neuen S. B. B.-Profilen liegen in der Bahn . . . . .	1 784 931
Stahlschienen nach G. B.-Profilen liegen in der Bahn	457 831
Stahlschienen nach P. L. M.-Profilen liegen in der Bahn	53 560
Geleise mit eisernen Schwellen . . . . .	3 328 993
Geleise mit hölzernen Schwellen . . . . .	1 752 426
Geleise mit besonderen Unterlagen . . . . .	29 100
(wovon Geleise auf Schwellen in armiertem Beton 874 m)	
Schienen unter 12 m Länge } ohne die Länge der	1 174 680
Schienen von 12 m Länge . } Weichen und Kreuzungen	3 693 916
Schienen von 15 m Länge . } zungen (189,355 Lfm.	44 317
Schienen von 18 m Länge . } Geleise)	8 251
Zahl der Schienenbrüche im Berichtsjahre	186 Stück
Davon: Eisenschienen . . . . .	1    "
Stahlschienen . . . . .	185   "
Schienen unter 36 kg . . . . .	71   "
"    von 36 bis 42 kg . . . . .	80   "
"    von 42 kg und mehr . . . . .	35   "

#### d. Vorarbeiten für die elektrische Zugförderung.

1. Auf eine Anfrage der Bernischen Kraftwerke A. G., ob und in welchem Masse die Oberhasli-Werke uns für die Lieferung elektrischer Kraft zur Zugförderung Interesse bieten, haben wir geantwortet, dass diese Werke als Energiequellen für den elektrischen Betrieb eines namhaften Teiles des Bundesbahnnetzes geeignet erscheinen, dass aber zurzeit weder Angaben über die Grösse der aus denselben zu beziehenden Energiemengen, noch solche über den Zeitpunkt der Energielieferung gemacht werden können.

2. Zur Erzielung einer besseren Ausnützung der an der Rhone-zwischen Fiesch und Mörel erworbenen Wasserkräfte mit Hilfe eines Akkumulierwerkes haben wir an die Gemeinden Finhaut und Salvan-Vernayaz (Kanton Wallis) Konzessionsgesuche betreffend

die Ausnützung der Barberine und der Eau Noire, und Errichtung einer Stauanlage auf der Alp Barberine gerichtet.

Die Gemeindeversammlungen von Finhaut und Salvan-Vernayaz gaben jedoch der von der Société d'Electro-Chimie in Paris eingereichten Offerte für die gleiche Wasserkraft den Vorzug, und zwar hauptsächlich deswegen, weil deren Angebot ein festes war, während wir uns die Ratifikation des Konzessionsvertrages durch unsern Verwaltungsrat vorbehalten mussten, und weil die Gesellschaft sich verpflichtete, in kurzer Frist die Bauarbeiten anzufangen, während wir uns an keinen Termin für den Baubeginn binden konnten.

Inzwischen hat sich der Bundesrat der Angelegenheit angenommen und den Staatsrat des Kantons Wallis darauf aufmerksam gemacht, dass die Erteilung einer Wasserrechtskonzession an der Barberine und Eau Noire, gemäss Art. 24<sup>bis</sup>, Al. 4, der Bundesverfassung (Konzessionserteilung an Gewässerstrecken, die die Landesgrenze bilden) Sache des Bundes sei.

Gegen diesen Entscheid des Bundesrates hat der Staatsrat des Kantons Wallis beim Bundesgericht Rekurs erhoben. Im Berichtsjahr fand der erste Schriftenwechsel statt.

3. Das eidgenössische Departement des Innern übermittelte uns zur Vernehmlassung ein Gesuch der A. G. Motor in Baden um Bewilligung zur Ausfuhr von 12 000 Kilowatt elektrischer Energie aus den Kraftwerken Laufenburg und Beznau in die Gegend von Waldshut auf die Dauer von 20 Jahren. Wir haben geantwortet, dass diese Bewilligung die Interessen der Bundesbahnen nicht schädigen würde.

#### e. Oberbaumaterialverwaltung.

1. An alten Oberbaumaterialien wurden im Berichtsjahre verkauft:

a. auf dem Submissionswege für . . .	Fr.	696 721. 80
b. aus freier Hand, in Posten von über		
Fr. 2000, für . . . . .	„	211 463. 37
c. in Posten unter diesem Betrage für . . .	„	252 139. 44

Zusammen für Fr. 1 160 324. 61

2. Die auf den Vertrag mit dem deutschen Stahlwerksverband A.-G., in Düsseldorf, vom 15./17. September 1909, und dessen Nachtrag vom Jahre 1912 beziehbaren Mengen Schienen und

Eisenschwellen erwiesen sich zur Deckung des Bedarfes für das Jahr 1914 nicht als genügend. Am 29. November 1913 ist mit der nämlichen Gesellschaft ein neuer Vertrag über die Lieferung des Schienen- und Schwellenbedarfes für die Jahre 1914, 1915, 1916 und teilweise 1917 abgeschlossen worden. Die Vertragssumme beträgt Fr. 17 000 000. Unterm gleichen Datum erfolgte der Abschluss eines Vertrages ebenfalls mit dem deutschen Stahlwerksverband A.-G., in Düsseldorf, über die Lieferung der für die Jahre 1914, 1915, 1916 und 1917 erforderlichen Vollschienen zu Weichenzungen im Betrage von Fr. 570 000.

3. Zur Deckung des Bedarfes an Holzschwellen für das Jahr 1914 wurden mit 56 schweizerischen und 8 ausländischen Firmen Verträge über die Lieferung von 170 575 Stück Bahnschwellen und 3038 m<sup>3</sup> Weichen- und Brückenschwellen abgeschlossen. In diesen Quantitäten sind die für den Bau der neuen Hauensteinlinie und der Brienerseebahn bestimmten Mengen inbegriffen. Die Anschaffungssumme für die sämtlichen Holzschwellen beläuft sich auf Fr. 1 180 441.

4. Der Bedarf an Schienenbefestigungsmitteln für das Jahr 1914, im Gesamtwerte von Fr. 1 464 496, wird durch 11 Firmen, und derjenige von Halbfabrikaten zu Weichen und Kreuzungen im Betrage von Fr. 216 617 durch 8 Firmen gedeckt. Die Herstellung der fertigen Weichen und Kreuzungen wurde um die Summe von Fr. 578 955 an 8 private Fabrikanten und 3 Werkstätten der S. B. B. vergeben.

5. Nachstehend geben wir eine Zusammenstellung der im Berichtsjahre beschafften Materialmengen:

#### Stahlschienen aus Thomasstahl.

In Typ SBB I,	von 45,9 kg Gewicht,	per m =	16 860	Tonnen
„ „ SBB II,	„ 48,8 „	„ „ „	=	1 339 „
„ „ SBB V,	„ 36,0 „	„ „ „	=	4 156 „
„ „ PLM-LP	„ 48,0 „	„ „ „	=	167 „
Zusammen			22 522	Tonnen

#### Eisenschwellen.

	Stück	Tonnen
Bahnschwellen SBB, 2,70 m, für Hauptlinien	155 344	= 11 264
„ „ SBB, 2,45 m, für Nebenlinien	11 422	= 755
Weichenschwellen SBB, für Hauptlinien	22 987	= 2 056
Doppelstossschwellen SBB, für Hauptlinien	1 303	= 160
Zusammen	191 056	= 14 235

Bahnschwellen aus armiertem Beton, nach eidg. Patent Nr. 40 418 . . . . .	408 Stück
Schienenbefestigungsmittel . . . . .	5226 Tonnen

## Weichen und Kreuzungen.

Weichen, einfache . . . . .	706 Stück
„ zu englischen Weichen . . . . .	429 „
Zusammen	<u>1135 Stück</u>

Kreuzungen, einfache . . . . .	1014 Stück
„ doppelte . . . . .	530 „
„ abnormale . . . . .	81 „
Zusammen	<u>1625 Stück</u>

Herzstücke aus Hartguss und Stahlguss . . . . .	186 Stück
Vollschienen zu Weichenzungen . . . . .	1533 Tonnen
Kreuzungsspitzen aus Martinstahl . . . . .	1703 Stück
Winkelleisen zu Zwangswinkeln . . . . .	199 Tonnen
Zwangswinkel, komplette . . . . .	1660 Stück
Unterzugsbleche für Weichen und Kreuzungen . . . . .	1446 Tonnen
Gussbeilagen für Weichen und Kreuzungen . . . . .	148 „

## Holzschwellen.

a, Bahnschwellen:	Stück
eichene (wovon aus dem Auslande 19 011 Stück)	54 060
buchene, alles inländische . . . . .	69 471
föhrene, „ „ . . . . .	18 053
lärchene, „ „ . . . . .	2 660
Zusammen	<u>144 244</u>

b. Weichen- und Brückenschwellen:	
eichene (wovon aus dem Auslande 844 m <sup>3</sup> ) . . . . .	2033 m <sup>3</sup>
buchene, alles inländische . . . . .	499 „
Zusammen	<u>2532 m<sup>3</sup></u>

Imprägniert wurden:

## A. Bahnschwellen.

## 1. Mit Chlorzink.

a, nach dem Burnettschen Verfahren:		
Eichenschwellen . . . . .	3099 Stück	
Föhrenschwellen . . . . .	66 „	
Übertrag	<u>          </u>	3 165 Stück

	Übertrag	3 165 Stück
b. nach dem Straschunschen Verfahren :		
Föhrenschwellen . . . . .		4 988 "
2. Mit Teeröl.		
Eichenschwellen . . . . .	39 452 Stück	
Buchenschwellen . . . . .	61 387 "	
Föhrenschwellen . . . . .	3 840 "	
Lärchenschwellen . . . . .	2 452 "	
		<u>107 131 "</u>
	Zusammen	<u>115 284 Stück</u>

## B. Weichen- und Brückenschwellen.

1. Mit Chlorzink.		
a. nach dem Burnettschen Verfahren :		
Eichenschwellen . . . . .	39,34 m <sup>3</sup>	
Föhrenschwellen . . . . .	29,31 "	
		<u>68,65 m<sup>3</sup></u>
b. nach dem Straschunschen Verfahren :		
Föhrenschwellen . . . . .		8,58 "
2. Mit Teeröl.		
Eichenschwellen . . . . .	1748,41 m <sup>3</sup>	
Buchenschwellen . . . . .	302,48 "	
Föhrenschwellen . . . . .	15,73 "	
		<u>2066,62 "</u>
	Zusammen	<u>2143,85 m<sup>3</sup></u>

## V. Rechtsdepartement.

### a. Allgemeines.

1. Im Prozesse gegen die Bern-Neuenburg-Bahn über die Art der Berechnung der Entschädigungen für die Mitbenützung der Bahnhöfe Bern und Neuenburg und der Station Kerzers ist die angeordnete Expertise (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1912, Seite 188, Ziff. 1 b) noch nicht zum Abschluss gelangt.

2. Über die Tragung der Kosten der vom Bundesrate im Interesse der Landesverteidigung verlangten Erweiterungsbauten (Militärrampen u. dgl.) an Anlagen der schweizerischen Bundesbahnen (vgl. Bericht über die Geschäftsführung des Jahres 1912, Seite 190, Punkt 4) hat der Bundesrat unterm 11. April 1913 folgenden grundsätzlichen Beschluss gefasst:

„Die Kosten der von der Militärverwaltung verlangten und vom Bundesrate als notwendig befundenen Rampen- und Geleiseanlagen u. dgl. in bestehenden Bahnhöfen, die zum Netze der Bundesbahnen gehören, haben inskünftig zu Lasten dieser letztern zu fallen.

„Vorbehalten bleiben Fälle, wo ausnahmsweise mit Rücksicht auf aussergewöhnliche Bedürfnisse der Militärverwaltung und in deren ausschliesslichem oder vorwiegendem Interesse Einrichtungen vorgeschrieben werden, die in einem Missverhältnis zu den Anforderungen auch eines gesteigerten Verkehrs stehen, und daher billigerweise den Bundesbahnen nicht zu alleinigen Lasten überbunden werden können.“

In unserer, in dieser Angelegenheit erstatteten Vernehmlassung hatten wir das Gesuch gestellt, der Bundesrat möge beschliessen:

1. dass der Art. 14, Abs. 3 und 4, des Eisenbahngesetzes auf die Bundesbahnen in gleicher Weise wie auf die andern Bahnverwaltungen anzuwenden sei;

2. dass Streitigkeiten, welche über die Anwendung dieser gesetzlichen Bestimmung zwischen der Militär- und der Bundesbahnverwaltung entstehen, in jedem konkreten Falle und nach Anhörung dieser Verwaltungen durch den Bundesrat zu entscheiden seien.

Wir waren der Ansicht, dass nach der grundsätzlichen Entscheidung darüber, ob und inwieweit Art. 14, Abs. 3 und 4 des Eisenbahngesetzes von 1872 auch auf die Bundesbahnen an-

wendbar sei, die Beantwortung der weiteren Frage, wer die Kosten der vom Bundesrat zugunsten der Landesverteidigung verlangten Einrichtungen an den Anlagen der Bundesbahnen zu tragen habe, keine Schwierigkeiten mehr bieten werde. In dem oben wiedergegebenen Bundesratsbeschlusse fehlt allerdings eine ausdrückliche Entscheidung der von uns aufgeworfenen grundsätzlichen Frage. Der Bundesrat hat es vorgezogen, allgemein festzusetzen, was für bauliche Anlagen, die im Interesse der Landesverteidigung in Bahnhöfen und Stationen der Bundesbahnen zu erstellen sind, ausschliesslich auf Kosten der Bahnverwaltung ausgeführt werden müssen. Die Ziffer 2 unseres Antrages wollte den Entscheid über die Tragung solcher Kosten im Streitfalle in die Hände des Bundesrates legen; wir haben somit dessen Zuständigkeit von vornherein anerkannt. In formeller Beziehung deckt sich daher der Entscheid des Bundesrates vom 11. April 1913 mit unserer Auffassung.

Auch materiell entspricht der Bundesratsbeschluss in der Hauptsache dem in unserm Bericht an das Eisenbahndepartement vertretenen Standpunkt. Wir führten darin aus, dass die Bundesbahnen gesetzlich verpflichtet seien, alle dem normalen Zivil- oder Militärverkehr dienenden baulichen Anlagen aus eigenen Mitteln zu bestreiten, verneinten aber die Verpflichtung der Bundesbahnen, auf ihre Kosten Einrichtungen zu treffen, die nur von der Militärverwaltung und von dieser nur zeitweilig oder gar nur in Kriegszeiten benützt werden. Der Bundesratsbeschluss nimmt ebenfalls von der Regel, dass die Bundesbahnen für die Kosten aufzukommen haben, diejenigen Fälle aus, in denen für aussergewöhnliche Bedürfnisse der Militärverwaltung und in deren ausschliesslichem oder vorwiegendem Interesse Einrichtungen verlangt werden, die in einem Missverhältnis zu den Anforderungen auch eines gesteigerten Verkehrs stehen. Darunter fallen aber unseres Erachtens alle diejenigen Einrichtungen, die nicht durch den regelmässigen Zivil- und Militärverkehr und dessen natürliche Zunahme bedingt sind.

3. Eine Einladung des eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements um Bekanntgabe unserer Wünsche und Begehren für die Revision des Bundesgesetzes vom 1. Mai 1850 betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten ist von uns nach Anhörung der Kreisdirektionen mit Schreiben vom 8. August 1913 beantwortet worden. Unsere Vorschläge zielen hauptsächlich auf eine Vereinfachung des Verfahrens hin, unter besserer Berücksichtigung der in Frage

stehenden gegenseitigen Interessen des Privateigentums und der Öffentlichkeit.

4. Die Perimeterkommission hat den schweizerischen Bundesbahnen an die ungedeckten Kosten der Schächtenkorrektur von Fr. 1,250,000 eine Beitragsleistung von  $31,4\%$  = Fr. 392,500 auferlegt.

Wir stimmten dem aufgestellten Verteilungsvorschlage zu unter dem Vorbehalt, dass auch die übrigen Beteiligten den ihnen zufallenden Anteil anerkennen.

5. Auf Grund einer Eingabe der Direktion des bernischen historischen Museums und mit Rücksicht auf Art. 724 des neuen Zivilgesetzbuches haben wir uns veranlasst gesehen, unsere Weisungen vom 27. November 1906 an die Kreisdirektionen betreffend Funde von Altertümern, altertümlichen Gräbern und dergleichen auf Bahngebiet (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1906, Ziffer 7, Seite 186) wie folgt abzuändern:

„1. Werden bei Erdbewegungen auf Bahngebiet Altertümer, altertümliche Gräber und dergleichen aufgefunden, so sind davon die betreffende kantonale Regierung und die Direktion des schweizerischen Landesmuseums in Zürich ohne Verzug zu benachrichtigen.

2. Bis zum Eintreffen des Vertreters der kantonalen Regierung oder seiner Verfügungen sind, soweit möglich, am betreffenden Orte keine Veränderungen mehr vorzunehmen, damit die Erhaltung der Altertümer nicht gefährdet wird.

3. Auf Verlangen der kantonalen Regierung ist die Ausgrabung der aufgefundenen Gegenstände, sowie die Vornahme weiterer Nachgrabungen gegen Ersatz des dadurch verursachten Schadens zu gestatten.

4. Der Kanton ist als Eigentümer der aufgefundenen Altertümer berechtigt, über dieselben zu verfügen.“

6. Die Mitglieder der Pensions- und Hülfskasse und ihre Angehörigen, welche in einem Invaliditäts- oder Todesfalle einen Haftpflichtanspruch gegen die Bundesbahnen besitzen, können nicht gleichzeitig und kumulativ die Haftpflichtentschädigung und die Leistungen der Pensions- und Hülfskasse verlangen. Durch eine Bestimmung der Statuten der letztern ist aber dafür gesorgt, dass sie wenigstens so viel erhalten, als die Leistungen der Pensions- und Hülfskasse betragen hätten.

Die Anwendung dieser Bestimmung hat nun wiederholt zu Schwierigkeiten Anlass gegeben, indem, entgegen ihrem Sinne, bei der Erledigung von Haftpflichtfällen oft eine kombinierte Leistung der Betriebskasse (Haftpflichtentschädigung) und der Pensions- und Hilfskasse verlangt und vorgesehen wurde.

Wir haben die Kreisdirektionen angewiesen, keine solchen Abmachungen mehr zu treffen, sondern den Entschädigungsberechtigten jeweilen die Wahl zu lassen zwischen der Haftpflichtentschädigung und den Leistungen der Pensions- und Hilfskasse. Entscheiden sie sich, weil für sie vorteilhafter, für letztere, so ist die Haftpflichtentschädigung in einer Aversalsumme der Hilfskassenverwaltung zu überweisen.

7. Hinsichtlich der Erteilung von unbezahltem Urlaub auf längere Zeit an Beamte und Angestellte unserer Verwaltung wurden folgende Grundsätze aufgestellt:

1. Es wird der vorgesetzten Direktion überlassen, über Gesuche um Urlaub auf längere Zeit innerhalb der hiernach gestellten Grenzen nach freiem Ermessen zu entscheiden.

2. Es müssen wichtige Gründe vorliegen, welche den Urlaub als gerechtfertigt erscheinen lassen.

3. Aus den Umständen muss hervorgehen, dass der Beamte nach Ablauf desurlaubes wiederum in den Dienst der Bundesbahnen zurückkehren wird.

4. Die Dauer desurlaubes darf in keinem Falle ein Jahr übersteigen.

5. Die voraussichtliche Betätigung des Beamten während seiner Abwesenheit soll nicht besondere Gefahren in sich bergen.

6. Wenn in die Zeit, für welche ein Urlaub verlangt wird, das Ende einer Amtsperiode fällt, so darf dieser zunächst nur erteilt werden bis zu deren Ablauf; nach der Wiederwahl hat dann eine neue Urlaubsgewährung für den Rest der zulässigen Dauer zu erfolgen.

7. Bei der Berechnung der zur Erlangung von gewissen Vorteilen erforderlichen Dienstzeit (z. B. Gratifikation nach 25 und 40 Dienstjahren, Gewährung des Besoldungsmaximums, Festsetzung der Urlaubsdauer etc.) wird die Zeit eines unbezahltenurlaubes abgezogen. Desgleichen wird in der Regel die gesetzliche dreijährige Gehaltsaufbesserung im Verhältnis zur Dauer eines solchenurlaubes herabgesetzt.

8. Der Beamte bleibt während desurlaubes Mitglied der Pensions- und Hilfskasse.

9. Als solches muss er seine Beiträge an diese Kasse auch für die Zeit desurlaubes weiterentrichten. Zur Sicherung einer regelmässigen Einzahlung derselben hat er angemessene Sicherheit zu leisten, z. B. durch Bezeichnung eines Kollegen, welcher sich verpflichtet, an seinem Gehalte die statutengemässen Abzüge auch für den Beurlaubten vornehmen zu lassen. Auch die Bundesbahnen bezahlen das Betreffnis der Verwaltung an die Pensions- und Hilfskasse in bisheriger Weise fort.

10. Der anrechenbare Jahresverdienst bleibt während der ganzen Dauer desurlaubes unverändert. Die bei einer Wiederaufnahme gewährte Gehaltsaufbesserung übt also erst mit der Wiederaufnahme des Dienstes ihre Wirkung aus.

11. Die Leistungen der Pensions- und Hilfskasse an den beurlaubten Beamten bestimmen sich nach den Statuten.

12. Wenn nicht ohne weiteres feststeht, dass der Beamte oder Angestellte noch diensttauglich ist, so kann vor der Wiederaufnahme des Dienstes eine ärztliche Untersuchung angeordnet werden.

8. Schon im Jahre 1904 haben wir uns veranlasst gesehen, durch eine Veröffentlichung im Eisenbahnblattsblatt auf die grosse Zahl der Gehalts- und Lohnpfändungen bei Beamten und Arbeitern hinzuweisen und dabei die Hoffnung auszusprechen, dass diese Missstände zurückgehen werden (vgl. Bericht über die Geschäftsführung des Jahres 1904, Seite 176). Leider ist dies nicht eingetroffen. Trotzdem inzwischen durch das am 1. April 1912 in Kraft getretene Besoldungsgesetz eine erhebliche Besserstellung des Personals eintrat, haben sich die Verhältnisse in einigen Kreisen, wie aus nachstehender Tabelle hervorgeht, noch verschlimmert.

	Personal- bestand	Anzahl der Abtretungen und Pfändungen	Betrag der monat- lichen Abzüge
	Ende Dezember	1903:	Ende Januar 1904:
			Fr.
Generaldirektion . . . . .	633	1	20. —
Kreis I . . . . .	4,718	200	2381. 75
"  II . . . . .	8,691	81	852. —
"  III . . . . .	6,744	4	33. 50
"  IV . . . . .	4,082	(fehlt)	(fehlt)
Gotthardbahn . . . . .	3,649	41	475. —
<b>Total</b>	<b>28,517</b>	<b>327 *)</b>	<b>3762. 25 *)</b>

\*) Ohne Kreis IV.

	Personal- bestand	Anzahl der Abtretungen und Pfändungen	Betrag der monat- lichen Abzüge
		<i>Ende März 1912:</i>	Fr.
Generaldirektion . . . . .	761	3	150. —
Kreis I . . . . .	6,684	250	3953. 05
„ II . . . . .	9,806	333	1225. 95
„ III . . . . .	8,034	9	305. —
„ IV . . . . .	5,518	51	302. 50
„ V . . . . .	4,845	83	1809. 38
Total	35,648	729	7745. 88
		<i>Ende März 1913:</i>	
Generaldirektion . . . . .	780	4	120. —
Kreis I . . . . .	7,180	240	3696. 80
„ II . . . . .	10,044	389	1657. 90
„ III . . . . .	8,073	15	441. 50
„ IV . . . . .	5,566	38	647. —
„ V . . . . .	4,888	70	2876. 50
Total	36,531	756	9439. 70

Der Unterschied in der Zahl der Gehalts- und Lohnpfändungen in den fünf Kreisen ist ein sehr grosser, was unseres Erachtens beweist, dass der Übelstand nicht auf eine allgemeine Notlage zurückzuführen ist. Bemerkenswert ist folgende Tatsache: Die Bundesbahnen beschäftigten im Jahre 1912 im Kanton Genf nur ein kleines Personal. Währenddem nun dieses 121 Pfändungen aufwies, die 25 Angestellte und Arbeiter betrafen, war bei den anlässlich des Rückkaufs des Bahnhofes Genf und der Strecke Genf-La Plaine von der P. L. M. (Paris-Lyon-Mittelmeerbahn) übernommenen, zirka 250 weniger gut besoldeten Angestellten nur gegen einen eine Pfändung anhängig. Diese Erscheinung ist hauptsächlich eine Folge der strengen Massnahmen, welche die P. L. M. gegenüber leichtsinnigen Schuldenmachern ergreift. An unverschuldet in Not geratene Angestellte bewilligt sie andererseits Barvorschüsse, die in monatlichen Raten zurückzuzahlen sind.

Wir haben uns veranlasst gesehen, die Kreisdirektionen mit Schreiben vom 8. August 1913 einzuladen, die Ursachen der Gehaltsabtretungen und Pfändungen und die Familien- und Lebensverhältnisse der Betroffenen in jedem einzelnen Fall genau zu ermitteln, und uns bekanntzugeben, sowie uns zur wirksamen Bekämpfung des Übelstandes geeignet scheinende Massnahmen vorzuschlagen. Auf Grund dieser Erhebungen wird es manch-

mal möglich sein, unverschuldet in Not geratenen Arbeitern und Angestellten durch zweckmässiges Eingreifen zu helfen; anderseits werden die leichtsinnigen Schuldenmacher dadurch auf das Ungehörige ihres Verhaltens aufmerksam gemacht.

9. Es wurde wiederholt wahrgenommen, dass Untersuchungen über Verfehlungen von Beamten und Arbeitern in mangelhafter und unvollständiger Weise durchgeführt worden sind. Wir haben deshalb den Kreisdirektionen mit Schreiben vom 5. August 1913 Weisung erteilt, in allen Fällen ernster Verfehlungen die Untersuchung in Anwendung von Art. 3, lit. t, des Reglements Nr. 18 für die Rechtsbureaux bei den Kreisdirektionen den Rechtsbureauvorständen zu übertragen.

Wir haben uns im weiteren veranlasst gesehen, die Kreisdirektionen neuerdings einzuladen, bei Verfehlungen des Personals, namentlich bei Veruntreuungen und sonstigen unredlichen Handlungen, strenge einzuschreiten und im Sinne der Weisungen des Bundesrates vom 20. November 1903 und 12. November 1909 und der Bundesanwaltschaft vom 12. Dezember 1903 zu verfahren.

10. Um häufig vorkommende, das Ansehen des Personals schädigende Missbräuche und Unredlichkeiten in der Benützung von Fahrbegünstigungen (Freifahrtscheine, Beamtenbillette und Beamtenabonnemente) zu unterdrücken, haben wir den Kreisdirektionen Weisung erteilt, überall da, wo eine bewusste unredliche Handlung vorliegt (z. B. Fälschung, Benützung durch Drittpersonen usw.), die Schuldigen dem Strafrichter zu überweisen, wie dies bei ähnlichen Verfehlungen mit Bezug auf die übrigen Reisenden geschieht. Nur in den leichtern Fällen, die mehr auf Leichtsinns oder blosser Fahrlässigkeit zurückzuführen sind, darf es bei einem Entzug der Fahrbegünstigungen für längere Zeit sein Bewenden haben. Im weiteren werden wir prüfen, ob es zur wirksamen Verhinderung von Missbräuchen nicht angezeigt ist, die Vorschriften über die Fahrbegünstigungen abzuändern.

11. In Bern ist ein privates Internationales Fundbureau (I. F. B.) gegründet worden, das seinen Abonnenten mit einer Kontrollnummer versehene Marken und Etiketten abgibt, die an jedem beliebigen Gegenstand angebracht werden können. Wenn

ein solcher gefunden wird, ist dadurch die sofortige Ermittlung des Eigentümers durch das I. F. B. möglich.

Unsere Stationen wurden angewiesen, diesem Fundbureau durch Vermittlung des zuständigen Rechtsbureaus jeweilen sofort Mitteilung zu machen, wenn ein auf dem Gebiet der S. B. B. gefundener, mit einer solchen Fundmarke versehener Gegenstand zur Abgabe gelangt.

12. An der am 2. und 3. Mai 1913 in Karlsbad stattgefundenen Sitzung des Internationalen Eisenbahntransportkomitees waren wir vertreten.

### b. Versicherungswesen.

1. Der im Jahre 1903 mit einem Konsortium von Feuerversicherungsgesellschaften abgeschlossene Vertrag zur Deckung von Brandschäden ist am 30. Juni 1913 abgelaufen. Die im Geschäftsbericht für das Jahr 1912, Ziffer 4, Seite 194, erwähnten Erhebungen haben dazu geführt, dass wir mit Rücksicht auf die im Verhältnis zu den Entschädigungen zu hohen Prämien und den bereits angelegten Versicherungsfonds von ungefähr Fr. 600,000 dem Verwaltungsrat den Übergang zur Selbstversicherung vorschlugen.

Der Verwaltungsrat hat uns mit Beschluss vom 30. Mai 1913 gemäss unserem Antrag ermächtigt:

a. für die Zukunft vom Abschluss neuer Versicherungsverträge gegen Feuersehaden Umgang zu nehmen;

b. zur Durchführung der Selbstversicherung einen jährlichen Betrag, erstmals für das Jahr 1913, von mindestens Fr. 300,000 in die Gewinn- und Verlustrechnung einzustellen, bis der Versicherungsfonds, laufende Zinsen inbegriffen, die Höhe von Fr. 6,000,000 erreicht hat.

Zur Vollziehung dieses Beschlusses sind den Kreisdirektionen die notwendigen Weisungen betreffend die Anzeige und Verrechnung von Brandschäden erteilt worden.

2. Die Revision der Versicherungswerte wird infolge des unter Ziffer 1 erwähnten Übergangs zur Selbstversicherung nicht mehr alljährlich, sondern nur noch, wenn es angezeigt scheint, vorgenommen; im Berichtsjahre hat keine solche stattgefunden.

### 3. An Entschädigungen wurden uns ausgerichtet:

a. vom Versicherungskonsortium für 46 während des ersten Halbjahres, d. h. bis zum Ablauf des Versicherungsvertrages, eingetretene Brandfälle Fr. 48,305. 95, wovon Fr. 20,721. 68 auf einen Brand des Güterschuppens in Bürglen fallen;

b. von den kantonalen obligatorischen Versicherungsanstalten für 13 Brandfälle Fr. 28,622. 80.

4. Zu Lasten der Selbstversicherung sind während des zweiten Halbjahres 37 Brandfälle mit einem Gesamtschaden von ungefähr Fr. 10,000 vorgekommen.

5. Die Bestimmung des Art. 21 des Reglements für die Benützung des Lagerhauses in Brunnen, wonach die schweizerischen Bundesbahnen allfälligen Brandschaden an der Lagerware vergüten, ist auch auf die von der Eidgenossenschaft gebührenfrei eingelagerten Getreidevorräte anwendbar erklärt worden.

### c. Kautionswesen.

1. Die Revision der durch Personalbürgschaften geleisteten Sicherheiten für Frachtenkredite ist im IV. Quartal durchgeführt worden; sie hat zu keinen besondern Massnahmen Anlass gegeben.

2. Der Stand der Sicherheitsleistungen war auf 31. Dezember 1913 folgender:

#### a. Barhinterlagen:

Generaldirektion:	327	Kautionen im Betrage von Fr.	331,570. —
Kreisdirektion I:	304	" " " " "	199,131. 66
" II:	415	" " " " "	110,462. 50
" III:	69	" " " " "	19,250. —
" IV:	137	" " " " "	37,355. —
" V:	224	" " " " "	68,891. —

#### b. Wertschriftenhinterlagen:

Generaldirektion:	663	Kautionen im Betrage von Fr.	6,411,115. 88
Kreisdirektion I:	55	" " " " "	186,293. 95
" II:	103	" " " " "	684,252. 80
" III:	114	" " " " "	221,942. 50
" IV:	110	" " " " "	429,080. 05
" V:	36	" " " " "	189,266. 50

*c. Bürgschaften:*

Generaldirektion:	866	Kautionen	im	Betrage	von	Fr.	7,265,242.	—
Kreisdirektion I:	51	"	"	"	"	"	209,940.	—
"	II: 113	"	"	"	"	"	733,764.	25
"	III: 132	"	"	"	"	"	282,250.	—
"	IV: 106	"	"	"	"	"	225,350.	—
"	V: 15	"	"	"	"	"	73,350.	—

Zusammen 3840 Sicherheitsleistungen mit einem Gesamtbetrage von Fr. 17,678,508. 09 (1912: 3520 — 16,742,352. 02).

In dieser Summe sind 21 Generalsicherheitsleistungen im Betrage von Fr. 2,051,000 inbegriffen.

**d. Steuerwesen.**

Hier ist nichts von Belang zu berichten.

**e. Unfallwesen.**

Bezüglich der Anzahl der Unfälle und der im Jahre 1913 ausbezahlten Haftpflichtentschädigungen verweisen wir auf die statistischen Tabellen, sowie auf die dem Geschäftsbericht beigelegten Rechnungen.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden

von der Kreisdirektion	I	27
"	II	39
"	III	33
"	IV	13
"	V	10
	zusammen	122

Haftpflichtfälle erledigt.

Von den durch die Kreisdirektionen getroffenen Abfindungen in Haftpflichtfällen mussten uns 16 zur Genehmigung vorgelegt werden.

**f. Grunderwerbungen und Landverkäufe.**

Über die Grunderwerbungen und Landverkäufe geben die statistischen Tabellen nähere Auskunft. Wir entnehmen Ihnen die nachstehenden Angaben.

*Grunderwerbungen :*

	Parzellen	Grösse m <sup>2</sup>	Kaufpreis Fr.
Kreis I . . .	333	233,124,5	653,235. 87
" II . . .	371	418,714,5	901,641. 25
" III . . .	97	56,406	257,612. 17
" IV . . .	75	112,605	641,991. 37
" V . . .	230	129,203	200,214. 42
Zusammen	1106	950,053	2,654,695. 08

*Landverkäufe :*

	Parzellen	Grösse m <sup>2</sup>	Verkaufspreis Fr.
Kreis I . . .	13	18,890	27,059. 70
" II . . .	16	5,623,8	47,923. 30
" III . . .	31	21,337,3	77,261. 55
" IV . . .	17	40,708	42,772. 05
" V . . .	11	883,7	378. —
Zusammen	88	87,442,8	195,394. 60

Unter den Landankäufen führen wir als die wichtigsten an:

57 Parzellen mit 14,450 m<sup>2</sup> zu Fr. 32,422. 40 für die Erweiterung der Station Chavornay;

5 Parzellen von zusammen 88,618 m<sup>2</sup> zu Fr. 59,009. 40 für die Erweiterung des Bahnhofes Brig (vorsorglich);

60 Parzellen mit 20,042 m<sup>2</sup> zu Fr. 44,776. 30 für die Erweiterung der Station Saxon;

27 Parzellen mit 10,723 m<sup>2</sup> zu Fr. 311,694. 15 für die Erstellung einer Unterführung im Tivoli beim Bahnhof Freiburg;

156 Parzellen mit 194,183 m<sup>2</sup> in den Gemarkungen Gelterkinden, Tecknau und Böckten zu Fr. 324,706. 60 für die neue Hauensteinlinie;

58 Parzellen mit 45,147 m<sup>2</sup> in den Gemarkungen Rubigen und Münsingen zu Fr. 93,358. 25 für die zweite Spur Gümligen-Thun;

40 Parzellen mit 21,746 m<sup>2</sup> zu Fr. 116,013. 50 für die Erweiterung des Bahnhofes Pratteln;

6 Parzellen mit 6779 m<sup>2</sup>, inbegriffen Gebäude, zu Fr. 433,016. 50 zur Verlegung der Stadtbachstrasse in Bern;

1 Parzelle mit 1144,8 m<sup>2</sup>, inbegriffen Gebäude, zu Fr. 86,595 für den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn in Zürich;

5 Parzellen mit 2994,6 m<sup>2</sup> zu Fr. 14,695. 05 für die Erweiterung des Bahnhofes Zürich in Altstetten;

8 Parzellen mit 2998 m<sup>2</sup> zu Fr. 15,593 für die Stations-erweiterung Turgi;

3 Parzellen mit 27,289 m<sup>2</sup> zu Fr. 84,455. 90 für Material-gewinnung in Windisch;

19 Parzellen mit 18,510 m<sup>2</sup> zu Fr. 27,040. 20 für die Doppelspur Winkeln-Gossau;

23 Parzellen mit 41,653 m<sup>2</sup>, inbegriffen mehrere Gebäude, zu Fr. 301,000. 17 für die Doppelspur Wil-Winterthur, inbegriffen Stationsanlage Grütze;

3 Parzellen mit 18,369 m<sup>2</sup> zu Fr. 98,081. 50 für die Bahnhof-erweiterung Rorschach;

3 Parzellen mit 53,396 m<sup>2</sup> (Wald und Weide) zu Fr. 14,809. 30 in der Gemeinde Arth zur Sicherung des Bahnbetriebes;

3 Parzellen mit 1585 m<sup>2</sup> zu Fr. 10,800 für die Erweiterung der Station Gurtellen;

50 Parzellen mit 9070 m<sup>2</sup> zu Fr. 14,379. 90 zur Erweiterung der Station Rodi-Fiesso;

49 Parzellen mit 10,421 m<sup>2</sup> zu Fr. 23,031. 60 in den Gemeinden Anzonico und Chiggiogna zur Erstellung eines Auszieh-geleises und einer Unterführung der Kantonsstrasse;

6 Parzellen mit 14,165 m<sup>2</sup> zu Fr. 10,000 zur Erweiterung des Bahnhofes Bellinzona (vorsorglich);

80 Parzellen mit 14,075,2 m<sup>2</sup> zu Fr. 65,013. 19 zur Anlage des zweiten Geleises Lugano-Chiasso;

7 Parzellen mit 2923 m<sup>2</sup> zu Fr. 31,534. 10 für die Er-weiterung des internationalen Bahnhofes in Chiasso.

Von den Landverkäufen erwähnen wir folgenden:

1 Parzelle mit 3772,5 m<sup>2</sup> zu Fr. 74,614. 50 an die Eisen-bahner-Baugenossenschaft in Zürich.

Gemäss Rückkaufgesetz haben die Kreisdirektionen für 12 Verträge betreffend Grunderwerbungen, für 38 Verträge be-treffend Landverkäufe und für 9 Verträge betreffend Tausch von Grundeigentum unsere Genehmigung eingeholt.

Der Vertrag betreffend den obenerwähnten Landverkauf musste dem Verwaltungsrat zur Genehmigung vorgelegt werden.

## g. Reklamationswesen.

## Reklamationen und Unregelmässigkeiten.

## A. Im internationalen Verkehr.

	Wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung	Wegen Verspätung	Total
<b>A. Bei den Bundesbahnen eingereichte Reklamationen.</b>			
<i>1. Zahl der Reklamationen:</i>			
aus dem Jahre 1912 unerledigt übernommen . . . . .	1002	502	1504
im Jahre 1913 neu eingegangen .	7552	1595	8947
Gesamtzahl der im Jahre 1913 hängigen Reklamationen . . .	8354	2097	10451
Davon wurden			
durch Zahlung erledigt:			
durch die Abteilung für das Rechtswesen . . . . .	1230	1056	2286
durch die Stationen . . . . .	3895	—	3895
als unbegründet abgewiesen:			
durch die Abteilung für das Rechtswesen . . . . .	934	522	1456
durch die Stationen . . . . .	1266	—	1266
auf Ende des Jahres 1913 blieben unerledigt . . . . .	1029	519	1548
<i>2. Entschädigungsbeträge:</i>			
Forderungssumme der im Jahre 1913 eingegangenen Reklamationen Fr.	572,605. 67	136,315. 45	708,921. 12
Summe der im Jahre 1913 ausbezahlten Entschädigungen:			
durch die Abteilung für das Rechtswesen . . . . . Fr.	149,655. 85	34,781. 57	184,437. 42
durch die Stationen . . . . . Fr.	83,362. 16	—	83,362. 16
Anteile der S. B. B. an diesen Entschädigungen . . . . . Fr.	60,053. 30	8,613. 06	68,666. 36
<b>B. Bei andern Verwaltungen eingereichte Reklamationen betreffend Transporte, an welchen die Bundesbahnen beteiligt sind.</b>			
<i>1. Zahl der Reklamationen:</i>			
durch andere Verwaltungen während des Jahres 1913 überwiesene Reklamationen . . . . .	2547	1761	4308

	Wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung	Wegen Verspätung	Total
durch Zahlung erledigte Reklamationen, bei welchen die S. B. B. am Schaden beteiligt sind . . .	1740	510	2250
<i>2. Entschädigungsbeträge:</i>			
Gesamtsumme der Entschädigungen, an welchen die S. B. B. beteiligt sind . . . . . Fr.	218,180. 57	37,028. 60	255,209. 17
Anteile der S. B. B. an diesen Entschädigungen . . . . . Fr.	62,015. 49	9,814. 25	71,829. 74
<b>C. Unregelmässigkeiten.</b>			
Rapporte wegen Beschädigungen oder Minderungen . . . .			1094
Rapporte wegen Ablieferungshindernissen . . . . .			<u>1158</u>
			Gesamtzahl der Rapporte <u>2252</u>

Die Wirkung, welche das Reglement für die Erledigung von Entschädigungsansprüchen wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung von Transportgegenständen durch die Stationen (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1912, Seite 189, Ziffer 2) auf die durch die Abteilung für das Rechtswesen und die durch die Stationen zu erledigenden Reklamationen im internationalen Verkehr ausübt, ist aus nachstehender Tabelle ersichtlich.

Wir stellen mit Genugtuung fest, dass die Beamten, welche auf Grund dieses Reglements Kompetenzen auszuüben haben, sich im allgemeinen ihrer Aufgabe mit Geschick und Gewissenhaftigkeit entledigen. Die neue Regelung hat sich bis jetzt gut bewährt.

Unsere Gegenüberstellung erstreckt sich nur auf drei Quartale und nur auf Reklamationen wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung, weil das Reglement erst auf 1. Februar 1913 in Kraft getreten ist, und sich auf Reklamationen wegen Verspätung nicht bezieht.

	Abteilung für das Rechtswesen	Stationen	Abteilung für das Rechtswesen	Stationen
	1912		1913	
<i>1. Zahl der Reklamationen.</i>				
<i>a. Durch Zahlung erledigt.</i>				
II. Quartal	376	567	293	944
III. „	507	747	292	1262
IV. „	442	541	306	1121
Zusammen	1325	1855	891	3327
<i>b. Abgewiesen.</i>				
II. Quartal	437	203	244	357
III. „	368	167	172	300
IV. „	327	110	298	398
Zusammen	1132	480	714	1055

<i>2. Ausbezahlte Entschädigungen.</i>				
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
II. Quartal	34,458. 33	7,825. 50	42,988. 70	20,956. 73
III. „	40,396. 99	10,047. 26	41,566. 74	26,370. 25
IV. „	44,335. 21	7,435. 18	26,957. 43	25,883. 77
Zusammen	119,190. 53	25,307. 94	111,512. 87	73,210. 75

Nach dieser Aufstellung sind in den drei letzten Quartalen des Jahres 1913 Fr. 40,225. 15 mehr Entschädigungen ausbezahlt worden als im Jahre 1912. Daraus kann aber nicht geschlossen werden, dass diese Zunahme etwa eine Folge der Einführung des Reglements Nr. 31 wäre, indem sie der Vermehrung der Zahl der Reklamationen entspricht und sich gleichmässig auf die durch die Abteilung für das Rechtswesen und die durch die Stationen erledigten Reklamationen verteilt.

Der durchschnittliche Entschädigungsbetrag pro Reklamation betrug

im Jahre 1912 . . . . .	Fr. 45. 44
„ „ 1913 . . . . .	„ 43. 79

Man kann auch nicht behaupten, die Vermehrung der Zahl der Reklamationen wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung sei dem neuen Reglemente zuzuschreiben. Wenn dies zutreffend wäre, müsste sich die Vermehrung auch im internen Verkehr geltend gemacht haben, was aber, wie die nachstehenden Tabellen zeigen, nicht der Fall ist.

Bezüglich der Wirkung im internen Verkehr verweisen wir im übrigen auf folgende Angaben:

## B. Im internen Verkehr.

(Durch die Kreisdirektionen behandelt.)

## Reklamationen:

Am 1. Januar 1913 waren noch zu erledigen:

	Reklamationen wegen Verlustes usw.:		Reklamationen wegen Verspätung:	
	Anzahl	Summen	Anzahl	Summen
Kreis I . .	90	8,312. 70	33	2,053. 55
„ II . .	81	5,911. 40	15	307. 85
„ III . .	39	3,737. 12	22	3,675. 20
„ IV . .	21	1,661. 61	9	784. —
„ V . .	12	1,217. 40	—	—, —
Zusammen	<u>243</u>	<u>20,840. 23</u>	<u>79</u>	<u>6,820. 60</u>
1912:	278	23,286. 86	72	9,066. 75

Im Berichtsjahre sind neu eingegangen:

	Reklamationen wegen Verlustes usw.:		Reklamationen wegen Verspätung:	
	Anzahl	Summen	Anzahl	Summen
Kreis I .	2288	63,699. 12	391	12,450. 27
„ II .	2874	78,223. 19	359	14,523. 58
„ III .	2182	56,665. 35	409	18,083. 70
„ IV .	1415	54,811. 07	186	5,743. 56
„ V .	795	39,295. 68	76	3,056. 20
Zusammen	<u>9554</u>	<u>292,694. 41</u>	<u>1421</u>	<u>53,857. 31</u>
1912:	9500	277,686. 25	1239	48,815. 39

Davon wurden

## a. gutgeheissen:

	Reklamationen wegen Verlustes usw.:					
	durch das Rechtsbureau:		durch die Stationen:		Zusammen	
	Anzahl	Summen	Anzahl	Summen	Anzahl	Summen
		Entschädigungsanteil der S. B. B.		Entschädigungsanteil der S. B. B.		Entschädigungsanteil der S. B. B.
Kreis I	676	17,659. 40	981	12,090. 16	1657	29,749. 56
„ II	512	29,165. 21	1381	18,023. 62	1893	47,188. 83
„ III	560	22,350. 12	1348	16,629. 80	1908	38,979. 92
„ IV	456	12,988. 78	679	8,447. 95	1135	21,436. 73
„ V	182	13,923. 99	398	3,153. 92	580	17,077. 91
Total	<u>2386</u>	<u>96,087. 50</u>	<u>4787</u>	<u>58,345. 45</u>	<u>7173</u>	<u>154,432. 95</u>

1912: 2769 101,008. 11 4348 37,829. 79 7117 138,837. 90

Durchschnittlicher Entschädigungsbetrag pro Reklamation: 1912: Fr. 19. 51

1913: Fr. 21. 53

Kreis		Reklamationen wegen Verspätung:	
		Anzahl	Summen Entschädigungsanteil der S. B. B.
I	. . . . .	209	3,662. 56
"	II . . . . .	248	2,886. 50
"	III . . . . .	296	3,260. 25
"	IV . . . . .	115	4,085. 82
"	V . . . . .	36	361. 62
Zusammen		904	14,256. 75
1912:		808	13,885. 35

## b. abgewiesen:

Kreis		Reklamationen wegen Verlustes usw.:			Reklamationen
		durch das Rechtsbureau:		durch die Stationen:	wegen Verspätung:
		Anzahl	Anzahl	Total Anzahl	Anzahl
I	. . .	343	275	618	172
"	II . . .	702	320	1022	116
"	III . . .	138	168	306	128
"	IV . . .	141	140	281	79
"	V . . .	124	91	215	40
Zusammen		1448	994	2442	535
1912:		1521	897	2418	424

## c. auf Ende des Jahres blieben unerledigt:

Kreis		Reklamationen wegen Verlustes usw.:		Reklamationen wegen Verspätung:	
		Anzahl	Summen	Anzahl	Summen
		I	. . .	103	14,935. 05
"	II . . .	40	4,106. 11	10	487. 75
"	III . . .	7	2,861. 55	7	414. 25
"	IV . . .	20	1,610. 87	1	21. 60
"	V . . .	12	1,529. 98	—	— . —
Zusammen		182	25,043. 56	61	2,589. 28
1912:		243	20,840. 23	79	6,820. 60

## Unregelmässigkeiten:

Die Anzahl der im Jahre 1913 eingegangenen Unregelmässigkeitsrapporte beläuft sich auf 3651 (1912: 3541), welche sich verteilen wie folgt:

Kreis	I . . . . .	988
"	II . . . . .	645
"	III . . . . .	1,115
"	IV . . . . .	767
"	V . . . . .	136
Zusammen		<u>3,651</u>

Prozesse.

	Wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung						Wegen Verspätung					
	Am 1. Januar 1913 anhängig	Im Jahre 1913 anhängig gemacht	Erledigt im Jahre 1913			Am 31. Dezember 1913 anhängig	Am 1. Januar 1913 anhängig	Im Jahre 1913 anhängig gemacht	Erledigt im Jahre 1913			Am 31. Dezember 1913 anhängig
			Ganz oder zum Teil zugunsten der S.B.B.	Zugunsten der Reklamanen	Total				Ganz oder zum Teil zugunsten der S.B.B.	Zugunsten der Reklamanen	Total	
Generaldirektion . . . .	6	13	7	—	7	12	2	3	2	2	4	1
Kreisdirektion I . . . .	10	6	8	2	10	6	2	—	1	—	1	1
Kreisdirektion II . . . .	4	3	6	1	7	—	—	—	—	—	—	—
Kreisdirektion III . . . .	1	2	3	—	3	—	—	—	—	—	—	—
Kreisdirektion IV . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kreisdirektion V . . . .	8	1	4	2	6	3	—	—	—	—	—	—
Total	29	25	28	5	33	21	4	3	3	2	5	2
1912:	22	43	29	7	36	29	8	6	9	1	10	4

## **h. Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen.**

1. Mit Zuschrift vom 26. Mai 1913 teilte uns das Eisenbahndepartement mit, dass die dem Berichte der Generaldirektion über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1912 beigelegten Rechnungen und Bilanzen der verschiedenen Unterstützungskassen zu keinen Bemerkungen Anlass gegeben haben.

Damit die Jahresberichte der Pensions- und Hilfskasse, sowie der Kranken- und Hilfskasse in Zukunft gleichzeitig mit dem Berichte der Generaldirektion über die Geschäftsführung der S. B. B. dem Bundesrate und den eidg. Räten vorgelegt werden können, ist von uns eine nach Möglichkeit beschleunigte Erstellung derselben angeordnet worden. Dadurch wird zugleich einem seitens des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements geäusserten Wunsche entsprochen. Die Neueuerung hat allerdings zur Folge, dass die eingehende Darstellung der Morbiditätsverhältnisse des Vorjahres künftig jeweils erst im nächstfolgenden Jahresberichte Aufnahme finden kann, weil hierzu umfangreiche Untersuchungen erforderlich sind, welche längere Zeit beanspruchen.

2. Mit Schreiben vom 19. November haben wir die schweizerischen Bundesbahnen bei der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern als gemäss Art. 60 des Bundesgesetzes über die Kranken- und Unfallversicherung versicherungspflichtigen Betrieb angemeldet.

Zum Zwecke der Anpassung an genanntes Gesetz mussten die Statuten der Kranken- und Hilfskasse für die ständigen Arbeiter, und der Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten einer Revision unterzogen werden. Die Entwürfe liegen vor, und es wurde der neue Statutenentwurf für die Krankenkasse, welchem die Priorität in der Behandlung zukommen muss, dem Bundesamte für Sozialversicherung zur Äusserung unterbreitet. Denn richtigerweise wird man sich vorgängig der Beratung durch die Behörden der schweizerischen Bundesbahnen der grundsätzlichen Zustimmung des Bundesrates zu den wichtigsten noch kontroversen Revisionspunkten versichern.

3. Betreffend die Vereinigung der Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Gotthardbahn mit der Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten der S. B. B. haben wir einen Beschlussentwurf mit Bericht zur Vorlage an den Verwaltungs-

rat ausgearbeitet und zunächst den Organen des Kreises V zur Vernehmlassung zugestellt.

Ein ähnlicher Beschlusentwurf betreffend die Vereinigung des „Fonds de secours et de pensions“ der ehemaligen J. N. mit der Beamtenpensionskasse der S. B. B. ist in Vorbereitung, nachdem wir bereits unterm 11. Juli 1913 die nötigen Weisungen für die Übernahme dieses Fonds, sowie die vorübergehende Ordnung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassenverhältnisse des übernommenen Personals bis zum Zeitpunkte der Vereinigung erlassen hatten.

4. Angesichts der in den Rechnungsjahren 1907—1912 bei der Pensions- und Hilfskasse eingetretenen Verluste hielten wir es für geboten, die jährliche Amortisationsquote für die Deckung der Defizite vom Jahre 1912 an von Fr. 915,000 auf Fr. 1,100,000 zu erhöhen (Beschluss vom 8. März 1913). Da die Rechnung pro 1913 ein weiteres Anwachsen des Defizites ergab, wurde für dessen Verzinsung und Amortisation in das Budget pro 1914 ein Betrag von Fr. 1,500,000 eingesetzt und bereits für das Jahr 1913 rückwirkend in Rechnung gebracht.

Über die Deckung der Hilfskassendefizite im allgemeinen haben wir dem Verwaltungsrate eine besondere Vorlage unterbreitet, ohne dabei bestimmte Anträge zu stellen; denn wir hielten es für geboten, vorerst noch weitere Erfahrungen über die Invaliditäts- und Sterblichkeitsverhältnisse bei unserm Personal, sowie insbesondere über die Einwirkung der Besoldungserhöhungen auf die Pensionskasse zu sammeln.

Der Bericht kam in der Verwaltungsratssitzung vom 30. Mai 1913 zur Behandlung, und es wurde in zustimmendem Sinne davon Kenntnis genommen.

5. Gemäss Art. 2, Alinea 2 und 3, des Vertrages zwischen der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen und der Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, betreffend den Durchlauf der Züge der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn auf der Linie Genf-La Plaine und ihre Zulassung in den Bahnhof Genf-Cornavin, vom 4. April/23. Mai 1912, übernahmen die schweizerischen Bundesbahnen die Sicherstellung aller Ansprüche, somit auch derjenigen auf Pensionierung, welche von den bisherigen P. L. M.-Angestellten schweizerischer Nationalität der Strecke Genf-La Plaine infolge ihres Übertritts in den Dienst der S. B. B. gegenüber der P. L. M. erhoben werden könnten. Anderseits

hatte die P. L. M. den S. B. B. für jeden dieser Angestellten die von ihm selbst und die von der Verwaltung der P. L. M. in deren Pensionskasse geleisteten Beiträge in bar samt Zins zu  $3\frac{1}{2}\%$  auszubezahlen. Diese Zahlung wurde geleistet; sie betrug für 46 in Frage kommende Angestellte Fr. 172,459.38.

Mit der P. L. M. haben wir ferner vereinbart, dass die gemäss Art. 2, Alinea 4, des genannten Vertrages vom 4. April/23 Mai 1912 bis zu ihrer Rückkehr zur P. L. M. von den S. B. B. provisorisch übernommenen Angestellten französischer Nationalität bezüglich des unentgeltlichen Heilverfahrens die gleichen Vorteile geniessen sollen, wie sie ihnen von der P. L. M. gewährt wurden.

6. Nachdem bereits unterm 6. Mai 1913 der Bundesrat einem Vorschlage der französischen Botschaft zu einer Übereinkunft betreffend die Pensionierung des auf französischem Gebiete beschäftigten Personals der S. B. B. grundsätzlich zugestimmt hatte, erteilte er in der Sitzung vom 19. September 1913 der im Entwurfe vorgelegten bezüglichen Konvention zwischen der Schweiz und Frankreich die Genehmigung. Die Übereinkunft ist am 13. Oktober 1913 von den Bevollmächtigten beider Staaten unterzeichnet worden.

Gemäss dieser Konvention wird die Zugehörigkeit des betreffenden Personals zur Pensions- und Hilfskasse der Beamten und ständigen Angestellten oder zur Kranken- und Hilfskasse der Arbeiter der S. B. B. als den in Frankreich geltenden Vorschriften genügend anerkannt.

7. Die Anlage I zu den Statuten der Pensions- und Hilfskasse (anrechenbare Nebenbezüge), vom 19. Oktober 1906, wurde aufgehoben und durch eine vom Verwaltungsrate genehmigte, revidierte Anlage I, vom 25. September 1913, ersetzt.

8. Mit Schreiben vom 5. September 1913 hat uns das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement ein an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung gerichtetes Gesuch des Zentralvorstandes des Vereins pensionierter Eisenbahner der schweizerischen Bundesbahnen um Gewährung von Teuerungszulagen an Pensionierte zur Vernehmlassung überwiesen. Wir haben mit Antwort vom 17. September auf Grund der nachfolgenden Erwägungen Ablehnung beantragt. Ein gleiches Gesuch ist wiederholt an die Generaldirektion gestellt, von dieser aber sowohl aus rechtlichen als auch aus finanziellen Gründen abgelehnt worden (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1912, S. 206, Ziffer 5). Die Petenten wandten sich hierauf an den Verwaltungs-

rat, wurden aber durch dessen Beschluss vom 20. März 1913 ebenfalls abgewiesen.

Nach den gesetzlichen Bestimmungen ist weder der Bundesrat noch die Bundesversammlung zuständig, auf diese Eingabe einzutreten, werde sie nun als Rekurs gegen einen Entscheid des Verwaltungsrates oder als selbständiges Gesuch aufgefasst. In zwei ähnlichen, früheren Fällen (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1912, S. 192, Ziffern 11 und 12) hat sich denn auch der Bundesrat mit Rücksicht darauf, dass weder das Rückkaufgesetz noch das Besoldungsgesetz der schweizerischen Bundesbahnen ein Recht des Rekurses an die Bundesversammlung oder an den Bundesrat gegen die von den Bundesbahnen erlassenen Reglemente oder Verfügungen kenne, als unzuständig erklärt.

Das Gesuch ist vom Bundesrat in seiner Sitzung vom 21. Oktober 1913 im Sinne unseres Antrages abgewiesen worden.

9. Im Laufe des Berichtsjahres sind der Hilfskassenverwaltung folgende Fälle zur statutengemässen Erledigung überwiesen worden:

Fälle	General- direktion	Kreise					Zu- sammen
		I	II	III	IV	V*)	
<b>Invalide:</b>	<b>7</b>	<b>63</b>	<b>88</b>	<b>99</b>	<b>48</b>	<b>2</b>	<b>307</b>
mit weniger als 5 Dienstjahren	—	4	2	—	2	1	9
mit mehr als 5 Dienstjahren	7	59	86	99	46	1	298
<b>Gestorbene Aktive:</b>	<b>6</b>	<b>37</b>	<b>27</b>	<b>22</b>	<b>16</b>	<b>1</b>	<b>109</b>
Abfindungen an Witwen	—	—	—	—	3	1	4
"    "    Waisen	—	—	—	—	4	2	6
"    "    Doppelwaisen	—	—	—	—	—	—	—
pensionierte Witwen	4	25	22	19	9	—	79
"    Waisen	5	51	52	39	10	—	157
"    Doppelwaisen	—	1	—	—	—	—	1
<b>Gestorbene Invalide:</b>	<b>1</b>	<b>33</b>	<b>36</b>	<b>33</b>	<b>27</b>	<b>—</b>	<b>130</b>
pensionierte Witwen	1	25	21	19	15	—	81
"    Waisen	—	26	22	7	3	—	58
"    Doppelwaisen	—	2	3	—	3	—	8
<b>Gestorbene Witwen:</b>	<b>2</b>	<b>15</b>	<b>30</b>	<b>34</b>	<b>18</b>	<b>—</b>	<b>99</b>
pensionierte Doppelwaisen	—	3	1	—	2	—	6
<b>Wiederverheiratete Witwen:</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>—</b>	<b>19</b>
pensioniertet Doppelwaisen	1	7	2	2	14	—	26

\*) Die Pensionsfälle der der Hilfskasse der ehemaligen Gotthardbahn angehörenden Beamten des Kreises V sind in dieser Zusammenstellung nicht inbegriffen.

Ausserdem sind 226 Gesuche um Unterstützungen gemäss Art. 36 der Pensionskassenstatuten eingegangen, welchen von den zuständigen Hilfskassenkommissionen entsprochen wurde. Die Summe der so bewilligten Unterstützungen beträgt Fr. 37,599. 97.

Aus Haftpflicht herrührend sind 23 Invaliditäts- und 17 Todesfälle zur Anzeige gelangt.

### D. Kreisdirektionen.

Die Kreisdirektionen haben über die von ihnen laut dem Rückkaufsgesetze und der Vollziehungsverordnung zu demselben behandelten Geschäfte ihren Kreiseisenbahnräten vierteljährlich eingehend referiert. Soweit diese Geschäfte zur definitiven Erledigung der Generaldirektion überwiesen werden mussten, sind die wichtigeren derselben in unserer Berichterstattung erwähnt. Die Tätigkeit der Kreisdirektionen nahm ihren geordneten Gang.

Die Kreisdirektion I hat in 101 Sitzungen 2496, die Kreisdirektion II in 96 Sitzungen 2595, die Kreisdirektion III in 98 Sitzungen 1673, die Kreisdirektion IV in 103 Sitzungen 1555, und die Kreisdirektion V in 101 Sitzungen 1677 Geschäfte behandelt. Über die Geschäftsführung im einzelnen geben die erwähnten Berichte an die Kreiseisenbahnräte nähern Aufschluss.

\*            \*            \*

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

Der Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung pro 1913 beträgt . . . . .	Fr. 8,039,164. 15
Der Vortrag des AktivsalDOS auf 1. Januar 1913 hat betragen . . . . .	„ 6,425,807. 07
Der Überschuss der Rechnung 1913, ausschliesslich des Saldos vom Vorjahre, beträgt somit . . . . .	Fr. 1,613,357. 08

Wir haben unserm Verwaltungsrate vorgeschlagen, Sie zu ersuchen, der Bundesversammlung zu

beantragen:

1. Die Rechnungen des Jahres 1913 und die Bilanz auf 31. Dezember 1913 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Gewinn- und Verlustrechnung pro 1913 mit einem Aktivsaldo von . . . . . Fr. 8,039,164. 15 wird genehmigt. Dieser Saldo wird auf neue Rechnung vorgetragen.

3. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen des Jahres 1913 wird genehmigt.

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

Bern, den 8. April 1914.

Für die Generaldirektion  
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

**Dinkelmann.**



**Bericht der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die  
Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1913 an den schweizerischen Bundesrat  
zuhanden der Bundesversammlung. (Vom 8. April 1914.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1914
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	20
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.05.1914
Date	
Data	
Seite	79-281
Page	
Pagina	
Ref. No	10 025 378

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.