

Zeitschrift: Rechnungen für das Jahr ... / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1914)

Artikel: Bericht der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1914 an den schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung
Autor: Dinkelmann
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676014>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 07.03.2026

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

catalog. 17 1059

D



Bericht
der
Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen
über die
Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres
1914

an den schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung.

(Vom 16. April 1915.)

Ausgeschieden
Stadtbibliothek
Winterthur

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 1914 zu berichten und die Rechnungen dieses Jahres zur Genehmigung vorzulegen.

Das Ergebnis des Berichtsjahres ist stark beeinflusst durch den anfangs des Monats August ausgebrochenen europäischen Krieg. Trotz des Rückganges der Betriebsausgaben von Fr. 142,405,716 im Jahre 1913 auf Fr. 135,194,538 ergibt sich infolge der Verminderung der Betriebseinnahmen von Fr. 212,721,315 im Jahre 1913 auf Fr. 183,538,680 gegenüber dem Vorjahre eine Abnahme des Einnahmenüberschusses der Betriebsrechnung von Fr. 70,315,599 auf Fr. 48,344,142, welcher Betrag um Fr. 19,803,168 hinter dem Budgetansatz zurückbleibt. Demgemäss erzeugt auch die Gewinn- und Verlustrechnung einen Passivsaldo von Fr. 17,235,251, oder nach Abzug des vom Vorjahre übernommenen Aktivsaldo vortrages (Fr. 8,039,164) von Fr. 9,196,087. Trotz der Höhe dieses Ausfalles darf gesagt werden, dass der endgültige Jahresabschluss sich wesentlich günstiger

gestaltet, als auf Grund der Ergebnisse in den ersten Kriegsmonaten befürchtet werden musste.

Der Passivsaldo des Rechnungsabschlusses ist in der Hauptsache auf den beträchtlichen Rückgang der Betriebseinnahmen gegenüber dem Vorjahre zurückzuführen; im Personenverkehr beträgt derselbe Fr. 12,455,392 oder 14,72 ‰, im Güterverkehr Fr. 16,165,810 oder 13,56 ‰. Ein Teil dieser Einnahmenausfälle konnte allerdings ausgeglichen werden durch die beträchtliche Verminderung der Betriebsausgaben, welche zufolge der seit dem Kriegsausbruche durchgeführten Sparmassnahmen im Jahresergebnis 7,2 Millionen Franken beträgt, obschon die ersten 7 Monate des Jahres noch eine Ausgabenvermehrung von 2,7 Millionen Franken aufwiesen. Das Ergebnis der Rechnungen des Jahres 1914, sowie die unsichere Lage, in welcher wir uns infolge des Krieges hinsichtlich der künftigen Gestaltung der Betriebseinnahmen befinden, legen der Verwaltung die Pflicht auf, auch künftig bei der Bewilligung von Ausgaben mit äusserster Vorsicht und Gewissenhaftigkeit zu verfahren.

Zur Erläuterung des Rechnungsergebnisses verweisen wir auf die eingehenden Mitteilungen der folgenden Abschnitte und heben hier noch hervor, dass der Betriebskoeffizient von 66,94 im Jahre 1913 auf 73,66 im Jahre 1914 gestiegen ist.

Die Länge der dem Bunde gehörenden Linien beträgt auf Ende 1914:

		Baulänge km	Betriebslänge km
Kreis	I	698,106	713,237
"	II	615,124	620,786
"	III	736,053	750,536
"	IV	428,696	433,317
"	V	272,525	275,138
Total		2750,504	2793,034

Ausserdem besorgten die Bundesbahnen im Jahre 1914 den Betrieb der Bodensee-Toggenburgbahn, einschliesslich Ebnat—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 (19,068 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.

Im Bestande des Verwaltungsrates haben während des Berichtsjahres folgende Änderungen stattgefunden:

a. Als Ersatz für den verstorbenen Herrn Louis Cardinaux ist vom Staatsrate des Kantons Freiburg am 18. Juli 1914 Herr Staatsrat Josef Chuard, Vorsteher des Baudepartements, zum Mitgliede des Verwaltungsrates gewählt worden. Als Stimmenzähler wurde Herr Cardinaux durch Herrn Kuntschen ersetzt.

b. An Stelle des verstorbenen Herrn Placid Weissenbach, gewesenen Präsidenten der Generaldirektion, hat der Bundesrat in seiner Sitzung vom 23. Oktober 1914 Herrn Prof. Dr. Paul Speiser in Basel zum Mitglied des Verwaltungsrates ernannt.

c. Am 26. Dezember 1914 verschied Herr Regierungsrat Jakob Keller in Siblingen (Schaffhausen), nachdem er bereits wieder für die neue Amtsperiode als Mitglied des Verwaltungsrates bestätigt worden war.

d. Der Bundesrat hat am 14. Dezember 1914 die bisherigen Vertreter des Bundes im Verwaltungsrate für die neue, mit dem 31. Dezember 1917 ablaufende Amtsdauer bestätigt und an Stelle des zurücktretenden Herrn Diethelm-Grob Herrn Dr. med. Vetsch in St. Gallen als neues Mitglied gewählt. Ebenso haben die Kantone und die Kreiseisenbahnräte ihre Vertretungen im Verwaltungsrate neu bestellt.

Auf Grund dieser Wahlen gehören dem Verwaltungsrate für die 5. Amtsperiode an:

a. Durch den Bundesrat gewählte Mitglieder.

1. Abt, Heinrich, Nationalrat, in Bünzen.
2. von Arx, Casimir, Ständerat, in Olten.
3. Battaglini, Antonio, Dr., Advokat, in Lugano.
4. Bell, Theodor, Ingenieur, Präsident der Aktiengesellschaft Th. Bell & Cie., in Kriens.

5. *Boveri, Walter*, Ingenieur, in Baden.
6. *Dubois, Leopold*, Delegierter des Verwaltungsrates des schweizerischen Bankvereins, in Basel.
7. *Frey, Alfred*, Dr., Vizepräsident des schweizerischen Handels- und Industrievereins, Nationalrat, in Zürich.
8. *Frey, Julius*, Dr., Präsident des Verwaltungsrates der schweizerischen Kreditanstalt, in Zürich.
9. *Gaudard, Emil Louis*, Rechtsanwalt, Nationalrat, in Vivis.
10. *Held, Walter*, Fürsprecher, in Bern.
11. *Hirter, Johann*, Vizepräsident der bernischen kantonalen Handels- und Gewerbekammer, Nationalrat, in Bern.
12. *Knüsli, Hans*, gewesener Direktor der Lokomotivfabrik, in Winterthur.
13. *Krebs, Werner*, Sekretär des schweizerischen Gewerbevereins, in Bern.
14. *Lachenal, Adrien*, Rechtsanwalt, Ständerat, in Genf.
15. *Leumann, Georg*, Ständerat, in Frauenfeld.
16. *von Moos, Paul*, Direktor der Obwaldner Kantonalbank, in Sachseln.
17. *Moser, Karl*, Dr., Regierungsrat, in Bern.
18. *Moser, Robert*, Dr., gewesener Oberingenieur der ehemaligen Nordostbahn, in Zürich.
19. *Räber, Josef*, Dr., Regierungsrat, in Küsnacht (Schwyz).
20. *Sänger, Walter*, Kaufmann, Präsident der Basler Kantonalbank, in Basel.
21. *Speiser, Paul*, Professor Dr., in Basel.
22. *von Stockalper, Ernst*, Ingenieur, in Sitten.
23. *Vetsch, Ulrich*, Dr. med., in St. Gallen.
24. *Wild, Karl Emil*, Architekt, Direktor des Industrie- und Gewerbemuseums, Nationalrat, in St. Gallen.
25. *Wuilleret, Karl*, Regierungsstatthalter, Nationalrat, in Freiburg.

b. Durch die Kantone und Halbkantone gewählte Mitglieder.

- | | |
|--|-------------------|
| 1. <i>Bleuler-Hüni, Konrad</i> , alt Regierungsrat,
in Zürich | Kanton
Zürich. |
| 2. | Bern. |
| 3. <i>von Schumacher, Felix</i> , Regierungsrat, in
Luzern | Luzern. |
| 4. <i>Furrer, Josef</i> , alt Landammann, National-
rat, in Silenen | Uri. |
| 5. <i>Rickenbach, Heinrich</i> , Bezirksammann, in
Einsiedeln | Schwyz. |

	Kanton
6. <i>Wirz, Adalbert</i> , Ständerat, in Sarnen	Obwalden.
7. <i>Wyrsch, Jakob</i> , Dr. med., Landammann, Ständerat, in Buochs	Nidwalden.
8. <i>Blumer, Eduard</i> , Industrieller, Landammann, Nationalrat, in Schwanden	Glarus.
9. <i>Knüsel, J.</i> , Regierungsrat, in Risch	Zug.
10. <i>Chuard, Josef</i> , Staatsrat, in Freiburg	Freiburg.
11. <i>von Arx, Ferdinand</i> , Regierungsrat, in Solothurn	Solothurn.
12. <i>Blocher, H.</i> , Dr., Regierungsrat, in Basel	Baselstadt.
13. <i>Brodbeck, Adolf</i> , Regierungsrat, in Liestal	Baselland.
14. <i>Altorfer, G.</i> , Regierungsrat, in Schaffhausen	Schaffhausen.
15. <i>Eugster, Arthur</i> , alt Landammann, Nationalrat, in Speicher	Appenzell A.-Rh.
16. <i>Steuble, Adolf</i> , Landammann, Nationalrat, in Appenzell	Appenzell I.-Rh.
17. <i>Hauser, Joh.</i> , Regierungsrat, in St. Gallen	St. Gallen.
18. <i>Conrad, Franz</i> , alt Regierungsrat, in Sils im Domleschg	Graubünden.
19. <i>Keller, Emil</i> , Regierungsrat, Nationalrat, in Aarau	Aargau.
20. <i>Aeppli, A. O.</i> , Regierungsrat, in Frauenfeld	Thurgau.
21. <i>Cattori, Giuseppe</i> , Advokat, Nationalrat, in Locarno	Tessin.
22. <i>Elter, Paul</i> , Staatsrat, in Lausanne	Waadt.
23. <i>Kuntschen, Josef</i> , Staatsrat, Nationalrat, in Sitten	Wallis.
24. <i>Calame, Henri</i> , Staatsrat, in Neuenburg	Neuenburg.
25. <i>Charbonnet, Victor Marc</i> , Staatsrat, in Genf	Genf.

c. Durch die Kreiseisenbahnräte gewählte Mitglieder.

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

Der Verwaltungsrat hat im Berichtsjahre 8 und die ständige Kommission 11 Sitzungen abgehalten; in denselben sind folgende Geschäfte behandelt worden:

1. Vorlagen an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung.

a. Geschäftsbericht und Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1913, vom Verwaltungsrat mit Beschluss vom 30. April 1914 genehmigt.

Die Bundesversammlung hat über diese Vorlagen am 15. Juni und 8. Dezember 1914 Beschluss gefasst (vgl. C, Allgemeines, 1 *b.*).

b. Der Bericht für das Jahr 1913 über die Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten, der eine Beilage für den Geschäftsbericht für das Jahr 1913 bildet, wurde vom Verwaltungsrat am 1. Mai 1914 genehmigt.

c. Am gleichen Tag erteilte der Rat auch dem Berichte für das Jahr 1913 über die Kranken- und Hilfskasse für die ständigen Arbeiter, Beilage zum Geschäftsbericht pro 1913, die Genehmigung.

d. Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1915, umfassend

1. das Betriebsbudget mit 6 Beilagen, enthaltend den Voranschlag der Hilfs- und Nebengeschäfte;
 2. das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung;
 3. das Baubudget;
 4. das Budget der Kapitalrechnung,
- vom Verwaltungsrat durch Beschluss vom 23. Oktober 1914 festgestellt.

Bei diesem Anlasse hat der Verwaltungsrat den dringlichen Wunsch ausgesprochen, es möchte die Erhöhung der Retourtaxen (Vorlage vom 12. Oktober 1909 an das schweizerische Eisenbahndepartement und ergänzender Bericht vom 23. Oktober 1914) vor Ende des Jahres 1914 beschlossen werden.

Die Bundesversammlung hat über diese Vorlagen am 22. Dezember 1914 Beschluss gefasst (vgl. C, Allgemeines, 1 *a.* und *c.*).

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

a. Der Verwaltungsrat behandelte und genehmigte folgende Entwürfe betreffend Änderung einzelner Bestimmungen der Voll-

ziehungsverordnung zum Bundesgesetz betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen vom 15. Oktober 1897:

1. Abänderung des Abschnittes I (Art. 1—8) der Vollziehungsverordnung, Einteilung des Bahnnetzes, vom Verwaltungsrate genehmigt mit Beschluss vom 6. Februar 1914.

Der Bundesrat hat hierüber am 7. April 1914 Beschluss gefasst.

2. Abänderung der Art. 32 und 32^{bis} der Vollziehungsverordnung über die Zuteilung von Sitzen in den Kreiseisenbahnräten, vom Verwaltungsrate genehmigt am 20. Juli 1914 und vom Bundesrate in seiner Sitzung vom 21. August 1914 zum Beschlusse erhoben.

b. Am 23. Oktober 1914 erstattete der Verwaltungsrat ein Gutachten an das schweizerische Post- und Eisenbahndepartement über den von diesem aufgestellten Entwurf eines Antrages an den Bundesrat betreffend die Abänderung des Art. 68 (Abgabe von Jahresfreikarten) der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetze.

Der Beschluss des Bundesrates über diesen Gegenstand erfolgte am 11. Dezember 1914.

c. Mit Schreiben vom 1. Mai 1914 unterbreitete der Verwaltungsrat dem Bundesrate den Antrag, er möchte seinen Beschluss vom 21. April 1914 betreffend Abänderung der Gehaltsordnung in dem Sinne modifizieren, dass das Maximum der 2. Gehaltsstufe der I. Besoldungsklasse (Mitglieder der Kreisdirektionen) auf Fr. 13,000 festgesetzt werde.

Die Antwort des Bundesrates vom 19. Mai 1914 lautet dahin, dass sich der Bundesrat nicht entschliessen könne, auf seinen Beschluss vom 21. April 1914 zurückzukommen.

3. Wahlen.

In seiner Sitzung vom 11. Dezember 1914 hat der Bundesrat die bisherigen Präsidenten und Vizepräsidenten der Generaldirektion und Kreisdirektionen für die 2. Hälfte der laufenden Amtsdauer, d. h. vom 1. Januar 1915 bis 31. Dezember 1917 in ihren Funktionen bestätigt, nämlich:

A. Bei der Generaldirektion:

als Präsidenten: Herrn Dinkelmann,
als Vizepräsidenten: Herrn Sand;

B. bei der Kreisdirektion I:

als Präsidenten: Herrn Stockmar,
als Vizepräsidenten: Herrn Duboux;

C. bei der Kreisdirektion II:

als Präsidenten: Herrn Forster,
als Vizepräsidenten: Herrn Baldinger;

D. bei der Kreisdirektion III:

als Präsidenten: Herrn Bertschinger,
als Vizepräsidenten: Herrn Mezger;

E. bei der Kreisdirektion IV:

als Präsidenten: Herrn Stamm,
als Vizepräsidenten: Herrn Dr. Seiler;

F. bei der Kreisdirektion V:

als Präsidenten: Herrn Siegfried,
als Vizepräsidenten: Herrn Mürset.

4. Wahlgenehmigung.

Der Verwaltungsrat hat der von der Generaldirektion getroffenen Wahl des Herrn Jayme Hartmann zum Direktionssekretär des Kreises I die Genehmigung erteilt.

5. Tarifwesen.

a. In der Sitzung vom 21. Juli 1914 beschloss der Verwaltungsrat die Annahme der von der Generaldirektion vorgelegten Vorschläge über die definitive Regelung der Tarifverhältnisse im internen und direkten Verkehr der ehemaligen Gotthardbahn.

b. Am gleichen Tage genehmigte er auch die Anträge der Generaldirektion über die Anpassung der Tarifgrundlagen für den Güterverkehr mit Italien durch den Simplon an die neuen Gotthardtarife.

6. Bauvorlagen.

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

a. II. Geleise auf der Strecke Rorschach-St. Margrethen; Kredit Fr. 2,340,000 und Fr. 45,000 für Abschreibungen (Beschluss vom 6. Februar 1914);

b. II. Geleise auf der Strecke Lengnau-Biel; Kredit Fr. 1,365,000, sowie Fr. 12,500 für Abschreibungen (Beschluss vom 7. Februar 1914);

c. Umbau des Kraftwerkes an der Rhone in Brig, Erstellung der Energieübertragungsleitungen von der neuen Zentrale im Massaboden zu den Verbrauchsanschlüssen am Tunnelportal und im Bahnhof Brig, sowie Errichtung je eines Unterwerkes in Brig und in Iselle und Legung eines Hochspannungskabels im Simplontunnel II; Kredit Fr. 1,960,000, dazu für Abschreibung untergehender Anlagen Fr. 90,000 (Beschluss vom 1. Mai 1914);

d. Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Bereiche der Stadt Zürich; Kredit Fr. 20,600,000, zuzüglich Fr. 2,880,000 für Abschreibungen, wovon Fr. 3,400,000 durch die Subvention der Stadt Zürich gedeckt und Fr. 1,260,000 bereits ausgegeben sind (Beschluss vom 1. Mai 1914);

e. II. Geleise auf der Strecke Kiesen-Thun; Kredit Fr. 1,750,000 und Fr. 5000 für Abschreibungen, wovon Fr. 110,000 von der Gürbetalbahn zu tragen bzw. zu verzinsen sind (Beschluss vom 21. Juli 1914).

7. Genehmigung von Lieferungsverträgen.

a. Verträge mit dem Deutschen Stahlwerksverbande, Aktiengesellschaft in Düsseldorf, vom 29. November 1913, über die Lieferung von 75,000 t Stahlschienen und 45,000 t eisernen Schwellen, sowie über die Lieferung von 3300 t Vollschienen zu Weichenzungen, am 7. Februar 1914;

b. Vertrag mit der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur, vom 26./27. März 1914, über die Lieferung von 32 Lokomotiven am 1. Mai 1914;

c. Vertrag mit der Schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen vom 28. März/1. April über die Lieferung von 5 vierachsigen Personenwagen, Serie AB¹⁰; 10 vierachsigen Personenwagen (Mittelgang), Serie C¹⁰; 10 vierachsigen Personen-

wagen (Seitengang), Serie C¹⁰; 10 zweiachsigen Personenwagen Serie B; 20 zweiachsigen Personenwagen, Serie BC; 40 zweiachsigen Gepäckwagen, Serie F; 100 gedeckten Güterwagen, Serie J^{3d}; 30 vierachsigen, offenen Güterwagen, Serie M³; 20 Langholzwagen, Serie N²; 5 dreiachsigen Personenwagen, Serie B³ (Brünig) und 2 dreiachsigen Gepäckwagen, Serie F³ (Brünig), am 1. Mai 1914;

d. Vertrag mit der Schweizerischen Wagonsfabrik A.-G. in Schlieren vom 26. März/1. April 1914 für die Lieferung von 2 vierachsigen Personenwagen, Serie B¹⁰; 80 zweiachsigen Personenwagen, Serie C, und 240 gedeckten Güterwagen, Serie K³, am 1. Mai 1914.

8. Mitbenützungsverträge.

Der Verwaltungsrat hat im Berichtsjahre den folgenden Mitbenützungsverträgen die vorbehaltene Genehmigung erteilt:

a. Vertrag mit der Direktion der elektrischen Strassenbahnen im Kanton Zug, vom 27./28. Februar 1914 betreffend den Anschluss der elektrischen Strassenbahnen im Kanton Zug an den Bahnhof Zug, am 20. Juli 1914;

b. Vertrag mit der Direktion der elektrischen Strassenbahnen im Kanton Zug, vom 27./28. Februar 1914 betreffend den Anschluss der elektrischen Strassenbahnen im Kanton Zug an die Station Baar, am 20. Juli 1914;

c. Vertrag mit der Direktion der Appenzeller Bahn vom 20. März 1914 betreffend die Mitbenützung der Station Gossau, am 20. Juli 1914;

d. Vertrag mit dem Verwaltungsrat der Eisenbahngesellschaft Sursee-Triengen vom 9./19. Juni 1914 betreffend die Mitbenützung der Station Sursee, am 23. Oktober 1914;

e. Vertrag mit der Direktion der Chur-Arosa-Bahn vom 11./20. August 1914 betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Chur, am 23. Oktober 1914.

9. Versicherungswesen.

Am 30. April 1914 beschloss der Verwaltungsrat die Bildung eines Unfallrentenfonds für die Ausrichtung der Rentenverpflichtungen aus Haftpflicht. Für die bereits bestehenden Rentenverpflichtungen wurde diesem Fonds die Summe von Fr. 1,900,000 zu lasten der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1913 gut-

gebracht. Der Kapitalwert der in Zukunft zu gewährenden Haftpflichtrenten soll jeweilen der betreffenden Betriebsrechnung belastet werden. Der Fonds wird verzinst.

10. Reglemente.

1. Der Verwaltungsrat erteilte am 7. Februar 1914 dem neuen Reglement Nr. 47 betreffend die Ausrichtung einer Vergütung für die Besorgung von Nachtdienst die Genehmigung.

2. Ferner genehmigte er die Revisionsentwürfe der folgenden Reglemente:

a. Reglement Nr. 23 betreffend die Dienstkleider, am 7. Februar 1914;

b. Reglement Nr. 27 betreffend die Gewährung freier Fahrt, am 23. Oktober 1914.

3. Sodann hat der Verwaltungsrat folgende Änderungen und Ergänzungen zu bestehenden Reglementen gutgeheissen:

a. Beschluss über die Revision des Art. 25 des Reglementes Nr. 3 betreffend die allgemeinen Dienstvorschriften für die Beamten und ständigen Angestellten, und der Art. 34 und 35 der Statuten der Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten (Gehaltszahlung in Krankheitsfällen), am 1. Mai 1914;

b. II. Nachtrag zum Reglement Nr. 3 betreffend die allgemeinen Dienstvorschriften für die Beamten und ständigen Angestellten, durch welchen die Art. 14, 25—31, 33, Absatz 1, 36, 40 und 41 des Reglementes, sowie der Nachtrag vom 22. September 1911, aufgehoben und ersetzt werden, am 21. Juli 1914;

c. Beschluss betreffend die Vereinigung der Hülfskasse für die Beamten und Angestellten der Gotthardbahn mit der Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen, am 23. Oktober 1914;

d. Beschluss betreffend Vereinigung des „Fonds de secours et de pensions“ für das Personal der Gesellschaft des Jura Neuchâtelois mit der Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen, am 23. Oktober 1914.

4. Endlich genehmigte der Verwaltungsrat am 22. Oktober noch folgende von uns mit Rücksicht auf die durch den europäischen Krieg geschaffene Lage beantragten Änderungen an bestehenden Reglementen:

a. Abänderung des Anhangs zum Reglement Nr. 23 betreffend die Dienstkleider, wonach die Tragzeit gewisser an das Personal abgegebener Kleidungsstücke verlängert wird;

b. Vorübergehende Abänderung einzelner Bestimmungen der Reglemente Nr. 21 und 25a im Sinne einer Reduktion der reglementarischen Entschädigungen für Dienstreisen usw. um 25 %.

11. Verschiedenes.

a. In der Sitzung vom 7. Februar 1914 erklärte sich der Verwaltungsrat mit dem Verkauf der Liegenschaft Poststrasse Nr. 17 in St. Gallen, an Herrn Eduard Sturzenegger, Fabrikant in St. Gallen, zum Preise von Fr. 250,000, einverstanden.

b. Über das durch den Bundesbeschluss vom 27./28. Januar 1914 genehmigte Bundesbahnanleihen im Betrage von Fr. 60,000,000 haben die ständige Kommission und wir dem Verwaltungsrate in der Sitzung vom 6. Februar 1914 eingehend Bericht erstattet.

c. In der Sitzung vom 20. Juli 1914 teilten wir dem Rate mit, dass wir dem an uns gestellten Ansuchen auf finanzielle Beteiligung an der zu gründenden Schweizerischen Rheinschiffahrts-A.-G. mit einem Betrage von Fr. 250,000 zu entsprechen beabsichtigen; der Rat nahm von dieser Mitteilung in zustimmendem Sinne Kenntnis.

d. In der gleichen Sitzung erteilte der Verwaltungsrat auf Grund unseres Referates über die beabsichtigte Neuorganisation des ärztlichen Dienstes bei den Bundesbahnen seine Zustimmung zur provisorischen Schaffung und Besetzung der Stelle eines Oberbahnarztes.

e. Über die infolge des europäischen Krieges eingetretene Geschäftslage und die von uns in Ansehung derselben getroffenen Massnahmen haben wir dem Verwaltungsrate in der Sitzung vom 22. Oktober 1914 einen ausführlichen Bericht erstattet.

B. Kreiseisenbahnräte.

Im Berichtsjahre haben

der Kreiseisenbahnrat	I	4,
"	II	3,
"	III	3,
"	IV	4,
"	V	2

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

Im Kreiseisenbahnrate I: Wiederaufnahme des Betriebes auf der Strecke Morges-Bussigny; Gütertarife auf der Simplonlinie.

Im Kreiseisenbahnrate II: Zuteilung von Bahnlinien des Kreises II an den Kreis V; Höherlegung der Basler Verbindungsbahn; Einführung des elektrischen Betriebes auf der Brünigbahn; Änderung der Bestimmungen über die Abladefristen und die Berechnung des Wagenstandgeldes; bauliche Einrichtungen im Bahnhofe Luzern.

Im Kreiseisenbahnrate III: Freizügigkeit des gemäss der neuen Kreiseinteilung vom Kreise III an den Kreis V übergehenden Personals der aargauischen Südbahn; Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich.

Vom Kreiseisenbahnrate IV: Bau des 3. Geleises von Winterthur bis Effretikon; Ersetzung der hölzernen Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Ragaz; Führung der durch die Vollziehungsverordnung zum Arbeitsgesetz vorgeschriebenen Tagebücher.

Vom Kreiseisenbahnrate V: Tarife für den internen und direkten Verkehr des Kreises V; Erweiterung des Bahnhofes Chiasso.

C. Generaldirektion.

Die Generaldirektion hat in erster Linie alle für den Verwaltungsrat bestimmten Vorlagen vorbereitet. Sie behandelte in 111 Sitzungen 2037 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 22. Dezember 1914 betreffend Änderung des Bundesgesetzes betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen vom 27. Juni 1901, lautend:

Art. 1. Alinea 1 von Art. 8 des Bundesgesetzes vom 27. Juni 1901 betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen wird durch folgende Bestimmung ersetzt:

„Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

in der ersten Wagenklasse		10,4	Rappen
„	zweiten	7,3	„
„	dritten	5,2	„

per Kilometer der Bahnlänge.

Für Hin- und Rückfahrten sind die Personentaxen in der ersten Wagenklasse mindestens 15 %, in der zweiten mindestens 20 % und in der dritten mindestens 25 % niedriger anzusetzen als für doppelte einfache Fahrt.“

Art. 2. Dieser Bundesbeschluss wird mit Rücksicht auf die gegenwärtige Zeitlage dringlich erklärt und tritt am 1. Mai 1915 in Kraft.

b. Bundesbeschluss vom 8. Dezember 1914 betreffend Genehmigung der Geschäftsführung und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1913. Derselbe lautet:

„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. Der Saldo wird auf neue Rechnung vorgetragen.

3. Die Geschäftsführung der schweizerischen Bundesbahnen des Jahres 1913 wird genehmigt.“

c. Bundesbeschluss vom 22. Dezember 1914 betreffend den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1915 mit folgendem Wortlaute:

I. Die nachstehenden Voranschläge der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1915 werden mit der vom Bundesrate bei Ziffer 2 angebrachten Ergänzung genehmigt:

1. Der Betriebsvoranschlag, abschliessend mit Fr. 167,584,570 Einnahmen und mit Fr. 128,848,430 Ausgaben.

2. Der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend mit Fr. 48,241,140 Einnahmen und mit Fr. 78,080,180 Ausgaben, in der Meinung, dass in der endgültigen Rechnung

die Gutschrift an den Amortisationskonto und die Abschreibung auf dem Hilfskassendefizit insoweit zu unterbleiben haben, als die Einnahmenüberschüsse dazu nicht hinreichen.

3. Der Bauvoranschlag im Betrage von Fr. 17,946,630, mit der Erweiterung, dass im Falle des Eintretens besserer finanzieller Verhältnisse eine Erhöhung dieses Betrages um Fr. 15,000,000, d. h. auf Fr. 32,946,630, stattfinden könne.

4. Der Voranschlag der Ausgaben der Kapitalrechnung im Betrage von Fr. 25,179,216.

II. Das Finanzprogramm wird mit dem Vorbehalte genehmigt, dass für das Jahr 1915 ein Geldbedarf von Fr. 75,000,000 vorzusehen ist. Dieser Betrag ist durch ein vorübergehendes oder konsolidiertes Anleihen zu decken.

d. Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1914 betreffend die Taggelder und Reiseentschädigungen der Mitglieder des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen und der Kreiseisenbahnräte, lautend:

„Art. 1. Die Mitglieder des Verwaltungsrates der Bundesbahnen und der Kreiseisenbahnräte beziehen vom 1. Januar 1915 an für die Sitzungen dieser Behörden und ihrer Kommissionen die nämlichen Taggelder und Reiseentschädigungen, welche für die Mitglieder des Nationalrates und der Kommissionen der eidgenössischen Räte festgesetzt sind.

Art. 2. Der Bundesbeschluss vom 28. Juni 1900 betreffend den nämlichen Gegenstand ist aufgehoben.

Art. 3. Der Bundesrat ist beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874 betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Bekanntmachung dieses Bundesbeschlusses zu veranstalten.“

Die Referendumsfrist für diesen Bundesbeschluss läuft am 30. März 1915 ab.

e. Die Bundesversammlung hat am 5. Juni die zwischen der Schweiz und Frankreich abgeschlossene Übereinkunft über die Pensionierung des auf französischem Gebiete beschäftigten Personals der schweizerischen Bundesbahnen genehmigt.

f. Am 19. Juni 1914 hat der Nationalrat und am 21. Dezember der Ständerat gemäss dem Antrage des Bundesrates beschlossen, auf die Eingabe des Zentralverbandes pensionierter

Eisenbahner der schweizerischen Bundesbahnen, betreffend die Ausrichtung der Teuerungszulage nicht einzutreten.

2. Der Ständerat hat am 4. Juni 1914 den Gesetzesentwurf betreffend den Bau einer normalspurigen Eisenbahn von Niederweningen nach Döttingen (Surbtalbahn) als Fortsetzung der Eisenbahn Oberglatt-Niederweningen mit einigen Änderungen genehmigt.

3. Im Nationalrate wurde am 10. Dezember 1914 von den Herren Nationalrat Studer, in Winterthur, und Mitunterzeichnern folgende Motion eingereicht:

„Der Bundesrat wird eingeladen, die Revision des Bundesgesetzes betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen vom 15. Oktober 1897 vorzubereiten und im Laufe des Jahres 1915 den eidgenössischen Räten seinen Bericht und seine Anträge zu unterbreiten.“

4. Am 31. März 1914 ist die Referendumsfrist für das Bundesgesetz vom 17. Dezember 1913, betreffend Abänderung des Bundesgesetzes über die Besoldungen der Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen vom 23. Juni 1910 unbenützt abgelaufen, und das Gesetz durch Beschluss des Bundesrates vom 3. April 1914, mit Wirksamkeit auf den 1. Januar 1914, in Kraft erklärt worden.

5. Unterm 7. April 1914 hat der Bundesrat den ihm vom Verwaltungsrate vorgelegten Entwurf eines Bundesratsbeschlusses betreffend die Abänderung der Art. 1—8 der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetze (Kreiseinteilung) mit den Änderungen genehmigt, dass die Strecke Zug-Arth-Goldau vom Kreise V abgetrennt und die ganze Zufahrtslinie zum Gotthard Thalwil-Zug-Arth Goldau ausschliesslich dem Kreise III zugeteilt wird. Kreis V erhält ferner die bisher zum Kreise II gehörige Linie Luzern-Gümligen. Die neue Kreiseinteilung ist auf den 1. Januar 1915 in Kraft getreten. Zur Durchführung derselben haben wir den Kreisdirektionen II, III und V, nach Einholung ihrer Vorschläge, am 18. Dezember 1914 die notwendigen grundsätzlichen Weisungen erteilt.

6. Am 21. August 1914 hat der Bundesrat den ihm vom Verwaltungsrate vorgelegten Entwurf eines Bundesratsbeschlusses

betreffend Abänderung der Art. 32 und 32^{bis} der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetze (Zuteilung von Sitzen in den Kreiseisenbahnräten) ohne Änderungen zum Beschlusse erhoben.

7. Der Beschluss des Bundesrates vom 11. Dezember 1914 über die Revision der Art. 68 und 70 der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetze (Jahresfreikarten und Beamtenbillette) lautet:

„I. Die Art. 68 und 70 der Vollziehungsverordnung vom 7. November 1899, bzw. des Bundesratsbeschlusses vom 15. November 1901 werden abgeändert und lauten nunmehr wie folgt:

Art. 68. Jahresfreikarten der schweizerischen Bundesbahnen erhalten:

1. diejenigen Beamten des Eisenbahndepartements, deren Dienstverrichtungen eine regelmässige Benützung der Bundesbahnen erfordern;

2. die Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen, sowie diejenigen Beamten der II. und III. Besoldungsklasse der Bundesbahnen, deren Dienstverrichtungen eine regelmässige Benützung der Bundesbahnen erfordern;

3. Direktoren und oberste Beamte anderer Transportanstalten, sowie ausnahmsweise Mitglieder der obersten Organe ausländischer Transportanstalten, alles nach Massgabe von Vereinbarungen zwischen den Bundesbahnen und diesen Transportanstalten, welche Vereinbarungen der Genehmigung durch das Eisenbahndepartement bedürfen;

4. diejenigen Personen, die nach Massgabe von gegenwärtig bestehenden unkündbaren Verträgen den Anspruch auf eine Jahresfreikarte besitzen;

5. diejenigen pensionierten Beamten der vor dem Jahre 1910 zurückgekauften Hauptbahnen, die beim Übergange der letzteren an den Bund im Besitze einer Jahresfreikarte waren.

Art. 70. Der Verwaltungsrat wird ein Reglement erlassen für Gewährung der Fahrt zu ermässigter Taxe an

1. Beamte, Angestellte und Arbeiter der Bundesbahnen, sowie an deren Familienglieder;

2. pensionierte Beamte und Angestellte der Bundesbahnen, sowie an deren Familienglieder, ferner an pensionsberechtigte

Witwen und Kinder verstorbener Beamter und Angestellter der Bundesbahnen;

3. solche gewesene Direktoren der Bundesbahnen, die der Pensions- und Hülfskasse nicht angehören und nach mehr als fünfjähriger Dienstzeit aus Gesundheitsrücksichten oder altershalber zurücktreten, sowie an deren Familienglieder, ferner an Witwen und Kinder von solchen, nach mehr als fünfjähriger Dienstzeit verstorbenen Direktoren der Bundesbahnen, die der Pensions- und Hülfskasse nicht angehörten;

4. solche Arbeiter der Bundesbahnen, die wegen Krankheit oder vorgerückten Alters oder eines nichthaftpflichtigen Unfalls arbeitsunfähig geworden sind und von den Bundesbahnen dauernd unterstützt werden, sowie an deren Familienglieder;

5. Beamte, Angestellte und Arbeiter, sowie pensionierte Beamte und Angestellte anderer Transportanstalten, für sich und ihre Familienglieder, sofern mit solchen Transportanstalten eine Gegenseitigkeitsvereinbarung getroffen wird.

II. Vorstehender Beschluss tritt am 1. Januar 1915 in Kraft.“

Da der Beschluss des Bundesrates, der in mehrfacher Beziehung von der vom Verwaltungsrate für den Art. 68 der Vollziehungsverordnung vorgeschlagenen Fassung abweicht, auf den 1. Januar 1915 in Kraft zu treten hatte, waren wir genötigt, die Art. 2 und 3 des vom Verwaltungsrate am 23. Oktober 1914 genehmigten revidierten Reglementes Nr. 27 über die Gewährung freier Fahrt zu ändern. Der Verwaltungsrat hat von diesen Änderungen in seiner Sitzung vom 10. Februar 1915 in zustimmendem Sinne Kenntnis genommen.

Nach erfolgter Beratung des Entwurfes in der Direktorenkonferenz konnten wir am 30. Dezember 1914 auch die Ausführungsbestimmungen zum revidierten Reglemente Nr. 27 erlassen und gleichzeitig mit dem Reglemente auf den 1. Januar 1915 in Kraft setzen.

Die Neuordnung des Freifahrtwesens machte auch eine Revision der von uns mit den schweizerischen und ausländischen Transportunternehmungen abgeschlossenen Vereinbarungen über den gegenseitigen Austausch von Jahresfreikarten und Freifahrtsscheinen für einzelne Fahrten notwendig. Wir sahen uns deshalb veranlasst, auf den 31. Dezember 1914 vom Freikartenvertrage vom 5. November 1902, soweit derselbe noch zu Recht bestand, zurückzutreten. Infolge dieses Rücktrittes verloren auch die vom

ehemaligen Eisenbahnverbände mit dem Verbandschweizerischer Dampfschiffahrtsunternehmungen, sowie einer Reihe ausländischer Transportanstalten getroffenen Abmachungen über den gegenseitigen Austausch von Fahrbegünstigungen für die Bundesbahnen ihre Gültigkeit. Der Abschluss neuer Vereinbarungen, durch welche gegenüber dem bisherigen Zustande eine wesentliche Einschränkung der Begünstigung freier Fahrt stattfinden wird, wurde sofort anhand genommen, so dass der Austausch keine grössere Unterbrechung erlitt.

8. In seiner Sitzung vom 31. Juli hat der Bundesrat den Kriegsbetrieb der schweizerischen Transportanstalten beschlossen und folgende Ernennungen getroffen:

zum Militäreisenbahndirektor:

Herrn Oberst Zingg, Mitglied der Generaldirektion;

zum Direktor der Betriebsgruppe I in Lausanne:

Herrn Oberst Gorjat, Mitglied der Kreisdirektion I;

zum Direktor der Betriebsgruppe II in Basel:

Herrn Oberst Baldinger, Mitglied der Kreisdirektion II;

zum Direktor der Betriebsgruppe III in Zürich:

Herrn A. Bertschinger, Präsident der Kreisdirektion III;

zum Direktor der Betriebsgruppe IV in St. Gallen:

Herrn H. Stamm, Präsident der Kreisdirektion IV;

zum Direktor der Betriebsgruppe V in Luzern:

Herrn Oberst Siegfried, Präsident der Kreisdirektion V.

Damit ist das Verfügungsrecht über die schweizerischen Eisenbahnen, ihr Personal und Material, sowie die Leitung des gesamten Betriebes bis auf weiteres an die Militärbehörden übergegangen.

Wir haben unverzüglich alle Massnahmen getroffen, welche uns mit Rücksicht auf die durch den Kriegsausbruch zu erwartenden Änderungen in der Wirtschaftslage zur Wahrung der Interessen der Bundesbahnen geboten erschienen. Über die Einzelheiten der getroffenen Massnahmen wurde dem Verwaltungsrate in der Sitzung vom 22. Oktober mündlich Bericht erstattet und derselbe hat sich mit unserem Vorgehen einverstanden erklärt.

9. Mit Rücksicht auf die durch den Kriegsausbruch geschaffene Lage ist vom Bundesrate am 11. September folgender Beschluss gefasst worden:

a. Die nach Massgabe der Besoldungsgesetze für die Beamten und Angestellten der Bundesverwaltung und für die Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen auf 1. April 1915 eintretenden periodischen Besoldungserhöhungen und ferner die in den Lohnordnungen für die Arbeiter der Bundesverwaltung und der Bundesbahnen, sowie für provisorische Beamte und Angestellte, Aspiranten und Lehrlinge vorgesehenen Lohn- oder Taggelderhöhungen werden vorläufig für das Jahr 1915 sistiert, und es dürfen in den Voranschlag der Eidgenossenschaft und der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1915 keine solchen Gehalts-, Lohn- oder Taggelderhöhungen eingestellt werden.

b. Beförderungen dürfen auf den 1. April 1915, den Zeitpunkt der allgemeinen Erneuerungswahlen, nur vorgeschlagen, bezw. (da, wo die Departementsvorsteher oder Abteilungschefs kompetent sind) vorgenommen werden, wenn sie die direkte Folge sind von Erledigung von Stellen durch Todesfall, Dienstaustritt usw., oder wenn sie durch eine notwendige Änderung in der Organisation der betreffenden Verwaltungsabteilung bedingt sind.

Gestützt auf diesen Beschluss verfügten wir, dass vom 1. Oktober 1914 hinweg, vorbehältlich der im Bundesratsbeschlusse gestatteten Beförderungen bis auf weiteres keine Gehalts- und Lohnerhöhungen mehr bewilligt werden dürfen, wogegen die Dienstaltersgratifikationen nach Verfall wie bisher zu entrichten seien. Auf Grund einer Diskussion in den Eisenbahnkommissionen der eidgenössischen Räte beschlossen wir nachträglich, dass die Bestimmung von Art. 3, Abs. 4 des Besoldungsgesetzes betreffend Ausrichtung des Gehaltsmaximums nach 25 Dienstjahren von der Anordnung, wonach die auf den 1. April 1915 eintretenden periodischen Besoldungserhöhungen vorläufig sistiert bleiben, nicht berührt werden solle.

10. In Sachen des Rückkaufes der Tösstalbahn und der Wald-Rüti-Bahn wurden wir auf den 11. Februar zu einer Besprechung der bundesrätlichen Eisenbahndelegation mit der Direktion der Tösstalbahn und dem Verwaltungsrato der Wald-Rüti-Bahn eingeladen; den beiden Bahngesellschaften ist bei diesem Anlasse von seiten des Bundesrates je eine feste Rückkauffofferte gemacht worden. Am 23. Juni 1914 ist sodann in einer Konferenz zwischen der Eisenbahndelegation des Bundesrates, den Abgeordneten des Verwaltungsrates der Tösstalbahn-gesellschaft, der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen, sowie einer Abordnung des Regierungsrates des Kantons

Zürich eine Verständigung über den Rückkaufspreis für die Tössalbahn erzielt worden. Danach würde der Bund die Bahn erwerben zum Preise von Fr. 2,500,000, ausschliesslich der Vergütung der Materialvorräte. Die weitem Bedingungen sind noch zu vereinbaren.

11. Auf Einladung des eidgenössischen Eisenbahndepartements haben wir uns zur Frage der Schaffung eines internationalen Bahnhofes in Les Verrières für die Zollbehandlung des internationalen Personen- und Güterverkehrs auf der Strecke Les Verrières-Pontarlier geäussert. Eine Verlegung des französischen Zollamtes von Pontarlier nach Les Verrières hat keine Aussicht auf Verwirklichung.

12. Simplonangelegenheiten.

a. Als Mitglieder der internationalen Simplondelegation wurden von der italienischen Regierung an Stelle des Herrn Daneo, Herr Alfred Falcioni, Mitglied der Deputiertenkammer und gewesener Unterstaatssekretär, vom schweizerischen Bundesrate an Stelle des verstorbenen Herrn Pl. Weissenbach, Herr Staatsrat Adrien Thélin, Ständerat in Lausanne, ernannt.

b. Die Delegation hat am 27. und 28. April, sowie am 29. und 30. September Sitzungen abgehalten, in denen Fahrplan- und Tariff Fragen besprochen und die Bau- und Betriebsrechnung für das Jahr 1912 behandelt wurden.

c. Von der Bau- und Betriebsrechnung der Simplonlinie Brig-Iselle für das Jahr 1912 hat der Bundesrat in seiner Sitzung vom 30. Juni 1914 in zustimmendem Sinne Vormerk genommen. Die kgl. italienische Regierung hat dem schweizerischen politischen Departement mit Note vom 2. Oktober 1914 durch ihre Gesandtschaft in Bern zur Kenntnis gebracht, dass sie die Bau- und Betriebsrechnung für das Jahr 1912 unter den schon zu frühern Ausweisen gestellten Bedingungen anerkenne.

Die Rechnungen zeigen folgende Ergebnisse:

Bauausgaben.

Für die schweizerische Strecke.	Fr. 36,758,943. 44
Für die italienische Strecke . . .	„ 40,723,208. 96
Total	Fr. 77,482,152. 40

Betriebsrechnung.

Total der Betriebseinnahmen . .	Fr.	1,314,155. 69
Total der Betriebsausgaben . .	„	1,234,846. 57
Überschuss der Einnahmen	Fr.	79,309. 12

Gewinn- und Verlustrechnung.

Total der Einnahmen	Fr.	148,112. 02
Total der Ausgaben	„	2,386,106. 95
Überschuss der Ausgaben	Fr.	2,237,994. 93

d. Nachdem das kilometrische Bruttoerträgnis der Strecke Brig-Domodossola im Jahre 1913 den Betrag von Fr. 50,000 überschritt, haben wir die Generaldirektion der italienischen Staatsbahnen darauf aufmerksam gemacht, dass die in Art. 4 der italienisch-schweizerischen Übereinkunft vom 16. Mai 1903, betreffend die Übertragung der der Jura-Simplon-Bahn von Italien erteilten Konzession für den Bau und Betrieb der Simplonbahn auf den Bund, enthaltene Voraussetzung für die Erstellung des zweiten Geleises Iselle-Domodossola erfüllt sei und dass es im Interesse einer richtigen Abwicklung des Betriebes als dringend notwendig erscheine, die Doppelspur auf dieser Strecke bald zu erstellen und jedenfalls auf den gleichen Zeitpunkt wie das zweite Geleise Brig-Iselle dem Betriebe zu übergeben.

Von der Generaldirektion der italienischen Staatsbahnen ist uns unterm 17. September 1914 geantwortet worden, dass sie die Notwendigkeit der Erstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Iselle-Domodossola, ganz abgesehen von der bestehenden staatsvertraglichen Verpflichtung, schon aus Gründen des Betriebes anerkenne. Sie hoffe, dass die Bewilligung der erforderlichen Mittel für den Bau im Laufe des ersten Halbjahres 1915 erfolge, worauf die Arbeiten ohne Verzug begonnen und so gefördert werden sollen, dass die Doppelspur auf den Zeitpunkt der Erstellung des zweiten Geleises Brig-Iselle beendet sein werde.

13. Die zwischen uns und der Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn abgeschlossenen Verträge betreffend

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

als Ersatz für den von uns auf den 31. Dezember 1912 gekündeten Vertrag zwischen der P. L. M. und der ehemaligen J. S., vom 1. Juni 1893, betreffend den Betrieb der Strecken Vallorbe-Pontarlier-Les Verrières (vgl. Geschäftsbericht 1913, C, Allgemeines, 14), sind am 17. Juli von der Gesellschaft der P. L. M. und am 11. August von uns, unter Vorbehalt der Genehmigung durch die zuständigen Behörden, unterzeichnet worden und sollen auf den Zeitpunkt der Betriebseröffnung der Linie Frasné-Vallorbe in Kraft treten. Auf den gleichen Zeitpunkt ist auch das provisorische Inkrafttreten der Staatsverträge mit Frankreich betreffend den Post-, Zoll-, Telegraphen- und Telephon-, Sanitäts- und Viehseuchenpolizeidienst im internationalen Bahnhof Vallorbe vorgesehen, die der Bundesrat am 17. Juli, unter Vorbehalt der Ratifikation durch die Bundesversammlung, genehmigt hat.

14. In der Angelegenheit der Frage des Weiterbetriebes, bezw. des Abbruchs der Sissach-Gelterkinden-Bahn nach erfolgter Eröffnung der Bundesbahnstrecke Sissach-Gelterkinden-Olten (neue Hauensteinlinie) haben wir dem Verwaltungsrate dieser Eisenbahngesellschaft nach vorausgegangenen mündlichen Verhandlungen mit Schreiben vom 10. November 1914 für den Fall der Einstellung des Betriebes dieser Linie und der Vornahme der Liquidation des Unternehmens auf den Zeitpunkt der Betriebseröffnung der neuen Linie Sissach-Olten endgültige Vorschläge unterbreitet.

Eine Mitteilung über Annahme oder Ablehnung unserer Offerte ist uns bis jetzt noch nicht zugekommen.

15. Begutachtung von Konzessionsgesuchen.

a. Unser Gutachten an das eidgenössische Eisenbahndepartement betreffend das Konzessionsgesuch für eine Normalspurbahn von Siders nach Goppenstein lautete dahin, dass vom allgemeinen volkswirtschaftlichen Standpunkte aus betrachtet, der Bau der projektierten Bahn weder notwendig noch wünschenswert erscheine, da sie weder im engern noch im weitem Einzugsgebiete einen nennenswerten neuen Verkehr zu entwickeln vermöchte, dagegen durch die für gewisse Verkehrsrelationen eintretenden Distanzkürzungen den Bundesbahnen eine bedeutende jährliche Einbusse verursachen würde. Da dieser Ausfall in keiner Weise durch Ersparnisse an Ausgaben wieder wettgemacht werden könnte und nur zum kleinsten Teil dem Verkehre zugute käme, sollte von der Erteilung der Konzession Umgang genommen werden.

b. Am 20. Februar haben wir dem schweizerischen Eisenbahndepartement unsere Bemerkungen zum Konzessionsgesuche des Regierungsrates des Kantons Basel-Landschaft für die Erstellung einer Schmalspurbahn von Basel nach Liestal, mit Abzweigung von MuttENZ nach Neuwelt, mitgeteilt. Vom Standpunkte der Bundesbahnen aus betrachtet, lag kein hinreichender Grund vor, gegen die Konzessionserteilung Stellung zu nehmen. Wir vertraten aber die Auffassung, dass für die Verwirklichung des Projektes ein Bedürfnis nicht vorliege, und ein volkswirtschaftlicher Nutzen von Belang damit nicht verbunden wäre.

c. Ferner hat uns das schweizerische Eisenbahndepartement im Berichtsjahre folgende Konzessionsgesuche zur Vernehmlassung überwiesen, deren Beantwortung bis zum Ende des Jahres nicht erfolgen konnte:

1. Für eine Eisenbahn von Orsières bis zur Landesgrenze am Col Ferret;
2. für eine Normalspurbahn Luzern-Stans-Altdorf, dieses mit dem Ersuchen, uns insbesondere über die von den Konzessionspetenten angeregte Frage des Baues und Betriebes der Linie durch die Bundesbahnen auszusprechen.

16. Auf eine Anfrage des schweizerischen Eisenbahndepartementes, ob die Bundesbahnen an ihrem frühern ablehnenden Standpunkte hinsichtlich des Baues und Betriebes einer Eisenbahn von Mendrisio nach Stabio (Landesgrenze) durch den Bund heute noch festhalten, haben wir geantwortet, dass wir die in unserer Vernehmlassung vom 10. Juni 1910 enthaltenen Ausführungen über die verkehrspolitische Bedeutung der konzessionierten Normalbahn auch jetzt noch als zutreffend erachten und daher unsere damaligen Schlussfolgerungen bestätigen. Dagegen seien wir der Meinung, dass der Bahngesellschaft die Erklärung abgegeben werden könne, dass die Bundesbahnen unter Umständen bereit wären, den Betrieb der schweizerischen Strecke unter für die Gesellschaft günstigen Bedingungen zu übernehmen.

17. Am 29. Mai 1914 haben wir der Regierung des Kantons Zürich unsere Stellungnahme zum Projekte einer Verbindungsbahn Glattbrugg-Wallisellen bekannt gegeben und uns gleichzeitig auch über die in einer gemeinsamen Eingabe der Regierungen der Kantone Zürich und St. Gallen gestellten Frage

geäußert, ob die Bundesbahnen geneigt wären, die direkte Linie Rüti-Uznach zu bauen, da diese nicht allein das Interesse einzelner Landesgegenden berühre, sondern auch eine nützliche Ergänzung des Bundesbahnnetzes darstellen würde. Unsere Antwort lautete dahin, dass es den Bundesbahnen aus finanziellen Gründen unmöglich sei, sowohl die Abkürzungslinie Glattbrugg-Wallisellen, als auch die direkte Verbindungslinie Rüti-Uznach zu erstellen oder sich finanziell an deren Bau zu beteiligen. Wir könnten uns übrigens zu der Verwirklichung dieser Projekte schon deshalb nicht verstehen, weil der Linie Glattbrugg-Wallisellen keine nennenswerte volkswirtschaftliche Bedeutung zukomme und die Linie Rüti-Uznach, obschon ihr für den Güterverkehr eine gewisse Bedeutung nicht abgesprochen werden könne, einen zu ihrem Nutzen in keinem richtigen Verhältnisse stehenden Aufwand an Baukosten erfordern würde. Das schweizerische Eisenbahndepartement, dem wir von dieser Antwort Kenntnis gaben, hat sich mit unserer Auffassung, dass die Bundesbahnen aus finanziellen Gründen der Ausführung dieser Projekte fernstehen müssen, einverstanden erklärt.

Auf dieses Gutachten hat der Regierungsrat des Kantons Zürich geantwortet, dass er in Übereinstimmung mit dem Regierungsrate des Kantons St. Gallen beschlossen habe, mit Rücksicht auf die gegenwärtige ungünstige Finanzlage der Bundesbahnen diese Projekte vorläufig nicht weiter zu verfolgen.

18. Mitbenützungsverträge.

a. Auf unsern Antrag hat der Verwaltungsrat die unter A, Ziffer 8 (Seite 10) aufgeführten, von uns abgeschlossenen Mitbenützungsverträge genehmigt. Die ebenfalls bereits abgeschlossenen Verträge mit der Schmalspurbahn Biel-Meinisberg-Büren A. G. betreffend den Anschluss an die Station Mett-Bözingen, mit der elektrischen Eisenbahn Aigle-Sepey-Diablerets betreffend Mitbenutzung der Station Aigle, sowie die 3 Mitbenützungsverträge mit der Mittelthurgaubahn, konnten vom Verwaltungsrate bis zum Ende des Berichtsjahres nicht mehr behandelt werden.

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

1. Mit der Solothurn-Münster-Bahn betreffend den Bahnhof Neu-Solothurn und die Stationen Alt-Solothurn und Moutier;

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

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

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

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

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

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

8. mit der schmalspurigen Furkabahn betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Brig;

9. mit der elektrischen Schmalspurbahn Bern-Zollikofen betreffend die Mitbenützung der Station Zollikofen;

10. mit den Ferrovie Luganesi betreffend den Anschluss der elektrischen Schmalspurbahn Lugano-Ponte Tresa an den Bahnhof Lugano;

11. mit der Eisenbahngesellschaft der elektrischen Schmalspurbahn Solothurn-Bern betreffend den Anschluss an den Bahnhof Neu-Solothurn;

12. mit der Verwaltung der Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees betreffend die gemeinsame Anlage und Benützung einer Geleiseverbindung Station Flüelen-See.

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 Eisenbahn Saignelégier-Chaux-de-Fonds betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes La Chaux-de-Fonds;

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

5. mit der schmalspurigen Waldenburgerbahn betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Liestal und der Strecke Liestal-Altmarkt;

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

19. Am 7. September ist der frühere Präsident der Generaldirektion, Herr Placid Weissenbach, in Aarau gestorben. Der grossen Verdienste, die sich der Verstorbene um das schweizerische Eisenbahnwesen und insbesondere um die Verstaatlichung der schweizerischen Hauptbahnen erworben hat, ist sowohl in unserem Verwaltungsrate als in der Presse des In- und Auslandes in Worten hoher Anerkennung gedacht worden, so dass wir davon Umgang nehmen können, an dieser Stelle eine Darstellung seiner verdienstvollen Wirksamkeit zu geben.

20. Im Berichtsjahre haben 3 Direktorenkonferenzen stattgefunden, in denen folgende wichtigere Traktanden zur Behandlung gelangten:

Stellungnahme der Verwaltung zu den Eingaben der Personalverbände; teilweise Revision des Reglements Nr. 3 betreffend die allgemeinen Dienstvorschriften für die Beamten und die ständigen Angestellten; Revision des Freifahrtwesens der Bundesbahnen; Bau- und Finanzprogramm für die Jahre 1915—1918; Massnahmen zur Verminderung der Betriebsausgaben; Ausführungsbestimmungen zum revidierten Reglemente Nr. 27 betreffend die Gewährung freier Fahrt; Vorschriften betreffend die Verpachtung der Bahnhofswirtschaften der schweizerischen Bundesbahnen; Strafverfahren bei Zuggefährdungen, die den Behörden zur Anzeige gebracht werden.

21. Freifahrtwesen.

Im Jahre 1914 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	119	54	6	7	—	2	—	188
Kantonsbehörden	—	—	134	—	—	—	—	134
Behörden und Personal der Bundesbahnen	238	129	274	1033	3	9	—	1686
Andere schweiz. Transportanstalten	96	8	81	54	35	63	—	337
Ausländische Transportanstalten	1064	64	67	3	56	27	3	1284
Verschiedene	44	1	36	17	34	78	18	228
Total 1914	1561	256	598	1114	128	179	21	3857
1913	1561	253	589	1091	123	174	16	3807

Die Zahl der im Jahre 1914 an Beamte, Angestellte und Arbeiter der Bundesbahnen, sowie an deren Familienangehörige von der Generaldirektion und den Kreisdirektionen abgegebenen Freifahrtscheine für einzelne Fahrten beträgt 379,861 gegenüber 377,982 im Jahre 1913.

21. 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 25,863 (1913: 25,999), diejenige der im Taglohn Angestellten 10,095 (11,627), zusammen 35,958 (37,626).

	Beamte mit festem Gehalt	Angestellte im Taglohn
bei der Generaldirektion	769	16
beim Kreis I	5539	1799
beim Kreis II	6867	3242
beim Kreis III	5799	1939
beim Kreis IV	3586	1520
beim Kreis V	3303	1579
	<u>25863</u>	<u>10095</u>

I. Finanzdepartement.

a. Bericht über die Jahresrechnung.

Dem gegenwärtigen Bericht sind folgende Rechnungen nebst Beilagen beigegeben:

Betriebsrechnung;

Spezialrechnungen:

Erneuerungsfonds,

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

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

Fonds zur Deckung von Unfallrenten,

Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee;

Gewinn- und Verlustrechnung;

Kapitalrechnung;

Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken und auf Nebengeschäfte vom Jahre 1914;

Baurechnung auf 31. Dezember 1914;

Bilanz auf 31. Dezember 1914;

Beilagen:

Vergleichung der Betriebsrechnung mit dem Vorjahr und mit dem Budget,

Detail der Entschädigungen für die Gemeinschaftsbahnhöfe und für Besorgung des Betriebes anderer Bahnen etc.,

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 1914;

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 Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der ehemaligen Gotthardbahn,

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

Betriebsrechnung.

Der Überschuss der Betriebseinnahmen
 beträgt pro 1914 Fr. 48,344,141. 76

Rechnung 1913	Budget 1914	Rechnung 1914	Gegenüber 1913	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
70,315,599	68,147,310	48,344,142	— 21,971,457	— 19,803,168

Die Verminderung gegenüber der Rechnung 1913 beträgt
 31,25 % und gegenüber dem Budget 29,06 %.

Diese Veränderungen setzen sich zusammen aus:

	Gegenüber	
	Rechnung 1913 Fr.	Budget 1914 Fr.
Verminderung der Betriebseinnahmen	29,182,635	31,331,190
Verminderung der Betriebsausgaben	7,211,178	11,528,022
Verminderung des Betriebsüberschusses	21,971,457	19,803,168

Wir werden diese Verminderungen in den einzelnen Abschnitten des Berichtes zur Betriebsrechnung begründen. Die Ursache derselben liegt in erster Linie im Ausbruch des europäischen Krieges anfangs August 1914, welcher auch in der Schweiz einen ganz erheblichen Rückgang des Verkehrs während der Monate August bis Dezember zur Folge hatte.

Eine Verminderung der Einnahmen ist gegenüber dem Vorjahre nahezu auf sämtlichen Kapiteln eingetreten; eine Ausnahme machen nur die Erträge des Tiertransportes, die Kapitalzinse für Gemeinschaftsobjekte, die verschiedenen Mietzinse, der Ertrag der Privattelegramme und die Erlöse aus dem Verkauf von verschiedenen Abgängen, welche Mehreinnahmen abgeworfen haben. Dagegen sind namentlich die Mindereinnahmen aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr bedeutend; wir verweisen hierüber auf den Abschnitt „Kommerzielles Departement“ des gegenwärtigen Berichtes. Erhebliche Mindereinnahmen erzielen im weiteren die Rubriken „Wagenmieten“ und „Erträge der Hilfsgeschäfte“.

Die gegenüberstehenden Minderausgaben sind eine Folge der nach dem Verkehrsrückgang sofort ergriffenen Massnahmen zur Reduzierung der Betriebsausgaben. Die Massnahmen betreffen vor allem eine Verminderung der Fahrleistungen, welche sich naturgemäss auf eine Verminderung der Personalausgaben, der Ausgaben für Konsummaterial jeder Art, der Wagenmieten und der sonstigen mit dem Verkehr in direkter Beziehung stehenden Ausgaben übertragen hat. Weitere erhebliche Minderausgaben hat die Einschränkung der Arbeiten für den Unterhalt und die Erneuerung der Bahnanlagen und des Betriebsmaterials verursacht.

Der Betriebskoeffizient der S. B. B. für das Jahr 1914 beträgt 73,66; im Jahre 1913 betrug er 66,94.

Betriebseinnahmen.

Dieselben erreichen den Betrag von . Fr. 183,538,679. 67

Sie setzen sich aus folgenden Haupterträgen zusammen:

	Rechnung 1913	Budget 1914	Rechnung 1914	Gegenüber 1913	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. Ertrag des Personen- transportes	84,589,152	84,000,000	72,133,759	— 12,455,393	— 11,866,241
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Güter- transportes	119,200,111	122,000,000	103,034,301	— 16,165,810	— 18,965,699
III. Verschiedene Ein- nahmen	8,932,052	8,869,870	8,370,620	— 561,432	— 499,250
	<u>212,721,315</u>	<u>214,869,870</u>	<u>183,538,680</u>	<u>— 29,182,635</u>	<u>— 31,331,190</u>

I. Ertrag des Personentransportes.

Die Verminderung gegenüber dem Vorjahr beträgt 14,72 % und gegenüber dem Budget 14,13 %. Über diesen Rückgang enthält der Abschnitt II, Kommerzielles Departement, Seite 113 dieses Berichtes die nähere Begründung.

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

Auch die Einnahmen aus diesem Verkehr sind beträchtlich hinter denjenigen des Jahres 1913 und des Voranschlages zurückgeblieben. Die Verminderung beträgt gegenüber 1913 13,56 % und gegenüber dem Budget 15,55 %. Wir verweisen ebenfalls auf die Begründungen im Abschnitt II, Kommerzielles Departement, Seite 112 u. ff. dieses Berichtes.

III. Verschiedene Einnahmen.

Die Mindereinnahmen sind in folgenden Abweichungen gegenüber der Rechnung 1913 und dem Budget begründet:

	Rechnung 1913	Budget 1914	Rechnung 1914	Gegenüber 1913	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1. Pacht- und Mietzinse:					
<i>a.</i> Für Gemeinschaftsbahnhöfe und -strecken	1,234,108	1,239,060	1,236,559	+ 2,451	— 2,501
<i>b.</i> Für Rollmaterial	1,654,292	1,730,000	1,154,024	— 500,268	— 575,976
<i>c.</i> Für sonstige Objekte	2,362,075	2,528,000	2,560,093	+ 198,018	+ 32,093
	5,250,475	5,497,060	4,950,676	— 299,799	— 546,384
2. Ertrag von Hülfsgeschäften	3,419,527	3,122,810	3,172,271	— 247,256	+ 49,461
3. Sonstige Einnahmen	262,050	250,000	247,673	— 14,377	— 2,327
	8,932,052	8,869,870	8,370,620	— 561,432	— 499,250

Das Detail der Kapitalzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und Bahnstrecken befindet sich auf Seiten 46—49 der Jahresrechnung.

Die Einnahmen für Rollmaterialmieten haben sich infolge des Verkehrsrückganges, namentlich der Verkehrseinschränkung mit dem Ausland, um nahezu $\frac{1}{3}$ vermindert. Wir vergleichen diese Einnahmen mit den Ausgabemieten für Rollmaterial im Bericht zum Kapitel V der Betriebsausgaben.

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

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

	Kapitalzinse	Reingewinn
	Fr.	Fr.
Drucksachenverwaltung	38,690	26,628
Oberbaumaterialverwaltung	561,362	302,260
Materialverwaltungen	621,523	118,043
Werkstätten, inkl. Gasanstalten	1,381,090	106,997
		553,928
Privattelegraphendienst	—	15,678
	2,602,665	569,606

Der eigentliche Gewinn der Hülfsgeschäfte beträgt somit Fr. 553,928, d. h. zirka 1,01 % der gesamten Jahreslieferungen und Leistungen derselben im Betrage von rund Fr. 55,038,500.

Der Umsatz hat sich gegenüber dem Vorjahre um rund Fr. 4,884,900 vermindert; diese Verminderung betrifft hauptsächlich die Abgabe von Drucksachen, Oberbaumaterialien, Brennmaterial, verschiedenen Konsummaterialien und den Verkauf von Altmaterial, sowie etwas geringere Leistungen der Werkstätten. Hieraus resultiert der verminderte Reinertrag der Hülfsgeschäfte, wogegen die Kapitalzinse gegenüber dem Vorjahr zugenommen haben, weil die Vorräte, namentlich diejenigen an Oberbaumaterialien, grössere gewesen sind.

Betriebsausgaben.

Die Betriebsausgaben des Jahres 1914
betragen Fr. 135,194,537. 91

Rechnung 1913	Budget 1914	Rechnung 1914	Gegenüber 1913	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
142,405,716	146,722,560	135,194,538	-7,211,178	-11,528,022

Die Verminderung der gesamten Betriebsausgaben gegenüber dem Vorjahre beträgt 5,06 % und gegenüber dem Budget 7,86 %.

Die Veränderungen bestehen aus folgenden Abweichungen der Totalausgaben der verschiedenen Kapitel:

	Gegenüber Rechnung 1913		Gegenüber Budget 1914	
	Fr.	%	Fr.	%
I. Allgemeine Verwaltung . .	— 91,846	— 2,16	— 272,610	— 5,79
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	— 1,738,275	— 8,18	— 2,786,860	— 12,50
III. Expeditions- und Zugdienst	— 372,771	— 0,76	— 1,613,753	— 3,20
IV. Fahrdienst	— 3,763,061	— 6,66	— 4,618,106	— 8,05
V. Verschiedene Ausgaben . .	— 1,047,248	— 8,09	— 1,495,665	— 11,17
VI. Nicht rubrizierte Ausgaben und Einnahmen:				
1. Bauausgaben zulasten der Betriebsrechnung	— 368,958	— 16,91	— 314,106	— 14,77
2.—4. Bauverwaltungskosten, Gemeinschaftsbahnhöfe, Betrieb anderer Bahnen etc., Einnahmen	— 170,981	— 4,06	+ 226,922	+ 5,06
5. Mehrausgaben infolge Re- vision des Reglementes Nr. 23 betreffend die Ab- gabe von Dienstkleidern	—	—	— 200,000	— 100,00
	<u>— 7,211,178</u>		<u>— 11,528,022</u>	
		5,06		7,86

Wie wir bereits hinsichtlich der Veränderungen des Betriebsüberschusses bemerkt haben, ist die Ausgabenverminderung dem Verkehrsrückgang zuzuschreiben, welcher mit dem Ausbruch des europäischen Krieges anfangs August 1914 eingetreten ist. Die Veränderungen auf die hauptsächlichsten Ausgabenkapitel für die Perioden vor und nach dem Kriegausbruche geben wir im nachstehenden Berichte vor der rubrikenweisen Vergleichung der Betriebsausgaben.

Die gesamten Ausgaben für das **Personal** der Bundesbahnen, inbegriffen die Reiseentschädigungen, Dienstkleider, Nebenbezüge etc. weisen folgende Veränderungen auf:

Betrieb	Rechnung 1913		Budget 1914		Rechnung 1914		Gegenüber 1913		Gegenüber dem Budget	
	Fr.		Fr.		Fr.		Fr.		Fr.	
Personal der allgemeinen Verwaltung	4,014,513		4,152,340		3,979,013		—		35,500	
„ des Bahndienstes	6,853,171		7,083,900		6,752,925		—		100,246	
„ des Expeditions- und Zugs- dienstes	45,770,720		46,972,130		45,630,711		—		140,009	
Personal des Fahrdienstes	19,195,104		19,457,660		18,978,631		—		216,473	
Total Betrieb	75,833,508		77,666,030		75,341,280		—		492,228	
									—	
									2,324,750	

Hilfs- und Nebengeschäfte

	Rechnung 1913 Fr.	Budget 1914 Fr.	Rechnung 1914 Fr.	Gegenüber 1913 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Personal der Drucksachenverwaltung	156,434	158,230	155,628	—	2,602
" Oberbaumaterialverwaltung .	84,001	88,600	82,298	—	6,302
" Materialverwaltungen .	356,971	359,470	357,480	+	1,990
" Werkstätten	9,936,616	9,954,290	9,914,668	—	39,622
" Dampfschiffahrt Bodensee .	313,324	325,990	292,978	—	33,012
Total Hilfs- und Nebengeschäfte	10,847,346	10,886,580	10,803,052	—	83,528
Zusammen	86,680,854	88,552,610	86,144,332	—	2,408,278

Diesen Beträgen sind ferner die Ausgaben für dasjenige Personal beizufügen, welches nicht unter den Personalrubriken figuriert, nämlich das nicht rubrizierte Personal des Bahndienstes (soweit dessen Leistungen nicht auf das rubrizierte Personal des Betriebes übergetragen sind), das Personal der Baubureaux und die Lehrer im Kreis V

	9,110,288 (nicht separat budgetiert)	8,243,760	—	866,528	—
Gesamttotal der Personalausgaben	95,791,142	—	94,388,092	—	1,403,050

Die Verminderung gegenüber dem Jahre 1913 beträgt nur 1,16 %. Hierzu bemerken wir, dass die erste Hälfte des Jahres 1914 gegenüber 1913 eine Zunahme der Ausgaben für das Personal zu verzeichnen hat, die alsdann durch die Verminderung in den Monaten August bis Dezember übertroffen wurde.

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

	Rechnung 1913 Fr.	Budget 1914 Fr.	Rechnung 1914 Fr.	Gegenüber 1913 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen	13,814,321	14,605,100	12,189,856	—1,624,465	—2,415,244
Unterhalt und Erneuerung der Lo- komotiven und Tender	9,510,706	9,792,600	8,781,357	— 729,349	—1,011,243
Unterhalt und Erneuerung der Personenwagen	3,653,694	4,023,600	3,374,973	— 278,721	— 648,627
Unterhalt und Erneuerung der Lastwagen	3,502,872	3,658,200	2,932,949	— 569,923	— 725,251
	30,481,593	32,079,500	27,279,135	—3,202,458	—4,800,365

Die Verminderung beträgt gegenüber dem Vorjahr 10,51 % und gegenüber dem Budget 14,96 %.
Nebst den geringern Aufwendungen für den Unterhalt der Bahnanlagen und des Betriebsmaterials betrifft diese Verminderung namentlich die reduzierte Geleiseerneuerung und Ausrangierung von Rollmaterial.

Wie schon erwähnt, setzen sich die Minderausgaben des Jahres 1914 auf den meisten Rubriken aus Mehrausgaben während der Monate Januar bis Juli und aus Minderausgaben während der Monate August bis Dezember zusammen; die letzteren übertreffen die ersten namentlich auf den wichtigsten Kapiteln des Personals, des Unterhalts, der Erneuerung und des Materialverbrauchs.

Im nachstehenden geben wir eine Übersicht der Mehr-, bzw. Minderausgaben der hauptsächlichsten Ausgabenkapitel in den erwähnten zwei Perioden:

	Januar bis Juli			August bis Dezember		
	Rechnung 1913	Rechnung 1914	Gegenüber 1913	Rechnung 1913	Rechnung 1914	Gegenüber 1913
Ausgaben für das Personal.						
I A. Allgemeine Verwaltung . . .	Fr. 2,365,731	Fr. 2,385,165	+ 19,434	Fr. 1,648,782	Fr. 1,593,848	Fr. — 54,934
II A. Bahnaufsichtsdienst . . .	3,988,321	3,989,670	+ 1,349	2,864,850	2,763,255	— 101,595
III A. Expeditions- und Zugsdienst	26,180,344	26,943,122	+ 762,778	19,590,376	18,687,589	— 902,787
IV A. Fahrdienst . . .	11,147,495	11,526,607	+ 379,112	8,047,609	7,452,024	— 595,585
Materialverwaltungen, inkl. Druck- sachen- und Oberbaumaterial- verwaltungen . . .	348,638	345,090	— 3,548	248,768	250,316	+ 1,548
Werkstätten . . .	5,712,285	5,836,255	+ 123,970	4,224,381	4,078,413	— 145,918
Dampfschiffahrt Bodensee . . .	180,867	174,444	— 6,423	132,457	118,534	— 13,923
Nicht rubriziertes Personal des Bahndienstes, netto . . .	4,716,051	4,852,327	+ 136,276	3,743,043	2,760,923	— 982,120
Total Personal	54,639,732	56,052,680	+ 1,412,948	40,500,216	37,704,902	— 2,795,314
Sonstige Ausgaben.						
II B. Unterhalt und Erneuerung der Bahn . . .	7,101,085	7,620,188	+ 519,103	6,713,236	4,569,668	— 2,143,568
III B. Verschiedene Ausgaben des Expeditions- u. Zugsdienstes	1,883,716	1,906,716	+ 23,000	1,570,082	1,314,320	— 255,762
IV B. Materialverbrauch des Fahr- dienstes . . .	11,691,121	11,864,993	+ 173,872	8,414,761	6,303,077	— 2,111,684
IV C. Unterhalt des Rollmaterials	7,616,955	8,370,561	+ 753,606	5,937,654	5,126,639	— 811,015
IV C. Erneuerung d. Rollmaterials (Ausrangierung) . . .	—	—	—	3,112,663	1,592,079	— 1,520,584
V A. 2. Wagenmieten . . .	2,605,174	2,424,118	— 181,056	1,949,978	1,164,887	— 785,091
V C. Verschiedene Ausgaben . .	4,476,517	4,822,719	+ 346,202	3,327,879	3,018,229	— 309,650
Total Unterhaltungs- und Erneue- rungskosten, Materialverbrauch und Verschiedenes . . .	35,374,568	37,009,295	+ 1,634,727	31,026,253	23,088,899	— 7,937,354

Die gesamten Fahrleistungen der Bundesbahnen während den nämlichen Perioden weisen folgende Veränderungen auf:

	Rechnung 1913	Rechnung 1914	Gegenüber 1913
	Lok. km	Lok. km	Lok. km
Januar bis Juli . .	27,497,928	28,742,152	+ 1,244,224
August bis Dezember	20,850,428	15,046,210	— 5,804,218
Total	48,348,356	43,788,362	— 4,559,994

Die vorstehend dargestellten Veränderungen der Ausgaben und der Fahrleistungen der Jahre 1913 und 1914 zeigen, dass die nach Ausbruch des europäischen Krieges ergriffenen Sparmassnahmen von Erfolg begleitet waren. Es ist dabei zu bemerken, dass ein unvorhergesehener und plötzlich eintretender Verkehrsrückgang sich nicht in gleichem Masse auf eine sofortige Verminderung der Ausgaben überträgt, indem die daherigen Massnahmen ihre Wirkung zum Teil erst nach und nach ausüben können, worunter namentlich die Ausgaben für das Personal zu zählen sind.

In Anbetracht der Zunahme der Ausgaben und der Fahrleistungen in den Monaten Januar bis Juli, die zum Teil der auf Mitte Mai 1914 eröffneten schweiz. Landesausstellung in Bern zuzuschreiben ist, war eine rasche Herabminderung der Ausgaben im Verhältnis zu dem bedeutenden Verkehrsrückgang in der zweiten Hälfte des Jahres um so schwieriger durchzuführen.

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. 4,436,230.55

Rubriken	Rechnung 1913	Budget 1914	Rechnung 1914	Gegenüber 1913	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A 1. Verwaltungsbehörden . .	282,865	284,000	286,078	+	+
2. Sekretariate, Kanzleien, Archive und Registraturen .	620,767	658,180	609,605	—	—
3. Ausgabenkontrolle, Hauptbuchhaltung, Hauptkasse, und Rechnungsbureaux . . .	638,419	659,060	640,332	+	—
4. Rechtsbureaux und Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen . . .	386,991	390,060	381,769	—	—
5. Abteilungen für das Per-sonentarif-, Gütertarif- und Frachtreklamationswesen .	426,851	444,210	427,594	+	—
6. Einnahmenkontrolle . . .	964,070	994,860	925,433	—	—
7. Statistisches Bureau und Publizitätsdienst	224,742	238,300	221,983	—	—
8. Bureaux f. d. Telegraphen-dienst u. d. elektr. Anlagen	353,104	367,690	363,350	+	—
9. Abwarpersonal	116,704	115,980	122,869	+	+
B 1. Bureau- und Druckkosten .	300,396	356,800	278,464	—	—
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale	90,122	92,000	72,862	—	—
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	38,225	24,300	23,492	—	—
4. Verschiedenes	84,820	83,400	82,399	—	—
	4,528,076	4,708,840	4,436,230	—	—
				91,846	272,610

A 1—9. Personalausgaben. Minderausgaben infolge teilweiser Nichtbesetzung von vakanten Stellen und der gemäss Bundesratsbeschluss vom 5. September 1914 gemachten Abzüge auf den Gehalten des im Militärdienst befindlichen Personals (Offiziere); weniger Ausgaben für Reiseentschädigungen. Die Mehrausgaben betreffen zum Teil die Kosten für Aushilfe zufolge des verlängerten Militärdienstes, wozu indessen disponibles Personal herangezogen wurde; es handelt sich hier somit nur um eine Rubrikenübertragung. Die Mehrausgaben beim Telegraphendienst sind den geringeren Rückerstattungen des Baukontos infolge Einschränkung der Bauarbeiten zuzuschreiben.

B 1—4. Sonstige Ausgaben. Die Sparmassnahmen haben auf allen Rubriken verminderte Ausgaben zur Folge gehabt; die Mehrausgaben für Drucksachen, Inserate u. dgl. infolge der Mobilisation sind durch die Minderausgaben für die allgemeinen Drucksachen, Bureaubedürfnisse, Inserate etc. übertroffen worden.

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

Im Jahre 1914 betrugen die Ausgaben Fr. 19,510,369. 73

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 1913	Budget 1914	Rechnung 1914	Gegenüber 1913	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A 1. Bureaux der Obergeringenieure	915,384	958,130	918,712	+	— 39,418
2. Bahningenieure und deren Hilfs- personal	545,366	559,490	526,637	—	— 32,853
3. Bahnmeister und deren Gehülfen	1,407,042	1,501,080	1,417,276	+	— 83,804
4. Bahnwärter, Barrierenwärter u. deren Stellvertreter	3,985,379	4,065,200	3,890,300	—	— 174,900
B 1. Unterbau und Kunstbauten	2,989,183	3,207,800	2,336,763	—	— 871,037
2. Oberbau (einschl. Erneuerung)	7,974,190	8,440,200	7,204,971	—	— 1,235,229
3. Hochbau und mechanische Sta- tionseinrichtungen	1,861,553	1,834,700	1,562,739	—	— 271,961
4. Telegraph, Signale und Ver- schiedenes	910,766	891,800	860,977	—	— 30,823
5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis	78,629	230,600	224,406	+	— 6,194
C 1. Bureau- und Druckkosten	86,155	89,000	68,049	—	— 20,951
2. Beleuchtung, Heizung und Reini- gung der Dienstlokale	64,958	65,430	72,319	+	— 6,889
3. Beleuchtung der Bahn	76,931	77,000	77,286	+	— 286
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	315,845	339,500	310,456	—	— 29,044
5. Entschädigungen für vorüber- gehende Benützung von Land- stücken und für Kulturschaden	587	2,700	1,166	+	— 1,534
6. Verschiedenes	36,677	34,600	38,313	+	— 3,713
	21,248,645	22,297,230	19,510,370	—	— 2,786,860

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 1913 Fr.	Budget 1914 Fr.	Rechnung 1914 Fr.	Gegenüber 1913 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Gesamtausgaben	21,248,645	22,297,230	19,510,370	— 1,738,275	— 2,786,860
ab: Oberbau- erneuerung*	5,193,230	5,714,000	4,273,719	— 919,511	— 1,440,281
Netto	16,055,415	16,583,230	15,236,651	— 818,764	— 1,346,579

A 1—4. Personalausgaben. Die Mehrausgaben der Rubrik II A 3 gegenüber dem Vorjahr sind dem neuen Bekleidungsreglement, der Verleihung des Gehaltsmaximums nach 25 Dienstjahren und den verminderten Rückerstattungen für geringere Leistungen an den Baukonto zuzuschreiben. Die Minderausgaben gegenüber 1913 und dem Budget sind die Folge der Sparmassnahmen, wie z. B. die Verminderung der Wärtertouren wegen der geringern Zugszirkulation, die Verminderung der Stellvertretungskosten, die Aufhebung von Wärterposten infolge der Über- oder Unterführung von Wegkreuzungen. Die Mehrausgaben für die Nachtdienstentschädigungen sind von den Minderausgaben überschritten worden.

B 1. Unterbau und Kunstbauten. Mit Beginn des europäischen Krieges und der Mobilisation der schweiz. Armee sind alle nicht dringenden Unterhaltungsarbeiten an den Bahnanlagen sistiert worden; die notwendigen Arbeiten wurden unter Beobachtung möglicher Sparsamkeit ausgeführt.

B 2. Oberbau. Hier macht sich die Einschränkung der Unterhaltungsarbeiten und namentlich der Geleiseerneuerung in einer Ausgabenverminderung besonders geltend. Bezüglich der Längen der erneuerten Geleisestrecken und der Zahl der Weichen verweisen wir auf den Abschnitt IV, Baudepartement, Teil C, Bahnunterhalt, dieses Berichtes.

B 3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen. Die Unterhaltungsarbeiten an Gebäuden, Perronhallen, Wasser- und Beleuchtungsanlagen und an den mechanischen Stationseinrichtungen sind ebenfalls auf das Notwendige beschränkt

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

worden, wodurch die Ausgaben des Jahres 1914 gegenüber denjenigen des Vorjahres und gegenüber dem Voranschlag zurückgeblieben sind. Die ausserordentlichen Kosten für einzelne nicht vorgesehene aber dringende Arbeiten, deren Verschiebung nicht möglich war, sind von den oben erwähnten Minderausgaben kompensiert worden.

B 4. Telegraph, Signale und Verschiedenes. Die dieses Kapitel betreffenden Unterhaltungsarbeiten sind dringlicher Natur und können nicht in dem Masse verschoben werden, wie der Unterhalt anderer Bahnanlagen. Die Revision von Telegraphenlinien und die Reparatur von Zentralanlagen haben vermehrte Kosten verursacht; die gesamten Ausgaben dieser Rubrik sind indessen, ebenfalls dank der Beschränkung der Arbeiten auf das Notwendigste, noch etwas geringer als diejenigen des Vorjahres und als das Budget.

B 5. Schneeräumung. Bedeutende Schneefälle auf Bergstrecken haben gegenüber 1913 vermehrte Kosten für die Räumung der Bahn erfordert.

C 1—6. Sonstige Ausgaben. Wir verzeichnen Minderausgaben für Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Zeitschriften etc. und für Unterhalt und Ersatz des Inventars; dagegen haben sich die Ausgaben für die Beleuchtung, Heizung und Besorgung der Dienstlokale vermehrt, hauptsächlich infolge Verbesserung derselben, bezw. des Bezuges neuer und grösserer Räume. Mehrausgaben für Vermarkung auf der Rubrik C 6.

III. Expeditions- und Zugsdienst.

Die Ausgaben pro 1914 dieses Kapitels	
betragen	Fr. 48,851,747. 10

Sie verteilen sich auf die einzelnen Rubriken wie folgt:

Rubriken

	Rechnung 1913	Budget 1914	Rechnung 1914	Gegenüber 1913	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A 1. Betriebsinspektionen, Kursinspektionen	1,225,671	1,249,420	1,217,172	— 8,499	— 32,248
2. Bahnhof- und Stationsvorstände und das denselben unterstellte Personal . . .	33,049,483	34,095,700	32,996,118	— 53,365	— 1,099,582
3. Zugdienstpersonal	11,495,566	11,627,010	11,417,421	— 78,145	— 209,589
B 1. Bureau- und Druckkosten .	1,217,213	1,270,110	1,092,820	— 124,393	— 177,290
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale und Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen . . .	1,560,644	1,611,010	1,522,864	— 37,780	— 88,146
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	421,555	351,450	365,853	— 55,702	+ 14,403
4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen und Telegraphenapparate	40,073	41,700	35,202	— 4,871	— 6,498
5. Camionnage und Plombage .	46,053	52,000	38,379	— 7,674	— 13,621
6. Verschiedenes	168,260	167,100	165,918	— 2,342	— 1,182
	49,224,518	50,465,500	48,851,747	— 372,771	— 1,613,753

A 1—3. Personalausgaben. Auf diesem Kapitel sind einerseits Mehrausgaben zu verzeichnen für die in der ersten Hälfte des Jahres 1914 stattgefundene Personalvermehrung, für die Dienstkleider und die Nachtdienstentschädigungen. Diese Mehrausgaben sind jedoch übertroffen worden durch die Ersparnisse, welche vom Monat August hinweg infolge der Verminderung des Personals, der Reduktion der Reiseentschädigungen und der geringeren Fahrleistungen (verminderte Nebenbezüge des Zugspersonals) gemacht wurden. Der Personalbestand des Stations- und Zugdienstes zeigt in den Monaten Juli und Dezember, verglichen mit dem Vorjahre, folgendes Bild:

	Monat Juli			Monat Dezember		
	1913	1914	Gegenüber 1913	1913	1914	Gegenüber 1913
Stationsdienst, Anzahl . .	13,752	13,928	+ 176	13,836	13,433	- 403
Zugdienst „ . .	3,186	3,249	+ 63	3,209	3,127	- 82
Zusammen „ . .	16,938	17,177	+ 239	17,045	16,560	- 485

Vom Monat Juli bis zum Monat Dezember 1914 beträgt die Verminderung für beide Dienste zusammen 617 Mann.

B 1—6. Sonstige Ausgaben. Die sämtlichen Rubriken dieses Kapitels weisen Minderausgaben auf, mit Ausnahme derjenigen für Inventarunterhalt in Vergleichung mit dem Budget, deren Ausgaben infolge grösserer Anschaffungen von Wagendecken und Feuerlöschapparaten den Voranschlag überschritten haben. Die Minderausgaben betreffen die Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Besorgung der Diensträume und die sonstigen Konsummaterialien des Expeditionsdienstes; die durch die Mobilisation entstandenen vermehrten Kosten für Drucksachen, Beleuchtung anlässlich der Nachtzüge u. dgl. sind durch die allgemeinen Ersparnisse kompensiert worden.

IV. Fahrdienst.

Die Ausgaben des Jahres 1914 belaufen
sich auf Fr. 52,724,903. 84

Nachstehend die Verteilung auf die Rubriken:

Rubriken	Rechnung 1913	Budget 1914	Rechnung 1914	Gegenüber 1913	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A 1. Zentralbureaux des Fahrdienstes	639,175	685,260	646,408	+	38,852
2. Maschinenpersonal und Wagen- visiteure	14,855,860	14,934,840	14,540,760	—	394,080
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials .	3,700,069	3,837,560	3,791,463	+	46,097
B 1. Brennmaterial	18,890,762	18,662,000	17,043,048	—	1,618,952
2. Schmiermaterial	435,431	440,000	423,376	—	16,624
3. Beleuchtungsmaterial	205,399	216,450	164,450	—	52,000
4. Reinigungs- und Desinfektions- material, Wasser, Streusand und Verschiedenes	574,290	581,100	537,196	—	43,904
C 1 ^a . Unterhalt der Lokomotiven und Tender	7,880,350	7,933,000	7,904,964	+	28,036
Übertrag	47,181,336	47,290,210	45,051,665	—	2,238,545

Rubriken

	Rechnung 1913 Fr.	Budget 1914 Fr.	Rechnung 1914 Fr.	Gegenüber 1913 Fr.	Gegenüber dem Budget 1914 Fr.
Übertrag	47,181,336	47,290,210	45,051,665	—2,129,671	—2,238,545
1 ^b . Erneuerung der Lokomotiven und Tender	1,630,356	1,859,600	876,393	— 753,963	— 983,207
2 ^a . Unterhalt der Personenwagen	3,238,155	3,222,000	3,200,865	— 37,290	— 21,135
2 ^b . Erneuerung der Personenwagen	415,539	801,600	174,108	— 241,431	— 627,492
3 ^a . Unterhalt der Lastwagen . .	2,436,104	2,463,000	2,391,371	— 44,733	— 71,629
3 ^b . Erneuerung der Lastwagen .	1,066,768	1,195,200	541,578	— 525,190	— 653,622
D 1. Bureau- und Druckkosten . .	44,514	44,050	43,908	— 606	— 142
2. Beleuchtung, Heizung und Rei- nigung der Dienstlokale . .	182,355	194,630	178,895	— 3,460	— 15,735
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	245,667	242,200	233,301	— 12,366	— 8,899
4. Verschiedenes	47,171	30,520	32,820	— 14,351	+ 2,300
	56,487,965	57,343,010	52,724,904	—3,763,061	—4,618,106

In diesem Kapitel sind die Abschreibungen für das aus-rangierte 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 1913 Fr.	Budget 1914 Fr.	Rechnung 1914 Fr.	Gegenüber 1913 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Totalausgaben .	56,487,965	57,343,010	52,724,904	—3,763,061	—4,618,106
Ab: Abschreibung für aus-rangiertes Rollmaterial . .	3,112,663	3,856,400	1,592,079	—1,520,584	—2,264,321
Netto	<u>53,375,302</u>	<u>53,486,610</u>	<u>51,132,825</u>	<u>—2,242,477</u>	<u>—2,353,785</u>

Die Minderausgaben betreffen das Maschinenpersonal, den Materialverbrauch, den Unterhalt der Personen- und Güterwagen und die sonstigen Ausgaben.

Die von den eigenen Lokomotiven auf eigener und fremder Bahn geleisteten Lokomotivkilometer, inbegriffen elektrische Lokomotiven und Rangierdienst, weisen folgende Veränderungen auf:

	Rechnung 1913 Lok. km	Budget 1914 Lok. km	Rechnung 1914 Lok. km	Gegenüber 1913 Lok. km	Gegenüber dem Budget Lok. km
Kreis I	10,491,135	10,600,000	9,531,528	— 959,607	— 1,068,472
„ II	12,321,126	12,400,000	11,529,511	— 791,615	— 870,489
„ III	11,646,888	11,900,000	10,483,991	— 1,162,897	— 1,416,009
„ IV	6,058,080	6,300,000	5,493,556	— 564,524	— 806,444
„ V	7,831,127	7,500,000	6,749,776	— 1,081,351	— 750,224
	<u>48,348,356</u>	<u>48,700,000</u>	<u>43,788,362</u>	<u>— 4,559,994</u>	<u>— 4,911,638</u>

Die Verminderung gegenüber 1913 beträgt 9,43 % und gegenüber dem Budget 10,09 %.

A 1—3. Personalausgaben. Die geringeren kilometrischen Fahrleistungen wirken bezüglich der Personalausgaben namentlich auf diejenigen für das Maschinenpersonal, wo auch die Nebenbezüge eine Verminderung aufweisen. Dagegen waren für das Personal der Depots (Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials) vermehrte Ausgaben für Nachtdienstentschädigungen und für Ersatz der im Militärdienst befindlichen Arbeiter notwendig.

Der Bestand des Fahrdienstpersonals zeigt in den Monaten Juli und Dezember, gegenüber den nämlichen Monaten des Vorjahres, folgende Veränderungen:

	Monat Juli			Monat Dezember		
	1913	1914	Gegenüber 1913	1913	1914	Gegenüber 1913
Maschinenpersonal Anzahl	3,874	4,037	+163	3,879	3,706	—173
Depotpersonal „	1,911	1,970	+ 59	1,931	1,895	— 36
Zusammen „	5,785	6,007	+222	5,810	5,601	—209

Vom Monat Juli bis zum Monat Dezember 1914 beträgt die Verminderung beider Personalkategorien 406 Mann.

B1—4. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen. Wie im Eingang dieses Berichtes zu den Veränderungen der gesamten Betriebsausgaben (siehe Seite 40 hiervor) bereits erwähnt worden ist, verteilt sich die Minderleistung von 4,559,994 Lokomotivkilometern gegenüber 1913 auf eine Vermehrung pro Januar bis Juli von 1,244,224 und auf eine Verminderung pro August bis Dezember von 5,804,218 Lokomotivkilometern. Die Nettoabnahme hat für den gesamten Materialverbrauch des Rollmaterials erhebliche Minderausgaben zur Folge gehabt.

C1a bis 3a. Unterhalt des Rollmaterials. Die bezüglichen Ausgaben betragen:

Rechnung 1913	Budget 1914	Rechnung 1914	Gegenüber 1913	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
13,554,609	13,618,000	13,497,200	— 57,409	— 120,800

Die Unterhaltskosten für das Rollmaterial werden beeinflusst durch die Zahl der vorgenommenen periodischen Revisionen und durch die ausserordentlichen Reparaturarbeiten; diese letzteren sind sehr veränderlich.

C1b bis 3b. Erneuerung des Rollmaterials (vergleiche Ausrangierung zulasten des Erneuerungsfonds, Seite 64). Es ist folgendes Fahrmaterial ausrangiert, beziehungsweise zur Ausrangierung vorgesehen worden:

	Rechnung 1913	Budget 1914	Rechnung 1914
	Anzahl	Anzahl	Anzahl
Lokomotiven	30	34	17
Lokomotivkessel . . .	—	2	2
Personenwagen	43	83	20
Lastwagen	274	286	130

Die Ausrangierung der Lokomotiven, Personenwagen und Güterwagen ist bedeutend unter den im Budget veranschlagten und den pro 1913 vorgenommenen Ausrangierungen geblieben, weshalb die daherigen Abschreibungen erheblich geringer waren; die zur Deckung dieser Abschreibungen gemachten Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds haben sich entsprechend reduziert.

D 1—4. Sonstige Ausgaben. Diese Ausgaben haben in ihrer Gesamtheit des Jahres 1914 ebenfalls eine Verminderung aufzuweisen, welche durch Sparsamkeit und durch geringere Bedürfnisse zufolge der Abnahme der Fahrleistungen entstanden ist.

V. Verschiedene Ausgaben.

Dieselben betrugen im Jahre 1914 . Fr. 11,895,914. 65

Sie verteilen sich wie folgt auf die Rubriken:

Rubriken

	Rechnung 1913	Budget 1914	Rechnung 1914	Gegenüber 1913	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A 1. Pachtzinse für Gemeinschafts- bahnhöfe und -strecken . . .	547,999	677,750	434,593	— 113,406	— 243,157
2. Rollmaterialmieten	4,555,152	4,660,000	3,589,005	— 966,147	— 1,070,995
3. Verschiedene Mieten	35,616	31,600	31,369	— 4,247	— 231
C 1. Gerichts- und Prozesskosten .	34,508	27,000	16,844	— 17,664	— 10,156
2. Feuerversicherung	86,171	169,600	106,163	+ 19,992	— 63,437
3. Unfallversicherungen und Ent- schädigungen	1,208,190	1,190,000	1,260,497	+ 52,307	+ 70,497
4. Transportversicherungen und Entschädigungen	278,975	288,000	220,586	— 58,389	— 67,414
5. Kosten des Transportes infolge von Bahnunterbrechungen . .	3,175	1,500	300	— 2,875	— 1,200
6. Steuern und Abgaben	164,639	176,100	170,432	+ 5,793	— 5,668
7. Beiträge an die Hilfskassen, Pensionen, Unterstützungen und Gratifikationen	5,727,750	5,740,730	5,687,946	— 39,804	— 52,784
8. Verschiedenes (einschl. Publizität)	300,988	429,300	378,180	+ 77,192	— 51,120
	12,943,163	13,391,580	11,895,915	— 1,047,248	— 1,495,665

A 1. Pachtzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und Bahnstrecken. Der Reinertrag des Betriebes der Basler Verbindungsbahn ist infolge des Verkehrsrückganges und der Ermäßigung der Gütertarife dieser Linie kleiner, weshalb der Anteil der Badischen Bahn an diesem Reinertrag, welcher hierorts als Pachtzins verrechnet wird, erheblich unter dem Vorjahr und dem Budget geblieben ist. Siehe Detail dieser Pachtzinse auf Seite 49 der Jahresrechnungen.

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

Rollmaterialmieten	Rechnung 1913 Fr.	Budget 1914 Fr.	Rechnung 1914 Fr.	Gegenüber 1913 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Ausgaben	4,555,152	4,660,000	3,589,005	—966,147	-1,070,995
Einnahmen	1,654,292	1,730,000	1,154,024	—500,268	—575,976
Nettoausgaben	2,900,860	2,930,000	2,434,981	—465,879	—495,019

Sowohl die Ausgaben- als auch die Einnahmenmieten sind zufolge des Verkehrsrückganges, insbesondere durch die Einschränkung des Verkehrs mit dem Auslande, erheblich geringer.

C 2. Feuerversicherungen. Diese Rubrik enthält die Prämien für die obligatorische Gebäudeversicherung, sowie die durch die Errichtung eines Spezialfonds selbstversicherten Brandschäden im Betrage von Fr. 10,828. 87, welche dem Spezialfonds entnommen werden.

C 3. Unfallentschädigungen. Diese Ausgaben sind veränderlich; das Jahr 1914 enthält verschiedene Entschädigungen für Unfälle aus dem Vorjahre, u. a. infolge des Dammbruches bei Reazzino. Die Renten des Jahres 1914 für die seit dem Rückkauf entstandenen Unfälle werden mit Fr. 251,783. 70 dem betreffenden Spezialfonds entnommen. Ein weiterer Zuschuss leistet der Pensionsfonds G. B. für die pro 1914 bezahlten Unfallrenten der ehemaligen Gotthardbahn im Betrage von Fr. 19,335. 70.

C 4. Transportentschädigungen. Der Rückgang des Verkehrs hat eine Verminderung der Entschädigungen für Transportverluste mit sich gebracht.

C 7. Beiträge an die Hilfskassen, Pensionen, Unterstützungen etc. Die Minderausgaben für Gehalte und Löhne haben verminderte Beiträge der Verwaltung an die Hilfs-

kassen zur Folge gehabt. Andererseits haben die Ausgaben für Dienstaltersgratifikationen zugenommen; die Rechnung 1914 enthält ferner den freiwilligen Beitrag an die schweizerische Landesausstellung in Bern. Die Entnahmen aus den Spezialfonds für pro 1914 bezahlte Pensionen betragen: Pensionsfonds J. S. Fr. 52,342. 75, Pensionsfonds G. B. Fr. 39,086. 90.

C 8. Verschiedenes. Die Beteiligung an der schweizerischen Landesausstellung, die Abhaltung der europäischen Fahrplankonferenz pro 1914 in Bern und der Publizitätsdienst haben gegenüber dem Jahre 1913 Mehrausgaben erfordert.

VI. Nicht rubrizierte Ausgaben und Einnahmen.

Dieses Kapitel schliesst mit einem Einnahmenüberschuss im Nettobetrag von Fr. 2,224,627. 96

Es umfasst folgende Positionen:

Ausgaben.

1. Bauausgaben zulasten der Betriebsrechnung	Rechnung 1913 Fr.	+ 2,181,792	Budget 1914 Fr.	+ 2,126,940	Rechnung 1914 Fr.	+ 1,812,834	Gegenüber 1913 Fr.	— 368,958	Gegenüber dem Budget Fr.	— 314,106
--	-------------------------	-------------	-----------------------	-------------	-------------------------	-------------	--------------------------	-----------	--------------------------------	-----------

Einnahmen.

2. Vergütung des Baukontos für Verwaltungskosten und Bauleitungskosten	—	491,817	—	300,000	—	315,637	—	176,180	+	15,637
3. Betriebskostenanteile für Gemeinschaftsbahnhöfe u. -strecken (Mehreinnahmen)	—	2,675,896	—	2,631,740	—	2,670,518	—	5,378	+	38,778
4. Entschädigungen für Betriebsversorgung anderer Bahnen und für Zugs- und Fahrdienstleistungen .	—	1,040,730	—	878,800	—	1,051,307	+	10,577	+	172,507
5. Mehrausgaben infolge Revision des Reglementes Nr. 23 (Dienstkleider)	—	—	+	200,000	—	—	—	—	—	200,000

Überschuss der Einnahmen

	—	2,026,651	—	1,483,600	—	2,224,628	+	197,977	+	741,028
--	---	-----------	---	-----------	---	-----------	---	---------	---	---------

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

Minderausgaben wegen Einschränkung der Bauarbeiten infolge des Krieges.

2. **Vergütung des Baukontos für Verwaltungs- und Bauleitungskosten.** Diese Vergütungen an die Betriebsrechnung werden nur auf den grössern Bauobjekten berechnet 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.

Mindervergütung gegenüber 1913 infolge Einschränkung der Bauarbeiten.

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. Siehe die detaillierten Angaben auf Seiten 46—49 der Jahresrechnungen.

4. **Entschädigungen für Betriebsbesorgung 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 dem Vorjahre und dem Budget grösser hauptsächlich infolge der geringern Zugs- und Fahrdienstleistungen der P. L. M. auf der Strecke Genf-La Plaine nach dem Ausbruch des Krieges. Siehe das Detail auf Seiten 50 und 51 der Jahresrechnungen.

Rechnungsabschluss.

Der Einnahmenüberschuss der Betriebsrechnung beträgt Fr. 48,344,141. 76

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

	Rechnung 1913 Fr.	Budget 1914 Fr.	Rechnung 1914 Fr.	Gegenüber 1913 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Total der Betriebseinnahmen	212,721,315	214,869,870	183,538,680	— 29,182,635	— 31,331,190
Total der Betriebsausgaben	142,405,716	146,722,560	135,194,538	— 7,211,178	— 11,528,022
Einnahmenüberschuss	70,315,599	68,147,310	48,344,142	— 21,971,457	— 19,803,168

Die bedeutende Verminderung der Betriebseinnahmen infolge des Verkehrsrückganges im Jahre 1914 ist durch eine Verminderung der Betriebsausgaben nur zum Teil kompensiert worden, wodurch der Einnahmenüberschuss gegenüber 1913 um nahezu 22 Millionen und gegenüber dem Voranschlag um fast 20 Millionen Franken kleiner ist.

Rechnung über den Erneuerungsfonds.

Fr.

Der Saldo dieser Rechnung betrug auf 31. Dezember 1913 75,735,316.34

Die Einlagen für das Jahr 1914 betragen:

	Fr.	Fr.
a. für Oberbau	4,182,261. —	
b. für Rollmaterial	4,329,076. 25	
c. für Mobiliar und Gerätschaften	585,830. 35	
		9,097,167. 60

Die Entnahmen für das Jahr 1914 betragen:

a. für Oberbau	4,534,089. 75	
b. für Rollmaterial	1,592,078. 82	
c. für Mobiliar und Gerätschaften	330,689. 20	
		6,456,857. 77
	Überschuss der Einlagen	2,640,309. 83
	Bestand auf Ende 1914	78,375,626. 17

Infolge Aufhebung der getrennten Rechnungsführung für die Linien des Kreises V (ehemalige Gotthardbahn) ist mit Zustimmung des Bundesrates das Reglement Nr. 34 betreffend den Erneuerungsfonds S. B. B. bis auf weiteres auch für den Kreis V gültig erklärt worden; das Regulativ für den Erneuerungsfonds der ehemaligen Gotthardbahn fällt ab 1. Januar 1914 dahin.

Die Entnahmen für die Oberbaurerneuerung sind um Fr. 351,829 grösser als die Einlagen, während die Einlagen für das Rollmaterial die Entnahmen um Fr. 2,736,997 übersteigen. Für den Ersatz des Mobiliars und der Gerätschaften sind die Entnahmen um den Betrag von Fr. 255,141 kleiner als die Einlagen. Aus diesen Differenzen resultiert der erhebliche Einlagenüberschuss von Fr. 2,640,310.

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
1914	78,375,626

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

Der Saldo dieses Spezialfonds betrug auf	
31. Dezember 1913	Fr. 299,696. 15
hierzu: Zins à 3½ % für das Jahr 1914	„ 9,484. —
	Fr. 309,180. 15
Bezahlte Pensionen im Jahre 1914	„ 52,342. 75
Bestand auf Ende 1914	Fr. 256,837. 40

Rechnung über den Deckungsfonds der ehemaligen G. B. Pensionen.

Auf 31. Dezember 1913 betrug der Saldo	
dieses Spezialfonds	Fr. 532,977. 75
hierzu: Zins à 3½ % für das Jahr 1914	„ 17,680. 05
	Fr. 550,657. 80
Bezahlte Pensionen im Jahre 1914	„ 58,422. 60
Bestand auf Ende 1914	Fr. 492,235. 20

Rechnung über den Versicherungsfonds gegen Feuerschaden.

Auf 31. Dezember 1913 betrug der Saldo	
dieses Spezialfonds	Fr. 883,329. 61
hierzu: Zins à $3\frac{1}{2}$ % für das Jahr 1914 . .	„ 30,916. 55
7. Einlage für 1914 von	„ 300,000. —
	Fr. 1,214,246. 16
Nettoausgaben für Brandschäden im Jahr 1914	„ 10,828. 87
	Bestand auf Ende 1914 Fr. 1,203,417. 29

Rechnung über den Fonds zur Deckung von Unfallrenten.

Auf 31. Dezember 1913 betrug der Saldo	
dieses Spezialfonds	Fr. 1,900,000. —
hierzu: Kapitalisierter Wert der noch nicht ver-	
fallenen Jahresrenten	„ 545,668. 70
Zins zu $3\frac{1}{2}$ % für 1914	„ 73,908. 80
	Fr. 2,519,577. 50
Im Jahr 1914 bezahlte Unfallrenten . . .	„ 251,783. 70
	Bestand auf Ende 1914 Fr. 2,267,793. 80

Rechnung der Nebengeschäfte.

Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee.

Der Reinertrag des Jahres 1914 beträgt Fr. 61,504. 50

	Rechnung 1913	Budget 1914	Rechnung 1914	Gegenüber 1913	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Einnahmen . .	806,223	850,000	720,344	—85,879	—129,656
Ausgaben . . .	700,730	699,700	658,840	—41,890	— 40,860
Reinertrag . .	105,493	150,300	61,504	—43,989	— 88,796

Der Rückgang des Verkehrs hat auch die Einnahmen des Dampfschiffbetriebes erheblich beeinflusst; die Verminderung betrifft den Personen- und den Güterverkehr und beträgt gegenüber 1913 zusammen $10,65$ %. Die Ausgabenverminderung beschlägt die Rubriken des Personals und der Konsummaterialien; sie beträgt im ganzen $5,98$ %.

Gewinn- und Verlustrechnung.

Einnahmen.

1. <i>Aktivsaldo pro 1913.</i> Derselbe beträgt	Fr. 8,039,164. 15
2. <i>Überschuss der Betriebseinnahmen.</i> Derselbe beträgt für das Jahr 1914	Fr. 48,344,141. 76

Rechnung 1913	Budget 1914	Rechnung 1914	Gegenüber 1913	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
70,315,599	68,147,310	48,344,142	— 21,971,457	— 19,803,168

Die Verminderung gegenüber 1913 beträgt 31,25 % und gegenüber dem Budget 29,06 %.

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 an das Personal bezahlten Teuerungszulagen 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
„ 1914	73,66

Der Koeffizient des Jahres 1914 ist der höchste seit dem Bestehen der Bundesbahnen. Die gesamten Betriebseinnahmen sind gegenüber 1913 um 13,72 % zurückgegangen, während die Verminderung der Ausgaben nur 5,06 % beträgt.

3. <i>Zins für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien.</i> Diese Zinsen betrugen für 1914	Fr. 1,582,035. 07
--	-------------------

Rechnung 1913 Fr.	Budget 1914 Fr.	Rechnung 1914 Fr.	Gegenüber 1913 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
1,076,152	500,000	1,582,035	+505,883	+1,082,035

4. *Ertrag der Wertbestände und Guthaben.* Dieselben haben pro 1914 abgeworfen Fr. 3,830,089. 74

Rechnung 1913 Fr.	Budget 1914 Fr.	Rechnung 1914 Fr.	Gegenüber 1913 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
4,901,957	3,560,000	3,830,090	— 1,071,867	+ 270,090

Es ergibt sich eine Verminderung von 21,86 % gegenüber 1913 und eine Vermehrung von 7,58 % gegenüber dem Budget.

	Ertrag 1913 Fr.	Ertrag 1914 Fr.	Differenz 1914 Fr.
Verzinsung der Titel des Wert- schriftenportefeuilles, inbegrif- fen das Portefeuille des Er- neuerungsfonds	3,259,767	2,909,576	— 350,191
Gewinne von Titelverkäufen und Mehrwert von Titeln . .	23,974	—	— 23,974
Kursgewinne, verschiedene Dis- konti und verjährte Coupons .	114,017	159,539	+ 45,522
Aktivzinse aus Kontokorrenten	1,472,828	732,969	— 739,859
Ertrag des Wechselportefeuilles	29,980	13,270	— 16,710
Verschiedene Zinse	1,391	14,735	+ 13,344
Zusammen	4,901,957	3,830,089	— 1,071,868

5. *Ertrag von Nebengeschäften.* Der Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee, als einziges Nebengeschäft der Bundesbahnen, erzielte im Jahre 1914 einen Ertrag von . . Fr. 61,504. 50

Die Darstellung dieser Spezialrechnung befindet sich auf Seite 61 des Berichtes.

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

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

a. Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds. Im Berichtsjahr erreichten sie den Betrag von . Fr. 6,456,857. 77

Nachstehend die Zusammensetzung dieses Betrages:

	Rechnung 1913	Budget 1914	Rechnung 1914	Gegenüber 1913	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Erneuerung des Oberbaues.					
Kreis I		1,111,358	1,220,000	—	266,158
„ II		1,202,716	1,230,000	—	97,018
„ III		1,568,790	1,550,000	—	616,037
„ IV		890,206	761,000	—	193,826
„ V		882,062	1,053,000	+	106,871
„					
	5,655,132	5,814,000	4,534,090	—	1,279,910

Erneuerung des Rollmaterials.

Zentralverwaltung für Kreise I—V.

Lokomotiven	1,630,356		1,832,100		857,988		—	772,368	— 974,112
Kessel	—		27,500		18,405		+	18,405	— 9,095
Personenwagen	415,539		801,600		174,108		—	241,431	— 627,492
Lastwagen	1,066,768		1,195,200		541,578		—	525,190	— 653,622
	3,112,663		3,856,400		1,592,079		—	1,520,584	— 2,264,321

Ersatz des Mobiliars und der Gerätschaften.

Zentralverwaltung und Kreise I—V	363,320		190,600		330,689		—	32,631	+ 140,089
	9,131,115		9,861,000		6,456,858		—	2,674,257	— 3,404,142

b. Entnahmen aus dem Deckungsfonds der ehemaligen J. S. Pensionen.

Sie betrugen für 1914 Fr. 52,342. 75

Rechnung 1913	Budget 1914	Rechnung 1914	Gegenüber 1913	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
54,837	50,000	52,342	— 2,495	+ 2,342

c. Entnahmen aus dem Deckungsfonds der ehemaligen G. B. Pensionen.

Sie betrugen für 1914 Fr. 58,422. 60

Rechnung 1913	Budget 1914	Rechnung 1914	Gegenüber 1913	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
62,030	60,000	58,422	— 3,608	— 1,578

d. Entnahmen aus dem Versicherungsfonds gegen Feuerschaden.

Diese Entnahmen beliefen sich im Jahre 1914 auf Fr. 10,828. 87.

und umfassen die Nettoausgaben für Brandschäden pro 1914.

Rechnung 1913	Budget 1914	Rechnung 1914	Gegenüber 1913	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
10,035	70,000	10,829	+ 794	— 59,171

e. Entnahmen aus dem Deckungsfonds für Unfallrenten.

Es betrifft die im Jahr 1914 durch die Betriebsrechnung bezahlten Renten mit Fr. 251,783. 70

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

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

8. *Sonstige Einnahmen.* Sie betrugen für 1914 Fr. 159,600.25

Rechnung 1913	Budget 1914	Rechnung 1914	Gegenüber 1913	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
77,724	20,000	159,600	+ 81,876	+ 139,600

Diese Einnahmen betreffen Entschädigungen schweiz. Bahnverwaltungen für Zeitabschnitte vor 1914, sowie Mehrerlös aus veräusserten entbehrlichen Liegenschaften.

Ausgaben.

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

Pachtzins der Linie Vevey-Chexbres pro 1914 . . Fr. 45,000

2. *Verzinsung der konsolidierten Anleihen.*

Im Jahre 1914 betrug dieselbe Fr. 55,109,888

Rechnung 1913	Budget 1914	Rechnung 1914	Gegenüber 1913	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
52,916,294	52,559,396	55,109,888	+ 2,193,594	+ 2,550,492

Die nachstehende Tabelle, welche die Verzinsung für jedes einzelne Anleihen besonders angibt, erklärt auch die Vermehrung von 4,14⁵ % gegenüber 1913 und von 4,85 % gegenüber dem Budget.

Bezeichnung der Anteile	Rechnung 1913 Fr.	Budget 1914 Fr.	Rechnung 1914 Fr.	Bemerkungen
4 % Centralbahn 1876 . .	803,470	782,230	782,230	Verminderung von Fr. 21,240 im Jahre 1914 gegen 1913 infolge Rückzahlung aus- geloster Titel.
4 % " 1880 . .	697,100	691,200	691,200	
3 1/2 % " 1894 (Juni) .	1,050,000	1,050,000	1,050,000	Verminderung von Fr. 5900 im Jahre 1914 gegen 1913; gleiche Bemerkung.
3 1/2 % " 1894 (Okt.) .	1,050,000	1,050,000	1,050,000	
4 % Nordostbahn 1880 .	120,000	120,000	120,000	
3 1/2 % " 1894 .	350,000	350,000	350,000	
3 1/2 % " 1895 .	245,000	245,000	245,000	
3 1/2 % " 1896 .	1,225,000	1,225,000	1,225,000	
3 1/2 % " 1897 .	367,937	367,937	367,937	
4 % Vereinigte Schweizerbah- nen, I. Hypothek . . .	702,784	676,124	697,464	Verminderung von Fr. 5320 im Jahre 1914 gegen 1913 infolge Rückzahlung aus- geloster Titel. Vermehrung von Fr. 21,340 gegenüber dem Budget infolge Reduktion der Amortisation von Fr. 1,200,000 auf Fr. 133,000.
4 % Vereinigte Schweizerbah- nen, II. Hypothek . . .	352,408	339,068	349,728	

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1913 Fr.	Budget 1914 Fr.	Rechnung 1914 Fr.	Bemerkungen
2 ⁸ / ₁₁ % Franco-Suisse 1868 .	410,385	405,728	405,728	Verminderung von Fr. 4657 im Jahre 1914 gegen 1913 infolge Rückzahlung ausgeloster Titel.
3 % Jougue-Eclépens . . .	209,362	207,847	207,847	Verminderung von Fr. 1515 im Jahre 1914 gegen 1913; gleiche Bemerkung.
3 ¹ / ₂ % Jura-Simplon 1894 .	4,836,038	4,836,038	4,836,038	
3 ¹ / ₂ % Gotthardbahn 1895 .	4,023,950	4,003,650	4,003,650	Verminderung von Fr. 20,300 im Jahre 1914 gegen 1913; gleiche Bemerkung.
3 % Eisenbahnrente 1890 .	2,079,990	2,079,990	2,079,990	
Schweiz. Bundesbahnrente 1900	3,000,000	3,000,000	3,000,000	
3 % différencé Bundesbahnanleihen 1903	4,875,000	4,841,850	4,841,850	Verminderung von Fr. 33,150 im Jahre 1914 gegen 1913; gleiche Bemerkung.
3 ¹ / ₂ % Bundesbahnanleihen 1899/1902	17,251,500	17,118,500	17,118,500	Verminderung von Fr. 133,000 im Jahre 1914 gegen 1913; gleiche Bemerkung.
3 ¹ / ₂ % Bundesbahnanleihen 1910, I. Serie	2,800,000	2,800,000	2,800,000	
4 % Bundesbahnanleihen 1912/1914	3,350,000	3,350,000	5,250,000	Vermehrung von Fr. 1,900,000 im Jahre 1914 gegen 1913 und dem Budget infolge Emission von Fr. 60,000,000, Obligationen mit Zinsgenuss ab 15. März 1914.

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1913 Fr.	Budget 1914 Fr.	Rechnung 1914 Fr.	Bemerkungen
4 1/4 % Depotscheine derschweizerischen Bundesbahnen, zu jeder Zeit rückzahlbar, den Portefeuilles der Pensions- und Hilfskassen zugeteilt.	2,706,927	3,040,500	3,232,537	Vermehrung von Fr. 525,610 im Jahre 1914 gegen 1913 und von Fr. 192,037 gegenüber dem Budget infolge neuer Emissionen (Durchschnittskapital 1914 Fr. 76,059,694 gegenüber 1913 Fr. 63,692,400).
Zins auf dem kapitalisierten Rückkaufspreis der Linie Genf-La Plaine	429,957	—	426,455	
	52,936,808	52,580,662	55,131,154	
Weniger:				
Differenz der Proratazinse zu Gunsten von 1913 und 1914	20,514	21,266	21,266	Verminderung von Fr. 3502 im Jahre 1914 gegen 1913 infolge Amortisation.
	52,916,294	52,559,396	55,109,888	

3. Verzinsung der schwebenden Schulden, Finanzunkosten etc.

Wir haben pro 1914 verausgabt Fr. 1,115,752. 71

Rechnung 1913	Budget 1914	Rechnung 1914	Gegenüber 1913	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
2,056,519	2,852,840	1,115,752	— 940,767	—1,737,088

Es ergibt sich somit eine Verminderung der Passivzinsen gegenüber 1913 von 45,74⁰/₀, sowie eine Verminderung von 60,89⁰/₀ gegenüber dem Budget.

Die Ausgaben des Jahres 1914 umfassen:

Kontokorrentzinsen	Fr.	13,041. 30
Verzinsung der Kassascheine	„	334,375. —
Zinsen von Barkautionen und verschiedene Zinsen	„	146,662. 05
Provisionen für Couponseinzahlungen und Titelminderungen	„	64,485. 07
Agios, Kursverluste, Minderwert von Titeln und Verschiedenes	„	557,189. 29
Total	Fr.	<u>1,115,752. 71</u>

Vergleichung unserer Zinslasten:

	Rechnung 1913	Budget 1914	Rechnung 1914
	Fr.	Fr.	Fr.
Verzinsung der konsolidierten Anleihen	52,916,294	52,559,400	55,109,888
Verzinsung der schwebenden Schulden, Finanzunkosten etc.	2,056,519	2,852,840	1,115,752
Brutto Zinslast	54,972,813	55,412,240	56,225,640
Bauzinse und Ertrag der Wertbestände und Guthaben	5,978,109	4,060,000	5,412,124
Netto Zinslast	48,994,704	51,352,240	50,813,516

Es ergibt sich eine Verminderung der Zinslasten von Fr. 538,724 gegenüber den Budgetansätzen, dagegen eine Vermehrung von Fr. 1,818,812 gegenüber der Rechnung 1913.

Die Differenz gegenüber der Rechnung 1913 erklärt sich hauptsächlich durch die Vermehrung der Zinsen auf Baukapitalien.

4. Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen. Diese betragen pro 1914 Fr. 10,186,208. 45

Rechnung 1913	Budget 1914	Rechnung 1914	Gegenüber 1913	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
15,569,343	10,750,260	10,186,208	—5,383,135	— 564,052

Die Differenz gegenüber der Rechnung 1913 erklärt sich durch die ausserordentlichen Abschreibungen im Betrage von Fr. 5,488,000 auf den Anleihenskosten.

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

a. Gesetzliche Amortisation des Anlagekapitals und der Bauausgaben:

	Betrag	des	Quote	%	Amortisationen
	Fr.	Jahres			Fr.
Bundesbahnen	861,589,067. 55	1902	12.	0,710785	6,175,741. 20
Gotthardbahn	189,177,735. 50	1909	6.	0,604342	1,143,280. 54
Neuenburger Jurabahn	8,833,022. 16	1913	1.	0,508840	44,945. 95
Neubauten S. B. B.	6,542,027. 68	1903	11.	0,717767	46,956. 52
„ „	19,778,872. 34	1904	10.	0,693495	137,165. 50
„ „	21,299,434. 24	1905	9.	0,670044	142,715. 58
„ „	22,959,266. 66	1906	8.	0,647386	148,635. 08
„ „	23,222,056. 60	1907	7.	0,625494	145,252. 57
„ „	24,571,373. —	1908	6.	0,604342	148,495. 13
„ „	16,155,000. 40	1909	5.	0,583905	94,329. 85
„ „	20,624,802. 40	1910	4.	0,564159	116,356. 68
„ „	21,601,170. 51	1911	3.	0,545081	117,743. 88
„ „	28,167,533. 30	1912	2.	0,526640	148,344. 03
„ „	44,582,862. 94	1913	1.	0,508840	226,855. 44
					8,836,817. 95
Dazu: Die in der Quote von Fr. 516,197. —, welche von 1913—1958 jährlich für den Rückkauf der Linie Genf-La Plaine an die P. L. M. zu zahlen ist, enthaltene Amortisation					89,742. 08
					Zusammen 8,926,560. 03

Der Betrag der Bauausgaben pro 1913, amortisierbar innert 60 Jahren, ist folgendermassen berechnet:

Bauausgaben des Jahres 1913	Fr. 48,306,090. 29
Weniger Ausgaben für Betriebsmaterial (Rollmaterial und Gerätschaften)	„ 5,318,896. 23
	Fr. 42,987,194. 06
Plus 30 % der Ausgaben für Betriebsmaterial	„ 1,595,668. 88
Total	Fr. 44,582,862. 94

b. Abschreibung für untergegangene Objekte.

Abschreibung der Erstellungskosten der
im Jahre 1914 infolge Stationsumbauten
untergegangenen Anlagen Fr. 816,834. 42

(Detail auf Seite 80 hiernach.)

c. Tilgung von Anleihenskosten.

Elfte Amortisationsquote der Kursverluste und Emissionskosten des Anleihens 3 % diffé	Fr.	116,495. —
Neunte Amortisationsquote des Defizits des Eisenbahnfonds	"	162,500. —
Vierte Amortisationsquote der Kursverluste und Emissionskosten des Anleihens 3 1/2 % von 1910	"	100,825. —
Amortisation der Kosten pro 1914 für Erneuerung von Couponsbogen	"	62,994. —
Total	Fr.	442,814. —

5. Einlagen in die Spezialfonds . . . Fr. 10,074,825. 70

Rechnung 1913	Budget 1914	Rechnung 1914	Gegenüber 1913	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
12,033,306	10,143,360	10,074,825	— 1,958,481	— 68,535

Diese Einlagen setzen sich zusammen wie folgt:

a. Erneuerungsfonds	Fr.	9,097,167. 60
b. Deckungsfonds für übernommene Pensionen der Jura-Simplon-Bahn und der Gotthardbahn	"	27,164. 05
c. Versicherungsfonds gegen Feuerschaden	"	330,916. 55
d. Unfallrentenfonds	"	619,577. 50
	Fr.	10,074,825. 70

a. Einlagen in den Erneuerungsfonds.

1. Für den Oberbau:

a. per Meter Geleise der eigenen Bahn im Jahresdurchschnitt	Fr.	Fr.
5,167,108 m à 30 Cts.	1,550,132. 40	
b. per Lokomotivkilometer der eigenen und fremden Lokomotiven auf eigener Bahn, ausschliesslich des Rangierdienstes, 37,601,837 km à 7 Cts.	2,632,128. 60	
		4,182,261. —

2. Für das Rollmaterial:

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

a. für Lokomotiven, 43,788,362 Lokomotivkm. à 4,7 Cts.	Fr. 2,058,053. —	
b. f. Personenwg., 375,431,473 Achskilometer à 0,30 Cts.	1,126,294. 40	
c. für Lastwagen, 408,831,735 Achskilometer à 0,28 Cts.	1,144,728. 85	
		4,329,076. 25

3. Für Mobiliar und Gerätschaften:

2 1/2 % von Fr. 23,433,214. 47 Bestand im Jahresdurchschnitt	585,830. 35	
Total Einlagen		9,097,167. 60

b. Deckungsfonds der Pensionen der ehemaligen Gesellschaften.

Jura-Simplon-Bahn, der Zins à 3 1/2 % pro 1914 beträgt	Fr. 9,484. —
Gotthardbahn, der Zins à 3 1/2 % pro 1914 beträgt	n 17,680. 05
	Fr. 27,164. 05

c. Versicherungsfonds gegen Feuerschaden.

Gemäss Beschluss des Verwaltungsrates vom 30. Mai 1913 ist ab 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.

Infolgedessen haben wir diesem Fonds eine siebente Einlage zugewiesen mit	Fr. 300,000.—
und als Zins à $3\frac{1}{2}\%$ auf dem Saldo von Fr. 883,329.61	„ 30,916.55
	<u>Fr. 330,916.55</u>

d. Unfallrentenfonds.

Kapitalisierter Wert der noch nicht verfallenen

Unfallrenten der fünf Kreise	Fr. 545,668.70
Zins zu $3\frac{1}{2}\%$ für 1914	„ 73,908.80
	<u>Fr. 619,577.50</u>

6. Sonstige Ausgaben.

Im Jahre 1914 haben wir verausgabt . . . Fr. 1,577,183.19

Rechnung 1913	Budget 1914	Rechnung 1914	Gegenüber 1913	Gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1,567,123	1,662,000	1,577,183	+ 10,060	— 84,817

Der Hauptposten der Ausgaben von 1914 ist derjenige von Fr. 1,500,000 für die Amortisation des Defizites der Pensions- und Hilfskasse des Personals.

Zusammenfassende Vergleichung der Gewinn- und Verlustrechnung für 1914 mit der Rechnung pro 1913 und dem Budget pro 1914. (Überträge nicht inbegriffen.)

	Differenz 1914 gegen 1913	Differenz 1914 gegen Budget 1914
	Fr.	Fr.
Überschuss der Betriebseinnahmen	— 21,971,457	— 19,803,168
Ertrag der Nebengeschäfte . . .	— 43,988	— 88,795
Entnahmen aus den Spezialfonds	— 2,427,782	— 3,210,764
Betriebssubventionen	—	—
Sonstige Einnahmen	+ 81,876	+ 139,600
<i>Differenzen der Einnahmen</i> . . .	<u>— 24,361,351</u>	<u>— 22,963,127</u>

Zusammenstellung der der gesetzlichen Amortisation unterworfenen Anlagekosten und Bauverwendungen.

Jahre	Rückkaufspreis der ehemaligen Gesellschaften	Anderweitige Bauausgaben	Total	Abzug 70 % des Rollmaterials und des Mobiliars	Zu amortisierendes Anlagekapital
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1902	*) 953,863,202. 77	—	*) 953,863,202. 77	92,274,135. 22	861,589,067. 55
1903	—	8,124,328. 52	8,124,328. 52	1,582,300. 84	6,542,027. 68
1904	—	25,282,135. 60	25,282,135. 60	5,503,263. 26	19,778,872. 34
1905	—	28,998,923. 08	28,998,923. 08	7,699,488. 84	21,299,434. 24
1906	—	30,504,514. 76	30,504,514. 76	7,545,248. 10	22,959,266. 66
1907	—	33,722,648. 54	33,722,648. 54	10,500,591. 94	23,222,056. 60
1908	—	36,631,040. 64	36,631,040. 64	12,059,667. 64	24,571,373. —
1909	—	22,320,204. —	22,320,204. —	6,165,203. 60	16,155,000. 40
1910	—	25,824,422. 47	25,824,422. 47	5,199,620. 07	20,624,802. 40
1911 G. B.	210,920,254. 64	—	210,920,254. 64	21,742,519. 14	189,177,735. 50
1911 S. B. B.	—	24,338,720. —	24,338,720. —	2,737,549. 49	21,601,170. 51
1912	—	30,448,392. 11	30,448,392. 11	2,280,858. 81	28,167,533. 30
1913	†) 10,021,927. —	48,306,090. 29	58,328,017. 29	4,912,132. 19	53,415,885. 10
1914	—	41,271,639. 92	41,271,639. 92	5,939,768. 75	35,331,871. 17
	1,174,805,384. 41	355,773,059. 93	*) 1,530,578,444. 34	186,142,347. 89	1,344,436,096. 45

*) Im Total der dritten Kolonne (Fr. 1,530,578,444. 34) ist nicht inbegriffen der Betrag von Fr. 39,159,321. 46, der verausgabt wurde für die Arbeiten auf der italienischen Strecke des Simplontunnels und der vorderhand nicht zu amortisieren ist. Gleich verhält es sich für den kapitalisierten Rückkaufspreis (Fr. 10,780,988) der Linie Genf-La Plaine, dessen Amortisation sich unter andern Bedingungen vollzieht.

†) Neuenburger Jurabahn.

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	Hilfskassa- defizit	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. —	43,393,958. 10	53,415,885. 10	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
1914	—	35,331,871. 17	35,331,871. 17	7,363,967. 69	1,472,850. 26	8,836,817. 95	89,742. 08		816,834. 42	442,814. —	1,500,000	2,849,390. 50	11,686,208. 45
	1,060,788,730. 05	283,647,366. 40	1,344,436,096. 45	67,721,433. 85	7,280,664. 41	75,002,098. 26	175,982. 46	2,892,055. 88	11,058,660. 74	19,562,578. 45	8,675,000	42,364,277. 53	117,366,375. 79

Die Ausgaben für Verwendungen auf die Dampfschiffe auf dem Bodensee sind nicht in dieser Zusammenstellung begriffen; die Amortisation derselben vollzieht sich jährlich durch den Betriebskonto der Dampfschiffe (siehe Kapitel III, Seite 78).

	Differenz 1914 gegen 1913	Differenz 1914 gegen Budget 1914
	Fr.	Fr.
Netto-Zinslast	+ 1,818,812	— 538,724
Entschädigung für gepachtete Linien	—	—
Verwendungen zu Amortisationen	— 5,383,134	— 564,051
Einlagen in die Spezialfonds . .	— 1,958,481	— 68,534
Sonstige Ausgaben	+ 10,060	— 84,817
<i>Differenzen der Ausgaben</i> . . .	— 5,512,743	— 1,256,126
Differenzen der Einnahmen . .	— 24,361,351	— 22,963,127
„ „ Ausgaben	— 5,512,743	— 1,256,126
<i>Differenzen der Saldi</i>	— 18,848,608	— 21,707,001

Die Verminderung des Saldos beträgt gegenüber 1913 Fr. 18,848,608 und gegenüber dem Budget Fr. 21,707,001.

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 1914.

Die Gesamtsumme der Aktiven und Passiven der Bilanz auf 31. Dezember 1914 beträgt Fr. 1,751,953,217. 08 gegenüber Fr. 1,717,715,566. 80 auf 31. Dezember 1913.

Aktiven.

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

1. *Baukonto.* Er beläuft sich auf . Fr. 1,373,151,464. 11

und setzt sich wie folgt zusammen:

	Bahnanlage und feste Einrichtungen	Rollmaterial	Mobiliar und Gerätschaften	Total
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Bestand auf 31. Dezember 1913	1,069,654,472	234,267,886	23,164,369	1,327,086,727
Vermehrung laut Baurechnung 1914	37,579,353	7,947,693	537,691	46,064,737
Bestand auf 31. Dezember 1914	<u>1,107,233,825</u>	<u>242,215,579</u>	<u>23,702,060</u>	<u>1,373,151,464</u>

Die Baurechnung, sowie die Nachweise über die Verwendungen zu Bauzwecken, Seiten 24—28 und 53—86 der Jahresrechnung, enthalten die Darstellung der Kosten der vollendeten Neu- und Ergänzungsbauten nach den einzelnen Rubriken und Objekten ausgeschieden; im weitern verweisen wir auf den Bericht des Baudepartementes über die vollendeten Bauobjekte, Seiten 134 u. ff. nachstehend.

2. *Überschuss des Rückkaufspreises über die Aktiven der ehemaligen Gesellschaften.* Der Saldo dieses Kontos auf 31. Dezember 1914 beträgt Fr. 113,917,355. 77 und hat sich gegenüber 1913 nicht verändert.

II. Unvollendete Bauobjekte. Auf 31. Dezember 1914 beträgt dieser Konto . . Fr. 93,449,933.92

Die nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die im Jahre 1914 eingetretenen Änderungen:

	Bestand auf 31. Dez. 1913 Fr.	Netto-Bauausgaben im Jahre 1914 Fr.	Übertrag auf Baukonto pro 1914 Fr.	Bestand auf 31. Dez. 1914 Fr.	Unterschiede Fr.
Generaldirektion	1,079,245	8,919,213	8,108,297	1,890,161	+ 810,916
Verbesserung der Hauensteinlinie					
Sissach-Olten	13,293,082	8,426,146	—	21,719,228	+ 8,426,146
Kreis I	20,035,057	4,491,393	2,457,410	22,069,040	+ 2,033,983
„ II	22,462,504	5,522,283	13,755,603	14,229,184	— 8,233,320
„ III	2,700,471	2,455,151	2,809,189	2,346,433	— 354,038
„ IV	24,874,091	1,515,111	16,835,473	9,553,729	— 15,320,362
„ V	5,627,312	2,359,441	2,098,765	5,887,988	+ 260,676
Simplontunnel II	6,158,292	5,843,253	—	12,001,545	+ 5,843,253
Brienzerseebahn	2,012,977	1,739,649	—	3,752,626	+ 1,739,649
	98,243,031	41,271,640	46,064,737	93,449,934	— 4,793,097

Die Mehrbeträge bei einzelnen Konti auf 31. Dezember 1914 gegenüber dem Stande auf Ende 1913 rühren daher, dass die Bauausgaben im Jahre 1914 grösser sind als die Übertragungen vollendeter Bauobjekte auf den Baukonto. In den Kreisen II und IV sind eine Anzahl grössere Bauten, die erhebliche Aufwendungen erforderten, vollendet und auf den Baukonto übertragen worden.

Über den Stand der auf Ende 1914 unvollendet gebliebenen Bauobjekte gibt der Bericht des Baudepartementes, Seiten 132 u. ff., Aufschluss.

<i>Bauausgaben 1914:</i>	Fr.
Auf den „Baukonto“ wurden übertragen netto .	46,064,737
Auf dem Konto „Unvollendete Bauobjekte“ beträgt die Verminderung	—4,793,097
Im Jahre 1914 betragen somit die Bauausgaben netto	41,271,640
Der Konto „Verwendungen auf Nebengeschäfte“ (Bodensee) hat sich vermindert um	— 102,553
Die Ausgaben betragen somit netto	<u>41,169,087</u>
In diesem Betrage sind nicht inbegriffen:	
Die Abschreibungen für untergegangene Anlagen zu lasten des Kontos „Zu amortisierende Verwendungen“	817,634
Die Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung .	1,812,834
Die Abschreibungen für ausrangiertes Rollmaterial, abzüglich Altmaterialwert	1,573,674
Die Abschreibung von ersetzten Gasbeleuchtungseinrichtungen in Personenwagen zu lasten des Fahrdienstes	17,000
Die Abschreibungen für ausrangierte Maschinen und Werkzeuge, sowie die Vergütungen für das Altmaterial der ausrangierten Fahrzeuge durch die Werkstätten	139,459
Die Netto-Abschreibung auf dem Anlagekapital der Dampfschiffe etc. auf dem Bodensee	104,464
Im Jahre 1914 betragen diese Verwendungen . .	<u>4,465,065</u>

III. Verwendungen auf Nebengeschäfte.

Das Anlagekapital unserer Dampfschiffunternehmung auf dem Bodensee beträgt auf Ende 1914 2,057,240. 65

	Fr.	
Dieser Konto betrug auf Ende 1913 . . .	2,159,793. 35	
Er vermehrte sich um die Kosten für die Erstellung eines Unterkunftslokals für die Hafen- beamten im Bahnhof Romanshorn	1,911. 10	
	<u>2,161,704. 45</u>	
Dagegen wurden abgeschrieben 5 % des Anlagekapitals auf Ende 1913	Fr. 107,989. 65	
Abzüglich: Die Fr. 10,000 überschreitenden Kosten für die Hauptreparatur des Dampfschiffes „St. Gallen“	3,525. 85	
Netto-Abschreibung pro 1914	<u>104,463. 80</u>	
Bestand auf Ende 1914	<u>2,057,240. 65</u>	
Von 1904 bis 1913 haben die Bundesbahnen amortisiert eine Summe von	1,014,746. 90	
welcher die Amortisation pro 1914 zuzuzählen ist mit	104,463. 80	
Total der Amortisationen Ende 1914	<u>1,119,210. 70</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	1,457,087. 75	
Zusammen	<u>3,176,451. 35</u>	
Abzüglich die jährlichen Amortisationen von 1904 bis 1914	1,119,210. 70	
verbleibt als Anlagekapital auf Ende 1914 . .	<u>2,057,240. 65</u>	

IV. *Zu amortisierende Verwendungen.* Auf
31. Dezember 1913 wies dieser Konto einen
Sollsaldo auf von 15,909,462. 95

Im Jahre 1914 ist er um folgende Beträge
angewachsen:

Übertrag	<u>15,909,462. 95</u>
----------	-----------------------

	Fr.
Übertrag	15,909,462. 95
Emissions- und Konversionskosten von Anleihen.	Fr.
Anleihen 4 0/0 S. B. B. von 1914	2,719,702. 55
„ 3 1/2 0/0 S. B. B. von 1899/1902	58,344. —
Anleihen 3 1/2 0/0 S. C. B. von 1894	4,650. —
Untergegangene Anlagen:	
1. Auf Kreis I.	
Bahnhof Vallorbe	49,019. 05
„ Payerne	4,225. 05
Station Versoix	21,106. 05
Bahnhof Martigny	18,551. 80
„ Renens	601. —
„ Lausanne	1,116. 05
Doppelspur St. Blaise-Neuenstadt	13,009. —
„ Bern-Thörishaus . .	9,540. 50
2. Auf Kreis II.	
Bahnhof Bern	23,398. 60
Station Emmenbrücke	12,368. 85
Doppelspur Wylerfeld-Gümligen .	31,334. 65
3. Auf Kreis III.	
Überfahrtsbrücke bei km 44,512	
Winterthur-Koblentz	10,161. 36
Bahnhof Zürich	16,130. 30
Station Uster	16,407. 80
Bahnhof Oerlikon	— 800. —
Linthbrücke bei Ennenda . . .	42,024. —
„ „ Mühlefuhr . . .	35,993. —
4. Auf Kreis IV.	
Bahnhof Romanshorn	86,839. 50
„ Wil	21,265. —
„ St. Margrethen	14,735. 25
„ St. Gallen	13,183. 75
Station Gossau	316,316. 06
5. Auf Kreis V.	
Station Ambri-Piotta	17,963. 70
Bahnhof Biasca	12,389. 20
Doppelspur Mendrisio-Chiasso . .	29,954. 90
	3,599,530. 97
	19,508,993. 92

	Fr.
Übertrag	19,508,993. 92
Dagegen haben wir abgeschrieben:	
Auf Amortisationskosten des Anleihens 3 % <i>différé</i> ,	
11. Annuität	116,495. —
Auf dem Defizit des Eisenbahn-	
fonds, 9. Annuität	162,500. —
Auf den Emissionskosten des An-	
leihens 3½ % von 1910, 4. An-	
nuität	100,825. —
Ausgaben von 1914 für Erneue-	
rung von Couponsbogen . . .	62,994. —
Für untergegangene Anlagen im	
Jahr 1914	816,834. 42
	<u>1,259,648. 42</u>
Saldo auf 31. Dezember 1914	<u>18,249,345. 50</u>

V. *Wertbestände und Guthaben.* Auf 31. Dezember 1914 be-
trugen dieselben Fr. 141,931,790. 32

Die Vergleichung mit der Bilanz von 1913 verzeigt die
nachstehenden Veränderungen:

	Beträge		
	auf 31. Dezember 1913 Fr.	auf 31. Dezember 1914 Fr.	Unterschiede gegenüber 1913 Fr.
Kassen und Bankgut-			
haben	26,318,533	12,310,279	— 14,008,254
Wertschriftenporte-			
feuille	9,490,306	3,110,784	— 6,379,522
Portefeuille des Er-			
neuerungsfonds . . .	73,677,039	73,111,749	— 565,290
Entbehrliche Liegen-			
schaften	7,884,209	8,288,067	+ 403,858
Materialvorräte . . .	35,442,892	37,501,904	+ 2,059,012
Verschiedene Debi-			
toren	7,586,217	7,609,007	+ 22,790
	<u>160,399,196</u>	<u>141,931,790</u>	<u>— 18,467,406</u>

Kassen und Bankguthaben. Auf 31. Dezember* 1913
hatten wir für Fr. 14,400,000 auf Termin angelegte Gelder. Im
Laufe des I. Halbjahres 1914 ist dieser Betrag eingegangen und
wir haben ihn für die laufenden Bedürfnisse verwendet.

Wechselportefeuille. Unser Wechselportefeuille weist folgende Veränderungen auf:

Bestand des Portefeuilles auf den 31. Dezember 1913 gleich Null	Fr. —. —
Im Laufe des Jahres 1914 sind in das Portefeuille an Wechseln eingegangen . . .	10,293,316. 03
Diskont und Kursdifferenzen	13,270. 53
	<u>10,306,586. 56</u>
Ausgegangen sind an einkassierten Wechseln	<u>10,306,586. 56</u>

Wertschriftenportefeuille. Die Veränderungen desselben im Laufe des Jahres 1914 waren folgende:

Bestand des Portefeuilles auf den 31. Dezember 1913	Fr. 9,490,306. —
Erworbene Titel	79,347. 65
	<u>9,569,653. 65</u>

Abzüglich:

Realisierung von verschiedenen Titeln	Fr. 6,405,370. —
Zuteilungen an den Fonds für Belohnung hervorragender Leistungen zur Verhütung von Unglücksfällen im Betriebsdienste der ehemaligen Gott-hardebahn	12,000. —
Kursdifferenzen	41,499. —
	<u>6,458,869. —</u>
Bestand des Wertschriftenportefeuilles auf den 31. Dezember 1914	<u>3,110,784. 65</u>

Erneuerungsfondsportefeuille. Im Laufe des Jahres 1914 haben folgende Veränderungen stattgefunden:

Bestand des Portefeuilles auf den 31. Dezember 1913	Fr. 73,677,038. 70
Abzüglich:	Fr.
Realisierung verschiedener Titel	123,300. —
Kursdifferenzen	441,990. —
	<u>565,290. —</u>
Bestand auf den 31. Dezember 1914 . . .	<u>73,111,748. 70</u>

Entbehrliche Liegenschaften, inbegriffen Landerwerbungen für spätere Erweiterung von Bahnanlagen. Ihr Inventarwert auf 31. Dezember 1913 betrug	Fr. 7,884,208. 66
---	----------------------

Im Jahre 1914 fanden Erwerbungen statt für . . .	Fr. 722,134. 61
--	--------------------

Dagegen wurden veräußert oder zu Bauzwecken verwendet für	318,276. 45	403,858. 16
---	-------------	-------------

Bestand auf 31. Dezember 1914 . . .	8,288,066. 82
-------------------------------------	---------------

Materialvorräte. Ihr Inventarbestand betrug auf 31. Dezember 1913	Fr. 35,442,892. 29
---	-----------------------

Auf 31. Dezember 1914 beträgt derselbe	37,501,904. 29
--	----------------

Vermehrung gegenüber 1913	2,059,012. —
-------------------------------------	--------------

Verschiedene Debitoren. Bestand auf 31. Dezember 1914	Fr. 7,609,006. 59
---	----------------------

Auf 31. Dezember 1913 betrug der Saldo	7,586,217. 17
--	---------------

Vermehrung der Debitoren gegenüber 1913	22,789. 42
---	------------

Der einzige Konto dieses Kapitels von Wichtigkeit bezüglich der Ziffern ist der Konto „Einnahmenkontrolle“, dessen Saldo Fr. 4,746,262. 84 beträgt. Dieser Betrag repräsentiert die Saldi zulasten der Bahnhöfe und Stationen auf 31. Dezember 1914. Die andern Saldi verteilen sich auf zirka 50 verschiedene Konti.

Passiven.

<i>I. Konsolidierte Anleihen.</i> Auf 31. Dezember 1913 betrug das Nominalkapital der die schweizerischen Bundesbahnen betreffenden Anleihen	Fr. 1,494,425,347. 62
Emission auf 15. März 1914 des 4 % Anleihe der schweizerischen Bundesbahnen von 1914, zur Deckung von Bauausgaben und zur Rückzahlung der am 15. März verfallenen 4 % Kassascheine von 1911, im Betrage von Fr. 34,000,000 . . .	„ 60,000,000. —
Ausgabe pro 1914 von 4 1/4 % Depotscheinen der schweizerischen Bundesbahnen, zu jeder Zeit rückzahlbar, den Portefeuilles der Pensions- und Hülfskassen zugeteilt	„ 12,086,000. —
	Fr. 1,566,511,347. 62

Infolge Auslosungen wurden folgende Rückzahlungen vorgenommen:

4 % Schweiz. Centralbahn 1876	Fr. 541,500
4 % „ 1880	„ 150,000
4 % Vereinigte Schweizerbahnen, I. Hypothek	„ 133,000
4 % „ II. „	„ 67,000
2 8/11 % Franco-Suisse 1868	„ 173,250
3 % Jougne-Eclépens	„ 51,500
3 1/2 % Gotthardbahn 1895	„ 600,000
3 % différé Schweiz. Bundesbahnen 1903	„ 1,055,000
3 1/2 % Schweiz. Bundesbahnen 1899/1902	„ 3,900,000

Fr. 6,671,250. —

Amortisation des kapitalisierten Rückkaufspreises für Genf-La

Plaine	„ 89,742. 08
------------------	--------------

„ 6,760,992. 08

Auf 31. Dezember 1914 beläuft sich der Betrag der Anleihen auf Fr. 1,559,750,355. 54

Die nachstehende Tabelle enthält eine Vergleichung über den Bestand unserer konsolidierten Schuld in den Jahren 1913 und 1914:

Anleihen	Beträge		Unterschiede gegenüber 1913	Bemerkungen
	auf	auf		
	31. Dezember 1913	31. Dezember 1914		
	Fr.	Fr.	Fr.	
4 % Centralbahn 1876	19,826,500	19,285,000	—	Durch Auslösung zurückbezahlt. id.
4 % „ 1880	17,355,000	17,205,000	—	
3 1/2 % „ 1. Juni 1894	30,000,000	30,000,000	—	
3 1/2 % „ 26. Oktober 1894	30,000,000	30,000,000	—	
4 % Nordostbahn 1880	3,000,000	3,000,000	—	
3 1/2 % „ 1894	10,000,000	10,000,000	—	
3 1/2 % „ 1895	7,000,000	7,000,000	—	
3 1/2 % „ 1896	35,000,000	35,000,000	—	
3 1/2 % „ 1897	10,512,500	10,512,500	—	
4 % Vereinigte Schweizerbahnen, I. Hyp. 4 % „ „ II. „	17,503,100	17,370,100	—	id.
2 8/11 % Franco-Suisse 1868	8,776,700	8,709,700	—	id.
3 % Jougne-Eclépens	14,963,300	14,790,050	—	id.
3 1/2 % Jura-Simplon-Bahn 1894	6,954,000	6,902,500	—	id.
3 1/2 % Gotthardbahn 1895	138,172,500	138,172,500	—	
3 1/2 % Eisenbahnrente 1890	114,390,000	113,790,000	—	id.
3 % Bundesbahnrente 1900	69,333,000	69,333,000	—	
4 %	75,000,000	75,000,000	—	
Übertrag	607,786,600	606,070,350	—	
			1,716,250	

Anleihen	Beträge		Unterschiede gegenüber 1913	Bemerkungen
	auf 31. Dezember 1913	auf 31. Dezember 1914		
	Fr.	Fr.	Fr.	
Übertrag	607,786,600	606,070,350	—	1,716,250
3 % différencé Bundesbahnanleihen 1903	148,980,000	147,925,000	—	1,055,000
3 1/2 % Bundesbahnanleihen 1899/1902.	489,100,000	485,200,000	—	3,900,000
3 1/2 %	80,000,000	80,000,000	—	—
4 %	83,750,000	143,750,000	+	60,000,000
	1,409,616,600	1,462,945,350	+	53,328,750
4 1/4 % Depotscheine der schweizerischen Bundesbahnen, zu jeder Zeit rückzahlbar, den Portefeuilles der Pensions- und Hilfskassen zugeteilt	74,114,000	86,200,000	+	12,086,000
Wert auf 31. Dezember 1914 der an die P. L. M. zu leistenden Jahresraten für den Rückkauf der Linie Genf-La Plaine	10,694,748	10,605,006	—	89,742
	1,494,425,348	1,559,750,356	+	65,325,008

Durch Auslosung zurückbezahlt.

Erhöhung infolge Ausgabe eines neuen Anleiheens zur Deckung v. Bauausgaben und zur Rückzahlung der am 15. März 1914 verfallenen 4 % Kassascheine von 1911, im Betrage v. Fr. 34,000,000.

Neuausgabe von 1914.

Amortisationsquote pro 1914.

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 1914 hatten diese Hinterlagen folgenden Bestand:

	3 % Schweiz. Eisen- bahnrente von 1890	3 1/2 % S. B. B. Anleihen von 1899/1902	S. B. B. Rente von 1900	3 % différé S. B. B. Anleihen von 1903	3 1/2 % S. B. B. Anleihen von 1910, I. Serie	4 % S. B. B. Anleihen von 1912/1914
	Nominal- betrag	Nominal- betrag	Rente	Nominal- betrag	Nominal- betrag	Nominal- betrag
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Hauptkasse in Bern	120,120	35,074,000	137,100	4,132,500	610,500	14,450,500
Kreiskasse I in Lausanne	—	234,000	4,410	—	—	14,000
„ II in Basel	—	742,000	16,530	144,000	—	5,000
„ III in Zürich	—	2,741,000	—	880,000	—	270,000
„ IV in St. Gallen	—	—	—	—	—	—
„ V in Luzern	—	—	450	—	—	1,510,000
Total	120,120	38,791,000	158,490	5,156,500	610,500	16,249,500
Am 31. Dezember 1913 beliefen sich diese						
Hinterlagen auf	119,790	39,213,000	169,410	4,575,500	610,500	13,749,500
Unterschiede gegenüber 1913	+ 330	— 422,000	— 10,920	+ 581,000	—	+ 2,500,000

	Anleihen der S. C. B.	Anleihen der N. O. B.	Anleihen der V. S. B.	Anleihen der J. S.	3 1/2 % Anleihen der G. B. von 1895	4 % Kassa- scheine der S. B. B. von 1911/1914
	Nominal- betrag	Nominal- betrag	Nominal- betrag	Nominal- betrag	Nominal- betrag	Nominal- betrag
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Hauptkasse in Bern	6,305,000	14,504,500	792,800	16,423,900	18,482,000	—
Kreiskasse I in Lausanne	—	—	—	35,500	33,000	—
„ II in Basel	2,300,500	223,500	109,000	129,000	134,000	—
„ III in Zürich	—	648,500	—	50,000	—	—
„ IV in St. Gallen	—	—	—	—	—	—
„ V in Luzern	—	—	—	—	1,090,000	—
Total	8,605,500	15,376,500	901,800	16,638,400	19,739,000	—
Am 31. Dezember 1913 beliefen sich diese						
Hinterlagen auf	8,188,000	15,077,000	765,100	23,959,300	19,702,000	1,175,000
Unterschiede gegenüber 1913	+ 417,500	+ 299,500	+ 136,700	— 7,320,900	+ 37,000	— 1,175,000

II. Amortisationskonto. Derselbe betrug
auf 31. Dezember 1913 Fr. 66,251,520. 69

Pro 1914 hat er sich erhöht um:

Die gesetzliche Amortisation Fr. 8,836,817. 95

Die zweite 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 „ 89,742. 08

„ 8,926,560. 03

Bestand auf 31. Dezember 1914 . . . Fr. 75,178,080. 72

Siehe in der Beilage II zu Seite 75 die Zusammenstellung
der seit dem Rückkauf amortisierten Ausgaben.

III. Schwebende Schulden. Bestand derselben auf 31. De-
zember 1914 Fr. 34,428,870. 96

Nachstehend die Vergleichung mit 1913:

	Beträge		Unterschiede gegenüber 1913 Fr.
	auf 31. Dez. 1913 Fr.	auf 31. Dez. 1914 Fr.	
Verfallene Obligationen und Coupons	4,971,244	10,372,490	+ 5,401,246
Noch nicht verfallene Ratenzinse	5,598,336	5,180,403	— 417,933
Pensions- u. Hilfskassen Kautionen von Unter- nehmern, Lieferanten u. Frachtenkreditinhabern	1,047,208	973,849	— 73,359
Zurückzuzahlende Aktien und Genussscheine der J. S.	791,508	754,625	— 36,883
Kassenscheine	166,732	165,672	— 1,060
Verschiedene Kreditoren	34,000,000	3,500,000	— 30,500,000
Von den Kassen im Jahre 1915 regulierte Aus- gaben und Einnahmen des Jahres 1914 . .	1,981,985	2,589,935	+ 607,950
	21,091,201	10,891,897	— 10,199,304
	<u>69,648,214</u>	<u>34,428,871</u>	<u>— 35,219,343</u>

Im Jahre 1914 haben wir mittelst den verfügbaren Mitteln aus dem 4 % Anleihen von Fr. 60,000,000 die Kassenscheine von Fr. 34,000,000 zurückbezahlt, dagegen neue Kassenscheine im Betrage von Fr. 3,500,000 herausgegeben.

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

IV. Spezialfonds. Sie umfassen den Erneuerungsfonds, die Deckungsfonds der ehemaligen J. S. und G. B.-Pensionen, den Versicherungsfonds gegen Feuerschaden und den Unfallrentenfonds. Ihr Betrag beläuft sich auf 31. Dezember 1914 auf Fr. 82,595,909.86

Für das Nähere dieser Fonds vergleiche man Seiten 59—61 dieses Berichtes.

Auf 31. Dezember 1914 schliesst die Gewinn- und Verlustrechnung ab mit einem Passivsaldo von Fr. 9,196,086.81, bezüglich dessen wir auf die Schlussbemerkungen des gegenwärtigen Berichtes verweisen.

b. Publizitätsdienst.

Die Tätigkeit dieses Dienstes und der ihm unterstellten Auslandsagenturen war bis zum Ausbruch des europäischen Krieges eine sehr rege, namentlich infolge der Mitwirkung bei der Werbetätigkeit zugunsten der Schweizerischen Landesausstellung. Diese Mitarbeit erstreckte sich auf die Zeitungspropaganda, die Verteilung von Prospekten und die Unterbringung von insgesamt zirka 10,000 Plakaten in Deutschland, Frankreich, England und Nordamerika.

Durch die kriegesischen Ereignisse wurde die Tätigkeit des Publizitätsdienstes beinahe völlig lahmgelegt. Ein Teil des Personals musste dem Mobilisationsbefehl Folge leisten und wurde nach seiner Entlassung aus dem Militärdienst mit andern momentan entbehrlichen Beamten auf verschiedenen Dienstabteilungen der Zentralverwaltung untergebracht. Indessen wurde der Betrieb der Bureaux in Berlin, London und New York aufrechterhalten, während in Paris eine vorübergehende Schliessung der Agentur stattfand.

Trotz dieser schweren Störungen ist die Zahl der vom Zentraldienst in Bern im Berichtsjahre erledigten Geschäfte gegenüber dem Vorjahre nicht wesentlich zurückgegangen. Besondere

Erwähnung verdient hier die Drucklegung einer neuen englischen und italienischen Auflage der Simplonbroschüre, sowie die erstmalige Herausgabe einer für England bestimmten illustrierten Publikation über den Sommersport in der Schweiz. Vom Fahrplanheft „Internationale Zugverbindungen“ erschienen die Mai- und die Juliausgabe, während die Winterausgabe ausfiel.

Der Publizitätsdienst wirkte ferner bei der durch den Verband schweizerischer Verkehrsvereine bzw. durch den schweizerischen Hotelierverein besorgten Herausgabe von kleinen Reiseführern für die Schweiz in holländischer, spanischer und russischer Sprache mit.

Die beratende Kommission für den Publizitätsdienst, die gewöhnlich jährlich zweimal Sitzung hält, ist im Berichtsjahr nur einmal zusammengetreten.

II. Kommerzielles Departement.

a. Allgemeines.

1. Im Berichtsjahre sind folgende neue Stationen und Haltestellen der Bundesbahnen zur Eröffnung gelangt:

- a. am 1. Mai die Station Schübelbach-Buttikon, zwischen Reichenburg und Siebnen-Wangen gelegen, für den gesamten Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr;
- b. am 1. Mai die Haltestelle Niederwangen, zwischen Bümpliz und Thörishaus gelegen, für den Personenverkehr (mit einer beschränkten Anzahl von Stationen);
- c. am 21. September die Station Hasle (Luzern), zwischen Entlebuch und Schüpfheim gelegen, für den gesamten Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr;
- d. am 1. Oktober die zwischen Zofingen und Safenwil gelegene Haltestelle Küngoldingen. Sie ist zur Ausgabe von gewöhnlichen Billetten II. und III. Klasse und zur Abfertigung von begleitetem Reisegepäck nach einer beschränkten Anzahl S. B. B.-Stationen eingerichtet.

2. Auf den 1. Februar sind die Abfertigungsbefugnisse für die Haltestellen Quartino und Reazzino auf Einzelsendungen flüssiger Milch nach Ausnahmetarif Nr. 41 ausgedehnt worden. Nach und von der Haltestelle Reazzino wurde auch die Abfertigung von Kleinvieh in Einzelsendungen zulässig erklärt.

3. Die zwischen Chambrelieu und Les Geneveys-sur-Coffrane gelegene Haltestelle Montmollin wird seit der Inkraftsetzung des Winterfahrplanes (21. September) in beschränktem Umfange (Ausgabe von Billetten im Nachbarverkehr) bedient.

4. Im Einvernehmen mit dem schweizerischen Eisenbahndepartement und der Direktion der Berner-Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon haben wir beschlossen, den Namen unserer Station Grenchen auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Linie Münster-Lengnau abzuändern in „Grenchen-Süd“, wogegen die an der neuen Linie gelegene Station die Bezeichnung „Grenchen-Nord“ erhalten soll.

5. Folgende neue schweizerischen Eisenbahnlinien sind während des Berichtsjahres dem Betriebe übergeben worden:

- a. am 20. Juni die Strecke Beatenbucht-Interlaken-Bahnhof der elektrischen Bahn Steffisburg-Thun-Interlaken und damit der durchgehende Betrieb dieser Bahn;

- b. am 7. Juli die Strecke Sépey—Les Diablerets der elektrischen Schmalspurbahn Aigle-Sépey-Diablerets;
- c. am 12. Dezember die *Chur-Arosa-Bahn*.

6. Die Gemeindebehörde von Melano hat das Gesuch gestellt, es möchte der Name der Station Maroggia in „Maroggia-Melano“ abgeändert werden. Wir konnten diesem Gesuche nicht entsprechen, da keine genügenden Gründe für die Vornahme der gewünschten Änderung vorlagen. Aus der nämlichen Ursache konnte auch einem Gesuche der Gemeindebehörde von Penthalaz um Abänderung der Stationsbezeichnung „Cossonay-gare“ in „Penthalaz-Cossonay“ keine Folge gegeben werden.

7. Das Verzeichnis der Reglemente, Instruktionen, Tarife und Verfügungen kommerzieller Natur für den Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr ist auf 1. Juni in neuer Ausgabe erschienen.

8. Über die Frage der Neuordnung der Tarife für den internen und direkten Verkehr des Kreises V (ehemalige Gotthardbahn) haben wir dem Verwaltungsrat unter verschiedenen Malen Bericht erstattet, worauf er in seiner Sitzung vom 21. Juli endgültige Beschlüsse fasste, die sodann auch die Genehmigung des schweizerischen Eisenbahndepartements fanden. In bezug auf die Durchführung hat sich das Eisenbahndepartement auf unsern Antrag hin damit einverstanden erklärt, dass die unwesentliche Änderung der Personentarife der ehemaligen Gotthardbahn zur Vermeidung doppelter Arbeit und Druckkosten verschoben werde, bis die Bundesversammlung über die beantragte Erhöhung der Fahrpreise für Hin- und Rückfahrt auf dem ganzen Bundesbahnnetz Beschluss gefasst habe, in der Meinung, dass die Durchführung sodann auf den gleichen Zeitpunkt stattfinden solle. Dagegen sei die in Aussicht genommene Herabsetzung der Tarife für den Gepäck-, Güter- und Viehverkehr auf 1. Januar 1915 zu vollziehen.

9. Die kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten hat im Berichtsjahre eine Sitzung abgehalten. Die behandelten Geschäfte betrafen ausschliesslich den Güterverkehr (vgl. Ziffer 3 sub lit. d Güterverkehr hiernach).

10. Der kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten sind im Berichtsjahr neu beigetreten: die Chur-Arosa-Bahn, die Furkabahn und die Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn. Sodann ist der Ausschuss der Verkehrsinteressenten für die zweite dreijährige Amtsdauer (1913/15) nachträglich wie folgt neu bestellt worden:

a. vom schweizerischen Handels- und Industrieverein die Herren:

1. A. Jenni-Kunz in Aarau, Chef des Hauses A. Jenni-Kunz (Färberei), Mitglied der schweizerischen Handelskammer (bisheriger Vertreter);

2. Oskar Hauser in Luzern (Hotel Schweizerhof), Mitglied der schweizerischen Handelskammer, Präsident des schweizerischen Hoteliervereins (bisheriger Vertreter);

3. A. Mäder in Basel, vom Hause Jacky-Mäder & Cie. (Internationale Transporte), bisheriger Vertreter;

4. Hermann Zingg in Bern, vom Hause R. Zingg's Söhne (Käsehandel), Mitglied der schweizerischen Handelskammer (bisheriger Vertreter);

5. Dr. Alfred Georg in Genf, Direktor der „La Genevoise, Compagnie d'assurance sur la vie“, Vizepräsident der Genfer Handelskammer (an Stelle des verstorbenen Herrn Nationalrat Louis Martin in Verrières);

b. vom schweizerischen Gewerbeverein die Herren:

1. G. Michel, Grossrat in Bern, Vicepräsident des schweizerischen Gewerbevereins (an Stelle des demissionierenden Herrn Nationalrat Scheidegger in Bern);

2. Dr. F. Volmar in Bern, Sekretär des schweizerischen Gewerbevereins (bisheriger Vertreter);

3. Ed. Boos-Jegher in Zürich, Generalsekretär der schweizerischen Zentralstelle für Ausstellungswesen (bisheriger Vertreter);

c. vom schweizerischen Bauernverband die bisherigen Vertreter, nämlich die Herren:

1. Jenni, Nationalrat, in Worblafen bei Bern;

2. Professor Dr. Laur in Brugg, schweizerischer Bauernsekretär;

3. Schrämlin in Winterthur, Geschäftsführer des Verbandes ostschweizerischer landwirtschaftlicher Genossenschaften.

11. Der Uebereinkunft betreffend den Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr vom 1. Januar 1910 sind die Furkabahn und die Steffisburg-Thun-Interlaken-Bahn beigetreten.

12. Neue Camionnagetarife sind für folgende Stationen eingeführt worden: Brig, Landèron-Combes und Zürich-Wollishofen. Diejenigen für Emmishofen-Kreuzlingen, Kreuzlingen und Olten wurden neu herausgegeben.

b. Personenverkehr.

1. Der Beschluss der eidgenössischen Räte vom 22. Dezember 1914 über die Aenderung des Bundesgesetzes betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen im Sinne einer Erhöhung der Fahrpreise für Hin- und Rückfahrt (vergl. Ziffer 1 auf Seite 13 dieses Berichtes) bedingt die Umarbeitung sämtlicher Personentarife. Das hierfür Erforderliche wurde sofort eingeleitet.

2. Die zur Durchführung der beschlossenen Herabsetzung des Bergzuschlages für den Gepäckverkehr auf den ehemaligen Gotthardbahnstrecken Erstfeld-Biasca und Giubiasco-Taverne notwendigen Tarifänderungen sind auf 1. Januar 1915 in der Hauptsache vollzogen worden.

3. Zum Tarif für den internen Personen- und Gepäckverkehr gelangte auf 1. Juni ein XIV. und auf 1. Oktober ein XV. Nachtrag zur Einführung. Der erstere enthält insbesondere Distanzen und Taxen für den Verkehr der Stationen der ehemaligen Neuenburger Jurabahn unter sich und mit den übrigen Stationen der Bundesbahnen, ausgenommen die des Kreises V, sowie solche für die neueröffnete Station Schübelbach-Buttikon und die Haltestelle Niederwangen. Mit dem XV. Nachtrag wurden neben einigen sonstigen Tariferweiterungen in der Hauptsache Distanzen und Taxen für die neue Station Hasle (Luzern) und die neue Haltestelle Küngoldingen eingeführt.

4. Für den Personen- und Gepäckverkehr der Stationen der ehemaligen Neuenburger Jurabahn unter sich und mit den übrigen Stationen der Bundesbahnen, ausgenommen jene des Kreises V, wurden ab 1. Juni allgemein die internen Tarife, Reglemente und Instruktionen der Bundesbahnen anwendbar erklärt.

5. Von den Tarifmassnahmen für den direkten schweizerischen Personen- und Gepäckverkehr sind folgende zu erwähnen:

- a. Ausgabe eines neuen Distanzenzeigers für die Abfertigung von Gepäck und Expressgut zwischen den Stationen der Bern-Worb-Bahn, der Worblentalbahn und der Bern-Zollikofen-Bahn einerseits, und solchen der S. B. B. anderseits auf 1. März;
- b. Neuauflage des Personentarifs EmmentalBahn, Burgdorf-Thun-Bahn und Solothurn-Münster-Bahn — schweizerische Privatbahnen, auf 1. Mai;
- c. Neuauflage des Personentarifs und Distanzenzeigers Wetzikon-Meilen-Bahn und Uster-Oetwil-Bahn — schweizerische Bundesbahnen, Wald-Rüti-Bahn und Bodensee-Toggenburgbahn, auf 1. Juni;
- d. Ausgabe eines neuen Personentarifs und Distanzenzeigers für den Verkehr der Strassenbahn Steffisburg-Thun-Interlaken — schweizerische Bundesbahnen, auf 15. August;
- e. Neuauflage des Personentarifs und Distanzenzeigers Montana-Vermala-Bahn — schweiz. Bundesbahnen, auf 1. Dezember;
- f. Einführung direkter Personen- und Gepäckabfertigung mit der Chur-Arosa-Bahn und der Furkabahn durch Ausgabe von Nachträgen zu bestehenden Tarifen.

6. Im internationalen Verkehr wurde auf 1. Juli ein neuer Personen- und Gepäcktarif französische Ostbahn — Österreich-Ungarn über Belfort-Lötschberg und Gotthard-Italien und auf 1. August eine Neuausgabe des südwestdeutsch-österreichischen Personen- und Gepäcktarifs via Schweiz eingeführt.

7. Die italienischen Staatsbahnen nahmen auf 1. November neuerdings eine allgemeine Erhöhung ihrer Personenfahrpreise vor. Die entsprechenden Änderungen sind in den einschlägigen direkten Tarifen vorläufig auf provisorischem Wege durch Ausgabe von Nachträgen usw. durchgeführt worden.

8. Die direkten Personen- und Gepäcktarife für den Verkehr mit Russland über Deutschland und Österreich mussten infolge des Krieges ausser Kraft gesetzt werden. Aus der gleichen Ursache ist die Anwendung verschiedener anderer internationaler

Personen- und Gepäcktarife, worunter auch solche im Transit durch die Schweiz, bis auf weiteres sistiert worden.

9. Zum Personentarif für den Bodensee wurde auf 1. August ein V. Nachtrag eingeführt, wodurch unter anderm die Rückfahrkarten Bregenz-Konstanz und umgekehrt zur Rückfahrt wahlweise Gültigkeit mit Bahn über St. Margrethen oder mit Schiff erhielten.

10. Für die in unserm Betriebe stehenden Nebenbahnen sind folgende wichtigeren Tarifmassnahmen zur Durchführung gelangt:

- a. Neuausgabe des internen Personen- und Gepäcktarifs der Visp-Zermatt-Bahn auf den Tag der Wiederaufnahme des Betriebes pro 1914. Er enthält unter anderm neue Bestimmungen für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen und geänderte Vorschriften für die Taxierung von Leichen;
- b. Neuausgabe des internen Personen- und Gepäcktarifs der Bière-Apples-Morges-Bahn auf 1. Dezember. Wesentliche Änderungen sind lediglich für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen und für die Taxierung von Extrazügen eingetreten;
- c. Ausgabe eines I. Nachtrages zum internen Personen- und Gepäcktarif der Drahtseilbahn Cossonay-gare-Cossonay-ville auf 1. November. Er enthält insbesondere neue Bestimmungen betreffend die Ausgabe von Abonnements für eine beschränkte Anzahl Fahrten.

11. Der temporäre Tarif betreffend die Taxbegünstigungen für die schweizerische Landesausstellung in Bern (s. Geschäftsbericht 1913, Seite 101, unter Ziffer 11) ist auf 1. Februar zur Ausgabe gelangt. Mit diesem Tage begann die vorgesehene Begünstigung für Aussteller, sowie deren Angestellte und Arbeiter, die mit der Installation der Ausstellungsgegenstände beschäftigt waren; ferner für die Beförderung von frischen Blumen, lebenden Pflanzen und frischen Früchten. Im übrigen trat der Tarif erst mit dem Tage der Eröffnung der Ausstellung (15. Mai) in Wirksamkeit.

Mit einigen der benachbarten ausländischen Bahnen wurde die Ausgabe von direkten Spezialretourbilletten für den Besuch der Ausstellung in Bern vereinbart. Andere erklärten sich bereit, die Spezialbillette ab der Grenze auf ihren wichtigern Stationen zum Verkaufe aufzulegen.

12. Der Tarif für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen auf den schweizerischen Transportanstalten, dessen Umarbeitung wir im Geschäftsbericht 1912, Seite 103, unter Ziffer 14, als notwendig bezeichnet haben, ist nach wiederholten Verhandlungen in der kommerziellen Konferenz auf 1. Juni neu herausgegeben worden.

13. Die Verzeichnisse der Sonntagsbillette und der festen (fertiggedruckten) Rundfahrtbillette, der schweizerischen zusammenstellbaren Billette und der zusammenstellbaren Fahrscheine für den Vereinsreiseverkehr sind auf 1. Mai neu erschienen.

14. Mit der Rhätischen Bahn wurde vereinbart, die Konkurrenzverhältnisse auf der Strecke Landquart-Chur im Personen- und Gepäckverkehr mit der Chur-Arosa-Bahn in gleicher Weise zu ordnen, wie im Verkehr mit Chur loco, und zwar für so lange, als kein direkter Übergang von Personenwagen zwischen der Rhätischen Bahn und der Chur-Arosa-Bahn stattfindet.

15. Die Mobilmachung der schweizerischen Armee für die Grenzbesetzung machte den Erlass besonderer Vorschriften über die Abfertigung und Taxierung der Militärtransporte während des Kriegsbetriebes, in Ergänzung der Ausführungs- und Zusatzbestimmungen zu den Vorschriften über Militärtransporte, vom 1. Januar 1912, notwendig. Wir haben das Erforderliche im Einvernehmen mit dem schweizerischen Militärdepartement und den übrigen schweizerischen Transportanstalten veranlasst. Hervorzuheben ist, dass gemäss Art. 104 des Militärtransportreglements für den Transport von Truppen, Kriegsmaterial und Bedürfnissen der Armee, welcher während des Kriegsbetriebs stattfindet, nur die Hälfte der für den Friedensbetrieb festgesetzten Taxen bezahlt werden wird.

16. Für die Inhaber von Generalabonnements und Streckenabonnements, die infolge Einberufung in den Militärdienst oder wegen andern, durch die kriegerischen Ereignisse geschaffenen ausserordentlichen Verhältnissen ihre Abonnements während einer gewissen Zeit nicht benutzen können, sind in bezug auf die Gewährung einer Taxrückerstattung und die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Abonnements besondere Massnahmen im Sinne weitgehenden Entgegenkommens getroffen

worden. Ferner haben wir mit Rücksicht auf die durch die kriegserischen Verhältnisse hervorgerufene ungünstige Geschäftslage, die in vielen Etablissements eine Verkürzung der Arbeitszeit notwendig machte, die Kreisdirektionen ermächtigt, die Arbeiterabonnements unter gewissen Bedingungen für passende Züge ausserhalb der tarifmässigen Zeit gültig zu erklären.

17. Wegen Verkehrseinstellung infolge der Kriegsmobilmachungen konnten zahlreiche Retour- und Rundfahrtbillette aller Art ab ausländischen Stationen für die Rückfahrt und ferner einfache Billette ab schweizerischen nach ausländischen Stationen für die Hinfahrt innerhalb der festgesetzten Gültigkeitsdauer nicht benutzt werden. Wir ermächtigten daher die Stationen vorübergehend (bis 20. Oktober 1914), solche Billette zur Vollendung der Fahrt auf der schweizerischen Strecke durch Anbringung eines entsprechenden Vermerks gültig zu erklären.

18. Für die Beförderung internierter Zivilpersonen zwischen Frankreich einerseits und Deutschland, sowie Österreich-Ungarn anderseits, im Transit durch die Schweiz, wurden im Einvernehmen mit dem dem schweizerischen politischen Departement unterstellten „Bureau für Heimschaffung Zivilinternierter“ besondere Vorkehrungen getroffen, um diese Transporte nach Möglichkeit zu erleichtern.

19. Die Generalabonnements weisen folgende Ergebnisse auf:

Es wurden gelöst:				Anzahl Karten		Differenz
				1913	1914	
Gen.-Ab. für 15 Tage	.	.	.	27,691	14,983	—12,708
„ „ „ 30 „	.	.	.	7,234	4,789	— 2,445
„ „ „ 45 „	.	.	.	1,644	975	— 669
„ „ „ 3 Monate	.	.	.	3,764 ¹⁾	5,287 ¹⁾	+ 1,523
„ „ „ 6 „	.	.	.	772	342	— 430
„ „ „ 12 „ (1 Pers.)	.	.	.	9,619	5,826	— 3,793
„ „ „ 12 „ (2 Pers.)	.	.	.	866	638	— 228
Gen.-Ab. mit Ratenzahlung, II. Teilkarte				1,334 ²⁾	3,552 ³⁾	+ 2,218
„ „ „ „ III. „				321 ²⁾	2,872 ³⁾	+ 2,551
im ganzen				53,245	39,264	—13,981

¹⁾ Einschliesslich I. Teilkarte für Ratenzahlungen und zwar pro 1913 für 7 Monate und pro 1914 für 12 Monate (Einführung der Ratenzahlung auf 1. Juni 1913).

²⁾ Angaben für 7 Monate (Einführung der Ratenzahlung auf 1. Juni 1913).

³⁾ Angaben für das ganze Jahr.

Die Einnahmen betrugen:

	1913 Fr.	1914 Fr.	Differenz Fr.
Kurzfristige General- abonnements.			
Gesamteinnahmen . . .	2,439,489	1,414,573	— 1,024,916
Anteil der S. B. B. . .	1,925,211	1,116,975	— 808,236
Langfristige General- abonnements.			
Gesamteinnahmen . . .	6,096,585	5,220,492	— 876,093
Anteil der S. B. B. . .	4,947,765	4,377,171	— 570,594
Kurz- und langfristige Generalabonnements zusammen.			
Gesamteinnahmen . . .	8,536,074	6,635,065	— 1,901,009
Anteil der S. B. B. . .	6,872,976	5,494,146	— 1,378,830

Frequenz und Einnahmen der kurzfristigen Generalabonnements sind sonach im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr beinahe um die Hälfte und jene der langfristigen Generalabonnements um zirka 15 % zurückgegangen. Dieser Verkehrsrückgang ist sozusagen ausschliesslich auf die Folgen der kriegesischen Ereignisse zurückzuführen.

20. Die Einnahmen aus schweizerischen zusammenstellbaren Billetten sind ebenfalls erheblich zurückgegangen. Sie betrugen:

	Im ganzen Fr.	Anteil S. B. B. Fr.
im Jahre 1913	2,454,940	1,604,308
„ „ 1914	1,536,094	1,063,999
Gegenüber dem Vorjahre weniger	918,846	540,309

Diesem Verkehr sind im Berichtsjahr neu beigetreten: die Tramelan-Tavannes-Bahn, die Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn, die Säntisbahn, die Chur-Arosa-Bahn und die Furkabahn.

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

	Schweiz. Transportanstalten im ganzen Fr.	Anteil S. B. B. Fr.
im Jahre 1913	3,522,183	2,753,464
" " 1914	1,986,551	1,563,714
Gegenüber dem Vorjahre weniger	1,535,632	1,189,750

Bei diesem Verkehr ist der gleichfalls durch den europäischen Krieg hervorgerufene Rückgang verhältnismässig besonders stark. Es ist dies erklärlich, da solche Billette namentlich in Deutschland und Oesterreich gelöst werden.

22. Im Berichtsjahr hat je eine Sitzung des Ausschusses und des Unterausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen stattgefunden. Wir liessen uns dabei vertreten.

23. Mit der Fremdenverkehrs- und Reiseunternehmens-Aktiengesellschaft in Budapest ist mit Wirkung vom 1. Juni an ein Vertrag über die Ausgabe von Fahrscheinen für schweizerische Strecken durch diese Gesellschaft abgeschlossen worden.

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

im Jahre 1913 Fr.	im Jahre 1914 Fr.	gegenüber dem Vorjahre Fr.
2,784,570	1,696,126	— 1,088,444

Auch bei diesen Fahrausweisen ist aus der mehrerwähnten Ursache ein bedeutender Rückgang zu konstatieren. Der Umsatz einzelner Firmen blieb unter dem vertraglich festgesetzten Minimum. Es musste aber in Anbetracht der ausserordentlichen Verhältnisse darauf verzichtet werden, die durch die Verträge festgesetzte Pflicht zur Nachzahlung des Fehlbetrages geltend zu machen, dagegen wurde die Verkaufsprovision entsprechend herabgesetzt.

25. Für den Billetverkauf unserer eigenen Agenturen in London und Paris sind als Folge der Kriegereignisse ebenfalls bedeutende Rückgänge zu verzeichnen.

Die Einnahmen betrugen:

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 1913 .	Fr. 685,633	Fr. 787,622	Fr. 1,473,255
" " 1914 .	" 405,769	" 286,249	" 692,018
Gegenüber dem Vorjahre . .	Fr. 279,864	Fr. 501,373	Fr. 781,237

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 1913 .	Fr. 1,254,018	Fr. 648,998	Fr. 1,903,016
" " 1914 .	" 881,342	" 401,213	" 1,282,555
Gegenüber dem Vorjahre . .	Fr. 372,676	Fr. 247,785	Fr. 620,461

26. Für die Klassenbenützung und den Klassenwechsel mit Beamtenbilletten sind auf 1. Januar 1915 in Anlehnung an das neue Reglement betreffend die Gewährung freier Fahrt neue, einschränkende Bestimmungen aufgestellt worden.

c. Viehverkehr.

1. Die Begünstigung des frachtfreien Rücktransportes, die bisher nur für solche Stuten gewährt wurde, welche eidgenössischen Deckstationen zugeführt wurden, ist auf Ansuchen des schweizerischen Landwirtschaftsdepartements ausgedehnt worden auf Stuten, die eidgenössisch anerkannten Hengsten von Pferdezuchtgenossenschaften zugeführt werden.

2. Im Hinblick auf die internationale Hundeausstellung in der schweizerischen Landesausstellung hat die kommerzielle Konferenz auf unsern Antrag beschlossen, die frachtfreie Rückbeförderung der Ausstellungsgegenstände auch auf Hunde, die bisher von dieser Begünstigung ausgeschlossen waren, auszudehnen.

3. Zum Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren auf den schweizerischen Eisenbahnen ist auf 1. Januar 1915 ein IV. Nachtrag herausgegeben worden. Er enthält neben einem bereinigten Verzeichnis der Verwaltungen, für welche der Tarif anwendbar ist, namentlich Bestimmungen über die Abfertigung von Tiertransporten über Personentarifrouten im Verkehr mit den Stationen der ehemaligen Gotthardbahn (Berücksichtigung der Herabsetzung der Gütertarifdistanzen).

d. Güterverkehr.

1. Mit den beteiligten Bahnen wurde vereinbart, den Güterverkehr zwischen Wildeggen loco einerseits, und den Stationen der Wynentalbahn, sowie der Aarau-Schöftland-Bahn andererseits von der Route via Aarau auf diejenige via Lenzburg umzulegen.

2. Im Monat Dezember ist in Brig das öffentliche Lagerhaus der Bundesbahnen für die Lagerung von Getreide und anderen Gütern mit Bestimmung nach oder Herkunft von Italien, dem Wallis, sowie dem Lötschberg und weiter, dem Verkehr übergeben worden. Das Lagerhaus weist zurzeit eine nutzbare Lagerfläche von 3200 m² auf, nicht inbegriffen die von den Vordächern überragten Anschlussflächen.

3. Am 13. Juni hat die Kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten in Bern ihre 9. Sitzung abgehalten. In derselben ist ausser über eine Anzahl Fragen, die nicht allgemeines Interesse beanspruchen, sondern nur interne Angelegenheiten der Transportanstalten berühren, über die Umarbeitung der Warenverzeichnisse der schweizerischen Ausnahmetarife Nr. 4 für Brot, Butter, Fleisch, Milch usw. und Nr. 19 für Steine etc., sowie über einige Änderungen und Ergänzungen der allgemeinen schweizerischen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation verhandelt worden.

4. Am 1. August ist für den Transport in gewöhnlicher Fracht von Salz (Chlornatrium) schweizerischen Ursprungs ein neuer Ausnahmetarif Nr. 21 in Kraft getreten. Durch denselben wurden die von den ehemaligen, jetzt verstaatlichten schweizerischen Privatbahnen gewährten Ermässigungen, deren Grundlagen ganz verschieden und zum Teil veraltet waren, aufgehoben und durch einheitliche Taxen ersetzt.

Gleichzeitig sind mit den Kantonsregierungen neue Verträge betreffend die Mithülfe der S. B. B. bei der Salzabgabe auf einer Reihe von Stationen abgeschlossen worden.

5. An den Ausnahmetarifen sind folgende Änderungen und Ergänzungen vorgenommen worden:

Der Ausnahmetarif Nr. 4 für den Transport in beschleunigter Fracht von Brot, frischer Butter, Eiern, Fleisch, frischer Milch und Rahm ist neu herausgegeben worden; als wesentlichste Änderung ist die Erweiterung des bisherigen Warenverzeichnisses zu nennen.

Zu den Ausnahmetarifen Nr. 3 für Lebensmittel in beschleunigter Fracht, Nr. 6 für Getreide usw., Nr. 11 für Heu und Stroh usw., Nr. 12 für Borke, rohe, ungemahlene (Gerberrinde), Nr. 13 für Zement, Kalk und Gips, Nr. 14 für Düngemittel, Nr. 18 für Holz und Torf und Nr. 19 für Steine usw. sind Nachträge ausgegeben worden. Ausser der Aufnahme der den Tarifen neu beigetretenen Verwaltungen enthalten diese Nachträge hauptsächlich die durch den Bau der Linie Frasnè-Vallorbe bedingten Änderungen, sowie Taxen für die neuen Stationen Schübelbach-Buttikon und Hasle (Luzern). Im IX. Nachtrag zum Ausnahmetarif Nr. 19 für Steine wurden überdies die in der 9. Sitzung der Kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten (siehe Pos. 4 oben) beschlossenen Änderungen des Warenverzeichnisses durchgeführt.

Dem Ausnahmetarif Nr. 41 für flüssige Milch, auch Magermilch, Buttermilch und Molken im Abonnement ist die schweizerische Seetalbahn beigetreten.

Für den Transport von frischem Fleisch über andere als die tarifgemässen Instradierungsrouten wurden Taxen eingeführt ab Hochdorf nach Olten via Wildegg und von Laupen nach Zürich-Hbf., Zürich-Enge, Oerlikon und Oberwinterthur via Flamatt und Gümnen-Bern-Olten.

6. Folgende Taxermässigungen wurden gewährt:

I. Im internen Verkehr:

a. für Schwefelkiesabbrände von Luterbach nach Choindez;

- b. für Kalk zur Karbidfabrikation von St. Ursanne nach Aarau und von Reuchenette nach Kallnach;
- c. für Verkleidungs- und Sockelquader von St. Blaise C. F. F. nach Wichtrach;
- d. für Kies und Sand von Schlieren nach Zürich-Giesshübel.

II. Für den Import

von Chromerz ab Basel S. B. B. transit, Basel-St. Johann transit und Basel-Badische Staatsbahn transit (Herkunft Rotterdam) nach Bodio, Martigny C. F. F., Vernayaz-village und Vernier-Meyrin.

III. Für den Export:

- a. von Zement ab Laufen, Münchenstein, Soyhières-Bellerive und Siggenthal-Würenlingen nach Delle-frontière, sowie ab Liesberg nach Bouveret-frontière;
- b. von Granitsteinen ab Biasca S. F. F., Bodio, Castione, Claro, Giornico, Göschenen, Gordola-Val Verzasca, Lavorgo, Osogna und Wassen nach Basel S. B. B. transit und Basel-St. Johann transit mit Bestimmung nach Antwerpen und niederländischen Stationen;
- c. von Kalk zur Karbidfabrikation von St. Ursanne nach Waldshut;
- d. von Mischsäure von Sierre (Siders) nach Basel S. B. B. transit und Basel-St. Johann transit.

7. Gratistransport wurde bewilligt:

- a. für den Rücktransport von Feuerwehrgerätschaften aus Anlass des Feuerwehrtages des Linthverbandes in Lachen (Schwyz);
- b. für Liebesgaben aller Art (Kleider, Bettwäsche, Verbandmaterial, Nahrungsmittel usw.), von den Rot Kreuz-Vereinen gesammelt, für die schweizerische Armee und für Verwundete und Gefangene der kriegführenden Staaten bestimmt.

8. Vorschriften über die Güterabfertigung mit direkten Frachtbriefen nach den Stationen folgender Bahnen und Dampfbootunternehmungen, mit welchen direkte Gütertarife nicht bestehen, sind erlassen worden:

Aigle-Ollon-Monthey-Bahn,
 Aigle-Sépey-Diablerets-Bahn,
 Biel-Meinisberg-Bahn,
 Orbe-Chavornay-Bahn,
 Steffisburg-Thun-Interlaken-Bahn,
 Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn,
 Bielersee,
 Murtensee,
 Neuenburgersee,
 Thunersee.

9. Die schmalspurige Bahn Bern-Worblaufen-Zollikofen und die Worblentalbahn, sowie die Lugano-Tesserete-Bahn sind dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterstellt worden.

Eine Neuausgabe der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche dieses Übereinkommen Anwendung findet, ist im Februar erschienen.

10. In der Anlage XI zum schweizerischen Transportreglement, enthaltend das Verzeichnis der kantonalen Feiertage, die gemäss den §§ 55 und 74 dieses Reglements rücksichtlich der Annahme und Abgabe der Güter und der Besorgung des Güterdienstes auf den Stationen wie Sonntage behandelt werden sollen, sind die Angaben für die Kantone Bern, Luzern, Uri, Baselstadt, Baselland, Aargau und Neuenburg geändert und ergänzt und die Angaben für die auf dem Gebiete des Grossherzogtums Baden gelegenen Stationen der S. B. B. nachgetragen worden.

11. Zu den schweizerischen allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation ist auf 15. Juni ein I. Nachtrag eingeführt worden, womit die von der kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten in ihrer 8. Sitzung (Jahresbericht 1913, Seite 97, Position 6, letzter Absatz) beschlossenen Änderungen und Ergänzungen durchgeführt worden sind.

12. Von den wichtigsten Tarifarbeiten für den internen und den direkten schweizerischen Verkehr erwähnen wir die infolge Einführung von Taxermässigungen auf der Visp-Zermatt-Bahn nötige Umarbeitung des internen Gütertarifs dieser

Bahn, die durch die Eröffnung der Station Schübelbach-Buttikon und die Verlegung des Aufnahmegebäudes in Vallorbe bedingten Änderungen und Ergänzungen und die Arbeiten für die Durchführung der vom Verwaltungsrate in der Sitzung vom 21. Juli 1914 beschlossenen Reform der Tarife für den internen und direkten schweizerischen Verkehr des Kreises V (ehemalige Gotthardbahn), sowie der neuen Taxgrundlagen für den Güterverkehr mit Italien durch den Simplon und deren Einwirkung auf den Verkehr Schweiz-Wallis; die Einführung der neuen, bezw. der abgeänderten allgemeinen und Ausnahmetarife konnte auf den 1. Januar 1915 erfolgen, ebenso die Ausgabe der auf Grund der Tarifvereinheitlichung neu erstellten Tarife für den direkten Güterverkehr der Emmentalbahn, der Burgdorf-Thun-Bahn, der Wynentalbahn und der Aarau-Schöftlandbahn mit den übrigen schweizerischen Bahnen; auf den 1. Dezember erfolgte auch die Einführung des internen Gütertarifs der Bulle-Romont-Bahn, nachdem diese Verwaltung das Taxschema der Bundesbahnen angenommen hatte.

13. Im belgisch-schweizerischen Güterverkehr sind ein neuer Teil I, Abteilung A (reglementarische Bestimmungen), und ein Teil II, Heft 1 (besondere Bestimmungen) und Heft 2 (Frachtsätze u. s. w.), des Tarifs Belgien-Zentral- und Westschweiz herausgegeben worden.

Der belgisch-südwestdeutsche Gütertarif, Heft 2, für den Verkehr mit Basel ist neu herausgegeben worden.

14. Zum Tarif Genève-Cornavin transit, Les Verrières frontière usw. — Zentral- und Westschweiz ist am 1. Mai ein VII. Nachtrag herausgegeben worden, der die durch die bevorstehende Eröffnung der Linie Frasné-Vallorbe bedingten Änderungen und Ergänzungen enthält.

15. In den deutsch-schweizerischen Tarifverbänden sind nachstehende Änderungen und Tarifaufgaben erfolgt:

- a. Neuausgabe des südwestdeutsch-schweizerischen Gütertarifs, Heft 8, Verkehr mit der ehemaligen Gotthardbahn;
- b. Neuausgabe des norddeutsch-schweizerischen Gütertarifs, Heft 6, Verkehr mit der ehemaligen Gotthardbahn, und des Heftes 9 für den Export aus der Schweiz von Kalziumkarbid;

- e. Berichtigungen des Saarkohlentarifs Nr. 12, nach der französischen Konkurrenz, für die Stationen der Linien Genève-La Plaine und Courtemaiche-Courtételle, durch Ausgabe von Nachträgen;
- d. Nachtrag IX zum Heft 1 und Nachtrag IV zum Heft 4 der württembergisch-schweizerischen Tarife infolge Änderung der Taxen über die Strecken Lindau-Reutin-Buchs (St. Gallen) und St. Margrethen und Änderung der Leitungsvorschriften infolge Eröffnung der B. L. S.-Bahn;
- e. Neuauflage des bayerisch-schweizerischen Getreidetarifes aus der gleichen Ursache wie ad d;
- f. Nachtrag VII zum Heft 1 und Nachtrag III zum Heft 3 der sächsisch-schweizerischen Gütertarife;
- g. Nachtrag VII zum Teil II, Heft 10, der norddeutsch-schweizerischen Gütertarife.

16. Im österreichisch-ungarisch-schweizerischen Verbands sind für den Verkehr mit Ungarn ein neuer allgemeiner Tarif und je ein neuer Kilometerzeiger für Österreich und für Ungarn eingeführt worden.

17. Im schweizerisch-italienischen Güterverkehr ist ein Ergänzungs- und Änderungsblatt zum II. Nachtrag des Teils II B vom 1. Juli 1912 erschienen, das in der Hauptsache ein neues Verzeichnis der für den Versand und Empfang gefährlicher Flüssigkeiten zugelassenen italienischen Stationen enthält. Ferner wurden Taxermässigungen für die Beförderung von Schwefel eingeführt.

18. Im österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverband traten am 1. Januar folgende neue Tarife in Kraft:

1. Teil I, Abteilung B, enthaltend die Tarifvorschriften und die Güterklassifikation;
2. Teil II A, Heft 1, enthaltend Schnittfrachtsätze für die ausserfranzösischen Bahnstrecken im Verkehr mit Oesterreich, sowie direkte Stationstarife im Verkehr zwischen österreichischen Stationen und Stationen der französischen Ostbahnen;
3. Teil II A, Heft 2, enthaltend Schnittfrachtsätze für die ausserfranzösischen Bahnstrecken im Verkehr mit Ungarn, sowie direkte Stationstarife im Verkehr zwischen ungarischen Stationen und Stationen der französischen Ostbahnen;

4. Teil II B, enthaltend die Schnittfrachtsätze für die französischen Bahnstrecken.

Diese Tarife ersetzen die gleichnamigen Tarife vom 1. Januar 1906; deren Neuauflage war nötig wegen Taxänderungen auf den österreichischen und ungarischen Strecken.

19. Die Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits und den Paris-Lyon-Mittelmeerbahnen anderseits sind auf 1. Mai neu herausgegeben worden.

20. Zu den deutsch-italienischen Gütertarifen sind am 1. April zum Zwecke der Durchführung notwendig gewordenen Änderungen und Ergänzungen mehrere Nachträge eingeführt worden.

21. Der Ausbruch des europäischen Krieges hatte eine zeitweilige Unterbrechung des Güterverkehrs mit Deutschland, Frankreich, Oesterreich-Ungarn und den darüber hinausgelegenen Ländern zur Folge. Für die vor den Verkehrseinstellungen zur Beförderung angenommenen Gütersendungen, die unterwegs aufgehalten wurden, ordneten wir den Erlass der tarifgemässen Lagergebühren und die Rückerstattung schon erhobener Lagergelder an. In gleicher Weise erstatteten wir die für den Stillstand von Güterwagen erhobenen Verspätungsgebühren, nach Abzug der unserer Verwaltung entstandenen Selbstkosten, zurück. Mit der sukzessiven Wiederaufnahme des Verkehrs wurden die aufgehaltenen Sendungen über die zur Verfügung stehenden Wege nach ihrer Bestimmung weitergeleitet, ohne dass über die Umwegsrouten gegenüber den direkten Tarifen erhöhte Frachten zur Anrechnung gebracht wurden. Desgleichen werden neuaufgegebene Sendungen, soweit dies noch notwendig ist, im Einverständnis mit den betreffenden Empfangsbahnen über Umwegsrouten zu den Frachtsätzen der direkten Tarife befördert.

22. Infolge der Kriegslage sind auf Verlangen der ausländischen Bahnverwaltungen die direkten Tarife für den belgisch-schweizerischen Güterverkehr,

- „ österreichisch-ungarisch-französischen Güterverkehr,
- „ „ „ südfranzösischen Güterverkehr,
- „ russisch-vorarlbergisch und Bodensee Güterverkehr,
- „ belgisch-italienischen Güterverkehr,
- „ englisch-italienischen Eilstückgüterverkehr,

den englisch- und belgisch-italienischen Lebensmittelverkehr und
 „ deutsch-südfranzösischen (PLM, Orléans und Midi) Güter-
 verkehr

ausser Kraft gesetzt worden.

23. Es wurden folgende Konferenzen abgehalten, an denen wir uns vertreten liessen:

- a. am 5./6. Februar in Berlin eine Sitzung der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen;
- b. am 18./19. Februar in Wien eine Sitzung der österreichisch-ungarisch-schweizerischen Verbandskonferenz;
- c. am 4./6. Juni 1914 in Garmisch-Partenkirchen, Spezialkonferenzen des österreichisch-ungarisch-schweizerischen und österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes zur Beratung neuer, von Oberbeamtenkommissionen ausgearbeiteten Vereinbarungen über die Verteilung von Frachtsätzen;
- d. am 8. Juli 1914 in Bern eine Generalkonferenz des deutsch-italienischen Eisenbahnverbandes;
- e. am 10. Juli 1914 in Bern die ordentliche Konferenz des norddeutsch-schweizerischen Verbandes.

24. Die Frachtenkontrolle wurde auf einem Bahnhofs- und 62 Stationen vorgenommen.

e. Einnahmenkontrolle und Abrechnungswesen.

1. Wir haben uns veranlasst gesehen, das Regulativ betreffend die Frachtkredite vom 20. November 1903 in verschiedenen Punkten zu revidieren und auf 1. Mai neu herauszugeben. Von den mit dieser Neuauflage eingetretenen Neuerungen ist die Vorschrift zu erwähnen, dass als Bürgen künftig nur noch Banken angenommen werden, ferner die Bestimmung betreffend die Anrechnung eines Verzugszinses von 5 % für mindestens $\frac{1}{2}$ Monat bei verspäteter Zahlung der Rechnungen.

2. Eine Eingabe des Verbandes schweizerischer Dampfschiffahrtsunternehmen, welche den Vordruck des Schiffsplatzes in den von den Bahnen, insbesondere von den S. B. B. ausgegebenen Passepartout-Billetten verlangt, haben wir unter Hinweis darauf ablehnend beschieden, dass ein solcher Vordruck vielfach zu irrigen Auffassungen bezüglich des Benutzungsrechtes solcher Billette Anlass geben müsste und dass die Stationen

angewiesen sind, den Schiffsplatz überall da handschriftlich einzutragen, wo in einem Billet fakultativ per Bahn oder Schiff benutzbare Strecken vorkommen.

3. Ein Gesuch um Anbringung von Reklamen auf den Billetten wurde mit dem Hinweis darauf abgelehnt, dass die Bundesbahnen als staatliches Unternehmen nicht dazu Hand bieten können, dass das den Charakter eines amtlichen Dokuments tragende Eisenbahnbillet als Reklamedrucksache verwendet werde.

4. Vom 24. bis 26. Juni tagte in Konstanz die diesjährige Internationale Kontrollkonferenz, welche wir beschickt haben.

5. Infolge des Kriegsausbruches mussten besondere Massnahmen getroffen werden hinsichtlich des ganz ausserordentlichen Nachnahmeverkehrs, denn mit Rücksicht auf die unsichere Geschäftslage lieferte die Mehrzahl der Geschäfte ihre Waren nur noch gegen Nachnahme und unsere Stationen besaßen zur Auszahlung so beträchtlicher Summen oft nicht genügend Barmittel. Soweit dies nicht schon bestand, ist mit den Firmen periodische Abrechnung und direkte Zahlung durch die Hauptkasse vereinbart worden.

6. Gesuche um Rücknahme der infolge des Krieges nicht verkäuflichen Bestände an Fahrscheinen der Reiseunternehmer sind uns mehrere eingereicht worden. Da den Reisefirmen nicht zugemutet werden konnte, das verhältnismässig grosse, in den vorausbezahlten Fahrscheinbeständen angelegte Kapital auf unbestimmte Zeit brach liegen zu lassen, haben wir den Begehren entsprochen und die auf unsere Strecken lautenden, unverkauften Fahrscheine gegen Rückvergütung des Gegenwerts zurückgenommen.

7. Nachdem sich das auf 1. März 1913 eingeführte vereinfachte Güterabfertungsverfahren (ohne Frachtkarten) im internen Verkehr der Bundesbahnen bewährt hat, haben wir dasselbe mit 1. Januar 1915 auch auf den internen Verkehr jeder der von uns betriebenen Linien, für den direkten Verkehr derselben unter sich und mit den Bundesbahnen, sowie auf den Verkehr Bundesbahn — Bundesbahn im Transit über Privatbahnen ausgedehnt. Auf den gleichen Zeitpunkt wurde

für den internen Verkehr der von den Bundesbahnen betriebenen Linien das Markenverfahren für die Abfertigung frankierter Gütersendungen eingeführt. Über beide Abfertigungssysteme wurden neue, im Sinne der gemachten Erfahrungen modifizierte und der Erweiterung Rechnung tragende Vorschriften aufgestellt.

8. Bei den Kassenstellen der Stationen und Lagerhäuser und den Kassierern der Dampfboote auf dem Bodensee wurden 1974 Kassen- und Bücherrevisionen vorgenommen, welche sich wie folgt verteilen:

Kreis	I	II	III	IV	V
	547	437	487	353	150

Dabei sind in 8 Fällen durch Fälschung der Bücher verdeckte Unterschlagungen konstatiert worden. Die fehlbaren Beamten sind aus dem Dienste der Bundesbahnen entlassen und den Gerichten zur Bestrafung überwiesen worden. Ein Beamter ist flüchtig. Ein weiterer Beamter, der sich Unregelmässigkeiten in der Kassenführung hat zu Schulden kommen lassen, wurde mit einer Disziplinarstrafe belegt. In allen diesen Fällen sind die Fehlbeträge ersetzt worden.

In der Nacht vom 10./11. Juli wurde in das Stationsgebäude in Lengnau eingebrochen und ein Betrag von Fr. 485 entwendet.

9. Im Frachtkreditwesen sind folgende Mutationen zu verzeichnen:

	Kreise	I	II	III	IV	V	Total
Neue Kredite wurden eröffnet		42	39	24	26	8	139
Bestehende Kredite wurden geändert		44	71	50	40	15	220
Aufgehoben wurden		18	29	19	18	12	96
Im ganzen		104	139	93	84	35	455

Die durch den Krieg hervorgerufene wirtschaftliche Depression machte sich durch zahlreiche Reduktionen der Kreditbeträge und gänzliche Aufhebung von Krediten bemerkbar. Immerhin betrug die Zahl der bewilligten Frachtkredite am 31. Dezember = 1878 (1913 = 1835).

10. Wir lassen nachstehend eine vergleichende Übersicht über die Betriebseinnahmen der Bundesbahnen und des Dampfschiffbetriebes auf dem Bodensee der Jahre 1913 und 1914 folgen, und verweisen auf die der Einnahmentabelle nachfolgende Begründung der Verkehrsschwankungen.

Betriebseinnahmen der schweizerischen Bundesbahnen.

1913		1914		Gegenüber 1913	
(2761 km Januar-Juni, 2800 km Juli-Dezember)		A. Bahnverkehr.		(2800 km Januar-Februar, 2802 km März-Dezember)	
Fr.	%	I. Ertrag des Personen- transportes	Fr.	%	mehr weniger
84,589,151.90	41,50		72,133,759.05	41,18	Fr. 12,455,392.85
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes:					
8,522,596.61	4,18	1. vom Gepäck . .	6,855,423.79	3,91	— 1,667,172.82
2,890,341.21	1,42	2. von Tieren . .	2,929,530.69	1,67	39,189.48
107,787,173.18	52,90	3. von Gütern . .	93,249,346.64	53,24	— 14,537,826.54
119,200,111. —	58,50		103,034,301.12	58,82	— 16,165,809.88
203,789,262.90	100	Total	175,168,060.17	100	— 28,621,202.73

B. Dampfschiffverkehrauf
dem Bodensee.

Fr.	%	Fr.	%	Fr.	Fr.
238,560. —	29,59	I. Personentransport .	199,613.77	27,72	38,946.23
15,903.30	1,97	II. Gepäcktransport .	14,050.16	1,95	1,853.14
2,297.26	0,28	III. Tiertransport . .	1,488.25	0,20	809.01
549,462.37	68,16	IV. Gütertransport . .	505,192.14	70,13	44,270.23
806,222.93	100	Total	720,344.32	100	85,878.61

Die vorstehende vergleichende Übersicht der Betriebseinnahmen zeigt für den Bahnverkehr (Abschnitt A) eine Mindereinnahme von Fr. 28,621,202.73 = 14,04 0/0. Die Einnahmen aus den Transporten für die Mobilisation unserer Armee sind hierbei nicht inbegriffen; deren Abrechnung wird nachträglich erfolgen. Dagegen sind alle übrigen Militärtransporte in den Monaten August, September und Oktober mit einem Ertrage von Fr. 1,065,000 eingerechnet. An dem durch den Ausbruch des europäischen Krieges entstandenen Einnahmenrückgang partizipieren alle Verkehrskategorien mit Ausnahme des Tiertransportes, welcher eine bescheidene Mehreinnahme brachte. Es ergaben:

Der Personenverkehr . . .	— 14,72 0/0 (1913: + 6,08 0/0)
„ Gepäckverkehr . . .	— 19,56 0/0 (1913: + 2,33 0/0)
„ Tiertransport . . .	+ 13,56 0/0 (1913: — 10,54 0/0)
„ Gütertransport . . .	— 13,48 0/0 (1913: + 1,30 0/0)

Im einzelnen ist folgendes zu bemerken:

Personenverkehr. Mindereinnahme Fr. 12,455,392.85.
Die diesjährigen Monatsergebnisse weichen von jenen des Vorjahres um folgende Beträge ab:

Januar	— Fr.	128,425
Februar	— „	157,466
März	— „	406,287
April	+ „	704,746
Mai	— „	159,797
Juni	+ „	147,146
Juli	+ „	449,948
August	— „	3,795,294
September	— „	4,259,771
Oktober	— „	1,853,360
November	— „	1,264,832
Dezember	— „	1,732,000

Die ersten 7 normalen Verkehrsmonate brachten eine Mehreinnahme von Fr. 449,865, welche die Hoffnung auf einen günstigen Jahresabschluss berechtigt erscheinen liess. Leider erfolgte dann durch den Ausbruch des Krieges ein empfindlicher Rückschlag; die Einnahmen der letzten 5 Monate blieben um Fr. 12,905,257 hinter jenen des gleichen Zeitraumes des Vorjahres zurück. Sie betrugen gegenüber den letztern nur:

pro August	62,95 %
„ September	47,58 %
„ Oktober	71,86 %
„ November	76,00 %
„ Dezember	68,24 %

. Die Ursache dieses Rückganges liegt zum grössten Teil in der fast gänzlichen Unterbindung des Auslandverkehrs. Abgesehen vom Monat August, dessen Ergebnis durch die grossen Heimwanderertransporte von Ausländern noch einigermaßen günstig beeinflusst war, zeigt sich der Ausfall namentlich im Monat September, in welchem Monat die zum Kuraufenthalt in der Schweiz weilenden Fremden in normalen Zeiten heimzureisen pflegten, und im Monat Dezember, dessen Einnahmen in andern Jahren durch Auslandsreisende zum Wintersport und zu Besuchen über die Feiertage günstig beeinflusst waren.

Während die Einnahmen um 14,73 % zurückgegangen sind, beträgt die Verminderung der Zahl der beförderten Personen nur 9,47 % (82,970,039 gegenüber 91,649,336), so dass die Durchschnittseinnahme pro Reisenden neuerdings, und zwar von 92,3 auf 86,9 Cts., zurückgegangen ist. Es ist dies hauptsächlich der Anwendung der Viertelstaxe für Militärtransporte während des Kriegsbetriebes zuzuschreiben.

Obwohl die Lötschbergbahn pro 1913 nur 5½ Monate, im Berichtsjahr dagegen das ganze Jahr im Betrieb war, sind die Einnahmen der Tunnelstrecke Brig-Iselle von Fr. 979,192 auf Fr. 823,355, also um Fr. 155,837 = 15,91 % zurückgegangen.

Güterverkehr (inklusive Gepäck und Tiere). Mindereinnahmen Fr. 16,165,809.88. Eine Vergleichung der Ergebnisse der einzelnen Monate ergibt folgende Differenzen gegenüber dem Vorjahre:

Januar	—	Fr. 700,665
Februar	—	„ 351,433
März	—	„ 127,449
April	—	„ 499,586
Mai	+	„ 133,565
Juni	—	„ 137,377
Juli	—	„ 292,320
August	—	„ 5,958,732
September	—	„ 4,951,385
Oktober	—	„ 2,963,017
November	—	„ 547,411
Dezember	+	„ 230,000

Die rückgängige Bewegung der Einnahmen aus dem Güterverkehr hat schon im Jahre 1913 infolge verminderter Bautätigkeit eingesetzt und sich im Berichtsjahre noch empfindlicher geltend gemacht, so dass schon die 7 normalen Verkehrsmonate Januar bis Juli einen Minderertrag von nahezu Fr. 2,000,000 ergaben. Immerhin liess der günstige Stand der Kulturen einen beträchtlichen Herbstverkehr und damit die teilweise Einholung dieses Ausfalles erwarten. Allein diese Hoffnung erfüllte sich nicht; statt einer Besserung blieben infolge des Kriegsausbruches die Einnahmen pro August um rund Fr. 6,000,000 hinter den vorjährigen zurück. Glücklicherweise brachte schon der Monat September eine Wendung zum Bessern, und in den folgenden Monaten wurde der Ausfall gegenüber dem Vorjahr von Monat zu Monat geringer. Die einzelnen Monate August-Dezember ergaben gegenüber den gleichen Monaten 1913 folgende Einnahmen:

August	40,10 %
September	53,35 %
Oktober	74,79 %
November	94,60 %
Dezember	102,54 %

In dem Tiefstande des Monats August zeigt sich deutlich die lähmende Wirkung der Mobilisation auf den allgemeinen Verkehr. Wenn sich dieser überraschend schnell wieder derart zu erholen vermochte, dass im 4. Monat nach Ausbruch des Krieges die Einnahmen nur noch zirka 5 % hinter jenen des Vorjahres zurückblieben, im 5. Monat sogar überschritten wurden, so ist dies eine Folge der beträchtlichen Einfuhren an Getreide, Kartoffeln, Kohlen etc. in unser Land und des regen Transitverkehrs zwischen Deutschland und Italien.

Die Zahl der beförderten Tonnen ist von 14,614,781 auf 12,888,702, somit um 1,726,079 oder 11,8 % zurückgegangen. Die Durchschnittseinnahme pro Tonne ist von Fr. 8.15 auf Fr. 7.95 gesunken.

Der Einfluss der Lötschbergbahn auf den Verkehr der Tunnelstrecke Brig-Iselle kam dieses Jahr zum erstenmal voll zur Geltung. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr sind durch den Krieg infolge des starken Transitverkehrs Deutschland-Italien eher günstig beeinflusst worden; sie erreichten den Betrag von Fr. 838,331, gegenüber Fr. 593,926 pro 1913. Dagegen sind die Einnahmen aus dem Gepäcktransport dem Personen-

verkehr entsprechend von Fr. 96,587 auf Fr. 78,040 zurückgegangen, während diejenigen aus dem Tiertransport mit Fr. 9,229 annähernd an diejenigen des Vorjahres heranreichen.

Im Bodensee-Dampfschiffverkehr, Abschnitt B, vorstehender Tabelle, weisen alle Verkehrskategorien Mindereinnahmen auf, deren Ursache in den durch den Krieg bedingten Verkehrsbeschränkungen zu suchen ist. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind von Fr. 238,560 auf Fr. 199,614, diejenigen aus dem Gütertransport von Fr. 549,462 auf Fr. 505,192 zurückgegangen.

f. Fahrgeld- und Frachtreklamationen.

Nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die Zahl der im Jahre 1914 bei der Abteilung für das Frachtreklamationswesen 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.	12,006	Fr. 287,352. 09 Güter 35. 34 Gepäck 434. 15 Vieh
b. Gesuche um nachträgliche Anwendung von Reexpeditions- und Exporttarifen	2,022	194,358. 62
c. Gesuche um Einhaltung der über ausländische Konkurrenzrouten erreichbaren billigeren Frachten	4,310	369,224. 06
d. Taxrückerstattungsgesuche (Detaxen), auf Zugeständnissen der Generaldirektion beruhend	484	418,899. 01
e. Verschleppungen (Fehlinsradierungen)	3,165	13,994. 27 ¹⁾
f. Fahrgeldreklamationen	10,710	96,966. 11
g. Gesuche um Gewährung von Taxrückerstattungen auf nicht voll- ständig benützten schweizerischen Generalabonnements	883 ²⁾	112,150. — ³⁾
h. Prämienzahlungen an das Zugspersonal für die Entdeckung miss- bräuchlicher Benützung von Generalabonnements	112	560. — ³⁾
Total	33,692	Fr. 1,493,973. 65

¹⁾ Dagegen haben die S. B. B. Fr. 21,615. 81 erhalten.

²⁾ 275 Fälle wegen Austritt des Titulars aus der Firma; 87 Fälle wegen Krankheit oder Todesfall; 33 Fälle wegen dauernder Landesabwesenheit; 1 Fall wegen Umtausch gegen ein Firmenabonnement; 485 Fälle wegen Mobilisation und 2 Fälle wegen Konkurs des Titulars.

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

III. Betriebsdepartement.

a. Allgemeines.

1. Zu Anfang des Berichtsjahres gelangte die Revision des Reglements Nr. 23 betreffend die Dienstkleider zum Abschluss. Die Revisionsarbeiten sind durch die Prüfung der verschiedenen, aus Personalkreisen eingegangenen Wünsche verzögert worden.

Der Verwaltungsrat hat dem revidierten Reglement in der Sitzung vom 7. Februar 1914 die Genehmigung erteilt.

2. Mit Bericht vom 17. November 1913 haben wir dem Verwaltungsrat beantragt, an das Personal des Betriebsdienstes für die Besorgung von Nachtdienst eine Vergütung von 20 Rappen pro Stunde, in der Zeit von 11 Uhr abends bis 4 Uhr morgens, zu bewilligen, wie sie seinerzeit von der ehemaligen Gotthardbahn ausgerichtet worden ist.

In der Sitzung vom 7. Februar hat der Verwaltungsrat diesem Antrag zugestimmt und den hierfür erforderlichen Kredit von Fr. 625,000 für das Jahr 1914 bewilligt.

Das betreffende Reglement ist rückwirkend auf 1. Januar 1914 in Kraft getreten.

3. Das aus dem Jahre 1894 stammende Regulativ für die gegenseitige Wagenbenützung im Verkehr zwischen den italienischen Bahnen einerseits und den deutschen, österreichischen, ungarischen, bosnisch-herzegovinischen, schweizerischen, belgischen, niederländischen, luxemburgischen, rumänischen Bahnen, sowie der Warschau-Wiener-Bahn anderseits (Deutsch-Italienisches Wagenregulativ), hat sich in mehrfacher Beziehung als revisionsbedürftig erwiesen. In der Hauptsache wurde darauf hingewirkt, die Vorschriften dieses Regulativs mit denen des deutschen Vereinswagenübereinkommens möglichst in Übereinstimmung zu bringen. Für die Umarbeitung waren zahlreiche Konferenzen erforderlich, an denen wir uns jeweilen beteiligten.

Die Neuausgabe des Regulativs erfolgte auf 1. April 1914.

4. 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 ist unterm 6. März zu den bisherigen Bedingungen erstmals bis 30. September 1914 (Ende des Sommerdienstes) und sodann, da die Einrichtungen für den elektrischen Betrieb am 1. Oktober noch nicht vollendet waren, bis zum Zeitpunkt des Beginns der elektrischen Zugförderung verlängert worden.

5. Es haben stattgefunden: vom 23. bis 27. Februar in Berlin die Europäische Wagenbeistellungskonferenz für den Sommerdienst 1914, an welcher wir vertreten waren; am 11./12. Juni in Bern die Europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz für den Winterdienst 1914/1915, für welche uns die Geschäftsführung oblag.

Die internationale Fahrplankonferenz für den Sommerdienst 1915, welche auf Ende November angesetzt war, ist zufolge des Kriegszustandes ausgefallen.

6. Vom 23. bis 25. Februar wurde in Bern unter dem Vorsitz des Eisenbahndepartements die übliche Konferenz für den Sommerfahrplan 1914 abgehalten. Zur Behandlung gelangten 788 Geschäfte, davon 521 Begehren, bei denen die schweizerischen Bundesbahnen beteiligt waren. Besonders zu erwähnen sind 129 Gesuche betreffend Einführung neuer oder Ausdehnung bestehender Züge und 105 Gesuche betreffend Einschaltung neuer Schnellzugshalte; ferner fand am 6. und 7. August die Fahrplankonferenz für den Winterdienst 1914/1915 statt, an welcher 556 Geschäfte zur Behandlung gelangten, wovon 342 Begehren, bei denen die schweizerischen Bundesbahnen beteiligt waren. Bei Beginn der Verhandlungen wurde vom Vertreter der Generaldirektion der Bundesbahnen folgende Erklärung abgegeben:

„In Anbetracht, dass der gegenwärtig zur Verhandlung vorliegende Fahrplanentwurf für den Winterdienst 1914/1915 unter Voraussetzungen aufgestellt worden ist, die heute infolge der politischen Ereignisse ganz und gar nicht mehr zutreffend sind, und angesichts der obwaltenden, durch den Kriegszustand in Europa bedingten Verhältnisse sind die schweizerischen Bundesbahnen in die Unmöglichkeit versetzt, neue Zugsleistungen irgendwelcher Art für die bevorstehende Fahrplanperiode zu übernehmen.

Die Generaldirektion wird im Gegenteil in die Notwendigkeit versetzt sein, der Aufsichtsbehörde für den Winterdienst 1914/1915 eine ganz wesentliche Verminderung der im Entwurf vorgesehenen Zugsleistungen zu beantragen, je nach Umständen

für die Dauer der ganzen Fahrplanperiode oder für einen Teil derselben.“

Gestützt auf diese Ausführungen wurden die meisten Begehren betreffend neue Zugsleistungen von den Kantonsregierungen und Transportanstalten, soweit diese an der Konferenz vertreten waren, fallen gelassen.

7. Der im Jahre 1909 zwischen den beteiligten Verwaltungen abgeschlossene Vertrag betreffend den Schlafwagenverkehr Frankfurt a. M.-Basel S. B. B. über Darmstadt-Schwetzingen-Karlsruhe, an dem die Bundesbahnen hinsichtlich der Basler Verbindungsbahn beteiligt sind, ist infolge der durch den Krieg eingetretenen Verhältnisse von den Badischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung auf den 1. Mai 1915 gekündigt worden (Geschäftsbericht 1909, Ziffer 36, Seite 135).

8. Unterm 2., 6. und 12. Oktober haben wir den Kreisdirektionen grundsätzliche Weisungen erteilt zur Durchführung der Massnahmen zur Verminderung der Betriebsausgaben, namentlich betreffend:

- a. das Verfahren bei Wiederbesetzung freigewordener Stellen;
- b. die Bekanntmachung an die Lehrlinge des Stations- und Zugdienstes, dass sie nach Ablauf der Lehrzeit nicht auf definitive Anstellung rechnen können;
- c. das Einstellen im Vorrücken für gewisse Dienstkategorien, für welche die Beförderung sonst ohne weiteres eingetreten wäre.

9. Am 6. Oktober sind Vorschriften genehmigt worden betreffend Ausrüstung der Aborte und Waschräume auf Bahnhöfen und Stationen mit automatischen Türschlössern, sowie betreffend Vereinheitlichung der Dienstverhältnisse des betreffenden Wärterpersonals, zur Einführung auf 1. Januar 1915.

10. Infolge des Kriegsausbruchs und der dadurch entstandenen Schwierigkeit in der Beschaffung der Rohprodukte für Tücher sahen wir uns genötigt, ab 1. Januar 1915 eine vorübergehende Verlängerung der Tragzeit gewisser Dienstkleider (Mäntel, Dienströcke, Tuchjacken) eintreten zu lassen.

Der Verwaltungsrat hat dieser Massnahme, welche zugleich eine Ersparnis bedeutet, in der Sitzung vom 22. Oktober die Genehmigung erteilt.

11. In den Monaten Oktober, November und Dezember sind ausser der vertraglich festgesetzten Zahl von Güterwagen (Geschäftsbericht 1913, Ziffer 11, Seite 126) noch folgende schweizerische Wagen für Kohlentransporte aus Deutschland nach der Schweiz und darüber hinaus (Italien) gestellt worden:

100	Wagen	nach	dem	Saargebiet,
200	"	"	"	Ruhrgebiet und
300	"	"	"	badischen Rheinhäfen.

12. Am 20. Oktober haben wir als Ersatz für den in den Ruhestand getretenen Herrn Egger als Obermaschineningenieur des Kreises III den Maschineningenieur Herrn Karl Straumann, von Olten, bisher Stellvertreter des Obermaschineningenieurs des Kreises IV und seit dem 16. August 1914 interimistisch mit der Leitung des Fahr- und Werkstattdienstes des Kreises III beauftragt, gewählt. Der Verwaltungsrat hat dieser Wahl am 11. Februar 1915 die Genehmigung erteilt.

13. Der schweizerische Bundesrat hat unterm 17. April 1914 eine mit 1. Mai 1914 in Kraft getretene neue Verordnung betreffend die technische Einheit im Eisenbahnenwesen erlassen, durch welche die Verordnung vom 26. Mai 1908 aufgehoben und ersetzt wird (Geschäftsbericht 1908, Ziffer 19, Seite 135).

b. Expeditions- und Zugsdienst.

1. Der am 1. Mai in Kraft getretene Sommerfahrplan hat neben den im Vergleich zum Winterfahrplan regelmässig eintretenden Änderungen verschiedene und erhebliche Verbesserungen gebracht. Die daherigen Mehrleistungen betragen rund 556,000 Personenzugskilometer, wovon allein 206,315 Zugskilometer auf Zugsleistungen entfallen, welche die Bundesbahnen zur Bewältigung des Verkehrs anlässlich der schweizerischen Landesausstellung übernommen haben.

Infolge der vom Bundesrate auf den 3. August angesetzten Mobilmachung der gesamten schweizerischen Armee wurde nach programmgemässer Besammlung der Truppen an ihren Korps sammelplätzen in der Nacht vom 8. auf den 9. August auf den schweizerischen Transportanstalten der Zivilfahrplan durch den Kriegsfahrplan ersetzt. Dieser ist bis und mit 23. August beibehalten worden. Am 24. August trat auf Befehl

des Generals der schweizerischen Armee wiederum der Zivilfahrplan in Kraft, der aber gegenüber dem Sommerfahrplan stark verminderte Zugleistungen aufwies. Auf Antrag der Generaldirektion hat dann der Bundesrat am 4. September die schweizerischen Transportanstalten, soweit sie zum Winterbetrieb verpflichtet sind, ermächtigt, die in Kraft bestehenden reduzierten Sommerfahrpläne bis auf weiteres, und zwar in Abweichung von den Bestimmungen von Art. 1 der Fahrplanverordnung vom 5. November 1903, auch während der Winterfahrplanperiode 1914/1915 beizubehalten. Gestützt hierauf wurde am 21. September im Benehmen mit den übrigen Transportanstalten ein allgemeiner Fahrplan gültig bis 30. April 1915 herausgegeben, in welchem aber gegenüber dem Fahrplan vom 24. August weitere erhebliche Einschränkungen der Fahrleistungen durchgeführt waren.

2. Zur Beschleunigung des Wagenumlaufes und der Güterbeförderung haben wir auf einzelnen Hauptlinien der Bundesbahnen neuerdings durchgreifende Verbesserungen eingeführt; für andere Linien sind die gleichen Massnahmen in Vorbereitung. Die Neuordnung besteht darin, dass die Güterwagen auf gewissen Bahnhöfen nach bestimmten Richtungen zusammengestellt und entweder mit Ferngüterzügen direkt an Bestimmung oder mit andern geeigneten Güterzügen in besondern Gruppen geführt werden, so dass sie auf den Übergangsbahnhöfen ohne weitere Behandlung in die Anschlusszüge umgesetzt werden können. Durch diese Anordnungen wird ausser der erwähnten Beschleunigung des Gütertransportes eine namhafte Entlastung einer Anzahl Rangierbahnhöfe erreicht, die nicht ohne Einfluss auf deren Erweiterung bleiben wird. Ferner soll damit eine Verminderung der Ausgaben für die Miete fremder Wagen und auch eine Ersparnis an Rangierpersonal und Rangierlokomotiven erreicht werden.

c. Telegraphendienst und elektrische Anlagen.

Nichts zu bemerken.

d. Fahr- und Werkstättendienst.

1. Im Berichtsjahre haben folgende Rollmaterialvergebungen stattgefunden:

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

Mit Vertrag vom 26./27. März:

- 3 Vierzylinderverbund-Heissdampflokomotiven, mit dreiachsigem Tender, Serie A^{3/5},
- 3 Heissdampf-Zwillingslokomotiven, mit dreiachsigem Tender, Serie B^{3/4},
- 12 Heissdampflokomotiven, mit dreiachsigem Tender, Serie C^{5/6},
- 7 Heissdampf-Zwillingtenderlokomotiven, Serie E^{b 3/5},
- 4 Nassdampf-Zwillingtenderlokomotiven, Serie E^{3/3},
- 3 Zwillingtenderlokomotiven, Serie E^{4/4}.

b. An die Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen.

Mit Vertrag vom 28. März/1. April:

- 5 vierachsige Personenwagen der Serie AB^{4u} (Ausland),
- 10 vierachsige Personenwagen der Serie C^{4u} (mit Mittelgang),
- 10 vierachsige Personenwagen der Serie C^{1u} (mit Seitengang),
- 10 zweiachsige Personenwagen der Serie B,
- 20 zweiachsige Personenwagen der Serie BC,
- 40 zweiachsige Gepäckwagen der Serie F,
- 100 gedeckte Güterwagen der Serie J^{3d},
- 30 offene Güterwagen der Serie M⁹,
- 20 offene Güterwagen der Serie N²,
- 5 dreiachsige Personenwagen der Serie B³ (Brünig),
- 2 dreiachsige Gepäckwagen der Serie F³ (Brünig).

c. An die Schweizerische Wagonsfabrik A. G. in Schlieren:

Mit Vertrag vom 9. Januar:

- 20 zweiachsige Personenwagen der Serie C.

Mit Vertrag vom 26. März/1. April:

- 2 vierachsige Personenwagen der Serie B^{4u},
- 80 zweiachsige Personenwagen der Serie C,
- 240 gedeckte Güterwagen der Serie K³.

An Stelle der 5 dreiachsigen Personenwagen B³ (Brünig) wurden nachträglich je 2 vierachsige Personenwagen der Serien AB⁴ und B⁴ in Auftrag gegeben. Die dreiachsigen Wagen haben nämlich auf der Talstrecke bei grössern Geschwindigkeiten einen etwas unruhigen Gang; sie haben deswegen schon öfters Anlass zu Klagen gegeben.

2. Zur bessern Ausnützung von älteren Personenwagen haben wir beschlossen, 6 Personenwagen der Serie B, 2 Wagen der Serie BC und 19 Wagen der Serie BC³ in Per-

sonenwagen III. Klasse umzubauen; ferner 7 Personenwagen der Serie AB und 23 Wagen der Serie AB³ in Personenwagen II. Klasse und 82 Personenwagen der Serie B und 15 Wagen der Serie BC in solche III. Klasse umzuzeichnen.

3. In den Aborten der Personenwagen werden verschiedene Verbesserungen angebracht, die nach und nach zur Ausführung gelangen.

4. Zur weitem Verbesserung der Wagenbeleuchtung sind 118 Personen- und Gepäckwagen mit Beleuchtungsdynamos ausgerüstet worden.

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

- 5,768 Lokomotiv- und Wagenradreifen;
- 599 Lokomotiv- und Wagenachsen;
- 26 Lokomotiv- und Wagenradsterne;
- 1,280 Wagenradscheiben,
- 40 Stangen Federstahl,
- 440 Achsbüchsen, bzw. Teile von solchen;
- 480 Dampfheizungskupplungshälften;
- 177 Zugsbeleuchtungsdynamos samt Zubehör;
- 10,500 m Antriebsriemen für Zugsbeleuchtungsdynamos;
- 30,800 Glühlampen für die elektrische Wagen-, Schiffs- und Werkstättenbeleuchtung.

6. Zum Vertrag mit der Firma Bareiss, Wieland & Cie. in Zürich, vom 29. November/1. Dezember 1906, betreffend Lieferung von Schmierölen (Geschäftsbericht 1906, Ziffer 9, Seite 145), sind unterm 14. August 1914 Zusatz- und Abänderungsbestimmungen vereinbart worden, durch welche die Gültigkeit des Vertrages bis zum 31. Dezember 1926 verlängert wird.

7. Am 13. Oktober wurden einheitliche Vorschriften betreffend den technischen Wagendienst genehmigt. Diese Vorschriften sind am 1. Januar 1915 in Kraft getreten.

8. Es ergaben folgende Durchschnittsergebnisse für das Jahr 1914:

a. Die Qualitätskontrolle des Lokomotivfeuerungsmaterials:

Brennmaterial	Anzahl Proben	Heizwert	Aschen-gehalt	Flüchtige Bestandteile
		Durchschnitt in Wärme-einheiten (luft-trocken)	Durchschnitt in Pro-zen-ten	Durchschnitt in Pro-zen-ten der brenn-baren Substanz
Saarkohlen aus der Grube:				
Dudweiler	52	7580	6,1	35,4
Altenwald	54	7574	5,1	36,4
Sulzbach	19	7525	5,5	36,5
König	29	7394	5,6	37,6
Maybach	37	7687	5,3	34,9
Brefeld	16	7690	6,4	36,2
Total bzw. Durchschnitt	207	7564	5,6	36,1
Ruhrkohlen	125	7391	9,1	27,6
Ruhrbriketts:				
Marke H St, ab Rheinau . .	439	7720	6,8	23,6
" " " ab " . .	151	7680	7,1	20,1
" H St, ab Strassburg . .	609	7693	6,7	23,3
" M St, ab Mannheim . .	147	7673	6,9	21,6
" S + B, ab " . .	152	7666	6,8	22,1
" H, ab " . .	62	7744	6,6	23,9
Total bzw. Durchschnitt	1560	7697	6,8	22,7
Zeichenbriketts aus Zeche:				
Friedlicher Nachbar	106	7756	7,5	20,3
Königin Elisabeth	49	7720	7,8	19,2
Oberhausen	81	7656	8,2	19,9
Centrum	37	7747	7,6	19,8
von der Heydt	35	7721	7,2	25,6
Carl Friedr. Erbstolln	15	7661	8,4	21,3
Dannenbaum	1	7578	9,4	21,8
Total bzw. Durchschnitt	324	7716	7,8	20,6
Französische Briketts:				
Mines d'Ostricourt	31	7626	8,3	18,4
" d'Aniche	16	7696	8,0	19,3
" d'Escarpelle	3	7793	7,0	18,4
" de Meurchin	6	7741	7,4	18,2
" de Lens	10	7634	8,4	24,4
" de Noeux	1	7172	13,7	24,1
Total bzw. Durchschnitt	67	7654	8,2	19,6
Gesamttotal der Proben	2283			

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 $\frac{1}{10}$ (bezogen auf SO_3)		
	bei 15° C			bei 50° C			bei 100° C											
	Bestimmung 1.	Bestimmung 2.	Mittel	Bestimmung 1.	Bestimmung 2.	Mittel	Bestimmung 1.	Bestimmung 2.	Mittel	Bestimmung 1.	Bestimmung 2.	Mittel	Bestimmung 1.	Bestimmung 2.	Mittel	Bestimmung 1.	Bestimmung 2.	Mittel
a. Mechanismusöl.																		
34	0,920	0,920	0,920	9,0	9,0	9,0	2,0	2,0	2,0	159,4	159,4	159,4	202,9	202,8	202,8	0,126	0,126	0,126
b. Zylinderöl.																		
16	0,910	0,910	0,910	46,2	46,2	46,2	4,9	4,9	4,9	290	290	290	344,2	344,0	344,1	0,023	0,023	0,023
c. Heissdampföl.																		
43	0,903	0,903	0,903	34,8	34,8	34,8	4,84	4,82	4,83	305,5	305,5	305,5	356,5	356,5	356,5	0,011	0,011	0,011
Die Lieferungsvorschriften lauten:																		
a. Mechanismusöl.																		
	0,908—0,910			8—11			1,75—2,6			158—175			190—220			0		
b. Zylinderöl.																		
	0,894—0,904			25—42			4,5—4,9			312			338—360			Spuren, nicht über 0,33 $\frac{1}{10}$		
c. Heissdampföl.																		
	0,896—0,906			—			4,8—5,4			290—315			320—350			Unter 0,2		

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

9. Der Bestand der eigentlichen Werkstätte arbeiter, ihre Lohnklasseneinteilung und Durchschnitts-Stundenlöhne auf 1. April 1914 bzw. 1913 stellen sich wie folgt:

Bestand der Werkstattearbeiter, ihre Lohnklasseneinteilung und Durchschnittsstundenlöhne auf 1. April 1914 und 1913.

Werkstätte	Eingeteilte Arbeiter				Nicht eingeteilte Arbeiter	Lehrlinge	Gesamttotal 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		Cls.	Cls.	Cls.	Cls.			
Yverdon . 1914	284	109	85	478	1	16	495	124	68	18	210	43,93	73,08	63,61	53,78	67,49			
1913	265	99	82	446	1	8	455	98	56	19	173	38,80	72,84	62,50	53,71	67,03			
Freiburg . 1914	67	39	16	122	—	9	131	21	16	5	42	34,43	73,82	64,43	57,00	68,61			
1913	57	43	16	116	4	6	126	18	18	3	39	33,62	74,51	63,42	56,37	67,90			
Biel . . . 1914	240	163	54	457	—	17	474	121	92	8	221	48,36	77,56	65,06	56,05	70,78			
1913	215	149	58	422	—	14	436	84	57	7	148	35,07	77,03	64,01	55,86	69,53			
Olten . . . 1914	403	266	88	757	21	39	817	204	142	26	372	49,14	76,29	63,97	54,32	69,41			
1913	392	254	92	738	27	32	797	160	110	23	293	39,70	73,96	61,81	53,28	67,20			
Zürich . . 1914	465	132	132	729	27	—	756	242	78	27	347	47,60	77,19	65,61	57,08	71,45			
1913	447	136	128	711	29	—	740	157	42	3	202	28,41	75,54	64,00	56,61	69,92			
Romanshorn 1914	42	8	15	65	13	1	79	29	6	6	41	63,08	76,67	63,75	54,67	70,00			
1913	39	7	12	58	16	—	74	27	4	5	36	62,07	76,56	64,43	56,75	71,00			
Rorschach 1914	148	78	59	285	9	17	311	62	48	14	124	43,51	74,80	64,96	56,53	68,33			
1913	150	75	56	281	11	19	311	49	29	11	89	31,67	74,14	63,65	55,84	67,69			
Chur . . . 1914	144	85	21	250	3	9	262	92	46	10	148	59,20	78,26	63,40	56,92	71,39			
1913	143	83	25	251	5	5	261	76	40	11	127	50,60	77,50	62,78	56,82	70,52			
Bellinzona 1914	345	150	98	593	1	20	614	143	71	27	241	40,64	74,81	62,46	55,02	68,42			
1913	343	152	101	596	12	19	627	140	65	25	230	38,50	72,82	60,63	53,52	66,47			
Total u. Gesamt- 1914	2138	1030	568	3736	75	128	3939	1038	567	141	1746	46,73	75,92	64,23	55,56	69,60			
durchschnitt 1913	2051	998	570	3619	105	103	3827	809	421	107	1337	36,94	74,61	62,63	54,94	68,21			

§ Zürich 1914: Bestand etc. auf 1. Juni.

* Die Stundenlöhne basieren auf dem 9stündigen Arbeitstag.
Bei Annahme von 305 Arbeitstagen zu 9 Stunden beträgt im
a) der I. Lohnklasse Fr. 2,094. — (305×9×75,92)
b) " II. " 1,763. 11 (305×9×64,21)
c) " III. " 1,525. 12 (305×9×55,56)

Die eingetretene Erhöhung des durchschnittlichen Jahreseinkommens bedeutet für die oben angegebene Zahl von 3735 eingeteilten Arbeitern eine jährliche Mehrausgabe von 3736 × Fr. 38.17 = Fr. 142,603. Für die im Akkord Arbeitenden stellt sich das Jahreseinkommen höher.

Durchschnitt das Jahreseinkommen eines Werkstattarbeiters pro 1914:
im Gesamtdurchschnitt pro 1914 Fr. 1,910. 52 (305×9×69,60)
" " " " 1913 " 1,872. 35 (305×9×68,21)
somit Erhöhung des durchschnittlichen Jahreseinkommens = Fr. 38. 17.

§ Zürich 1914: Bestand etc. auf 1. Juni.

* Die Stundenlöhne basieren auf dem 9stündigen Arbeitstag.

Bei Annahme von 305 Arbeitstagen zu 9 Stunden beträgt im

a) der I. Lohnklasse Fr. 2,034. — (305 × 9 × 75,22)

b) " II. " 1,763. 11 (305 × 9 × 64,22)

c) " III. " 1,525. 12 (305 × 9 × 55,66)

Durchschnitt das Jahreseinkommen eines Werkstattarbeiters pro 1914:

im Gesamtdurchschnitt pro 1914 Fr. 1,910. 52 (305 × 9 × 69,60)

1913 " 1,872. 35 (305 × 9 × 68,21)

somit Erhöhung des durchschnittlichen Jahreseinkommens = Fr. 38. 17.

Die eingetretene Erhöhung des durchschnittlichen Jahreseinkommens bedeutet für die oben angegebene Zahl von 3736 eingeteilten Arbeitern eine jährliche Mehrausgabe von 3736 × Fr. 38. 17 = Fr. 142,603. Für die im Akkord Arbeitenden stellt sich das Jahreseinkommen höher.

IV. Baudepartement.

a. Allgemeines.

1. Das schweizerische Eisenbahndepartement hat uns zur Kenntnis gebracht, dass die internationale Kommission für die Grössen, Einheiten und Fachausdrücke der Elektrotechnik Symbole und Zeichen aufgestellt habe, und dass dieselben auch von den schweizerischen Behörden anzuwenden seien.

2. Infolge der Änderungen in der Abgrenzung der Kreise II, III und V und wegen des Rückkaufes des Bahnhofes Genf und der Anschlussstrecke bis La Plaine und der Neuenburger-Jurabahn ist in diesen Gebieten eine Neueinteilung der Bahningenieurbezirke vorgenommen worden.

3. Für den Zahnstangenoberbau der Brünigbahn sind neue Normalien ausgearbeitet und vom schweizerischen Eisenbahndepartement genehmigt worden. Diese weisen gegenüber dem jetzigen Oberbau folgende Verbesserungen auf:

- a. Höherlagerung der Zahnstangen auf Sättel zur leichteren Entfernung von Schnee und Eis;
- b. Ausrüstung der Zahnstangenwangen mit Leisten zur solideren Lagerung der Zähne;
- c. stärkere Schienen (Profil SBB V);
- d. längere und schwerere Schwellen.

Der neue Oberbau soll vorerst auf der im Bau begriffenen Ausweichstation Brunnenfluh, zwischen Brünig und Meiringen, und später bei den ordentlichen Erneuerungen zur Anwendung gelangen.

b. Bahnbau.

1. Die eidgenössische Postverwaltung hat die Errichtung grösserer Transitpostgebäude in den Bahnhöfen Zürich und Biel in Aussicht genommen. Sie stellte das Gesuch, die Bahnverwaltung möchte diese Bauten ausführen und der Post gegen Verzinsung und Amortisation der dabei aufgewendeten Kapitalien zur Benutzung

überlassen. Das Gebäude in Zürich ist auf über 5 Millionen, dasjenige in Biel auf rund 1¹/₂ Millionen Franken veranschlagt. Im Hinblick auf die Schwierigkeiten, welche zurzeit die Beschaffung der Kapitalien für unsere vielen grossen Bauten bietet, ersuchten wir die Postverwaltung, für die erwähnten, sowie für weitere, nicht auf dem eigentlichen Bahnareal zu erstellende Postgebäude die Geldmittel selbst zu beschaffen und eventuell auch die Bauausführung zu besorgen. Der Bundesrat, dem die Frage vom schweizerischen Postdepartement vorgelegt wurde, hat am 10. März folgenden Beschluss gefasst:

„a. Bei der Behandlung von Postgebäudeangelegenheiten, bei denen es sich darum handelt, grössere Gebäude auf einem Platze zu erstellen, der nicht zum engeren Bereiche der Bahnhofanlage gehört, ist die Erwerbung des Baugrundes und die Erstellung des Postgebäudes durch den Bund in Aussicht zu nehmen.“

„b. Das Postdepartement wird beauftragt, die Postgebäudeprojekte im Bahnhof Zürich und Biel in diesem Sinne weiter zu verfolgen und darüber dem Bundesrate zuhanden der Bundesversammlung Bericht und Antrag vorzulegen.“

2. In Sachen der Einführung der Brienerseebahn in Interlaken hat das schweizerische Eisenbahndepartement am 2. Juni 1914 folgenden Entscheid gefällt:

„Angesichts des von der Kantonsregierung und den drei Bahnverwaltungen (Schweizerische Bundesbahnen, Berner Alpenbahn-Gesellschaft und Berner Oberlandbahnen) übereinstimmend eingenommenen ablehnenden Standpunktes sind wir nicht in der Lage, dem von den Gemeindebehörden geäusserten Begehren um Führung der Schmalspurbahnen in den Westbahnhof Folge geben zu können. Der Bahnhof Interlaken-Ost ist daher auf Grund des vorliegenden Gemeinschaftsprojektes als Endpunkt der Schmalspurbahnen auszubauen.“

3. Bei Beginn des Krieges wurden die Bauarbeiten aus militärischen und finanziellen Gründen wesentlich eingeschränkt und zum Teil eingestellt. Da die finanziellen Folgen des Krieges für längere Zeit eine bedeutende Reduktion der Bauausgaben erheischen, wurde das überzählig gewordene, zeitweilig angestellte Baupersonal entlassen.

4. Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich. In unserm Berichte über

die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1913 (S. 160) haben wir mitgeteilt, dass wir am 22. Dezember 1913 unter Vorbehalt der Ratifikation durch die zuständigen Behörden mit dem Stadtrate von Zürich einen Vertrag abgeschlossen haben über die Verlegung der linksufrigen Seelinie im Gebiete der Stadt Zürich nach dem Projekt VI vom Mai 1913, dessen Kosten zu 20,6 Millionen Franken veranschlagt sind, wovon 3,4 Millionen durch die Subvention der Stadt Zürich gedeckt werden und 1,26 Millionen für Landerwerbungen bereits ausgegeben sind. Diesem Vertrag hat der Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 1. Mai 1914 die Genehmigung erteilt, und am 15. November 1914 ist er auch von den Stimmberechtigten der Stadt angenommen worden und damit in Rechtskraft erwachsen.

5. Der Verwaltungsrat der Herzogenbuchsee-Wangen-Jura Bahn übermittelte uns die Pläne für den Anschluss an unsere Stationen Herzogenbuchsee und Wangen, in welchen Niveauekreuzungen unserer Linien Herzogenbuchsee-Solothurn und Solothurn-Olten vorgesehen waren. Mit Rücksicht auf die Betriebssicherheit konnten wir diesen Begehren nicht entsprechen, sondern mussten verlangen, dass die neue Linie entweder unter oder über unseren Linien durchgeführt werde.

6. Die Berner Alpenbahn-Gesellschaft teilte uns mit, dass sie mit dem Ausbau der Strecke Spiez-Scherzligen auf Doppelspur gleichzeitig die elektrischen Oberleitungen einrichten werde und fragte an, ob wir die Führung der Leitungen bis in den Bahnhof Thun gestatten. Wir konnten diese Frage dermalen nicht in zustimmendem Sinne beantworten. Durch die elektrische Traktion würden bei dem bevorstehenden Umbau des Bahnhofes bedeutende Schwierigkeiten entstehen, weil die Leitungsmaste mit den Fahrdradleitungen mit jeder Geleiseverschiebung — und deren gibt es bei einem Bahnhofumbau viele — wieder anders gelegt werden müssten.

7. Wir haben dem schweizerischen Eisenbahndepartement unsere Vernehmlassung zu folgenden Projekten eingereicht:

- a. Anschluss der elektrischen Bahn Wohlen-Meisterschwanden an die Station Wohlen;
- b. Allgemeines Bauprojekt für die auf Schweizergebiet liegende Strecke der Bahn Lonate-Stabio-Mendrisio, speziell den Anschluss derselben an die Station Mendrisio.

8. Bauausführung.

a. Bauten unter der Leitung der Generaldirektion.

Regiebau des Simplontunnels II.

Am 18. April brach auf der Südseite ein Streik aus, welcher 7 Tage dauerte. Die Wiederaufnahme der Arbeiten erfolgte seitens der Arbeiter bedingungslos. Bei km 3,300 der Südseite traten am 1. und 7. Juli Bergschläge auf, die eine Deformation und Verschiebung des Mauerwerkes im Tunnel I zur Folge hatten und die Rekonstruktion des westlichen Widerlagers nötig machten.

Infolge des Krieges und der schweizerischen Mobilisation wurden auf der Nordseite die Ausbruchsarbeiten am 4. und die Mauerungsarbeiten am 22. August eingestellt. Auf der Südseite wurden die Arbeiten beschränkt auf die Vollendung der bereits begonnenen Bergschlagstrecken (km 3,200—3,500).

Am 31. Dezember 1914 war der Stand der ausgeführten Arbeiten folgender:

	Nordseite		Südseite		Total	
	m	%	m	%	m	%
Firststollen .	5148	56	3815	36	8963	46
Vollausbruch .	5039	55	3812	36	8851	45
Widerlager .	4884	53	3770	35	8654	44
Gewölbe .	4874	53	3768	35	8642	44

Die Zahl der Arbeitstage betrug auf der Nordseite 316, auf der Südseite 322. Die grösste Tagesleistung in fertiger Mauerung betrug 13,91 m. Die Ausbrucharbeiten wurden vermitteltst Bohrhämmern ausgeführt, von denen auf jeder Seite 40 bis 45 im Betriebe waren.

Verbesserte Hauensteinlinie Sissach-Olten.

Tunnelstrecke Tecknau-Olten. Tunnellänge 8134 m.

Obwohl die Arbeiten im Hauensteintunnel anfangs August infolge des Kriegsausbruches eine Einschränkung erlitten und die Beschaffung von Rohöl, Schmieröl und Kohlen Schwierigkeiten bot, war der Baufortschritt gleichwohl ein erheblicher, wie aus nachstehender Tabelle ersichtlich ist.

Der Stand der Arbeitsleistungen war am 31. Dezember 1914 folgender:

Diagramme	Südseite				Nordseite				Zusammen			
	Stand Ende 1913	Leistungen 1914	Stand Ende 1914	%	Stand Ende 1913	Leistungen 1914	Stand Ende 1914	%	Stand Ende 1913	Leistungen 1914	Stand Ende 1914	%
Sohlstollen	4355	1510	5865	72	2051	218	2269	28	6406	1728	8134	100
Firststollen	3760	2075	5835	72	1384	677	2061	25	5144	2752	7896	97
Seitliche Erweiterung	3580	2142	5722	70	1140	908	2048	25	4720	3050	7770	95
Vollausbruch	3428	2194	5622	69	1040	1008	2048	25	4468	3202	7670	94
Widerlager	3198	2356	5554	69	896	1152	2048	25	4094	3508	7602	94
Gewölbe	3060	2386	5446	67	804	1244	2048	25	3864	3630	7494	92
Sohlengewölbe	120	16	136	—	—	—	—	—	120	16	136	—
Sohlenabdeckung	2000	1324	3324	—	—	2040	2040	—	2000	3364	5364	—
Tunneldohle	2583	1495	4078	50	1300	740	2040	25	3883	2235	6118	75
Tunnel vollendet	2551	1529	4080	50	—	2040	2040	25	2551	3569	6120	75

In den Monaten September bis Dezember wurden rund 600 Mann beschäftigt gegenüber rund 1500 vor Kriegsausbruch.

Da das Gefälle des Tunnels 1808 m vom Nordportal beginnt, sind die Vortriebsarbeiten der Nordseite bei 2269 m vom Nordportal im Laufe des ersten Quartals wegen Wasserandranges eingestellt worden. Der Durchschlag des Tunnels erfolgte am 10. Juli 1914, bei km 5,788 ab Südportal, mit guter Richtung und genauer Höhenlage, nach einer Bauzeit von 871 Tagen (21. Februar 1912 bis 10. Juli 1914).

Bis zum Durchschlag des Stollens betrug die Temperatur des Felsens 14 bis 17,7° C und diejenige der Luft vor Ort im Maximum 20,5° C.

Der Wassererguss aus dem Tunnel stieg auf der Südseite bis zu 119 Sekundenliter und auf der Nordseite bis zu 8 Sekundenliter.

Der 134,85 m tiefe und 5,60 m weite Ventilationsschacht bei 3593 m vom nördlichen Tunnelportal, dessen Mundloch sich bei Zeglingen befindet, ist nahezu vollendet.

Offene Strecken.

Südseite. Der Unterbau ist bis auf kleine Nebenarbeiten vollendet und das Normalbahngleise bis zum Tunnelportal gelegt.

Nordseite. In den Bahneinschnitten waren auf Jahresschluss noch rund 20 000 m³ auszuheben. Daneben ist zur Ergänzung der Anschüttung in der Station Gelterkinden noch ein grösseres Quantum Material herbeizuschaffen. Die Kunstbauten sind mit Ausnahme der Strassenunterführung bei Sissach vollendet. Die Hochbauten der Stationen Gelterkinden und Tecknau werden mit Beginn des Frühjahrs in Angriff genommen.

b. Bauten unter Leitung der Kreisdirektionen.

Kreis I.

Vollendete Bauten.

Die Doppelspur Bern-Thörishaus wurde am 1. Mai, und diejenige von Martigny-Riddes am 19. Juni dem Betriebe übergeben.

Am 1. Mai wurde die neue Haltstelle Niederwangen zwischen Bümpliz und Thörishaus eröffnet.

Von der Doppelspur St. Blaise-Neuenstadt ist die Strecke St. Blaise-Cornaux am 16. Juli, und diejenige zwischen Cornaux und Cressier am 12. Oktober in Betrieb genommen worden.

Auf der Strecke Genf-La Plaine sind folgende Arbeiten ausgeführt worden:

Bahnhof Genf-Cornavin. Vergrößerung der Güterdienstanlagen und Aufstellung von zwei elektrisch angetriebenen Lastkranen; Erweiterung der elektrischen Innen- und Aussenbeleuchtung; Unterkunftslokal für das Manövriersonal.

Station La Plaine. Lokal für die Zollvisitation der Reisenden der gewöhnlichen Züge; neue Brückenwage von 35 t Tragkraft; elektrische Beleuchtungseinrichtung.

Station Satigny. Elektrische Beleuchtungseinrichtung.

Die Entwässerungs- und Konsolidierungsarbeiten in der Coteau du Day der Strecke Croy-Vallorbe sind für einmal zum Abschluss gebracht; ebenso die Uferbauten bei der Sensebrücke in Thörishaus.

Geleiseerweiterungen wurden vorgenommen in St. Prex, Aigle (für den Anschluss der Linie Aigle-Sépey-Diablerets), Leuk (für den Anschluss der Linie nach dem Leukerbad), Galmiz samt Erweiterung der Güterdienstanlagen und in Kerzers.

Die Erweiterungsbauten des Bahnhofes Payerne sind bis an die zentrale Weichenstellung vollendet; diejenigen der Station Versoix wurden fertiggestellt.

Im weitem erwähnen wir: Vergrößerung der Aufnahmegebäude von Auvernier und Avenches; Umbau des früheren Gebäudes für Holzimprägnierung in der Werkstätte Yverdon in eine Reparaturwerkstätte für Güterwagen; Versetzen der Transitzüthalle in Bouveret auf die Dorfseite; neues Lagerhaus in Brig; Vordächer an den Aufnahmegebäuden in Domdidier und Grolley; Umbau der Telegraphenlinie St. Maurice-Martigny; Streckentelephon Palézieux-Bümpliz; 14 gekuppelte eiserne Barrieren mit Vergitterungen.

Bauten in Ausführung.

II. Geleise Visp-Brig. Die Unterbauarbeiten sind in Angriff genommen.

II. Geleise St. Blaise-Neuenstadt. Die Arbeiten der Strecke von Cressier bis zur Kantonsgrenze bei Landeron gehen der Vollendung entgegen.

Renens-Lausanne. Verlegung der Kantonsstrasse zwischen Prélaz und Sur la Roche. Die Arbeiten sind in der Hauptsache durchgeführt.

Bahnhof Lausanne. Der westliche Anbau am Aufnahmegebäude für die Bahnhofswirtschaft ist unter Dach und der innere

Ausbau ziemlich fortgeschritten. Mit dem östlichen Anbau für die Diensträume ist begonnen worden.

Bahnhof Vallorbe. Es fehlen nur noch geringfügige Erdarbeiten, sowie das Legen weniger Geleise; das Sanitätsgebäude und das Dienstgebäude für den Fahrdienst der P. L. M. gehen der Vollendung entgegen. Der Bahnhof hätte auf den Sommer 1914 in Betrieb genommen werden können. Im Interesse einer guten Durchführung der Arbeiten zur Zurückdrängung des Wassers im Mont d'Or-Tunnel und infolge des Krieges hat die P. L. M. die Inbetriebnahme der Abkürzungslinie Frasné-Vallorbe hinausgeschoben.

In Ausführung begriffen sind ferner: Strassenunterführung bei der Station Lutry; Erweiterung der Station Martigny mit Geleiseänderungen; Strassenüberführung in Sitten, als Ersatz der Niveauübergänge „St^e Marguerite“ und „des Mayenets“; neues Aufnahmegebäude in Visp; Strassenunterführung in Freiburg als Ersatz des Niveauüberganges „im Tivoli“; Vergrößerung der Wagenreparaturwerkstätte in Yverdon.

Kreis II.

Vollendete Bauten.

Von der Doppelspur Gümligen-Kiesen ist die Strecke Wichtrach-Kiesen am 3. Juni, Münsingen-Wichtrach am 1. Juli, Rubigen-Münsingen am 12. Juli und Gümligen-Rubigen am 10. September in Betrieb genommen worden.

Zwischen Sursee und Nottwil wird seit dem 1. April zweigleisig gefahren.

Die neue Station Hasle zwischen Schüpfheim und Entlebuch wurde am 1. April eröffnet.

Bahnhof Bern. Im Villettenbahnhof wurden im Areal des frühern Lokomotivdepots neue Abstellgeleise auf die Eröffnung der Landesausstellung gelegt. Auf diese Zeit sind auch einige Änderungen im Personenbahnhof durchgeführt worden. Der Ausstellungsverkehr konnte mit den erweiterten Anlagen in befriedigender Weise abgewickelt werden.

Zwischen Wilerfeld und Bern wurde eine Streckenblockstation erstellt, ferner die Stauffacherstrassenbrücke dem Betriebe übergeben und die Geleiseanlage im Wilerfeld provisorisch erweitert.

Auf folgenden Stationen sind Erweiterungen und Änderungen an den Geleiseanlagen vorgenommen worden: Basel-St. Johann

(Höherlegung der Linie nach St. Ludwig und Erstellung von zwei Abstellgleisen), Riedtwil, Hindelbank, Olten-Hammer, Oberbuchsitzen, Lüsslingen und Schüpfheim.

Wir erwähnen ferner: Unterführung der Niederönzstrasse in Herzogenbuchsee; Verlängerung des Tournedos-Tunnels bei Sonceboz; Passerelle im Bahnhof Sissach; Erweiterung der Zollhalle in Pruntrut; Vergrößerung der Güterschuppen in Court und Reconvilier; Nebengebäude in Tavannes; Vergrößerung des Aufnahmegebäudes in Villeret; neue Zentralanlagen in Oberbuchsitzen und Oensingen; Brückenwage in Wolhusen; elektrische Beleuchtungseinrichtungen auf 6 Stationen; ein neues Wärterhaus und Vergrößerung von 3 alten Wärterhäusern, sowie Wasserversorgung von 3 Wärterhäusern.

Bauten in Ausführung.

II. Geleise Aarburg-Luzern. Auf der Strecke Nottwil-Sempach sind die Arbeiten bis auf die Fertigstellung der Wegunterführung vor der Station Sempach nahezu vollendet. Zwischen Sempach und Rothenburg wurde mit den Erdarbeiten angefangen. Wegen der Mobilisation sind dieselben unterbrochen und seither noch nicht wieder aufgenommen worden.

II. Geleise Gümligen-Thun. Auf der Strecke Gümligen-Kiesen bleiben noch einige Strassenunter- und Überführungen samt den Zufahrten zu erstellen.

Brienzerseebahn. Sämtliche Tunnels waren auf Jahresschluss durchschlagen, mit Ausnahme eines einzigen von 134 m Länge, in welchem noch 27 m vorzutreiben blieben. Anfang August wurden die Arbeiten infolge der Mobilmachung und der Abreise der italienischen Arbeiter eingeschränkt. Seither sind dieselben hauptsächlich mit einheimischen Arbeitern wieder aufgenommen worden.

Der Stand der Arbeiten in den fünf in Ausführung begriffenen Baulosen war auf Jahresende folgender:

Erdarbeiten	306 670 m ³ = 88 %
Mauerwerk	16 065 m ³ = 68 %
Tunnel	Sohlstollen 1 951 m = 92 %
	Firststollen 1 408 m = 67 %
	Vollausbruch 1 163 m = 55 %
	fertige Mauerung 1 101 m = 52 %
Brücken und Durchlässe	15 445 m ³ = 86 %

Beschotterung	8 165 m ³ = 34 %
Chaussierung	3 475 m ³ = 50 %
Fluss- und Uferbauten	180 m ³ = 22 %

Zwischen der Aarebrücke und der Station Interlaken-Ost wurde mit den vorbereitenden Arbeiten angefangen. Das Projekt über die für die Einführung der Brienzerseebahn in die Station Interlaken-Ost nötigen Erweiterungsbauten hat noch nicht zum Abschluss gebracht werden können.

Verlegung des Personen- und Güterbahnhofes Biel. Infolge des Krieges waren die Arbeiten von Anfang August an während längerer Zeit fast gänzlich eingestellt. Gegen Ende des Jahres erfolgte die Wiederaufnahme. Die Erdarbeiten für den Güter- und Rangierbahnhof im Mettfeld, sowie für die zu verlegende Linie zwischen Mett und Madretsch sind nahezu vollendet. Ebenso sind die zwei Strassenunterführungen in Mett, die Ueberführung der Doppelspur Biel-Solothurn über die Güterzugsgeleise und die Durchfahrt für die Strasse Madretsch-Orpund nahezu fertiggestellt. Die Überführungen für die Waldrain- und Blumenrainstrasse sind in Ausführung begriffen.

Bahnhof Thun. Über den Schiffsanlasschluss an die neuen Bahnanlagen, welchen die Berner Alpenbahn auszuführen hat, ist auch im Jahre 1914 keine endgültige Entscheidung erfolgt, weshalb keinerlei Vorbereitungsarbeiten für die Anhandnahme der Bauarbeiten getroffen werden konnten.

Ferner sind in Ausführung begriffen: Erweiterung des Bahnhofes Pratteln; neue Oberbaumaterialwerkstätte samt Geleiseanlagen im Areal der Werkstätte Olten; Strassen- und Bahnunterführung in Zollikofen, infolge Erstellung der Schmalspurbahn Solothurn-Bern; Arbeiten für die Einführung dieser Bahn in den Bahnhof Neu-Solothurn; Erweiterungsbauten in Münster und Lengnau infolge Einmündung der Linie Münster-Lengnau; Militärrampe mit Geleiseanlagen und Wegunterführung in Tavannes; Unterführung im Mahlenwald, oberhalb Biel; Ausweichstellen zwischen Lungern-Brünig und Brünig-Meiringen.

Kreis III.

Vollendete Bauten. .

Am 1. Mai wurde die neue Station Schübelbach-Buttikon, zwischen Reichenburg und Siebnen-Wangen, und am 1. Oktober die neue Haltestelle Küngoldigen, zwischen Zofingen und Safenwil, dem Betriebe übergeben.

Hauptbahnhof Zürich. Viehrampe mit Wagenwaschanlage nebst Diensträumen beim Schlachthofgeleise; Militärrampe auf dem Rohmaterialienbahnhof; Umbau der Telephonanlage und Erstellung einer automatischen Telephonzentrale.

Werkstätte Zürich. Pressluftleitungen nach der Weichenmontierungswerkstätte.

Auf folgenden Stationen wurden Erweiterungen und Änderungen der Geleiseanlagen vorgenommen: Turgi, Cham, Rothkreuz, Däniken, Zürich-Wollishofen, Bassersdorf, Uster, Rapperswil, Wallenstadt und Frick.

Ferner sind zu erwähnen: Unterführung zwischen Rüschlikon und Thalwil; Ersatz der eisernen Linthbrücken unterhalb Ennenda und bei Mühlefür an der Linie Glarus-Linth; Ausmauerung im Weisswand- und Ofenecktunnel der Strecke Wallenstadt-Weesen; Strassenüberführung auf der Strecke Ebikon-Luzern; Personendurchgang in Dietikon; Wegunterführung zwischen Däniken und Schönenwerd; Vergrösserung und Entwässerung des Verladeplatzes und neue Rampen mit Zufahrtsstrasse in Altstetten (Zch.); Perrondach in Rapperswil; zweiter Bahnsteig, Durchgang und zweite Wartehalle auf der Haltestelle Dulliken; Vergrösserung des Aufnahmegebäudes und Vordach in Zürich-Letten; neues Aufnahmegebäude und Perrondach in Oerlikon; Umbau des Aufnahmegebäudes und Perrondach in Kloten; Vergrösserung des Güterschuppens und der Verladerrampe in Affoltern a./A.; Wagenwaschanlagen auf 6 Stationen; Zentralanlagen in Bassersdorf, Dietlikon, Wallenstadt, Affoltern a./A., Frick, Schaffhausen (Ergänzung); neue Brückenwagen in Turgi, Rüti, Aathal und Siebnen-Wangen; elektrische Beleuchtungseinrichtungen auf 12 Stationen; Streckenblockstation zwischen Schönenwerd und Aarau; Streckentelephone Schwerzenbach-Zürich-Rapperswil, Schänis-Ziegelbrücke-Weesen, Murg-Mühlehorn, Flums-Sargans; direkter Telegraphendraht Stein-Säckingen-Pratteln-Basel; zwei neue Wärterhäuser; Erstellung eiserner gekuppelter Zugschranken.

Bauten in Ausführung.

Nachdem das Projekt für den Umbau der linksufrigen Zürich-seebahn im Gebiete der Stadt Zürich allseitig genehmigt worden ist, hat die Stadtverwaltung als Notstandsarbeiten die Abtragung der Materialdeponie zwischen der Brauer- und der Kanzleistrasse südlich der Bahn und Erdarbeiten für ein neues Lokomotivdepot im Geleisedreieck bei der Brauerstrasse übernommen.

Ferner sind in Ausführung begriffen:

Hauptbahnhof Zürich. Erstellung von Lagerplätzen mit Geleiseanschluss an der Geroldstrasse.

Station Dietikon. Erstellung eines Überholungsgeleises.

Bahnhof Baden. Umbau und Erweiterung der Bahnhofanlagen und Erstellung eines Ausziehgeleises.

Station Wildegg. Erweiterung der Geleiseanlagen und Erstellung einer Fusswegunterführung.

Bahnhof Aarau. Vergrösserung des Güterschuppens und der Verladerampe. Erstellung eines Postdienstgebäudes.

Station Rheinfelden. Erstellung eines Überholungsgeleises und Verlängerung des Güterschuppens.

Station Illnau. Erweiterung der Stationsanlagen.

Station Rüti (Zürich). Erweiterung der Stationsanlagen und Umbauarbeiten am Aufnahmegebäude.

Station Jestetten. Erstellung eines Ausweichgeleises und einer Rampe.

Bahnhof Schaffhausen. Umbau der Obertorbrücke.

Strecke Rothkreuz-Immensee. Erstellung einer Streckenblockstation.

Verbauung der Rühruns bei Hätzingen.

Ersatz der eisernen Linthbrücke bei Däniberg auf der Strecke Glarus-Linth.

Erstellung von Streckentelephonanlagen zwischen Eglisau und Stein-Säckingen, Murg und Flums, sowie Zofingen und Safenwil.

Kreis IV.

Vollendete Bauten.

Bahnhof Romanshorn. Transitpostgebäude (am 29. September durch die Postverwaltung bezogen); Unterkunftslokal für die Hafenbeamten.

Bahnhof Wil. Personenunterführung östlich des Aufnahmegebäudes.

Ferner erwähnen wir: Überfahrtsbrücke in Elgg; Unterführung und Strassenkorrektur im Lorental bei Ossingen; Fussgängerunterführung in Ebnat-Kappel und in Berlingen; Verlängerung des Ausweichgeleises auf 420 m in Zizers; Erweiterung der Geleiseanlagen in Sitterthal; Abstellgeleise in Goldach; Lokomotivdrehscheibe und Güterschuppenanbau in Wattwil; neue Zentralanlage in Thalheim-Altikon; elektrische Beleuchtungseinrichtungen auf 9 Stationen.

Bauten in Ausführung.

Bahnhof St. Gallen. Die Erstellung der Hallendächer wurde infolge der Schwierigkeiten für die Eisenbeschaffung verzögert.

II. Geleise Winterthur-St. Margrethen.

Winterthur-Wil. Die Umgestaltung bei der Tösstalbahnstation Grütze ist immer noch nicht bereinigt, weshalb die Arbeiten auf der Strecke Winterthur-Rätterschen auch im Berichtsjahre nicht in Angriff genommen werden konnten. Auf dem Teilstück Rätterschen-Wil sind die Arbeiten für die Doppelspur beendet.

Winkeln-Bruggen. Das Projekt ist genehmigt. Ein Teil der Unterbauarbeiten ist der Stadt St. Gallen als Notstandsarbeit übertragen worden.

Rorschach-St. Margrethen. Die Arbeiten wurden sistiert.

In Ausführung begriffen sind ferner: Die Bahnhofserweiterung Landquart; die Fussgängerunterführung zwischen Kradolf und Sitterthal.

Kreis V.

Vollendete Bauten.

Bahnhof Bellinzona. Geleiseanlagen beim Freiverladeplatz, neues Wasserreservoir.

Werkstätte Bellinzona. Probestation für die Wagenbeleuchtung in der Wagenreparatur.

Station Brunnen. Strassen- und Tramüberführung.

Im weitem ist zu erwähnen: Unterführung der Kantonsstrasse bei Immensee; Umbau von eisernen Brücken bei Flüelen und Cadenazzo; Strassenüberführungen zwischen Faido und Lavorgo, sowie zwischen Balerna und Chiasso; Erweiterung der Geleiseanlagen in Schwyz, Göschenen (Militärgeleiseanlagen auf der Tunneldeponie), Rodi-Fiesso, Faido und Lavorgo; Wartehalle und Schaltereinbau in Rezzano; Vergrößerung des Aufnahmegebäudes in Mendrisio; Zentralanlagen in Giubiasco und Mendrisio; elektrische Beleuchtungseinrichtungen auf 4 Stationen.

Bauten in Ausführung.

II. Geleise Giubiasco-Chiasso.

Lugano-Melide. Die Unterbauarbeiten zeigen auf Ende des Berichtsjahres folgenden Stand:

Erdarbeiten	95 %
Stütz- und Futtermauern	85 %
Mauerwerk für Brücken und Durchlässe	68 %

Bahnhof Chiasso. Gegen Ende des Jahres ist zur Bewältigung des aussergewöhnlich grossen Güterverkehrs mit der Erstellung provisorischer Geleiseanlagen begonnen worden. Das Projekt für die Erweiterung des Bahnhofes, das wegen der beabsichtigten Umgestaltung der Güterbeförderung neu bearbeitet werden musste, wird demnächst den Behörden vorgelegt werden.

Im fernern sind in Ausführung: Immensee-Rothkreuz und Goldau-Erstfeld: elektrischer Streckenblock.

Flüelen. Verlegung des Seeverladegeleises.

Erstfeld-Amsteg. Verbauung bei der Laubkehle und dem Evibach.

Amsteg. Verlängerung des Überholungsgeleises und Beseitigung des Niveauüberganges.

Amsteg-Gurtellen. Schleifwege und Aufforstung in den Hagglisberg- und Schiltwaldungen.

Gurtellen. Erweiterung der Geleiseanlagen.

Göschenen. Elektrische Lichtsignale im Gotthardtunnel.

Biasca. Passerelle zum Lokomotivdepot.

Locarno. Neues Gebäude für die Güterexpedition.

c. Bahnunterhalt.

Infolge des Kriegsausbruches sind die Geleiseerneuerungsarbeiten zum grössten Teile eingestellt worden; desgleichen wurden alle Unterhaltungsarbeiten, die für die Betriebssicherheit nicht absolut notwendig sind, sistiert, um die Ausgaben nach Möglichkeit zu verringern. Anlässlich der Mobilisation hatten 379 Angestellte und 1107 Arbeiter des Bahndienstes, im ganzen 1486 Mann, dem militärischen Aufgebot Folge zu leisten.

An wichtigern Bahnunterhaltungsarbeiten im Berichtsjahr erwähnen wir:

Kreis I.

Bekiesung und Einwalzung der Vorplätze bei den Güterdienstanlagen im Bahnhofs Genf mit einer Gesamtfläche von 5280 m².

Erstellung von Schutzmauern über dem Hennebiquekanal der Kraftanlage Brig zwischen Mörel und Brig.

Provisorische Militärrampen in Schmitten und Flamatt.

Erneuerung von Mauerwerk an den Viadukten von Couvet und Prise Milord bei Verrières suisses.

Entwässerungen im Mont Sagne-Tunnel.

Kreis II.

Passerelle beim Grenzacherstrassenübergang der Verbindungsbahn Basel.

Passerelle beim Kantonsstrassenübergang auf der Station Roggwil.

Umbauten in der Gepäckauf- und abgabe im Aufnahmegebäude Bern.

Provisorische Militärrampen auf 10 Stationen.

Kreis III.

Erneuerung von Mauerwerk im Albis- und im Bötztbergtunnel.

Wegräumungsarbeiten infolge Niedergang eines grossen Murganges am 13. September in der Erlenruns zwischen Diesbach-Betschwanden und Rüti (Glarus) und Erstellung von Schutzbauten gegen Abstürze.

Kreis IV.

Wiederherstellungs- und Konsolidierungsarbeiten, welche durch die plötzliche Schneeschmelze vom 8./9. Januar und durch das Hochwasser im Rheintal, an der Glatt, an der Steinach und an der Thur nötig geworden sind.

Reparaturen am Mauerwerk im Emmersbergtunnel und demjenigen beim Schloss Laufen.

Umbau des alten Aufnahmegebäudes im Bahnhofe St. Gallen.

Verbauung der Steinachufer zwischen St. Fiden und Mörschwil, infolge des Hochwassers vom 16. September.

Ergänzung der Militärverladeanlagen in Chur.

Kreis V.

Am 23. Februar wurde der Zugverkehr durch den Niedergang der Entschigtallawine bei der Station Wassen unterbrochen. Für die Wiederherstellung des Verkehrs mussten zirka 1500 m³ Schnee abgeführt werden.

Wiederherstellung des durch Hochwasser im Oktober 1913 zerstörten Bahndammes und einer Durchfahrt zwischen Cadenazzo und Reazzino.

Geleiseerneuerungen und Verstärkungen haben im Berichtsjahre stattgefunden:

mit Material nach den neuen Normalien S. B. B. für Hauptlinien	Lfm. Geleise 106 609
mit Material nach den neuen Normalien S. B. B. für Nebenlinien	14 936
mit Material nach den Normalien S. E. II, mittelgut Schienenerneuerung allein	8 050
Schwellenerneuerung allein	5 216
Geleiseverstärkung durch Vermehrung der Schwellen	11 994
Ersatz von Weichen durch solche nach den neuen Normalien, Stück	17 879
	132

Die Gesamtlänge der zu unterhaltenden Geleise beträgt auf Ende 1914, inklusive die gepachtete Linie Vevey—Puidoux-Chexbres (7850 m). 5 235 367
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 8810 m Geleise zwischen Basel und der Landesgrenze, und ohne die an die Bremgarten-Dietikon Bahn verpachteten 7760 m Geleise der Linie Wohlen-Bremgarten, zu unterhalten bleiben 5 191 651

Stahlschienen, exklusive Weichen und Kreuzungen, liegen in der Bahn 4 813 568

Eisenschienen, exklusive Weichen und Kreuzungen, liegen in der Bahn 182 302

Länge der sämtlichen Weichen und Kreuzungen auf eigenem Netz 195 781

Stahlschienen nach neuen S. B. B.-Profilen liegen in der Bahn 1 823 692

Stahlschienen nach G. B.-Profilen liegen in der Bahn 432 176

Stahlschienen nach P. L. M.-Profilen liegen in der Bahn 88 096

Geleise mit eisernen Schwellen 3 410 700

Geleise mit hölzernen Schwellen 1 750 425

Geleise mit besondern Unterlagen 30 526

(wovon Geleise auf Schwellen in armiertem Beton 816 m)

Schienen unter 12 m Länge } ohne die Länge der 1 137 332

Schienen von 12 m Länge . } Weichen und Kreu- 3 720 756

Schienen von 15 m Länge . } zungen (195 781 m 116 491

Schienen von 18 m Länge . } Geleise) 21 291

Zahl der Schienenbrüche im Berichtsjahre 218 Stück

Davon: Eisenschienen 1 "

Stahlschienen 217 "

Schienen unter 36 kg 79 "

" von 36 bis 42 kg 102 "

" von 42 kg und mehr 37 "

d. Vorarbeiten für die elektrische Zugförderung.

1. Über die vorbereitenden Arbeiten zur Einführung des elektrischen Betriebes am Gotthard erwähnen wir folgendes:

- a. Die Projekte für die Kraftwerke Amsteg und Ritom wurden dem schweizerischen Eisenbahndepartement zur Genehmigung vorgelegt. Im weitem erfolgte die Auflage der Expropriationspläne in den interessierten Gemeinden Silenen, Gurtellen, Wassen und Quinto.
- b. Die Projekte für die Fahrleitung, die Unterwerke und die Reparaturwerkstätten haben wir in Angriff genommen.
- c. Für die Bestellung von Probelokomotiven sind die Grundlagen ausgearbeitet worden.

2. Auf der Nordseite des Simplontunnels wurde mit Rücksicht auf den mangelhaften Zustand des bestehenden Kraftwerkes an der Massa ein Umbau vorgenommen und die Bauleitung der Abteilung für die Einführung der elektrischen Zugförderung übertragen.

e. Oberbaumaterialverwaltung.

1. An alten Oberbaumaterialien wurden im Berichtsjahre verkauft:

a. auf dem Submissionswege für . . .	Fr. 639 327. 77
b. aus freier Hand, in Posten von über Fr. 2000, für	„ 261 707. 20
c. in Posten unter diesem Betrage für .	„ 172 907. 76
Zusammen für	<u>Fr. 1 073 942. 73</u>

2. Die Lieferung des Bedarfes an Stahlschienen^u und Eisen-schwellen, ferner von Vollschienen zu Weichenzungen, ist bis zum Jahre 1917 durch die Verträge mit dem deutschen Stahlwerksverband A.-G. in Düsseldorf vom 29. November 1913 gesichert. Die Lieferungen haben durch den Krieg keinen Eintrag erlitten.

3. Zur Deckung des Bedarfes an Holzschwellen für das Jahr 1915 wurden mit 37 schweizerischen Firmen Verträge über die Lieferung von 56 940 Stück Bahnschwellen und 561 m³ Weichen- und Brückenschwellen abgeschlossen. Die Anschaffungs-summe beläuft sich auf Fr. 352 921.

4. Der Bedarf an Schienenbefestigungsmitteln für das Jahr 1915, im Gesamtwerte von Fr. 350 782, wird durch 5 Firmen, derjenige von Halbfabrikaten zu Weichen und Kreuzungen, im Betrage von Fr. 57 610, durch 7 Firmen, gedeckt. Die Herstellung von fertigen Weichen und Kreuzungen wurde um die Summe von Fr. 122 027 an 6 private Fabrikanten und 3 Werkstätten der S. B. B. vergeben. Sämtliche Schienenbefestigungsmittel werden durch schweizerische Werke hergestellt. Auch die Anfertigung der Weichen und Kreuzungen erfolgt ausschliesslich durch inländische Fabriken bzw. Werkstätten.

5. Nachstehend geben wir eine Zusammenstellung der im Berichtsjahr beschafften Materialmengen:

Stahlschienen aus Thomasstahl:

In Typ SBB I,	von 45,9 kg Gewicht per m	= 17 103 Tonnen
" " SBB II,	" 48,8 " " "	= 1 042 "
" " SBB V,	" 36,0 " " "	= 2 639 "
Zusammen		<u>20 784 Tonnen</u>

Eisenschwellen:

	Stück	Tonnen
Bahnschwellen SBB, 2,70 m, für Hauptlinien	166 538	= 12 068
" " SBB, 2,45 m, für Nebenlinien	15 511	= 1 025
Weichenschwellen SBB, für Hauptlinien	16 285	= 1 544
Doppelstoss-Schwellen SBB, für Hauptlinien	7 368	= 917
Zusammen		<u>205 702 = 15 554</u>

Schienenbefestigungsmittel. 4977 Tonnen

Weichen und Kreuzungen.

Weichen, einfache	795 Stück
„ zu englischen Ausweichungen . . .	464 „
Zusammen	<u>1259 Stück</u>
Kreuzungen, einfache	657 Stück
„ doppelte	290 „
„ abnormale	44 „
Zusammen	<u>991 Stück</u>

Herzstücke aus Hartguss und Stahlguss	193 Stück
Vollschienen zu Weichenzungen	1034 Tonnen
Kreuzungsspitzen aus Martinstahl	747 Stück
Winkelleisen zu Zwangswinkeln	248 Tonnen
Zwangswinkel, komplette	1600 Stück
Unterzugsbleche für Weichen und Kreuzungen	741 Tonnen
Gussbeilagen für Weichen und Kreuzungen	167 „
Stellböcke zu einfachen Weichen	150 Stück
Stellvorrichtungen zu englischen Weichen	50 „

Holzschwellen.

<i>a.</i> Bahnschwellen:		Stück
eichene (wovon aus dem Auslande 12 724 Stück)		56 775
buchene, alles inländische		116 215
föhrene, „ „		17 669
lärchene, „ „		3 496
Zusammen		<u>194 155</u>
<i>b.</i> Weichen- und Brückenschwellen:		
eichene (wovon aus dem Auslande 923 m ³)	2108 m ³	
buchene, alles inländische	1176 „	
föhrene, „ „	70 „	
Zusammen		<u>3354 m³</u>

Imprägniert wurden:

A. Bahnschwellen.

1. Mit Chlorzink:		
<i>a.</i> nach dem Burnettschen Verfahren:		
Eichenschwellen	13 138 Stück	
Föhrenschwellen	375 „	
		<u>13 513 Stück</u>
<i>b.</i> nach dem Straschunschen Verfahren:		
Eichenschwellen	3560 Stück	
Föhrenschwellen	300 „	
		<u>3860 Stück</u>
2. Mit Teeröl:		
Eichenschwellen	13 445 Stück	
Buchenschwellen	22 568 „	
Föhrenschwellen	3 441 „	
Lärchenschwellen	1 103 „	
		<u>40 557 Stück</u>
Zusammen		<u>57 930 Stück</u>

B. Weichen- und Brückenschwellen.

1. Mit Chlorzink:

a. nach dem Burnettschen Verfahren:

Eichenschwellen	167 m ³	
Föhrenschwellen	75 „	
		242 m ³

b. nach dem Straschunschen Verfahren:

Eichenschwellen		15 „
---------------------------	--	------

2. Mit Teeröl:

Eichenschwellen	819 m ³	
Buchenschwellen	125 „	
		944 „
Zusammen		1201 m ³

Seit dem Ausbruche des europäischen Krieges ist die Imprägnierung der Holzschwellen mit Teeröl eingestellt. Das von den schweizerischen Imprägnieranstalten verwendete Teeröl ist bis anhin ausschliesslich aus Deutschland bezogen worden. Im August 1914 erliess die deutsche Reichsregierung ein Ausfuhrverbot für dieses zur Holzschwellenimprägnierung, namentlich zur Tränkung von Buchenschwellen, fast unentbehrliche Destillat. Es besteht Aussicht, dass die Bemühungen, Teeröl aus Deutschland wenigstens für den dringendsten Bedarf zu erhalten, im Jahre 1915 Erfolg haben werden.

In Ermangelung von Teeröl wurde vom Monat August ab eine Anzahl dringend benötigter Eichen- und Weichholzschwellen anstatt dessen, mit Chlorzink getränkt.

V. Rechtsdepartement.

a. Allgemeines.

1. Die 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 angeordnete Expertise (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1913, Ziffer 1, Seite 180) konnte infolge der notwendigen umfangreichen Erhebungen noch nicht zum Abschluss gebracht werden.

2. Vom schweizerischen Eisenbahndepartement ist uns ein von Herrn Bundesrichter Dr. Jäger im Auftrag des schweizerischen Justiz- und Polizeidepartements verfasster Entwurf zu einem neuen Bundesgesetz über die Abtretung von Privatrechten zur Äusserung überwiesen worden. Nach Anhörung der Kreisdirektionen haben wir eine Vernehmlassung ausgearbeitet und weitergeleitet (vergl. auch Geschäftsbericht für das Jahr 1913, Ziffer 3, Seite 181).

3. Aus den bei den Kreisdirektionen eingezogenen Erkundigungen über die mit dem Internationalen Fundbureau in Bern gemachten Erfahrungen (vergl. Geschäftsbericht für das Jahr 1913, Ziffer 11, Seite 186) ergibt sich, dass diese Einrichtung vom reisenden Publikum bis jetzt nur wenig benützt worden ist.

4. Eine Anfrage über die Zulässigkeit von Nebenbeschäftigungen des Personals der schweizerischen Bundesbahnen, wurde unter Abschriftgabe an die Kreisdirektionen dahin beantwortet, dass gemäss Art. 9 des Besoldungsgesetzes und Art. 15 des Reglements Nr. 3 jeder Beamte und Angestellte seine ganze Tätigkeit ausschliesslich seinem Amte zu widmen habe. Nur ausnahmsweise und mit besonderer Ermächtigung der vorgesetzten Direktion dürfe er eine andere Stelle annehmen, einen Nebenberuf ausüben, ein Geschäft auf seinen Namen betreiben oder, sei es durch seine Frau oder durch Dritte, auf seinen Namen betreiben lassen. Dagegen könne seine Frau in ihrem Namen und auf ihre Rechnung auch ohne eine solche Ermächtigung ein kleineres Geschäft oder Gewerbe betreiben; die Führung einer Wirtschaft, sowie der Kleinverkauf von Getränken sei jedoch allen Familienangehörigen eines Beamten

oder Angestellten, die mit ihm in ungetrennter Haushaltung leben, untersagt.

5. Die Nebenbezüge des Fahrpersonals wurden bis jetzt bei Bemessung der Entschädigungen in Haftpflichtfällen verschieden in Anrechnung gebracht. Einzelne Kreise berücksichtigten sie mit dem Betrag der im Reglement Nr. 22 vorgesehenen festen Zulage, andere mit dem Betrag des in der Anlage I zu den Statuten der Pensions- und Hülfskasse festgesetzten anrechenbaren Teiles, der die feste Zulage des Reglements Nr. 22 um 50 % übersteigt. Wir halten das Mittel zwischen beiden Ansätzen für angemessen und haben daher, um die notwendige einheitliche Praxis herbeizuführen, die Kreisdirektionen eingeladen, in Zukunft bei der Bemessung von Entschädigungen für bleibende Invalidität oder Tod in Haftpflichtfällen für die Bewertung der Nebenbezüge des Fahrpersonals 125 % des Betrages der im Reglement Nr. 22 vorgesehenen festen Zulage als Grundlage anzunehmen. Mit dieser Regelung hat sich das in Frage kommende Personal einverstanden erklärt.

6. Der Verwaltungsrat hat in seiner Sitzung vom 1. Mai 1914 gemäss unserem Antrag folgenden Beschluss gefasst:

„Es wird für die Ausrichtung der Rentenverpflichtungen aus Haftpflicht ein Unfallrentenfonds angelegt. Demselben werden gutgebracht:

1. die Summe von Fr. 1,900,000 zu Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1913;
2. der jeweiligen der Betriebsrechnung zu belastende Kapitalwert der in Zukunft zu gewährenden Haftpflichtrenten.

Dieser Fonds soll verzinst werden.“

Der Betrag von Fr. 1,900,000 entspricht dem Barwert der auf Ende 1913 noch nicht verfallenen Rentenbeträge für Unfälle der Jahre 1902—1912.

Die zur Vollziehung des Beschlusses notwendigen Weisungen sind erteilt worden.

7. Über die Anwendung der Statuten der Kranken- und Hülfskasse für die ständigen Arbeiter der Bundesbahnen in Haftpflichtfällen haben wir in einem Schreiben an die Kreisdirektionen im gleichen Sinne, wie über die Anwendung der Statuten der Pensions- und Hülfskasse für

die Beamten und ständigen Angestellten (vergl. Geschäftsbericht für das Jahr 1913, Ziffer 6, Seite 182) einheitliche Grundsätze aufgestellt.

8. Gemäss dem Vertrage vom 2./6. April 1909 zwischen dem Staatsrate des Kantons Tessin und der Direktion der Gotthardbahn betreffend Konzession zur Ausnützung der Wasserkräfte des oberen Tessins darf die dort gewonnene elektrische Energie nur ausnahmsweise, wenn besondere Umstände es erfordern, aus dem Kanton Tessin ausgeführt werden. Da aber eine rationelle Elektrifikation unseres Bahnnetzes eine uneingeschränkte Verwendbarkeit der elektrischen Kraft, ohne Rücksicht auf den Ort ihrer Erzeugung, zur Voraussetzung hat, wurde mit dem Staatsrate des Kantons Tessin ein Übereinkommen abgeschlossen, wonach den Bundesbahnen unter gewissen Bedingungen die Ermächtigung zur Kraftausfuhr erteilt wird.

9. Dem Staatsrate des Kantons Tessin haben wir ferner am 3. März 1914 ein Konzessionsgesuch eingereicht zur Ausnützung der Wasserkräfte der Gotthard-Reuss vom Lucendro-See bis zur tessinisch-urnerischen Grenze, verbunden mit der Stauung dieses Sees.

Die Verhandlungen über die Bedingungen der Konzessionserteilung sind im Gange.

10. Der zwischen dem Staatsrate des Kantons Wallis, den Gemeinden Salvan, Vernayaz und Finhaut einerseits, und dem Bundesrate anderseits entstandene Kompetenzkonflikt in Sachen der Konzessionserteilung an der Barberine (vergl. Geschäftsbericht für das Jahr 1913, Ziffer 2, Seite 175) ist am 3. Dezember 1914 von der staatsrechtlichen Abteilung des Bundesgerichtes zugunsten des Bundesrates entschieden worden.

11. Mit der Europäischen Güter- und Reisegepäckversicherungs-Aktiengesellschaft in Budapest, vertreten durch ihre Direktion für die Schweiz in Bern, ist am 17. Juni ein Vertrag abgeschlossen worden betreffend Versicherung von Reisegepäck gegen Verlust, Minderung, Beschädigung und Lieferfristüberschreitung durch Vermittlung unserer Gepäckabfertigungsstellen. Die Versicherung umfasst nur die Zeit von der Aufgabe der Sendung bis zur Ablieferung; sie beträgt für eine einzelne Sendung Fr. 1000 oder das Vielfache dieses Betrages und erfolgt

durch Abgabe von Versicherungswertzeichen, die von den Gepäckabfertigungsstellen auf die Gepäckempfangsscheine aufgeklebt werden und dem Reisenden als Gebührenquittung dienen.

Der Vertrag ist auf den 1. Juli in Kraft getreten und gilt vorläufig bis 31. Dezember 1916.

Das der genannten Versicherungsgesellschaft am 15. Juli 1913 versuchsweise erteilte Recht zum Verkauf ihrer 60 und 180 Tage gültigen Reisegepäckversicherungspolice auf einer Anzahl von Rundreisebureaux der Bundesbahnen bleibt vorderhand weiterbestehen (vergl. Geschäftsbericht für das Jahr 1913, Ziffer 10, Seite 126).

12. Die französische Nordbahn hat uns am 24. Juli 1914 den Entwurf zu einem neuen Übereinkommen betreffend die Verteilung von Entschädigungen im englisch-schweizerischen Gepäckverkehr vorgelegt, dem wir namens der schweizerischen Bundesbahnen und der übrigen, am direkten englisch-schweizerischen Gepäckverkehr über Frankreich beteiligten schweizerischen Verwaltungen zugestimmt haben.

13. Die bisherige Fassung der Haftpflichtbestimmungen in den Verträgen betreffend Anlage und Benützung von normalspurigen Verbindungsgeleisen hat den technischen Aufsichtsorganen des Eisenbahndepartements wiederholt zu Vorbehalten Anlass gegeben, die den Eindruck erwecken konnten, es stehen deren Bestimmungen mit den gesetzlichen Vorschriften im Widerspruch, beziehungsweise es werde den Geleiseinhabern eine weitergehende Haftpflicht zugemutet, als sie das Gesetz vorsieht. Wir haben nun im Benehmen mit den Kreisdirektionen angeordnet, dass in den Verträgen hinsichtlich der Haftpflicht für Personenverletzungen und für Beschädigungen von Anlagen, Material und Waren einfach auf die gesetzlichen Bestimmungen verwiesen wird. Da aber die Bundesbahnen gewisse Leistungen in bezug auf den Bau, den Unterhalt oder den Betrieb der Verbindungsgeleise freiwillig übernehmen, wird im Verträge ausdrücklich festgestellt, dass für alle sich dabei ereignenden Schäden der Geleiseinhaber allein aufzukommen hat. Dabei ist vorgesehen, dass die Bundesbahnen gegen Bezahlung einer angemessenen Prämie an deren Stelle die Haftpflicht übernehmen können.

14. Zur Förderung der Rheinschiffahrt bis Basel haben der Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein in Basel, der nordostschweizerische Schifffahrtsverband in Goldach, der schweizerische

Wasserwirtschaftsverband in Zürich, die Handelskammer Basel, die Schweizerische Kreditanstalt in Zürich und der Schweizerische Bankverein in Basel die Gründung einer schweizerischen Rheinschiffahrt A.-G. an die Hand genommen. Im Benehmen mit dem Bundesrate und im Einverständnis mit dem Verwaltungsrat haben wir beschlossen, uns mit einer Aktienzeichnung von Fr. 250,000 an dieser Gesellschaft zu beteiligen, nachdem den schweizerischen Bundesbahnen im Sinne unserer Vorschläge ein Einfluss auf die zukünftige Entwicklung des Unternehmens zugesichert worden war. Durch die inzwischen eingetretenen politischen Verwicklungen wird die Angelegenheit voraussichtlich für längere Zeit einen Aufschub erleiden.

15. Für die namentlich im Hinblick auf die dringende Notwendigkeit einer Neuorganisation des bahnärztlichen Dienstes mit Zustimmung des Verwaltungsrates geschaffene provisorische Stelle eines Oberbahnarztes bei der Generaldirektion haben wir am 22. Juli eine Wahl getroffen. Der Dienstantritt hätte gemäss Vertrag auf 1. November 1914 erfolgen sollen, ist aber infolge Militärdienstes des Gewählten verschoben worden.

16. Der infolge der kriegerischen Ereignisse eingetretene Verkehrsrückgang und die Knappheit der Barmittel haben uns veranlasst, die Kreisdirektionen anzuweisen, bis auf weiteres keine Verträge mehr abzuschliessen, welche die schweizerischen Bundesbahnen zu Zahlungen verpflichten, wie z. B. Landankäufe usw., sofern dazu keine zwingende Notwendigkeit besteht.

17. Durch den unter Ziffer 16 erwähnten Verkehrsrückgang sind verschiedene Privatbahnen in die Unmöglichkeit versetzt worden, die von ihnen geschuldeten Vergütungen aus dem direkten Verkehr der Eisenbahnen und aus der Mitbenützung von Bahnhöfen und Bahnstrecken innert der vorgeschriebenen Frist zu entrichten. Es hat dies eine Bahn veranlasst, den Bundesrat zu ersuchen, auf dem Verordnungsweg die in Art. 38, Ziffer 4, lit. a und b, des eidgenössischen Verpfändungsgesetzes vorgesehene Frist von vier Monaten, innert welcher die Guthaben aus dem direkten Verkehr usw., um das Vorzugsrecht zu geniessen, gerichtlich eingefordert sein müssen, auf acht Monate zu erstrecken. Zur Äusserung eingeladen, haben wir gegen die Berücksichtigung der Eingabe keine Einwendungen erhoben. Der Bundesrat hat daraufhin am 27. November be-

schlossen, dass allfällige, gegen eine Eisenbahngesellschaft gestellte Liquidationsbegehren vom Bundesgericht dem Eisenbahndepartement zur Kenntnis zu bringen seien, welches nach Prüfung der Lage der betreffenden Bahn darüber entscheiden werde, ob dem Liquidationsbegehren sofort zu entsprechen, oder der Schuldnerin Gelegenheit zu geben sei, ihre Verpflichtungen durch terminweise Abschlagszahlungen zu erfüllen. Gegen den Entscheid des Eisenbahndepartements kann der Rekurs an den Bundesrat ergriffen werden.

18. Veranlasst durch die Anfrage einer Kreisdirektion haben wir in Anlehnung an das Verfahren bei Einberufung zu einem militärischen Instruktionsdienst (Friedensdienst) von längerer Dauer verfügt, dass Angestellte und Arbeiter der Bundesbahnen fremder Nationalität, die von ihrem Heimatland zum Kriegsdienst einberufen werden, vom Tage ihres Einrückens an als entlassen zu betrachten sind. Dabei ist ihnen für den Fall der Rückkehr die Wiederanstellung zuzusichern, unter der Bedingung, dass ein befriedigendes Arztzeugnis vorgelegt wird, und für die Festsetzung ihrer Ansprüche an die Pensions- und Hilfskassen der Bundesbahnen die Anrechnung ihrer früheren Dienstzeit zu bewilligen, wenn sie bei der Neuanstellung die bezogene Abgangsentschädigung von 60 % ihrer Einlagen wieder zurückerstatten.

19. Am 6. und 7. Mai hat in Nîmes eine Sitzung des internationalen Eisenbahntransportkomitees stattgefunden, an der wir vertreten waren.

b. Versicherungswesen.

1. Im Betriebsvertrage mit der Bodensee-Toggenburg, Bahn ist eine Versicherung dieser Bahn gegen Unfälle von Personen auf ihrem Netze nicht vorgesehen. Dieser Zustand schliesst für das finanzielle Gleichgewicht einer Bahn mit verhältnismässig kleinem Netze eine nicht unerhebliche Gefahr in sich, da ein einziger Unfall, namentlich wenn kein Versicherungsfonds besteht, die Betriebsrechnung ausserordentlich belasten kann. Wir haben deshalb die Direktionskommission der B. T. auf diese Sachlage aufmerksam gemacht und uns gleichzeitig bereit erklärt, die Versicherung bei einer Versicherungsgesellschaft zu besorgen, oder auch zu prüfen, zu welchen Be-

dingungen unsere Verwaltung diese Schäden, wie dies gegenüber anderen, von ihr betriebenen Bahnen geschieht, übernehmen könnte. Die B. T. hat uns darauf gebeten, die Angelegenheit nach beiden Richtungen zu untersuchen und ihr Vorschläge zu machen. Die nötigen Erhebungen sind im Gange.

2. Nach dem oben erwähnten Betriebsvertrage sind die Werte der Bodensee-Toggenburg-Bahn gegen Feuer- und Brandschaden zu versichern. Bis zur Einführung der Selbstversicherung wurden sie in unseren allgemeinen Versicherungsvertrag einbezogen, unter Belastung der B. T. mit der entsprechenden Prämie. Nach dem Übergang zur Selbstversicherung war darüber zu entscheiden, ob diese Werte bei einer Versicherungsgesellschaft zu versichern, oder in unsere Selbstversicherung einzubeziehen seien. Wir haben uns zu letzterem, auch bei den anderen, von den Bundesbahnen betriebenen fremden Linien üblichen Verfahren entschlossen. Der Gesellschaft werden jährlich die gleichen Prämienansätze wie unter der Herrschaft des Versicherungsvertrages belastet, wogegen die Bundesbahnen allfällige Brandschäden zu ihren Lasten übernehmen.

3. Nach dem Übergang der schweizerischen Bundesbahnen zur Selbstversicherung gegen Feuer- und Brandschaden bestanden noch einige Sonderversicherungen für den Schiffsverkehr auf dem Bodensee. Für diese Versicherungen wurden während der letzten 10 Jahre an Prämien rund Fr. 200,000 bezahlt, während an Entschädigungen im gleichen Zeitraum nur rund Fr. 7000 ausgerichtet werden mussten. Es rechtfertigte sich somit auch hier die Einführung der Selbstversicherung. Wir haben deshalb die Kreisdirektion IV veranlasst, alle noch bestehenden Versicherungsverträge auf den nächsten Termin zu kündigen.

4. Eine Revision der Feuerversicherungswerte hat im Berichtsjahre nicht stattgefunden.

5. An Entschädigungen sind uns von den kantonalen obligatorischen Versicherungsanstalten für 12 Brandfälle Fr. 3,625. 60 ausgerichtet worden.

6. Zu Lasten der Selbstversicherung haben sich während des Berichtsjahres 113 Brandfälle mit einem Gesamtschaden von ungefähr Fr. 13,600 ereignet.

c. Kautionswesen.

1. Im Frachtenkreditwesen hat die Annahme von Personalbürgschaften als Sicherheitsleistung für uns grosse Nachteile und Unzukömmlichkeiten zur Folge. (Unsicherheit bezüglich der Habhaftigkeit der Bürgen, Notwendigkeit von Zurückweisungen, häufige Änderungen und damit verbundene zahlreiche Korrespondenzen, Erkundigungen usw.)

Deshalb werden nach dem neuen, am 1. Mai in Kraft getretenen Regulative für Frachtenkredite Bürgschaften nur noch angenommen, wenn Banken dieselben leisten. Die Personalbürgschaften, welche zur Zeit der Einführung der neuen Vorschriften noch bestanden haben, werden jedoch durch die Neuerung nicht berührt.

2. Die Revision der bis zum 1. Mai durch Personalbürgschaften geleisteten Sicherheiten für Frachtenkredite ist im IV. Quartal durchgeführt worden; sie hat zu keinen besonderen Massnahmen Anlass gegeben.

3. Der Stand der Sicherheiten war auf 31. Dezember 1914 folgender:

a. Barhinterlagen:

Generaldirektion	.	.	.	330	im Betrage von Fr. 346,650. —
Kreisdirektion I	.	.	.	310	" " " " 222,666. 66
" II	.	.	.	325	" " " " 79,243. 65
" III	.	.	.	62	" " " " 16,645. —
" IV	.	.	.	109	" " " " 33,145. —
" V	.	.	.	157	" " " " 50,337. —

b. Wertschriftenhinterlagen:

Generaldirektion	.	.	.	685	im Betrage von Fr. 6,876,257. 58
Kreisdirektion I	.	.	.	57	" " " " 171,646. 40
" II	.	.	.	104	" " " " 325,057. 90
" III	.	.	.	124	" " " " 226,310. 50
" IV	.	.	.	99	" " " " 381,123. 75
" V	.	.	.	38	" " " " 150,546. 85

c. Bürgschaften:

Generaldirektion	.	.	.	889	im Betrage von Fr. 8,236,822. —
Kreisdirektion I	.	.	.	51	" " " " 233,120. —
" II	.	.	.	102	" " " " 599,940. —
" III	.	.	.	142	" " " " 270,710. —
" IV	.	.	.	92	" " " " 182,400. —
" V	.	.	.	22	" " " " 165,700. —

Zusammen 3698 Sicherheiten im Gesamtbetrage von Franken 18,568,322. 29 (1913: 3840 — 17,678,508. 09).

In dieser Summe sind 22 Generalsicherheiten im Betrage von Fr. 2,151,000 inbegriffen.

d. Steuerwesen.

1. Hinsichtlich der Taxation unseres steuerpflichtigen Besitzes in der Stadt Zürich fanden Verhandlungen der Kreisdirektion III mit den Steuerbehörden statt, die zu einer Verständigung führten im Sinne der Herabsetzung des Steuerkapitals auf Fr. 2,500,000.

2. Ein Steuerkonflikt mit dem Kanton Uri betreffend Besteuerung der Bahnhofwirtschaft und der Wohnung des Wirtes im Aufnahmegebäude in Göschenen, sowie der Wohnungen des Bahnhofvorstands-Stellvertreters und des Depotchefs in den Bahndienstgebäuden in Erstfeld ist durch Anerkennung der Steuerfreiheit dieser Räumlichkeiten durch den Regierungsrat des Kantons Uri erledigt worden.

e. Unfallwesen.

Bezüglich der Anzahl der Unfälle und der im Jahre 1914 ausbezahlten Haftpflichtentschädigungen verweisen wir auf die statistischen Tabellen, sowie auf die dem Geschäftsbericht beigelegten Rechnungen.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden

von der Kreisdirektion	I	32
" " "	II	41
" " "	III	26
" " "	IV	17
" " "	V	14
	zusammen	130

Haftpflichtfälle erledigt.

Von den durch die Kreisdirektionen getroffenen Abfindungen in Haftpflichtfällen mussten uns 8 zur Genehmigung vorgelegt werden.

f. Grunderwerbungen und Landverkäufe.

Bezüglich der Grunderwerbungen und Landverkäufe entnehmen wir den statistischen Tabellen folgende Angaben:

Grunderwerbungen:

	Parzellen	Grösse m ²	Kaufpreis Fr.
Kreis I . .	164	79,039, ₈	104,415. 30
„ II . .	267	462,084, ₈₂	910,642. 55
„ III . .	84	53,839, ₁	431,179. 49
„ IV . .	66	51,321	336,936. 65
„ V . .	130	98,707	243,322. 30
Zusammen	711	744,991, ₇₂	2,026,496. 29

Landverkäufe:

	Parzellen	Grösse m ²	Verkaufspreis Fr.
Kreis I . .	40	7,695, ₈	2,032. 70
„ II . .	18	11,801, ₉	20,656. 60
„ III . .	5	1,342, ₃	947. 20
„ IV . .	42	41,619, ₆	357,929. 87
„ V . .	34	9,882	5,047. 40
Zusammen	139	72,341, ₆	386,613. 77

Von den Landankäufen führen wir als die wichtigsten an:

20 Parzellen mit 5596 m² zu Fr. 26,660 für den Ersatz eines Niveauüberganges bei Chavornay durch eine Überführung;

118 Parzellen mit 26,615 m² zu Fr. 19,544. 65 zur Anlage des II. Geleises Visp-Brig;

3 Parzellen mit 32,835 m² zu Fr. 32,835 für die Erweiterung einer Kiesgrube bei Colombier;

69 Parzellen mit 60,782 m² zu Fr. 137,760. 50 für das II. Geleise Gümligen-Thun;

9 Parzellen mit 84,033 m² zu Fr. 235,341. 30 für die Rheinhafenanlage in Birsfelden;

33 Parzellen mit 40,963 m² zu Fr. 65,517. 85 für die neue Hauensteinlinie;

62 Parzellen mit 54,216 m² zu Fr. 113,647. 70 für das II. Geleise Aarburg-Luzern;

17 Parzellen mit 31,103 m², inbegriffen Gebäude, zu Fr. 57,518. 15 zur Anlage einer Schottergrube in Lüsslingen;

1 Parzelle mit 995 m², mit Gebäude, zu Fr. 44,000 zur Stationserweiterung Murgenthal;

2 Parzellen mit 109,150 m² zu Fr. 34,762. 80 zur Reistzugverbauung in Giswil;

1 Parzelle von 1865 m² zu Fr. 41,030 zur Erweiterung des Bahnhofes Zürich;

2 Parzellen mit 3593,5 m² zu Fr. 84,507. 50 zur Erweiterung der Station Zürich-Wollishofen;

1 Parzelle von 160,2 m², mit Gebäude, zu Fr. 22,000 für die Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn;

2 Parzellen mit 2329,4 m², inbegriffen Gebäude, zu Fr. 46,162 zur Erweiterung der Station Schlieren;

11 Parzellen mit 16,547,3 m² zu Fr. 57,573. 95 zur Erweiterung des Bahnhofes Rapperswil;

1 Parzelle von 4015 m², mit Gebäude, zu Fr. 51,663 zur Unterführung der Zürcherstrasse in Brugg;

2 Parzellen mit 705 m² zu Fr. 25,000 für die Verlängerung der Laderampe in Schwyz (vorsorglich);

6 Parzellen mit 1964 m² zu Fr. 21,566 zur Überführung der Kantonsstrasse und der Strassenbahn Schwyz-Seewen über die Bahn in Brunnen;

31 Parzellen mit 8889 m² zu Fr. 50,839 für die Erstellung des II. Geleises Lugano-Mendrisio;

9 Parzellen mit 7583 m² zu Fr. 92,115. 50 für die Erweiterung des internationalen Bahnhofes Chiasso.

Für die Einschränkung von Reistrechten in der Gemeinde Quarten am Walensee sind an 138 Berechtigte Fr. 52,000, und für Inkonvenienzen, herrührend vom Bau des Rosenberg隧nells in St. Gallen, Fr. 123,340. 70 Entschädigungen bezahlt worden.

Von den Veräusserungen erwähnen wir den vom Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 7. Februar 1914 genehmigten Verkauf der Liegenschaft Poststrasse Nr. 17 in St. Gallen zum Preise von Fr. 250,000.

Auf Grund des Rückkaufgesetzes haben die Kreisdirektionen für 15 Verträge betreffend Grunderwerbungen, für 54 Verträge betreffend Landverkäufe und für 8 Verträge betreffend Tausch von Grundeigentum unsere Genehmigung eingeholt.

g. Reklamationswesen.

1. Über den Einfluss der kriegerischen Verwicklungen auf das Reklamationswesen im II. Semester 1914 ist folgendes zu bemerken:

Die Ausgleichsstelle für fehlende und überzählige Gepäckstücke und Güter hat im Monat August 1706 Geschäftseingänge gehabt, gegenüber 908 im August 1913. Ein grosser Teil davon betraf Gepäckstücke, die infolge der in den ersten Augusttagen eingetretenen Verkehrsunterbrechung mit den kriegführenden Staaten in der Schweiz zurückgeblieben sind und zu zahlreichen Erhebungen Anlass gegeben haben. In den übrigen Monaten war der Geschäftsgang ein normaler.

Als unbestellbar sind während des II. Semesters 1914 935 Gütersendungen gemeldet worden, gegenüber 594 im gleichen Zeitraum des Vorjahres. In 151 Fällen handelte es sich um Transitsendungen von und nach dem Ausland (meistens Wagenladungen), die wegen der bereits erwähnten Verkehrseinstellung auf Stationen der Bundesbahnen zurückgehalten werden mussten. Soweit leicht verderbliche Waren in Frage kamen (Früchte usw.), wurde auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen zum sofortigen Verkauf geschritten (im ganzen in rund 200 Fällen) und der Erlös den Absendern zur Verfügung gestellt. In mehr als 500 Fällen wurde durch die Berechtigten anderweitig über das Gut verfügt. Ein Teil der Sendungen ist in Lagerhäusern untergebracht worden. Unerledigt waren am Ende des Jahres noch rund 150 Fälle.

Entschädigungsforderungen wurden eingereicht:

	II. Semester 1914	II. Semester 1913
bei den Bundesbahnen	3420	5292
bei anderen Verwaltungen (betreffend Transporte, an welchen die Bundesbahnen beteiligt waren).	1335	2083
Zusammen	<u>4755</u>	<u>7375</u>

Die Abnahme ist hauptsächlich auf den Verkehrsrückgang nach Ausbruch des Krieges zurückzuführen. In einzelnen kriegführenden Staaten sind infolge der aussergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse Lieferfristzuschläge festgesetzt worden, die zur Folge haben, dass bedeutend weniger Verspätungsreklamationen angebracht werden.

Der Geschäftsverkehr sowohl mit den neutralen als mit den kriegführenden Staaten wickelte sich im allgemeinen mit wenigen Ausnahmen in normaler Weise ab.

2. Reklamationen und Unregelmässigkeiten im internationalen Verkehr (Generaldirektion) und internen Verkehr (Kreisdirektionen).

Um die Statistik über die Reklamationen genauer und zugleich interessanter zu gestalten, haben wir erstmals im Geschäftsbericht für das Jahr 1912 bei den Angaben betreffend den internationalen Verkehr die bei den Bundesbahnen angebrachten getrennt von den bei andern Verwaltungen eingereichten Reklamationen behandelt. Bezüglich der letztern ist uns nämlich, sofern wir nicht zur Tragung der bezahlten Entschädigungen herbeigezogen, beziehungsweise am Schaden beteiligt werden, weder die Zahl der Reklamationen, noch die Art ihrer Erledigung bekannt.

Dieses Verfahren wird nun im Interesse einer einheitlichen Berichterstattung auch für die Reklamationen im internen Verkehr angewendet.

In der nachstehenden Tabelle sind in der Zahl der aus dem Jahre 1913 unerledigt übernommenen Reklamationen nur noch die bei den Bundesbahnen angebrachten enthalten.

	Wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung	Wegen Verspätung	Zusammen
A. Bei den Bundesbahnen eingereichte Reklamationen.			
<i>1. Zahl der Reklamationen:</i>			
aus dem Jahre 1913 unerledigt übernommen:			
Generaldirektion	1029	519	1548
Kreisdirektion I	95	38	133
„ II	40	10	50
„ III	7	7	14
„ IV	20	1	21
„ V	12	—	12
Zusammen	1203	575	1778
im Jahre 1914 neu eingegangen:			
Generaldirektion	7010	1174	8184
Kreisdirektion I	1630	278	1908
„ II	2287	256	2543
„ III	1674	285	1959
„ IV	1010	107	1117
„ V	695	69	764
Zusammen	14306	2169	16475
Davon wurden			
durch Zahlung erledigt:			
durch die Abteilung für das Rechtswesen bzw. durch die Rechtsbureaux:			
Generaldirektion	988	813	1801
Kreisdirektion I	344	176	520
„ II	376	187	563
„ III	287	159	446
„ IV	182	63	245
„ V	105	34	139
Zusammen	2282	1432	3714
durch die Stationen:			
Generaldirektion	3362	—	3362
Kreisdirektion I	777	—	777
„ II	1079	—	1079
„ III	1070	—	1070
„ IV	513	—	513
„ V	379	—	379
Zusammen	7180	—	7180

	Wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung	Wegen Verspätung	Zusammen
als unbegründet abgewiesen:			
durch die Abteilung für das Rechtswesen bzw. durch die Rechtsbureaux:			
Generaldirektion	1076	585	1661
Kreisdirektion I	237	111	348
„ II	614	75	689
„ III	142	130	272
„ IV	194	42	236
„ V	93	32	125
Zusammen	2356	975	3331
durch die Stationen:			
Generaldirektion	1478	—	1478
Kreisdirektion I	300	—	300
„ II	217	—	217
„ III	177	—	177
„ IV	132	—	132
„ V	123	—	123
Zusammen	2427	—	2427
auf Ende des Jahres 1914 blieben unerledigt:			
Generaldirektion	1135	295	1430
Kreisdirektion I	67	29	96
„ II	41	4	45
„ III	5	3	8
„ IV	9	3	12
„ V	7	3	10
Zusammen	1264	337	1601
2. Entschädigungsbeträge:			
Forderungssumme der im Jahre 1914 eingegangenen Reklamationen:			
Generaldirektion . . . Fr.	549,613. 32	108,758. 16	658,371. 48
Kreisdirektion I . . . „	43,992. 74	15,964. 62	59,957. 36
„ II . . . „	66,016. 28	16,019. 42	82,035. 70
„ III . . . „	58,000. 55	8,350. 30	66,350. 85
„ IV . . . „	35,289. 22	3,784. 42	39,073. 64
„ V . . . „	24,853. 90	3,648. 70	28,502. 60
Zusammen Fr.	777,766. 01	156,525. 62	934,291. 63

	Wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung	Wegen Verspätung	Zusammen
Summe der im Jahre 1914 ausbe- zahlten Entschädigungen:			
durch die Abteilung für das Rechtswesen bzw. durch die Rechtsbureaux:			
Generaldirektion . . . Fr.	127 978. 34	27,473. 89	155,452. 23
Kreisdirektion I . . . "	9,371. 38	2,374. 12	11,745. 50
" II . . . "	18,156. 26	1,602. 47	19,758. 73
" III . . . "	13,948. 22	2,562. 09	16,510. 31
" IV . . . "	6,551. 26	724. 62	7,275. 88
" V . . . "	4,452. 24	291. 54	4,743. 78
Zusammen Fr.	180,457. 70	35,028. 73	215,486. 43
durch die Stationen:			
Generaldirektion . . . Fr.	74,254. 38		74,254. 38
Kreisdirektion I . . . "	9,850. 32	—	9,850. 32
" II . . . "	14,867. 13	—	14,867. 13
" III . . . "	15,992. 59	—	15,992. 59
" IV . . . "	5,996. 72	—	5,996. 72
" V . . . "	4,858. 52	—	4,858. 52
Zusammen Fr.	125,819. 66	—	125,819. 66
Anteil der S. B. B. an diesen Ent- schädigungen:			
Generaldirektion . . . Fr.	52,505. 90	7,164. 71	59,670. 61
Kreisdirektion I . . . "	19,013. 50	2,346. 95	21,360. 45
" II . . . "	32,435. 97	1,580. 79	34,016. 76
" III . . . "	26,658. 10	2,562. 09	29,220. 19
" IV . . . "	11,654. 35	724. 62	12,378. 97
" V . . . "	9,258. 46	271. 15	9,529. 61
Zusammen Fr.	151,526. 28	14,650. 31	166,176. 59
B. Bei andern Verwaltungen eingereichte Reklamationen betreffend Transporte, an welchen die Bundesbahnen be- teiligt sind.			
<i>1. Zahl der Reklamationen:</i>			
durch andere Verwaltungen während des Jahres 1914 überwiesene Reklamationen:			
Generaldirektion	2217	1313	3530
Übertrag	2217	1313	3530

	Wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung	Wegen Verspätung	Zusammen
Übertrag	2217	1313	3530
Kreisdirektion I	152	26	178
„ II	201	10	211
„ III	164	7	171
„ IV	70	14	84
„ V	21	2	23
Zusammen	2825	1372	4197
durch Zahlung erledigte Reklama- tionen, bei welchen die S. B. B. am Schaden beteiligt sind:			
Generaldirektion	1553	398	1951
Kreisdirektion I	123	13	136
„ II	201	10	211
„ III	164	7	171
„ IV	70	6	76
„ V	13	1	14
Zusammen	2124	435	2559
2. Entschädigungsbeträge:			
Gesamtsumme der Entschädigungen, an welchen die S. B. B. be- teiligt sind:			
Generaldirektion . . Fr.	223,737. 59	28,090. 29	251,827. 88
Kreisdirektion I . . „	3,745. 13	307. 65	4,052. 78
„ II . . „	5,728. 71	141. 15	5,869. 86
„ III . . „	4,209. 39	19. 55	4,228. 94
„ IV . . „	2,118. 63	155. 55	2,274. 18
„ V . . „	727. 40	10. —	737. 40
Zusammen Fr.	240,266. 85	28,724. 19	268,991. 04
Anteile der S. B. B. an diesen Ent- schädigungen:			
Generaldirektion . . Fr.	59,938. 32	7,775. 75	67,714. 07
Kreisdirektion I . . „	2,887. 62	279. 66	3,167. 28
„ II . . „	3,887. 95	120. 07	4,008. 02
„ III . . „	2,929. 33	19. 55	2,948. 88
„ IV . . „	1,443. 21	52. 55	1,495. 76
„ V . . „	467. 10	4. 03	471. 13
Zusammen Fr.	71,553. 53	8,251. 61	79,805. 14

Prozesse.

	Wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung					Wegen Verspätung				
	Am 1. Januar 1914 anhängig	Im Jahre 1914 anhängig gemacht	Erledigt im Jahre 1914			Am 31. Dezember 1914 anhängig	Erledigt im Jahre 1914			Am 31. Dezember 1914 anhängig
			Ganz oder zum Teil zugunsten der S.B.B.	Zu- gunsten der Rekla- manen	Zu- sammen		Ganz oder zum Teil zu- gunsten der S.B.B.	Zu- gunsten der Rekla- manen	Zu- sammen	
Generaldirektion . . .	12	15	9	3	12	15	1	2	2	1
Kreisdirektion I . . .	6	2	2	—	2	6	1	1	1	1
Kreisdirektion II . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kreisdirektion III . . .	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
Kreisdirektion IV . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kreisdirektion V . . .	3	—	1	1	2	1	—	—	—	—
Zusammen	21	17	12	4	16	22	2	4	3	3
1913:	29	25	28	5	33	21	4	3	2	5

h. Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen.

1. Mit Schreiben vom 9. Juni und Zirkular vom 10. November 1914 brachte uns das schweizerische Eisenbahndepartement zur Kenntnis, dass die dem Geschäftsberichte der Generaldirektion für das Jahr 1913 beigefügten Rechnungen und Bilanzen der verschiedenen Hilfskassen keinen Anlass zu Bemerkungen und besondern Verfügungen geboten haben.

2. In Abänderung des Art. 25 des Reglementes Nr. 3 und der Art. 34 und 35 der Statuten der Pensions- und Hilfskasse, betreffend die Gehaltszahlung in Krankheitsfällen hat der Verwaltungsrat beschlossen, dass in Zukunft die Ausrichtung des vollen Gehaltes bei Krankheitsfällen von 3 Monaten auf 4 Monate auszudehnen sei, und dass für den 5.—8. Monat 75 % und bis zur Wiedergenesung oder Entlassung mit nachfolgender Pensionierung oder Abfindung 50 % verabfolgt werden sollen; ferner wurde das bisherige Maximum für die Gehaltszahlung in Krankheitsfällen von Fr. 6000 aufgehoben.

Der Bundesrat hat in seiner Sitzung vom 29. Mai 1914 den aus diesem Verwaltungsratsbeschluss hervorgegangenen Entwurf eines II. Nachtrages zu den Statuten der Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten der S. B. B. betreffend Änderung der Art. 34 und 35 genehmigt. Bezüglich der Rückwirkung des neuen Art. 35 sind den Kreisdirektionen mit Schreiben vom 14. Juli die nötigen Weisungen erteilt worden.

3. Um einem bedrohlichen Anwachsen der Ausgaben aus Beiträgen an die Kurkosten bedürftiger Kassenmitglieder entgegenzutreten, erliessen wir am 24. Oktober 1914 über die Anwendung des Art. 36 der Statuten der Pensions- und Hilfskasse ein Kreisschreiben, welches die zuständigen Hilfskassenkommissionen veranlassen soll, in ihrer Bewilligung von Beiträgen nicht über eine sinngemässe Auslegung dieses Artikels hinauszugehen.

4. In Übereinstimmung mit der Diskussion in den Eisenbahnkommissionen der eidgenössischen Räte und mit unseren dort abgegebenen Erklärungen haben wir am 3. Dezember beschlossen, dass die Angehörigen der Pensions- und Hilfskassen, beziehungsweise deren Hinterlassene im Falle von Invalidität oder Tod vorläufig für die Zeit vom 1. April 1915 bis 1. April 1916 mit Bezug auf die Leistungen der Kassen so behandelt werden

sollen, wie wenn ihnen die sonst auf den 1. April 1915 fällig gewesene Besoldungserhöhung zugekommen wäre, in der Meinung, dass die Betreffenden ihrerseits im Bezugsfalle, soweit die Pensions- und Hilfskasse der Bundesbahnen in Frage kommt, dieser letzteren die vier Monatsbeträge des erhöhten anrechenbaren Gehaltes gemäss Art. 42 der Statuten zu entrichten haben.

5. Der Bundesrat hat in seiner Sitzung vom 14. Dezember 1914 den Beschluss des Verwaltungsrates vom 23. Oktober 1914, betreffend die Vereinigung der Hilfskasse der ehemaligen Gotthardbahn und des „Fonds de secours et de pensions“ des Jura-Neuchâtelais mit der Pensions- und Hilfskasse der schweizerischen Bundesbahnen, genehmigt. In Ausführung dieses Beschlusses haben wir die nötigen Weisungen erlassen (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1913, S. 198, Ziffer 3).

6. Das Bundesgesetz betreffend die Kranken- und Unfallversicherung vom 13. Juni 1911 macht eine Änderung der Statuten unserer Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen notwendig.

Was unsere Beamtenpensionskasse anbelangt, so geht ihr die Eigenschaft einer eigentlichen Krankenkasse, welche anerkannt und beitragsberechtigt werden könnte, ab. Die einmal durch das Gesetz und sodann aber auch durch die dem Personal gemachten Zusicherungen notwendig gewordene Revision der Hilfskassenstatuten ist in Arbeit und wird auf den Zeitpunkt der Inbetriebsetzung der Unfallversicherungsanstalt in Luzern (frühestens 1. Januar 1917) vollendet werden.

Um unsere Arbeiterkrankenkasse der Anerkennung und damit des Bundesbeitrages pro 1914 teilhaftig werden zu lassen, haben wir uns mit dem Bundesamte für Sozialversicherung schon im September 1913 in Verbindung gesetzt. Im Benehmen mit dieser Amtsstelle wurden auf den 1. Juli 1914 provisorische Statuten erlassen und vom Bundesrate genehmigt. Es ist uns denn auch bereits eine Abschlagszahlung an den Bundesbeitrag von Fr. 32,400. — ausgerichtet worden. In materieller Hinsicht, d. h. hinsichtlich der bisherigen Leistungen und Gegenleistungen, enthalten die neuen Statuten gegenüber den bisherigen nichts von Bedeutung. Da die neuen Krankenkassenstatuten lediglich die auf die Krankenversicherung bezüglichen Bestimmungen enthalten dürfen, ist mit Bezug auf den übrigen Inhalt des alten Reglements

Nr. 30 der Erlass besonderer Vorschriften notwendig. Diese sämtlichen revidierten Statuten und Reglemente werden rechtzeitig der Beschlussfassung und Genehmigung der zuständigen Behörden unterbreitet werden.

7. Mit Schreiben vom 31. Dezember 1914 brachte uns die schweizerische Bundeskanzlei zur Kenntnis, dass die eidgenössischen Räte in ihrer Dezembersession beschlossen haben, auf die Eingabe des Zentralvorstandes pensionierter Eisenbahner der Bundesbahnen, bezweckend die Ausrichtung einer Teuerungszulage, wegen Unzuständigkeit nicht einzutreten. (Vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1913, S. 200, Ziff. 8.)

8. Im Laufe des Berichtsjahres sind der Hülfskassenverwaltung folgende Fälle zur statutengemässen Erledigung überwiesen worden:

Fälle	General- direktion	Kreise					Zu- sammen
		I	II	III	IV	V	
Invalide:	14	63	87	74	41	1	280
mit weniger als 5 Dienstjahren	—	1	1	1	1	1	5
mit mehr als 5 Dienstjahren	14	62	86	73	40	—	275
Gestorbene Aktive:	4	27	37	21	12	2	103
Abfindungen an Witwen	—	—	2	—	1	1	4
„ Waisen	—	—	4	—	1	1	6
„ Doppelwaisen	—	—	—	—	—	—	—
pensionierte Witwen	4	22	29	16	11	—	82
„ Waisen	2	45	80	21	18	—	166
„ Doppelwaisen	—	5	9	—	—	—	14
Gestorbene Invalide:	4	32	42	34	29	—	141
pensionierte Witwen	4	19	29	19	21	—	92
„ Waisen	2	6	24	6	7	—	45
„ Doppelwaisen	—	—	1	—	—	—	1
Gestorbene Witwen:	—	21	21	20	11	—	73
pensionierte Doppelwaisen	—	—	—	4	—	—	4
Gestorbene Waisen:	—	—	—	1	—	—	1
Wiederverheiratete Witwen:	—	3	2	2	1	—	8
pensionierte Doppelwaisen	—	7	3	1	3	—	14

Ausserdem sind 190 Gesuche um Unterstützungen gemäss Art. 36 eingegangen, welchen von den zuständigen Hilfskassenkommissionen entsprochen wurde. Die Summe der so bewilligten Unterstützungen beträgt Fr. 32,803. 50.

Aus Haftpflicht herrührend sind uns 15 Invaliditäts- und 21 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 102 Sitzungen 1296, die Kreisdirektion II in 99 Sitzungen 2291, die Kreisdirektion III in 90 Sitzungen 1582, die Kreisdirektion IV in 101 Sitzungen 1437, und die Kreisdirektion V in 99 Sitzungen 1457 Geschäfte behandelt. Über die Geschäftsführung im einzelnen geben die erwähnten Berichte an die Kreiseisenbahnräte nähern Aufschluss.

* * *

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

Der Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1914 beträgt Fr. 9,196,086. 81

Der Vortrag des Aktivsaldos auf 1. Januar 1914 hat betragen „ 8,039,164. 15

Der Ausgaben-Überschuss der Gewinn- und Verlustrechnung 1914, ausschliesslich des Aktivsaldos vom Vorjahre, beträgt somit . . Fr. 17,235,250. 96

Wir vergleichen dieses Defizit mit den Überschüssen des Vorjahres und des Budgets wie folgt:

	Rechnung 1913	Budget 1914	Rechnung 1914	Gegenüber 1913	Gegenüber dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Überschuss der Einnahmen, bzw. Ausgaben	+ 1,613,357	+ 4,471,750	- 17,235,251	- 18,848,608	- 21,707,001

Der ungünstige Abschluss der Rechnung 1914 erfordert unabweisbar ein zielbewusstes Masshalten gegenüber allen neuen Anforderungen an die Bundesbahnen, sowie die fernere Durchführung aller möglichen Sparmassnahmen bezüglich der Betriebsausgaben, soweit dieselben mit den anerkannten Bedürfnissen des Betriebes vereinbar sind.

Wir haben unserm Verwaltungsrate vorgeschlagen, Sie zu ersuchen, der Bundesversammlung zu

b e a n t r a g e n :

1. Die Rechnungen des Jahres 1914 und die Bilanz auf 31. Dezember 1914 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Gewinn- und Verlustrechnung pro 1914 mit einem Passivsaldo von Fr. 9,196,086. 81

wird genehmigt. Dieser Saldo wird auf neue Rechnung vorgetragen.

3. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen des Jahres 1914 wird genehmigt.

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

Bern, den 16. April 1915.

Für die Generaldirektion
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

Dinkelmann.

Beilagen:

1. Rechnungen für das Jahr 1914.
2. Statistische Tabellen.
3. Bericht über die Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und Angestellten des Jahres 1914.
4. Bericht über die Kranken- und Hilfskasse für die ständigen Arbeiter des Jahres 1914.