Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1915)

Artikel: Bericht der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über ihre Geschäftsführung im Jahre 1915 zu den schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-675913

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: 09.08.2025

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

Bericht

der

Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen

über ihre

Geschäftsführung im Jahre 1915

an den

schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung.

(Vom 4. April 1916.)

Hochgeachteter Herr Bundespräsident!
Hochgeachtete Herren Bundesräte!

Wir haben die Ehre, Ihnen zuhanden der Bundesversammlung gemäss Art. 17 des Rückkaufsgesetzes über die Geschäftsführung der Bundesbahnverwaltung für das Jahr 1915 zu berichten und gleichzeitig die Rechnungen dieses Jahres zur Genehmigung vorzulegen.

Im Einvernehmen mit dem schweizerischen Eisenbahndepartemente haben wir beschlossen, in gleicher Weise, wie es erstmals mit dem Voranschlage der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1916 geschehen ist, künftig den Finanzbericht und die Jahresrechnungen miteinander zu verschmelzen und die neue Rechnungsvorlage mit dem Berichte über die Geschäftsführung in einer einzigen Drucksache vereinigt den Behörden vorzulegen. Mit dieser formellen Änderung wurde gleichzeitig eine solche in der materiellen Ausarbeitung des Geschäftsberichtes in dem Sinne verbunden, dass an Stelle der Zusammenfassung der vier Quartalberichte ein gedrängter Bericht über die hauptsächlichste Tätigkeit und die wichtigsten Vorkommnisse im Geschäftsjahre tritt. In der Aufstellung der Rechnungen ergeben sich aus der erstmaligen Anwendung der neuen Verordnung des Bundesrates über das Rechnungswesen der Eisenbahnen eine Reihe formeller und materieller Änderungen der bisherigen Darstellungsweise.

* * *

Die Länge der dem Bunde gehörenden Linien beträgt auf Ende 1915:

	Baulänge km	Betriebslänge km
Kreis I	698,106	713,266
„ II	471,674	475,804
„ III	687,118	706,591
„ IV	428,698	433,319
„ V	464,717	464,060
Total	2 750,313	2 793,040

Ausserdem besorgten die Bundesbahnen im Jahre 1915 den Betrieb der Bodensee-Toggenburg-Bahn, 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 Anschlusstrecken Koblenz Mitte Rhein — Waldshut, Vallorbe Grenze-Pontarlier (bis und mit 15. Mai 1915, dem Zeitpunkte der Betriebseröffnung der Linie Frasne-Vallorbe), Les Verrières Grenze-Pontarlier und Delle Grenze-Delle, mit einer gesamten Betriebslänge von 198,372 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), ferner vom 1. Oktober 1915 an der Zugs- und Fahrdienst auf der Strecke Münster-Lengnau (12,979 km) der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon. Für die Wald-Rüti-Bahn (6,570 km) besorgten die Bundesbahnen die Finanzverwaltung und den Bahnunterhaltungsdienst.

A. Verwaltungsrat.

Der Verwaltungsrat hat sich für die neue Amtsperiode, vom 1. Januar 1915 bis 31. Dezember 1917, wie folgt konstituiert:

Bureau: Präsident des Verwaltungsrates: Herr *C. von Arx;* Vizepräsident: Herr *Emil Gaudard;* Stimmenzähler: die Herren *Emil Keller* und *Josef Kuntschen.*

Ständige Kommission: Präsident von Amtes wegen: Herr *C. von Arx;* Vizepräsident: Herr *Hirter;* Mitglieder: die Herren *Bleuler, Chuard, Dubois, Eugster, Gaudard, Lachenal, von Schumacher, Speiser* und *Wild.*

An Stelle des am 23. März 1915 verstorbenen Herrn Regierungsrates Könitzer ist am 5. Mai 1915 vom Regierungsrate des Kantons Bern Herr Regierungspräsident *Rudolf von Erlach* zum Mitgliede des Verwaltungsrates ernannt worden.

* * *

Der Verwaltungsrat hat im Berichtsjahre 6 und die ständige Kommission 9 Sitzungen abgehalten; in denselben sind die folgenden wichtigeren Geschäfte behandelt worden:

1. *Vorlagen an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammmlung.*

a. Geschäftsbericht und Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen mit den Beilagen, Bericht über die Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und Angestellten und Bericht über die Arbeiterversicherung für das Jahr 1914.

Die eidgenössischen Räte haben diese Rechnungen mit einer Bilanzsumme von Fr. 1,751,953,217. 08 und einem auf neue Rechnung vorzutragenden Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von Fr. 9,196,086. 81, sowie die Geschäftsführung der Verwaltung des Jahres 1914 am 16. Juni 1915 genehmigt.

b. Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1916.

Der Genehmigungsbeschluss der Bundesversammlung vom 22. Dezember 1915 hat folgenden Wortlaut:

„I. Die Voranschläge der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1916, die wegen nachträglicher Bewilligung der gesetzlichen Dienstalterszulagen eine teilweise Änderung erfuhren, werden im nunmehrigen Betrage genehmigt, nämlich:

1. Der Voranschlag der Betriebsrechnung, abschliessend mit Fr. 179,571,000.— Einnahmen und Fr. 137,322,710.— Ausgaben.

2. Der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend mit Fr. 52,616,090. — Einnahmen und Fr. 81,121,040. — Ausgaben.

3. Der Voranschlag der Bauausgaben im Betrage von Fr. 24,674,450. —, mit der Erweiterung, dass im Falle des Eintretens besserer finanzieller Verhältnisse eine Erhöhung dieses Betrages um Fr. 8,121,600. —, d. h. auf Fr. 32,796,050. —, stattfinden könne.

II. Der Kapitalbedarf für das Jahr 1916 wird auf rund Fr. 39,500,000. — bemessen, in der Meinung, dass die Geldbeschaffung, gleich wie im Jahre 1915, durch vorübergehende Anleihen (Ausgabe von Kassascheinen) erfolgen und eine Ersetzung der in den beiden Jahren 1915 und 1916 erwachsenen Schulden durch ein festes Anleihen erst vorgenommen werden solle, wenn die Verhältnisse hierfür günstiger sein werden."

2. *Tarifwesen.*

In der Sitzung vom 11. Mai 1915 hat der Verwaltungsrat unsere Anträge über die Revision des internen Abonnementstarifes der Bundesbahnen gutgeheissen.

3. *Reglemente.*

Nach erfolgter Genehmigung durch den Verwaltungsrat ist auf den 1. Juli 1915 ein II. Nachtrag zum Reglement Nr. 28 betreffend die Abgabe von Beamtenbilletten in Kraft gesetzt worden.

4. *Bauvorlagen.*

Das einzige dem Verwaltungsrate im Berichtsjahre zur Genehmigung unterbreitete Bauprojekt betrifft die Erweiterung der Station Interlaken-Ost zur Einführung der Brienzerseebahn. Projekt mit Kreditbegehren im Betrage von Fr. 565,000 wurde vom Rate genehmigt und im Zusammenhange auch der Bauvertrag mit der Berner Alpenbahn-Gesellschaft und den Berner Oberland-Bahnen gutgeheissen.

5. *Lieferungsverträge.*

Am 11. Mai 1915 hat der Verwaltungsrat dem von uns unterm 20. April abgeschlossenen Nachtragsvertrage zum Vertrage vom 22. März/7. April 1909 mit der Rheinischen Kohlenhandel- und Rhederei-Gesellschaft m. b. H. in Mülheim/Ruhr über die Lieferung von Ruhrkohlen, Ruhrbrikets und Koks, sowie dem unterm 3. April 1915 vereinbarten Vertrage mit der Firma M. Stromeyer, Lagerhausgesellschaft in Konstanz und Kreuzlingen über die Lieferung von Ruhrkohlen und Koks zur Lokomotivfeuerung im Jahre 1915 die vorbehaltene Zustimmung erteilt.

Er genehmigte ferner die mit der Kgl. Bergwerksdirektion Saarbrücken und der Rheinischen Kohlenhandel- und Rhederei-Gesellschaft m. b. H. in Mülheim/Ruhr abgeschlossenen Vergleiche betreffend Nachlieferungen aus den Kohlenlieferungsverträgen vom Jahre 1909.

6. *Anschluss-, Mitbenützungs- und Betriebsverträge.*

Im Berichtsjahre wurde vom Verwaltungsrate die Ratifikation für folgende Verträge eingeholt:

a. Verträge mit der Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahnen vom 17. Juli/11. August 1914 betreffend

1. den Betrieb des schweizerischen Teilstückes der Linie Pontarlier-Vallorbe durch die P. L. M. und die Abwicklung des Verkehrs dieser Linie im Bahnhofe Vallorbe;
2. den Betrieb des französischen Teilstückes der Linie Pontarlier-Les Verrières und die Mitbenützung des Bahnhofes Pontarlier durch die S. B. B.

Mit Beschluss vom 15. April 1915 hat die Bundesversammlung, gestützt auf Art. 10 des Eisenbahngesetzes von 1872, der Übertragung des Fahr- und Zugsdienstes auf dem auf Schweizergebiet gelegenen Teilstücke der Linie Vallorbe-Pontarlier an die P. L. M. zugestimmt.

Beide Verträge sind am 16. Mai 1915, dem Tage der Betriebseröffnung der Linie Frasne-Vallorbe, in Kraft getreten.

b. I. Nachträge zu folgenden Verträgen mit der Bodensee-Toggenburgbahn:

1. betreffend den Betrieb der Bodensee-Toggenburgbahn vom 18./21. Juni 1910;
2. betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes St. Gallen vom 5. Dezember 1906;
3. betreffend die Mitbenützung der Doppelspur St. Gallen-St. Fiden und der Station St. Fiden.

c. Vertrag mit der Direktion der elektrischen Schmalspurbahn Aigle-Sépey-Diablerets vom 3./11. Dezember 1914 betreffend die Mitbenützung der Station Aigle durch diese Bahn.

d. Verträge mit der Direktion der Mittelthurgaubahn vom 19./30. November 1914 betreffend

1. die Mitbenützung der Bahnstrecke Konstanz-Emmishofen-Kreuzlingen;
2. die Mitbenützung der Güterhalle und des Lokals für das Zugspersonal in Konstanz und die Besorgung des Güterexpeditionsdienstes (einschliesslich Tiertransporte) daselbst;
3. die Mitbenützung der Stationen Emmishofen-Kreuzlingen, Weinfelden und Wil.

e. Vertrag mit dem Verwaltungsrate der Schmalspurbahn Biel-Meinisberg-Büren A.-G. vom 10. November 1914 betreffend den Anschluss derselben an die Station Mett-Bözingen.

f. Vertrag mit dem Verwaltungsrate der Società delle Ferrovie Luganesi vom 5. Februar/10. März 1915 betreffend den Anschluss der elektrischen Schmalspurbahn Lugano-Ponte Tresa an den Bahnhof Lugano.

g. Vertrag mit dem Verwaltungsrate der Società della Ferrovia elettrica Lugano-Tesserete vom 3./17. Juni 1915 betreffend den Anschluss dieser Bahn an den Bahnhof Lugano, einschliesslich des einen wesentlichen Bestandteil desselben bildenden Vorvertrages zwischen dieser Gesellschaft und der Gotthardbahngesellschaft in Luzern, den nämlichen Gegenstand betreffend, vom 15./30. Juni 1908.

7. *Wahlgenehmigungen.*

Sämtliche von uns für die Amtsdauer vom 1. April 1915 bis 31. März 1918 getroffenen Erneuerungswahlen der Dienstabteilungsvorstände bei der Generaldirektion und den Kreisdirektionen sind vom Verwaltungsrate genehmigt worden. Dasselbe gilt von folgenden im Laufe des Berichtsjahres notwendig gewordenen Ersatzwahlen:

a. des Herrn *Ernst Ritter* zum Vorstand der Materialverwaltung,
des Herrn *Emil Paschoud* zum Oberingenieur und
des Herrn *Léon Marguerat* zum Betriebschef des Kreises I;

b. des Herrn *Robert Grünhut* zum Oberingenieur und des Herrn *Karl Straumann* zum Obermaschineningenieur des Kreises III;

c. des Herrn *Eduard Schwarz* zum Oberingenieur und des Herrn *Walter Müller* zum Obermaschineningenieur des Kreises V.

8. Mit Beschluss vom 2. Oktober 1915 hat der Verwaltungsrat der mit der Eisenbahngesellschaft *Sissach-Gelterkinden* abgeschlossenen Vereinbarung vom 22. Mai/11. Juni 1915 seine Zustimmung erteilt, wonach die Bundesbahnen an die Liquidation dieser Gesellschaft einen auf ihren Forderungen zu verrechnenden Beitrag von Fr. 20,000 leisten, auf ein Liquidationsbetreffnis für ihre 233 Aktien verzichten und sich bereit erklären, Ausnahmefälle (allgemeine Reduktion der Zahl der Züge infolge besonderer aussergewöhnlicher Ereignisse) vorbehalten, die Station Gelterkinden per Tag mindestens siebenmal in jeder Richtung mit Zügen zu bedienen, welche Personen befördern.

9. Seit der Kriegsmobilmachung angeordnete *Massnahmen zur Verminderung der Ausgaben.*

Über die infolge des europäischen Krieges eingetretene Geschäftslage und die von uns in Ansehung derselben getroffenen Massnahmen zur möglichsten Aufrechterhaltung des finanziellen Gleichgewichtes der Bundesbahnen, haben wir dem Verwaltungsrate jeweilen mündlich Bericht erstattet und er hat davon in zustimmendem Sinne Kenntnis genommen. Wir führen nachstehend die angeordneten Vorkehren, nach den hauptsächlichsten Ausgabekapiteln gruppiert, auf und fügen zugleich einige Erläuterungen über deren Durchführung bei.

Personal.

a. Sistierung der Gehalts- und Lohnerhöhungen auf Grund des Beschlusses des Bundesrates vom 11. September 1914, sowie aller Beförderungen, soweit nicht eine notwendige Wiederbesetzung eingetretener Vakanzen vorzunehmen war.

Diese Sistierung ist bis Ende 1915 durchgeführt worden, d. h. es wurde die Entrichtung der auf 1. April 1915 fällig gewesenen periodischen Gehalts- und Lohnerhöhungen auf den 1. Januar 1916 verschoben. Der Beschluss, dass mit Ausnahme des gewährleisteten automatischen Vorrückens in gewisse Dienstklassen keine Beförderungen in höhere Klassen oder Stellen stattfinden durften, blieb auch nach diesem Zeitpunkte in der Hauptsache bestehen. Die für das Jahr 1915 durch die Sistierung der Gehalts- und Lohnerhöhungen entstandenen Minderausgaben sind auf Grund des für 1915 budgetiert gewesenen Personalbestandes auf insgesamt 6 Millionen Franken zu bewerten.

b. Abzüge auf den Gehalten und Löhnen des im Militärdienste befindlichen Personals.

Mit Beschluss des Bundesrates vom 5. September 1914 und einigen späteren diesen Beschluss erläuternden oder ergänzenden Verfügungen ist angeordnet worden, dass den im Militärdienste befindlichen Beamten und Angestellten des Bundes, welche den Grad eines Unteroffiziers, vom berittenen Wachtmeister an aufwärts, oder einen Offiziersgrad bekleiden, gewisse Abzüge auf Grund des Militärsoldes (inbegriffen Mundportion) von ihrem Beamtengehalte zu machen seien. Diese Abzüge betrugen je nach dem Grade 15 bis 90 % des Militärsoldes.

Ein weiterer Beschluss des Bundesrates vom 7. Oktober 1914 verfügte bezüglich der Zahlung der Taglöhne an die im Militärdienste befindlichen Abeiter folgendes:

Arbeiter mit mindestens drei Jahren ununterbrochener Dienstzeit bei der Bundesverwaltung, verheiratet oder unterstützungspflichtig, beziehen den vollen Lohn; übrige Arbeiter beziehen den halben Lohn;

Arbeiter mit weniger als drei Jahren, aber mit mindestens 6 Monaten ununterbrochener Dienstzeit, verheiratet oder unterstützungspflichtig, beziehen den halben Lohn; übrige Arbeiter beziehen Fr. 1. 50 per Tag;

Arbeiter mit weniger als 6 Monaten Dienstzeit haben keinen Anspruch auf Lohnvergütung während des Militärdienstes.

Diese Beschlüsse sind gleichlautend auch auf das Personal der schweizerischen Bundesbahnen angewendet worden.

c. Verminderung des Personalbestandes. Wir haben angeordnet, dass die Wiederbesetzung von Vakanzen tunlichst vermieden und von der Schaffung

neuer Stellen vollständig Umgang genommen werde. Dadurch soll auf eine dem Verkehr angepasste Verminderung des Personalbestandes hingearbeitet werden. Die Durchführung geschieht in der Weise, dass freigewordene Stellen (infolge von Tod, Pensionierung oder Austritt der Inhaber) ohne genügenden Nachweis des Bedürfnisses nicht wieder besetzt werden.

Beamte und Angestellte, die den Anforderungen ihres Dienstes nicht mehr zu genügen vermochten, wurden nach dem Ablaufe der Amtsperiode auf 1. April 1915 pensioniert. Den Lehrlingen im Stations- und Zugsdienste ist mitgeteilt worden, dass sie nach Beendigung der Lehrzeit nicht auf eine Anstellung rechnen können und sich deshalb besser nach einer andern Stellung umsehen mögen.

Infolge des Verkehrsrückganges wurde ein gewisser Teil des Lokomotivpersonals in die Werkstätten versetzt. Trotzdem ist der Bestand des Werkstättepersonals seit dem Monat Juli 1914 nicht wesentlich gestiegen. Sowohl beim eigentlichen Fahrdienste als auch beim Werkstättendienste ist das durch Abgang verminderte Personal nicht ersetzt worden. Durch etwelchen Arbeitsausgleich und Übertragung des Baues von dringend benötigten, gedeckten Güterwagen an einzelne Werkstätten konnten Arbeiterentlassungen oder Einschränkungen der Arbeitszeit bis jetzt umgangen und damit den Arbeitern der Verdienst gesichert werden.

d. Mit dem Übergange der Eisenbahnen zum Kriegsbetriebe sind die sämtlichen Urlaubs- und Rasttage des Personals sistiert worden. Dagegen haben wir die Gewährung einzelner Ruhetage und die Bewilligung von Erholungsurlaub, unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufes, angeordnet.

e. Herabsetzung der Reiseentschädigungen und weiterer Zulagen. Vom 1. Oktober 1914 hinweg wurden die Entschädigungen für Dienstreisen nach Massgabe des Reglementes Nr. 21 um 25 % reduziert und die Mindestabwesenheiten vom Dienstorte zur Berechtigung einer Vergütung von 3 auf 4 Stunden erhöht. Hieraus entsteht eine jährliche Ausgabenverminderung (die Ausführung von Dienstreisen bei normalen Verhältnissen vorausgesetzt) von rund Fr. 250,000.

Zur weiteren Durchführung dieser Massnahme haben wir die Herabsetzung der Entschädigungen um 25 % auch auf die Zulagen für ausserordentliche Nachtarbeiten beim Bahn- und Telegraphendienste, sowie auf die Tunnelzulagen ausgedehnt, soweit sie den Betrag von Fr. 1.50 übersteigen.

f. Da während der Dauer des Kriegsbetriebes der Eisenbahnen das Personal zu zeitlich unbeschränkter Dienstleistungen verpflichtet ist (Militärorganisation Art. 217), wurden auch sämtliche Vorschriften für die Beamten, Angestellten und Arbeiter betreffend die Vergütungen für Überzeitarbeit während der Dauer des Kriegsbetriebes ausser Kraft gesetzt. Die Ausgaben für Überzeitarbeit erreichen in einem normalen Jahre den Betrag von zirka Fr. 70,000.

g. Zur Erzielung weiterer Ersparnisse und in Anbetracht der für die Beschaffung von Wolltüchern bestehenden Schwierigkeiten ist der Anhang zum Reglement Nr. 23 betreffend die Dienstkleider vorübergehend abgeändert und die Tragzeit gewisser Dienstkleider vom 1. Januar 1915 weg und bis auf weiteres um ½ bis 1 Jahr verlängert worden. Hieraus wird sich für das Jahr 1915 eine Minderausgabe von rund Fr. 487,000 ergeben.

Bau und Unterhalt.

h. Nach Ausbruch des Krieges wurden die Bauarbeiten eingestellt, mit Ausnahme derjenigen, deren Weiterführung aus betriebs- und bautechnischen Gründen erforderlich war. Diese Massnahme schien nicht allein aus Ersparnisrücksichten, sondern auch wegen Fehlens tauglicher Arbeitskräfte geboten. Eine Folge derselben bildete die Entlassung des grössten Teils des zeitweilig angestellten Baupersonals; immerhin ist dabei mit möglichster Schonung verfahren worden.

Auch die Unterhaltungsarbeiten sind auf das Notwendigste, d. h. auf das zur Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit Erforderliche beschränkt worden. Die Arbeitszeit der Taglohnarbeiter des Bahndienstes haben wir, soweit notwendig, auf 5 bezw. 4 Tage per Woche reduziert. Wo die Verhältnisse es gestatten, wird für die Unterhaltungsarbeiten auch weniger kostspieliges Material verwendet, so z. B. an Stelle von Kupferdraht, Eisendraht.

Die Erneuerung des Oberbaues ist ebenfalls erheblich eingeschränkt worden.

Betrieb.

i. Infolge des Verkehrsrückganges ist schon während der Dauer des Sommerfahrplanes 1914 die Zahl der Züge stark vermindert worden. Soweit nicht eine Wiederbelebung des Verkehrs eingetreten ist, die eine Vermehrung der Züge erforderlich machte, wurde der reduzierte Fahrplan auch in der Folge beibehalten.

Im weitern trat eine Einschränkung der Zugsausrüstungen ein, die namentlich in den hauptsächlich dem Lokalverkehr dienenden Personenzügen infolge Wegfalles der I. Wagenklasse zur Geltung kam.

Die Verminderung der Zugsleistungen beträgt im ersten ganzen Kriegsjahre, d. h. vom August 1914 bis Juli 1915 gegenüber der gleichen Periode vor dem Kriege rund 8,889,500 Zugskilometer oder zirka 24 %. In dieser Zahl sind auch die Wenigerleistungen an Güterzugskilometern inbegriffen. Diese erheblichen Zugseinschränkungen hatten eine entsprechende Verminderung der Lokomotivleistungen zur Folge.

k. Die schon vor Kriegsausbruch begonnenen Arbeiten für die Umgestaltung der Güterbeförderung und des Güterzugsfahrplanes sind fortgesetzt und weiter ausgebaut worden. Die Durchführung dieser Reformen hat eine Vereinfachung des Rangiergeschäftes, eine bessere Ausnützung der Lokomotiven und Wagen gebracht und beeinflusst die Platzverhältnisse gewisser Bahnhöfe in günstigem Sinne; sie bewirkt überdies eine raschere Beförderung der Stückgüter und beschleunigt den Umlauf der Güterwagen.

Materialbeschaffung und Materialverbrauch.

l. Ausser der Einschränkung der Unterhaltungsarbeiten und der Materialanschaffungen wurde überall auf grösstmöglichste Sparsamkeit im Verbrauche von Materialien jeder Art hingearbeitet.

m. Namhafte Ersparnisse konnten mit Bezug auf die Druckkosten, sowie den Verbrauch von Papier, Formularen und Bureaumaterialien erzielt werden. Wir verzeichnen namentlich die Einschränkung gedruckter Berichte, die Aufhebung besonderer Budget- und Jahresberichte bezw. die Vereinigung derselben mit dem Voranschlage und mit der Jahresrechnung, sowie die Sistierung des Druckes der nämlichen Vorlagen durch die Kreisdirektionen. Weitere Ersparnisse ergaben sich durch Verminderung der Fahrplanbehelfe, wie Aufhebung des graphischen Routenfahrplans, Beschränkung des Druckes und der Neuausgabe von Anhängen zum Dienstfahrplane, sowie durch die Einführung allgemeiner dienstlicher Mitteilungen an Stelle besonderer Erlasse jeder einzelnen Kreisdirektion. Gewisse Formulare wurden zum Zwecke der Einschränkung des Papierverbrauchs in kleinerem Formate erstellt; ferner wurde der allgemeine Verbrauch von Formularen, Papier, Enveloppen und Schreibmaterialien durch eine genaue Kontrolle der Bestellungen überall auf das Notwendigste beschränkt.

n. Besondere Weisungen wurden zur Verminderung des Verbrauchs von Brennmaterial, Schmiermaterial und von sonstigen Konsummaterialien des Betriebs- und Fahrdienstes erlassen.

o. Wesentliche Ersparnisse konnten ferner durch eine Verbesserung des Bestellungswesens und eine zentrale Beschaffung der Materialien erreicht werden. Die bisherige Art der Beschaffung von Konsummaterialien für den Betrieb, die wegen der bestehenden Zersplitterung im Bestellungswesen schon in Friedenszeiten mit Unzukömmlichkeiten verknüpft war, hat sich während des gegenwärtigen Krieges, namentlich insoweit Material vom Auslande in Betracht kommt, als unhaltbar erwiesen. Der Fahr- und Werkstättendienst erhielt deshalb Auftrag, ausser den von ihm für das ganze Bundesbahnnetz bereits zu beschaffenden Rollmaterialbestandteilen etc. auch eine Anzahl anderer Materialien einzukaufen, die bis jetzt von den Kreisen (Werkstätten oder Materialverwaltungen) angeschafft worden waren. Trotz der Einfuhrschwierigkeiten aller Art und der damit verknüpften umfangreichen Arbeit konnten die Bestellungen durchwegs untergebracht werden; andere sind dem Abschluss nahe. Dabei hat sich gezeigt, dass neben der wünschbaren Einheitlichkeit in der Materialverwendung namentlich auch beträchtliche ökonomische Vorteile für die Verwaltung sich ergeben, wenn das Bestellungswesen für das ganze Bahnnetz in einer Hand vereinigt ist.

B. Kreiseisenbahnräte.

Im Berichtsjahre haben 4 Sitzungen des Kreiseisenbahnrates I, 3 des Kreiseisenbahnrates II, 2 des Kreiseisenbahnrates III, 4 des Kreiseisenbahnrates IV und 2 des Kreiseisenbahnrates V stattgefunden.

Neben den ordentlichen Geschäften, der Genehmigung der Quartalberichte, der Voranschläge und der Rechnungen der Kreise, wurden in Form von Anfragen, Interpellationen und Wünschen verschiedene Fahrplanangelegenheiten und im einen und andern Rate auch Organisationsfragen der Verwaltung behandelt.

C. Generaldirektion.

Die Generaldirektion behandelte in 95 Sitzungen 1822 Geschäfte. In erster Linie wurden von ihr alle für den Verwaltungsrat bestimmten Vorlagen vorbereitet. Daneben erwähnen wir folgende wichtigere Angelegenheiten:

Allgemeines.

1. Am 23. Dezember 1915 haben die eidgenössischen gesetzgebenden Räte den Entwurf eines Bundesgesetzes betreffend den Bau einer normalspurigen Eisenbahn von Niederweningen nach Döttingen (Surbtalbahn) als Fortsetzung der Eisenbahn Oberglatt-Niederweningen mit folgendem Wortlaute genehmigt:

„Art. 1. Die Bundesbahnverwaltung wird beauftragt, eine Eisenbahn von Niederweningen nach Döttingen (Surbtalbahn), mit einer Spurbreite von 1,435 m zu bauen und zu betreiben.

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

Art. 3. Die Kantone Aargau und Zürich werden bei ihren Erklärungen, dass sie vor Beginn der Bauarbeiten an die Baukosten einen Gesamtbeitrag von Fr. 700,000 leisten, behaftet.

Art. 4. Der Bundesrat wird den Zeitpunkt festsetzen, in welchem der Bau zu beginnen ist.“

Nach unbenutzt verstrichener Referendumsfrist ist das Bundesgesetz auf den 15. April 1916 definitiv in Kraft gesetzt worden. Über den Zeitpunkt, in welchem mit dem Bau begonnen werden soll, hat der Bundesrat noch nicht entschieden.

2. Mit Beschluss vom 30. November 1915 wurde der vom schweizerischen Eisenbahndepartemente im Einvernehmen mit uns beantragten Vereinigung des in deutscher und französischer Sprache herausgegebenen Publikationsorgans für das Transport- und Tarifwesen der Eisenbahnen und Dampfschiffunternehmungen mit den drei Ausgaben (deutsch, französisch und italienisch) des Eisenbahn-Amtsblattes der schweizerischen Bundesbahnen vom Bundesrate die Genehmigung erteilt. An Stelle der

beiden Organe ist auf 1. Januar 1916 ein dreisprachiges, wöchentlich erscheinendes Eisenbahn-Amtsblatt getreten, das die Tarifveröffentlichungen sämtlicher schweizerischer Eisenbahnen und konzessionierten Schiffahrtsunternehmungen enthält. Die Redaktion des neuen Blattes ist Sache der Bundesbahnen.

3. Über die Frage der Ausrichtung der periodischen Besoldungs- und reglementarischen Lohnerhöhungen im Jahre 1916 ist am 13. Juli 1915 folgende Schlussnahme des Bundesrates ergangen:

„*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, den Zeitpunkt des Beginns der gegenwärtigen Amtsperiode, fällig gewesenen 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, die durch Bundesratsbeschluss vom 11. September 1914 und mit Genehmigung der eidgenössischen Räte vorläufig für das Jahr 1915 sistiert worden sind, können für das Jahr 1916, mit Wirksamkeit vom 1. Januar an, zur Hälfte zugestanden werden und es sind die entsprechenden Beträge in die Voranschläge der Eidgenossenschaft und der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1916 einzustellen.

b. Mit Bezug auf Beförderungen verbleibt es vorderhand beim Bundesratsbeschlusse vom 11. September 1914, Ziffer 2, wonach solche nur stattfinden dürfen, 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. Nicht betroffen wird von dieser Vorschrift das bei der Verwaltung der Bundesbahnen bestehende automatische Vorrücken des Personals der untern Dienstklassen."

In Erweiterung dieses Beschlusses hat der Bundesrat unterm 2. November 1915 verfügt, dass der ganze Betrag der im Jahre 1915 sistierten Besoldungs- und reglementarischen Lohnerhöhungen vom 1. Januar 1916 an zu entrichten sei und dass dieser Beschluss auch auf das Personal der schweizerischen Bundesbahnen Anwendung zu finden habe. Für das Jahr 1916 ergeben sich daraus für unsere Verwaltung Mehrausgaben von Fr. 3,516,130. —, so dass der im Voranschlage des Verwaltungsrates vom 1. Oktober 1915 festgestellte Ausgabenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung von Fr. 24,988,820. — auf den Betrag von Fr. 28,504,950. — anwachsen wird.

Gestützt auf die dem Bundesrat durch Beschluss der eidgenössischen Räte vom 21./22. Dezember 1915 erteilte Ermächtigung, für den Fall der Zulassung der Beförderung von Gehülfen II. Klasse in die I. Klasse, den erteilten Budgetkredit ohne weiteres um Fr. 190,000. — zu überschreiten, hat diese Behörde unterm 29. Februar 1916 beschlossen:

a. Der Bundesratsbeschluss vom 13. Juli 1915 betreffend periodische Besoldungsaufbesserungen wird in dem Sinne erweitert, dass in Ansehung der bei den Bundesbahnen bestehenden besondern Gehaltsklassifikation und Beförderungsvorschriften Beförderungen in eine höhere Dienstklasse oder Stelle innerhalb dieser Verwaltung mit Rückwirkung auf 1. Januar 1916 zulässig erklärt werden, unter der Bedingung, dass der Beamte oder Angestellte die in normalen Zeiten geltenden Voraussetzungen erfüllt und dass er überdies entweder gar keine Gehaltserhöhung oder nur einen Bruchteil der gesetzlichen periodischen Erhöhung erhalten würde.

b. Der Generaldirektion der SBB wird behufs Vollziehung von Disp. *a* ein Kredit von Fr. 190,000 eröffnet.

4. Gemäss dem von uns dem schweizerischen Eisenbahndepartemente erstatteten Berichte und Antrage ist vom Bundesrate am 23. April in Anwendung von Art. 15, Absatz 2 des Besoldungsgesetzes über die Wahrung des Besitzstandes des ehemaligen Gotthardbahnpersonals für die Amtsdauer vom 1. April 1915 bis 31. März 1918 Beschluss gefasst worden.

5. Die internationale Simplondelegation versammelte sich am 19. und 20. April, sowie am 12. und 13. Oktober 1915 in Bern zur Beratung der üblichen Fahrplan- und Tariffragen, sowie der Bau- und Betriebsrechnung für das Jahr 1913.

Diese Rechnungen zeigen folgendes Ergebnis:

Bauausgaben:

Für die schweizerische Strecke . .	Fr.	36,785,430. 59
„ „ italienische „ . .	„	40,721,227. 46
Total	Fr.	77,506,658. 05

Betriebsrechnung:

Total der Betriebseinnahmen . . .	Fr.	1,681,737. 01
„ „ Betriebsausgaben . . .	„	1,312,920. 20
Überschuss der Einnahmen	Fr.	368,816. 81

Gewinn- und Verlustrechnung:

Total der Einnahmen	Fr.	437,789. 76
„ „ Ausgaben	„	2,388,054. 60
Überschuss der Ausgaben	Fr.	1,950,264. 84

6. In der am 24. März 1915 in Olten abgehaltenen Konferenz mit den Vertretern der Regierungen der Kantone Baselland und Solothurn betreffend den Weiterbetrieb der alten Hauensteinlinie Sissach-Läufelfingen-Olten nach Eröffnung der neuen Linie Sissach-Gelterkinden-Olten haben wir uns gemäss den seinerzeit abgegebenen Versprechungen bereit erklärt, die alte Linie Sissach-Läufelfingen-Olten als Nebenbahn weiter zu betreiben und bis auf weiteres den bisherigen doppelspurigen Betrieb auf derselben aufrecht zu erhalten. In jeder Richtung sollen täglich sechs Züge verkehren, dazu an Werktagen ein Arbeiterzug auf der Strecke Olten-Läufelfingen-Olten. Die Errichtung und der Betrieb der von den beiden Kantonsregierungen verlangten neuen Haltestellen bei Rümlingen, Buckten und Trimbach haben wir unter der Bedingung zugestanden:

a. dass an die Erstellungskosten der betreffenden Anlagen (100 m langer Einsteigeplatz und kleine Wartehalle mit Bureau) per Haltestelle ein Beitrag von mindestens Fr. 5000 geleistet werde;

b. dass die Haltestellen nur dem Personenverkehr zu dienen haben (Lokalverkehr Olten-Basel);

c. dass die Kantonsregierungen ihre Zustimmung zu der vorgesehenen Anzahl Züge geben.

Das schweizerische Eisenbahndepartement und die Regierungen der Kantone Baselland und Solothurn haben wir von unseren Entschliessungen in Kenntnis gesetzt und die erforderlichen Massnahmen für die rechtzeitige Fertigstellung der neuen Haltestellen getroffen.

7. Vom Verwaltungsrate der Eisenbahngesellschaft Bière-Apples-Morges wurde uns am 30. Juni mitgeteilt, dass er beabsichtige, *auf den 1. Januar 1916 den Betrieb der Linie selbst zu übernehmen.* Obschon nach Massgabe von Art. 26 des Betriebsvertrages eine rechtsgültige Kündigung erst auf Ende 1916, als dem nächsten offenen Termine, hätte erfolgen können, erklärten wir uns mit der vorzeitigen teilweisen Vertragsauflösung gleichwohl einverstanden, weil sich daraus für uns keinerlei Schwierigkeiten ergaben. Mit dem auf 1. Januar 1916 erfolgten Übergange zum Selbstbetriebe ist der mit dieser Gesellschaft abgeschlossene Vertrag vom 2. August 1904 betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Morges und den Betrieb ihrer Linien, soweit er sich auf letztern bezieht, ausser Kraft gesetzt worden.

8. Zu Anfang des Jahres gab uns die Direktionskommission der Bodensee-Toggenburgbahn von ihrer Absicht Kenntnis, auf den 1. Mai 1916 zum *Selbstbetriebe* überzugehen. Vorgängig ihrer definitiven Entschliessung ersuchte sie jedoch um Ausserung, ob wir gegebenenfalls bereit wären, ihr die Zugförderung und Zugbegleitung auf der Strecke Wattwil-Rapperswil unter Bedingungen zu überlassen, die im einzelnen zu vereinbaren wären, die aber wahrscheinlich ungefähr denjenigen zu entsprechen hätten, welche die Bundesbahnen heute der Bodensee-Toggenburgbahn gegenüber anwenden. — Zum Zwecke der Besprechung der Verhältnisse, welche im Falle des Selbstbetriebes der Bodensee-Toggenburgbahn entstehen würden und geordnet werden müssten, fand am 6. August eine Konferenz mit einer Abordnung der Direktionskommission statt. Dabei sprachen wir uns grundsätzlich gegen die Überlassung der Zugförderung und Zugbegleitung auf unserer Strecke an die Bodensee-Toggenburgbahn aus, erklärten uns dagegen bereit, der Gesellschaft nach Möglichkeit entgegenzukommen. Über die Angelegenheit wird uns die Direktionskommission, welche diese Frage lediglich aus Gründen der Ökonomie aufgeworfen hat, nach weiterer Prüfung und Beratung mit unserer Kreisdirektion IV ihre definitiven Vorschläge unterbreiten.

9. Dem Eisenbahndepartement haben wir im Berichtsjahre zwei Gutachten über *Konzessionsgesuche* erstattet:

a. Für eine elektrische Schmalspurbahn von Zollikofen nach Münchenbuchsee. Hier gelangten wir in unserem Berichte vom 3. Juni zum Schlusse, dass die sowohl aus dem Personenverkehr als später möglicherweise auch aus dem Güterverkehr für die Bundesbahnen sich ergebenden Taxeinbussen nicht derart seien, dass sie als eine Verletzung wichtiger Interessen derselben bezeichnet werden könnten, und dass wir daher keine Einwendung gegen die Erteilung der nachgesuchten Konzession erheben. Die projektierte Linie entspreche im übrigen kaum einem wirklichen Bedürfnisse, weil Münchenbuchsee sowohl mit Bern als auch mit Biel durch Züge der Bundesbahnen gut verbunden sei. Ein volkswirtschaftlicher Nutzen von Belang könnte daher mit der Verwirklichung des Projektes nicht erzielt werden.

Entsprechend dem Antrage des Bundesrates haben die eidgenössischen Räte die nachgesuchte Konzession mit Beschluss vom 19. Juni 1915 erteilt.

b. Für eine Normalspurbahn von Luzern über Hergiswil und Stans nach Altdorf, wobei wir uns im besondern auch über die von den Konzessionsbewerbern angeregte Frage des Baues und Betriebes der Bahn durch die schweizerischen Bundesbahnen auszusprechen hatten. In unserer Antwort vom 31. Dezember haben wir den Bau der Bahn durch die schweizerischen Bundesbahnen in ablehnendem Sinne begutachtet und dem Eisenbahndepartemente empfohlen, es möchte dem Bundesrate zuhanden der Bundesversammlung die Verweigerung der Konzession beantragen. Für den Fall, dass jedoch die eidgenössischen Räte finden sollten, die volkswirtschaftliche Bedeutung der Bahn rechtfertige die Konzessionserteilung, erklärten wir uns bereit, den Betrieb der Bahn gegen Ersatz der Selbstkosten, unter Einrechnung eines angemessenen Verwaltungzuschlages, zu übernehmen.

10. Von der Kommission für Verkehrsfragen des Kantons Zürich ist uns unter einlässlicher Begründung eine nach längeren Beratungen im Schosse der Kommission aufgestellte *Resolution über die nächsten Ziele der zürcherischen Eisenbahnpolitik und die dafür aufgestellten Richtlinien* (Förderung der über Zürich gehenden internationalen Verbindungen, sowie des Nah- und Vorortsverkehrs, Ausbau des Netzes der Bundesbahnen und Umbau auf elektrischen Betrieb etc.) zur Kenntnis gebracht worden. In der auf Wunsch dieser Kommission mit einer Abordnung am 7. August in Bern abgehaltenen Besprechung wurden verschiedene Punkte, über welche zum Teil unzutreffende Anschauungen bestunden, richtig gestellt und im übrigen die Resolution, von der ausdrücklich gesagt ist, dass sie unter verständiger Rücksichtnahme auf die Finanzen der Bundesbahnen weiter verfolgt werden möchte, von uns zur Prüfung entgegengenommen.

11. *Mitbenützungsverträge.*

Auf unsern Antrag hat der Verwaltungsrat die unter A, Ziffer 6 (Seite 2) aufgeführten, von uns abgeschlossenen Anschluss-, Mitbenützungs- und Betriebsverträge genehmigt. Die bereits abgeschlossenen Verträge mit dem Staate Neuenburg als Eigentümer der Regionalbahn Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes La Chaux-de-Fonds, mit der Regionalbahn Saignelégier-Chaux-de-Fonds betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes La Chaux-de-Fonds, mit der Furkabahn betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Brig und mit der elektrischen Schmalspurbahn Bern-Zollikofen betreffend die Mitbenützung der

Station Zollikofen, konnten vom Verwaltungsrate bis zum Ende des Berichtsjahres nicht mehr behandelt werden.

12. Am 31. März 1915 lief die dreijährige Amtsperiode für die Beamten und ständigen Angestellten der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen ab und es hatten daher auf den 1. April die *Neuwahlen für das gesamte, fest angestellte Personal* stattzufinden. Soweit nicht einzelne Beamte und Angestellte aus Alters- und Gesundheitsrücksichten um ihre Versetzung in den Ruhestand auf den Ablauf der Amtsperiode nachgesucht hatten oder aus andern Gründen nicht wiedergewählt werden konnten, sind die bisherigen Inhaber der Stellen für eine neue dreijährige Periode im Amte bestätigt worden. Stellen, welche auf den Ablauf der Amtsperiode aus dem einen oder andern Grunde frei wurden, sind nur soweit wieder besetzt worden, als es die Sicherheit des Betriebes und die ordnungsmässige Abwicklung des Dienstes unbedingt erforderte.

13. Der Zentralvorstand des Vereins schweizerischer Eisenbahn- und Dampfschiffangestellter hat uns am 4. September eine Anzahl von ihm ausgearbeiteter *Sparvorschläge* zur Kenntnis gebracht. Nach stattgefundener Beratung dieser Vorschläge in der Direktorenkonferenz vom 5. Oktober 1915 sind dieselben, soweit sie für die praktische Durchführung in Frage kommen können und nicht bereits Gegenstand der von uns in Aussicht genommenen Vorkehren bilden, den zuständigen Organen zu näherer Prüfung überwiesen worden.

14. Im Berichtsjahre haben *zwei Direktorenkonferenzen* stattgefunden, in denen folgende wichtigere Traktanden zur Behandlung gelangten:

Aufstellung und Vorlage der Budgets für das Jahr 1916 und Verschmelzung des Budgetberichtes mit den Budgets; Umgestaltung des Eisenbahnamtsblattes und Vereinigung desselben mit dem Publikationsorgan für das Transport- und Tarifwesen; Besprechung der vom Zentralvorstande des Vereins schweizerischer Eisenbahn- und Dampfschiffangestellter eingereichten Sparvorschläge; Ahndung missbräuchlicher Verwendung von Freifahrtausweisen und Beamtenbilletten; Abgabe von Gutscheinen für den Bezug von Suppe und Tee in den Depots des Fahrdienstes; Verfahren bei Zustellung von Disziplinarverfügungen.

15. *Freifahrtwesen.*

a. Im Laufe des Berichtjahres sind die nach Massgabe der revidierten Vorschriften aufgestellten Vereinbarungen über den gegenseitigen Austausch von Freikarten und Freifahrtscheinen für einzelne Fahrten mit den schweizerischen Transportanstalten zum Abschlusse gelangt; dasselbe gilt bezüglich des Austausches von Freikarten für das Jahr 1915 mit den ausländischen Eisenbahnverwaltungen, soweit nicht einzelne derselben den Austausch für die Dauer des Krieges vollständig sistiert haben. Die Ausarbeitung neuer Vereinbarungen betreffend den Austausch von Freifahrtscheinen und Billetten zu ermässigter Taxe mit den grössern ausländischen Nachbarbahnen kann erst nach Rückkehr normaler Verhältnisse erfolgen.

Soweit nicht unkündbare Verträge im Sinne der Ziffer 4 des revidierten Art. 68 der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetze bestehen, haben wir die erforderlichen Schritte für die Ablösung vertraglich zugesicherter Jahresfreikarten unternommen. In der grossen Mehrzahl der Fälle konnte diese Ablösung ohne grosse Schwierigkeiten erfolgen.

b. Zwei an den Bundesrat gerichtete Eingaben, die eine von Abteilungschefs bei der Generaldirektion und den Kreisdirektionen, die andere vom Verbande des Personals schweizerischer Transportanstalten für sich und im Auftrage des Zugspersonalvereins und der Arbeiter-Union, von denen jene eine etwelche Erweiterung des Kreises der mit Jahresfreikarten bedachten Beamten, diese die Ausdehnung der Begünstigung freier Fahrt in der II. Wagenklasse auf weitere Beamtenkategorien und Erleichterungen beim Übersteigen in höhere Wagenklassen mit Freifahrtscheinen der niedrigeren Wagenklassen wünschte, sind vom Bundesrate nach Einholung unserer Vernehmlassung in ablehnendem Sinne beantwortet worden.

c. Im Berichtsjahre haben wir insgesamt 791 Jahresfreikarten für das ganze Bundesbahnnetz, einzelne Kreise oder Strecken ausgestellt, gegen 3857 im Jahre 1914. Darin sind die vom schweizerischen Eisenbahndepartemente, gestützt auf Ziffer 1 des revidierten Art. 68 der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetze für 34 Beamte seiner technischen Abteilung ausgestellten, auf dem ganzen Netze der Bundesbahnen gültigen Freikarten I. Klasse nicht inbegriffen.

d. Für ausserdienstliche Fahrten sind im Berichtsjahre über Strecken der Bundesbahnen an Beamte, Angestellte und Arbeiter unserer eigenen Verwaltung, sowie deren Familienglieder 313,518, an Beamte und Angestellte fremder Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen, sowie an Familienglieder solcher 15,875 Freifahrtscheine für einzelne Fahrten abgegeben worden.

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

Im Jahresdurchschnitte betrug die Zahl der Beamten und Angestellten mit festem Gehalte insgesamt 25,316, diejenige der im Taglohn Angestellten 10,508, zusammen 35,824 gegen 37,416 im Jahre 1914.

	Beamte mit festem Gehalt	Angestellte im Taglohn
bei der Generaldirektion . . .	742	31
beim Kreis I	5,418	2,025
beim Kreis II	5,886	3,001
beim Kreis III	5,463	1,973
beim Kreis IV	3,526	1,607
beim Kreis V	4,281	1,871
	25,316	10,508

I. Finanzdepartement.

a. Rechnungswesen.

1. Das Rechnungsergebnis ist auch im Jahre 1915 durch den europäischen Krieg stark beeinflusst worden. Die Betriebseinnahmen von Fr. 176,271,287 haben zwar den Voranschlag erfreulicherweise um Fr. 8,686,716 überschritten, sind aber um Fr. 7,267,394 hinter denjenigen des Jahres 1914 zurückgeblieben. Anderseits konnten die Betriebsausgaben von Fr. 125,529,063 gegenüber dem Vorjahre um Fr. 9,665,475 und gegenüber dem Voranschlage um Fr. 3,319,367 reduziert werden, wodurch der Betriebsüberschuss von Fr. 50,742,223 denjenigen des Jahres 1914 noch um Fr. 2,398,081 und den Voranschlag um Fr. 12,006,083 übertrifft.

Die Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1915 ergibt einen Ausgabenüberschuss von Fr. 16,630,119, welcher nach Hinzurechnung des Passivsaldos auf Ende 1914 von Fr. 9,196,087 auf Fr. 25,826,206 ansteigt.

Für weitere Angaben verweisen wir auf die Jahresrechnungen mit den beigesetzten Erläuterungen. Der Betriebskoeffizient ist, nachdem er von 1913 auf 1914 von 66,94 auf 73,66 gestiegen war, nunmehr im Jahre 1915 auf 71,21 zurückgegangen.

2. Mit Beschluss vom 7. November 1913 hat der Bundesrat eine neue Verordnung über die Aufstellung und Vorlage der Rechnungen und Bilanzen der Eisenbahnunternehmungen, gültig ab 1. Januar 1915, erlassen, welche diejenige vom 25. November 1884 ersetzt. Die neue Verordnung trägt namentlich den baulichen Anlagen und dem Betrieb der elektrischen Zugförderung, sowie der Erzeugung eigener elektrischer Energie Rechnung; sie ermöglicht überdies eine bessere Ausscheidung des Baukontos und der Betriebsrechnungen der sogenannten Hülfsbetriebe (Materialverwaltungen, Werkstätten, Kraftwerke etc.) vom eigentlichen Bahnbau und Bahnbetrieb. Wir haben in Ausführung der Verordnung ein neues Bau- und Betriebsschema der Bundesbahnen aufgestellt, wobei im letzteren die Unterrubriken den Bedürfnissen des Rechnungswesens der Bundesbahnen angepasst wurden. Der Baukonto auf Ende 1914 ist auf Grund der neuen Verordnung umgewandelt und auf 1. Januar 1915 nach den neuen Rubriken vorgetragen worden. Das gesamte Rechnungswesen der Bundesbahnen wird vom Jahre 1915 an gemäss den Bestimmungen dieser Verordnung geführt.

3. Die auf den 1. April 1915 fällig gewesenen periodischen Besoldungserhöhungen und die Taglohnerhöhungen des Jahres 1915 sind infolge des Beschlusses des Bundesrates vom 11. September 1914 betreffend die Sistierung aller Gehalts- und Lohnerhöhungen nicht verabfolgt worden, wodurch die Rechnung des Jahres 1915 erheblich entlastet wurde.

Die Massnahmen, welche infolge des durch den europäischen Krieg verursachten Verkehrsrückganges zur Verminderung der Ausgaben getroffen wurden, sind im Abschnitt A, Ziffer 9, auf Seiten 3—5 des gegenwärtigen Berichtes erwähnt.

b. Kassawesen und Wertschriftenverwaltung.

1. Es erfolgten 11 Revisionen der Hauptkasse und 3 teilweise Revisionen des Wertschriftenbestandes, die zu keinen besonderen Bemerkungen veranlassten.

2. Am 15. Februar haben wir mit der Erneuerung der 500,000 Couponsbogen des $3^1/_2$ %-Anleihens der schweizerischen Bundesbahnen von 1899/1902, Serien A bis K, begonnen. Die Abwicklung dieses Geschäftes wurde durch den Krieg ziemlich beeinträchtigt. Auf 31. Dezember verblieben zur Erneuerung noch 39,169 Couponsbogen.

3. Zur Deckung unserer Geldbedürfnisse haben wir für einen Betrag von Fr. 24,500,000 Kassabons erneuert und ausgegeben; davon wurden Fr. 3,500,000 zurückbezahlt, so dass sie auf Ende des Jahres noch die Höhe von Fr. 21,000,000 erreichten.

4. Einer im Schosse der ständigen Kommission unseres Verwaltungsrates gemachten Anregung Folge gebend, befassten wir uns mit dem Studium für die Schaffung eines Schuldbuches der schweizerischen Bundesbahnen. Diese Einrichtung ist dazu bestimmt, die für unsere laufenden Bauausgaben nötigen Mittel innerhalb unseres Landes auf dem Anleihenswege aufzubringen, unter Vermeidung der Unzukömmlichkeiten aller Art, die der Emission von Inhabertiteln anhaften. Die Arbeit, zu der wir auch Sachverständige aus unsern Finanzkreisen zu Rate gezogen haben, ist ziemlich weit gediehen und wird Gegenstand eines besonderen Berichtes bilden.

5. Infolge der am 1. Januar 1915 stattgefundenen Verschmelzung der Pensions- und Hülfskasse der ehemaligen Gotthardbahn und des Hülfs- und Pensionsfonds der ehemaligen Neuenburger Jurabahn mit der Pensions- und Hülfskasse der Bundesbahnen haben wir dem Portefeuille dieser letztern die den beiden erstgenannten Kassen gehörenden Wertschriften einverleibt.

6. Der Zinsfuss unserer sämtlichen, im Portefeuille der Pensions- und Hülfskasse liegenden Depotscheine der Bundesbahnen wurde mit Gültigkeit ab 1. Januar 1915 bis auf weiteres von $4^1/_4$ % auf $4^1/_2$ % erhöht.

Im Verlaufe des Jahres sind der genannten Kasse Fr. 9,309,000 dieser Depotscheine zugeteilt worden. Ihr Gesamtbetrag belief sich Ende Dezember auf Fr. 95,509,000.

7. Während des Berichtsjahres wurden für Rechnung der Pensions- und Hülfskasse Hypothekardarleihen bewilligt:

a. an Beamte und Angestellte unserer Verwaltung 46 Darleihen im I. Range, sichergestellt durch Wohnhäuser, die von den Schuldnern selbst bewohnt werden	Fr. 434,600.—
b. an Eisenbahner-Baugenossenschaften 4 Darleihen im II. Range	„ 622,700.—
Zusammen	Fr. 1,057,300.—

8. Es fanden 11 Auslosungen von Titeln verschiedener unserer Anleihen statt; insgesamt wurden 9283 Titel gezogen. Der Betrag der während des Berichtsjahres rückbezahlten Obligationen ist in der Zusammenstellung der konsolidierten Anleihen (S. 105) ausgewiesen.

9. Die verjährten Titel und Coupons unserer verschiedenen Anleihen erreichten im verflossenen Jahre die Höhe von Fr. 7079. 12, welchen Betrag wir zu unsern Gunsten verrechnet haben.

10. Ferner verjährten am 31. Dezember die zur Rückzahlung verbliebenen Aktien und Genussscheine der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn. Deren Betrag von Fr. 165,590. 05 wurde, gemäss dem Beschlusse der Generalversammlung der Aktionäre der Jura-Simplon-Bahn vom 29. November 1905, der Sterbekasse des Personals der schweizerischen Bundesbahnen zugeteilt.

c. Publizität.

Der schweizerische Fremdenverkehr, der in den Augusttagen 1914 eine jähe Unterbrechung erfahren hatte, wies im Berichtsjahre andauernd ungünstige Verhältnisse auf, eine Erscheinung, die in der stark verminderten Tätigkeit der Auslandsbureaux zum Ausdrucke gelangte. Bei den Agenturen Paris und London, die den Billetverkauf besorgen, sanken die daherigen Einnahmen beträchtlich. In Amerika kam die Agentur New-York dem lebhaften Interesse des Publikums für das schweizerische Heerwesen und die humanitären Aufgaben der Schweiz im Weltkriege durch Veröffentlichung zahlreicher Artikel und Illustrationen entgegen. Da die Agenturen jederzeit in der Lage waren, über innere schweizerische Verhältnisse zuverlässige Auskunft zu geben, und sie hierfür auch häufig in Anspruch genommen wurden, so darf trotz des Stillstandes im Touristenverkehr ihre Tätigkeit als nützlich und den Interessen des Landes förderlich bezeichnet werden.

II. Kommerzielles Departement.

a. Allgemeines.

1. Eingegangene Gesuche haben uns veranlasst, folgende Änderungen von Stationsnamen vorzunehmen:

„Wohlen-Villmergen“ in „Wohlen“ auf 1. Mai;

„Neu-Solothurn“ in „Solothurn-Hauptbahnhof“ und „Alt-Solothurn“ in „Solothurn-West“ auf 1. Mai;

„Roggwil (Bern)“ in „Roggwil-Wynau“ auf 1. Januar 1916.

2. Während des Berichtsjahres sind die nachbezeichneten neuen schweizerischen Eisenbahnlinien dem Betriebe übergeben worden:

a. am 1. Juni die Strecke Brig-Oberwald als erstes Teilstück und am 1. Juli die Strecke Oberwald-Gletsch als zweites Teilstück der Furkabahn;

b. am 5. Juli die elektrische Schmalspurbahn Leuk S. B. B.-Leukerbad;

c. am 4. Juli die Strecke Papiermühlestrasse-Bern-Kornhausplatz der Worblentalbahn;

d. am 1. September die normalspurige Linie Huttwil-Eriswil;

e. am 1. Oktober die normalspurige Linie Münster-Lengnau;

f. am 12. Oktober die Strecke Heerbrugg S. B. B.-Diepoldsau der Rheintalischen Strassenbahnen.

3. Am 16. Mai wurde der Betrieb der Linie Frasne-Vallorbe der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn eröffnet.

4. Der Kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten, welche im Berichtsjahr zwei Sitzungen abgehalten hat, sind neu beigetreten: die Sursee-Triengen-Bahn, die Solothurn-Bern-Bahn und die Biel-Meinisberg-Bahn. Der Ausschuss der Verkehrsinteressenten (vgl. Jahresbericht 1914, Seite 93, Ziffer 10) hat folgende Änderungen erfahren: Vom schweizerischen Gewerbeverein wurde als Ersatz für den zurückgetretenen Herrn Grossrat Michel als Vertreter Herr Dr. Tschumi, Regierungsrat, Präsident des schweizerischen Gewerbevereins, in Bern, bezeichnet; der schweizerische Bauernverband wählte an Stelle des demissionierenden Herrn Nationalrat Jenni zum Mitgliede seiner Vertretung Herrn Dr. C. Moser, Regierungsrat in Bern.

5. Der Übereinkunft betreffend den Personen-, Tier- und Güterverkehr vom 1. Januar 1910 sind beigetreten: die elektrischen Strassenbahnen im Kanton Zug, die Leuk-Leukerbad-Bahn, die Solothurn-Bern-Bahn und die Huttwil-Eriswil-Bahn.

b. Personenverkehr.

1. Die durch den Beschluss der eidgenössischen Räte vom 22. Dezember 1914 über die Änderung des Bundesgesetzes betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen (Erhöhung der Fahrpreise für Hin- und Rückfahrt) bedingte Änderung der Personentarife ist hinsichtlich des internen und des direkten schweizerischen Verkehrs im Berichtsjahr vollständig zur Durchführung gelangt und zwar grösstenteils schon auf 1. Mai. Eine Reihe von Privatbahnen haben sich, zum Teil unter entsprechender Erhöhung der Tarifdistanzen, zur Annahme des neuen Normaltaxschemas der Bundesbahnen für den Personenverkehr entschlossen, wodurch die Erstellung der Tarife im Verkehr mit diesen Bahnen und im Transit über dieselben vereinfacht wurde.

2. Hinsichtlich des internationalen Verkehrs begegnete die Durchführung der Erhöhung der Retourtaxen der Bundesbahnen infolge der politischen Lage

verschiedenen Schwierigkeiten. Es ist aber bis Ende des Berichtsjahres doch gelungen, die Massnahme, abgesehen von den Transittarifen, in der Hauptsache auch im internationalen Verkehr zu ordnen. Ausstehend sind namentlich noch die Tarife für den Verkehr mit den französischen Ost- und Nordbahnen, sowie mit Belgien und England.

3. Auf 1. September trat ein neuer interner Abonnementstarif in Kraft. Die Revision dieses Tarifs bezweckte einerseits einen Preisaufschlag mit Rücksicht auf die Erhöhung der gewöhnlichen Hin- und Rückfahrtstaxen, anderseits eine durchgreifende Vereinfachung des ausserordentlich komplizierten Streckenabonnementstarifs. Die beiden Revisionsziele wurden erreicht.

Der neue Abonnementstarif gilt nun auch für das Netz der ehemaligen Gotthardbahn; er brachte der Bevölkerung dieses Gebietes erhebliche Vorteile, insbesondere den Arbeitern, denen bisher kein ihren Bedürfnissen angepasster, speziell ermässigter Abonnementstarif zur Verfügung stand.

4. Auf unsern Antrag hat die Kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten beschlossen, die Hin- und Rückfahrtstaxen des allgemeinen schweizerischen Tarifs für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen, die von den gewöhnlichen Hin- und Rückfahrtstaxen abgeleitet sind, im gleichen Verhältnisse zu erhöhen wie letztere. Die Massnahme wurde durch einen I. Nachtrag zum genannten Tarif auf 1. Juni eingeführt.

5. Die Erhöhung der Taxen für die gewöhnlichen Hin- und Rückfahrtsbillette bedingte auch einen Preisaufschlag der zusammenstellbaren Billette für den schweizerischen und für den internationalen (Vereinsreise-) Verkehr, ferner derjenigen der festen (ausgedruckten) Rundfahrtbillette. Für diese Billetarten wurde bisher, wie für die Hin- und Rückfahrtsbillette, eine gewisse prozentuale Ermässigung auf den normalen Taxen für einfache Fahrt gewährt. Wir haben mit Zustimmung des schweizerischen Eisenbahndepartementes beschlossen, bei der Festsetzung der neuen Taxen wie folgt vorzugehen:

a. Zusammenstellbare Billette für den schweizerischen und internationalen Verkehr. Die Ermässigung betrug bisher für die I. und II. Klasse 20 % und für die III. Klasse 25 %; für die Folge wird sie festgesetzt auf 10 % für die I., 12,5 % für die II. und 15 % für die III. Klasse.

b. Feste Rundfahrtbillette.

1. Für Entfernungen von mindestens 200 km. Für solche Rundfahrtbillette wird, da statt derselben auch schweizerische zusammenstellbare Billete bezogen werden können, die gleiche Ermässigung wie für diese (vgl lit. *a*) gewährt.

2. Für Entfernungen von weniger als 200 km. Die Ermässigung für diese Rundfahrtbillette betrug bisher in allen Klassen 20 %. Der Grundsatz, dass für Rundreisen von weniger als 200 km Umfang nicht eine gleich grosse Ermässigung beansprucht werden kann wie für grössere Rundreisen, ist für alle Klassen in der Weise eingeführt worden, dass dieselbe 5 % weniger als für zusammenstellbare Billette beträgt, d. h. 5 % in der I., 7,5 % in der II. und 10 % in der III. Klasse.

Diese Massnahme ist in Kraft getreten: bei den schweizerischen zusammenstellbaren Billetten und bei den festen Rundfahrtbilletten im schweizerischen Verkehr auf 1. Mai und bei den zusammenstellbaren Billetten für den internationalen Verkehr auf 1. Juni.

6. Die Kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten hat sich im Berichtsjahr mit zahlreichen Fragen betreffend den Generalabonnementsverkehr beschäftigt. Beschlüsse wurden folgende gefasst:

a. Aufnahme in den Tarif:
der Montreux-Berner Oberland Bahn auf 1. Mai;
der Münster-Lengnau-Bahn auf den Tag der Betriebseröffnung (1. Oktober);
der Strecke Heerbrugg-Diepoldsau als Teilstück der Rheintalischen Strassenbahnen auf 1. Januar 1916;
der neuen Hauensteinlinie und der Strecke Brienz-Interlaken der Bundesbahnen auf den Zeitpunkt der Betriebseröffnung;
der Solothurn-Bern-Bahn (Strecke Solothurn-Zollikofen) auf den Tag der Betriebseröffnung;

b. Erhöhung der Preise aller Serien und Klassen der Generalabonnements um 10 % auf 1. Mai 1916 und Neuausgabe des Tarifs auf diesen Zeitpunkt.

Zurückgestellt werden mussten folgende Fragen, welche noch Erhebungen bedingen über die Benützung der verschiedenen Sorten der Generalabonnements — Erhebungen, die erst nach Wiedereintritt normaler Verkehrsverhältnisse angeordnet und durchgeführt werden können:

a. Aufstellung neuer Grundsätze für die Aufnahme weiterer Transportanstalten in den Generalabonnementstarif und allfällige Bereinigung des jetzigen Verzeichnisses der beteiligten Transportanstalten im Sinne einer Reduktion;

b. Einführung von Kreis- oder Teilabonnements;

c. Änderung des Verfahrens für die Verteilung der Einnahmen aus Generalabonnements unter die beteiligten Verwaltungen.

7. In Zusammenfassung der bis dahin auf dem Verfügungswege erlassenen Vorschriften haben wir auf 1. April eine Instruktion betreffend die Abfertigung und Taxierung der Militärtransporte während der Grenzbesetzung (Kriegsbetrieb) herausgegeben.

8. Für die Beförderung der verwundeten deutschen und französischen Kriegsgefangenen im Durchgang durch die Schweiz (Genf-Konstanz-Genf), sowie für die Beförderung der kranken deutschen und französischen Kriegsgefangenen, die in der Schweiz untergebracht werden, sind ermässigte Taxen zugestanden worden.

9. Über die Ergebnisse der Generalabonnements lassen wir nachstehend einige Angaben folgen, wobei neben den Ziffern des Vorjahres auch noch jene des letzten normalen Jahres 1913 angeführt werden:

Anzahl Karten 1913	1914	1915	Differenz 1915/1913	Differenz 1915/1914
53,245	39,264	31,295	— 21,950	— 7,969

Die Einnahmen betrugen:

a. Kurzfristige Generalabonnements.

	Gesamteinnahmen Fr.	Anteil S. B. B. Fr.
1913	2,439,489	1,925,211
1914	1,414,573	1,116,975
1915	806,859	651,318
Differenz 1915/1913	— 1,632,630	— 1,273,893
„ 1915/1914	— 607,714	— 465,657

b. Langfristige Generalabonnements.

	Gesamteinnahmen Fr.	Anteil S. B. B Fr.
1913	6,096,585	4,947,765
1914	5,220,492	4,377,171
1915	4,898,357	4,224,216
Differenz 1915/1913	— 1,198,228	— 723,549
„ 1915/1914	— 322,135	— 152,955

Kurz- und langfristige Generalabonnements zusammen.

	Gesamteinnahmen Fr.	Anteil S. B. B. Fr.
1913	8,536,074	6,872,976
1914	6,635,065	5,494,146
1915	5,705,216	4,875,534
Differenz 1915/1913	— 2,830,858	— 1,997,442
„ 1915/1914	— 929,849	— 618,612

Wie zu erwarten war, haben Frequenz und Einnahmen der Generalabonnements infolge der Kriegslage einen weitern Rückschlag erfahren. Dieser betrifft hauptsächlich die kurzfristigen Abonnements; bei den langfristigen ist die Verminderung gegenüber dem Vorjahre, ja selbst gegenüber dem Normaljahr 1913, eine verhältnismässig bescheidene. Im letzten Quartal des Berichtsjahres weisen die langfristigen Generalabonnements sogar höhere Ergebnisse auf als in der entsprechenden Zeit des Jahres 1913.

10. 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
„ „ 1915	1,024,525	813,881
Differenz 1915/1913 . . .	— 1,430,415	— 790,427
„ 1915/1914 . . .	— 511,569	— 250,118

Diesem Verkehr sind im Berichtsjahre neu beigetreten: Die Aigle-Sépey-Diablerets-Bahn, die Sierre-Montana-Vermala-Bahn und die Leuk-Leukerbad-Bahn.

Von der Verkehrseinrichtung zurückgetreten sind die Säntisbahn und die Rigi-Kaltbad-Scheidegg-Bahn.

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

	Schweizerische 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
„ „ 1915	93,876	97,403
Differenz 1915/1913 . . .	— 3,428,307	— 2,656,061
„ 1915/1914 . . .	— 1,892,675	— 1,466,311

Dieser Verkehr ist infolge des Krieges fast ganz eingegangen.

Die Rigi-Kaltbad-Scheidegg-Bahn ist auch von dieser Verkehrseinrichtung zurückgetreten.

12. Die mit dem Verkauf von Fahrscheinen für Strecken der Bundesbahnen betrauten Reisebureaux hatten im Vergleich zu den Jahren 1913 und 1914 folgenden Umsatz:

im Jahre 1913 Fr.	im Jahre 1914 Fr.	im Jahre 1915 Fr.	Differenz 1915/1913 Fr.	Differenz 1915/1914 Fr.
2,784,570	1,696,126	176,853	2,607,717	1,519,273

Da es sich hier fast ausschliesslich um Reisende aus dem Auslande handelt, ist der ausserordentlich starke Rückgang des Verkehrs angesichts des Kriegszustandes der meisten europäischen Länder nicht überraschend.

13. Auch der Billetverkauf unserer eigenen Agenturen in London und Paris hat sehr stark abgenommen.

14. Zum Reglement Nr. 28 betreffend die Abgabe von Beamtenbilleten im internen Verkehr und zum Reglement betreffend die Abgabe von Beamtenbilletten im direkten Verkehr mit schweizerischen Transportanstalten sind auf 1. Juli Nachträge herausgegeben worden, die hauptsächlich neue Vorschriften über die Klassenbenützung und den Klassenwechsel mit Beamtenbilleten enthalten.

c. Tierverkehr.

Die für Zuchtpferde eingeräumte Begünstigung des frachtfreien Rücktransportes ab den Deckstationen ist auf Ansuchen des schweizerischen Volkswirtschaftsdepartementes in der Weise erweitert worden, dass sie nun auch für solche Stuten gewährt wird, die eidgenössisch anerkannten Hengsten privater Deckstationen zugeführt werden.

d. Güterverkehr.

1. In dem mit der Solothurn-Münster-Bahn unterm 19./30. März 1907 abgeschlossenen Vertrage über die gegenseitigen Beziehungen und Konkurrenzverhältnisse im Güterverkehr wurde für die Strecke Solothurn-Münster eine Tarifdistanz von 41 Kilometern angenommen; auf den Zeitpunkt der Betriebseröffnung der Münster-Lengnau-Bahn ist diese auf 35 Kilometer herabgesetzt worden. Auf das Ersuchen der S. M. B., wir möchten die übrigen Bestimmungen des Vertrages unverändert in Kraft belassen, haben wir uns mit dem provisorischen Fortbestande des Vertrages bis zum 1. Januar 1917 unter dem Vorbehalte einverstanden erklärt, eine Änderung des Vertrages zu verlangen, sofern die anzustellenden Erhebungen über die Wirkung des Zugeständnisses dies angezeigt erscheinen lassen.

2. Gemäss Art. 2, lit. *c*, des mit der Direktion der Berner-Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon unterm 3. Juni 1909 abgeschlossenen Vertrages über die gegenseitigen Beziehungen und Konkurrenzverhältnisse im Güterverkehr mit der und über die Münster-Lengnau-Bahn sind vom Verkehr, soweit sich die kürzeste Tarifdistanz im Transit über die Münster-Lengnau-Bahn rechnet, 70 % über die Münster-Lengnau-Bahn und 30 % über Sonceboz zu leiten. Zur Vereinfachung der Instradierung haben wir mit der Direktion der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon die Vereinbarung getroffen, dass auch die Verkehrsquote der S. B. B. (von 30 %) statt via Sonceboz über die Münster-Lengnau-Bahn geleitet wird, gegen Entschädigung der S. B. B. durch Abtretung von 30 % des Reingewinnes der Strecke Münster-Lengnau aus dem gesamten, diese Strecke transitierenden Güterverkehr.

3. Die kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten hat am 10. Juni in Bern beraten über eine Anzahl Änderungen und Ergänzungen der schweizerischen allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation, über die Umarbeitung des Warenverzeichnisses des schweizerischen Ausnahmetarifs Nr. 3 für Lebensmittel in Eilfracht und über ein Gesuch um Aufnahme des alkoholfreien Getränkes „Flor-Sana" in den schweizerischen Ausnahmetarif Nr. 1 für Bier in Eilfracht. Die beschlossenen Änderungen und Ergänzungen sind in den schweizerischen allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation, sowie in der zugehörigen Instruktion im Nachtragswege durchgeführt worden.

4. Zum Lagerhaus Brig (Geschäftsbericht 1914, pag. 102, Pos. *d* 2) wurde ein weiterer neuer Lagerschuppen errichtet mit einem Fassungsvermögen von 20,000 bis 30,000 Säcken Getreide. Das Reglement samt Tarif für dieses Lagerhaus entspricht grundsätzlich den Tarifen für die Lagerhäuser in Morges und Brunnen.

5. In den Ausnahmetarifen Nr. 6 für Getreide usw., Nr. 14 für Düngemittel usw., Nr. 18 für Holz und Torf, Nr. 19 für Steine usw., Nr. 20 für Kohlen usw. und Nr. 21 für Salz schweizerischen Ursprungs sind die durch die Eröffnung der Münster-Lengnau-Bahn, durch den Einbezug der Huttwil-Eriswil-Bahn und der Appenzeller Bahn, ferner durch die Erhöhung der Tarifdistanzen der Oensingen-Balsthal-Bahn, der Emmentalbahn, der Burgdorf-Thun-Bahn, der Wynentalbahn, der Aarau-Schöftland-Bahn, der Bulle-Romont-Bahn, der schweizerischen Südostbahn, der Langenthal-Huttwil-Bahn, der Huttwil-Wolhusen-Bahn, der Pont-Brassus-Bahn, der Traverstalbahn und der Sursee-Triengen-Bahn eingetretenen Änderungen durchgeführt worden.

Für den Transport von frischem Fleisch nach Ausnahmetarif Nr. 4 wurden zur Erzielung rascherer Abfertigung über andere als die tarifgemässen Instradierungsrouten verschiedene Ausnahmetaxen eingeführt.

In den Ausnahmetarif Nr. 8 für Eis ist der Artikel „Kunsteis" aufgenommen worden.

6. Folgende Taxermässigungen wurden gewährt:

I. Im internen Verkehr:

a. für Kies und Sand ab Birmensdorf (Zürich) nach Bonstetten-Wettswil;

b. für Kalk schweizerischen Ursprungs zur Karbidfabrikation ab Horgen nach Aarau S. B. B., Chur, Gampel, Gurtnellen und Hothen, ab Netstal nach Aarau S. B. B. und Waldshut, und ab Eclépens und Vouvry nach Martigny C. F. F.;

c. für kieselhaltigen und quarzhaltigen Sand ab Court, Malleray-Bévilard, Münster, Reconvilier und Tavannes nach Visp.

II. Für den Export:

a. von Asbestzementbausteinen und -platten ab Nieder- und Oberurnen nach Chiasso transit mit Bestimmung nach einem überseeischen Lande;

b. von Zement ab Liesberg nach Bouveret-frontière, ab St. Sulpice, Luterbach und Reuchenette nach Delle-frontière und ab Lutry, Roche (Vaud) und Vouvry nach Vallorbe transit.

7. Gratistransport wurde bewilligt:

a. für Liebesgaben, welche in Einzelsendungen an das aargauische Komitee für Hülfsaktionen während der Kriegszeit nach Aarau S. B. B. verschickt werden;

b. für Liebesgaben zugunsten interniert gewesener, evakuierter ausländischer Zivilpersonen.

8. Neue Güterabfertigungsvorschriften sind erlassen worden für den Verkehr mit der Appenzeller Bahn und der Steffisburg-Thun-Interlaken-Bahn.

9. Dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr sind unterstellt worden:

die elektrische Normalspurbahn Orbe-Chavornay;
die neue S. B. B.-Strecke Vallorbe Bahnhof-Grenze (Richtung Frasne);

die Huttwil-Eriswil-Bahn;
die Linie Moutier (Münster)-Lengnau und die Appenzeller Bahn.

10. Mit Wirkung vom 1. August an wurde der neue Sprengstoff Cheddite 60 A (ein Gemenge von chlorsaurem Kali und Petroleum) in die Anlage V zum schweizerischen Transportreglement aufgenommen und damit bedingungsweise zur Beförderung auf den schweizerischen Eisenbahnen zugelassen.

11. Der seit längerer Zeit im Gange befindlichen Vereinheitlichung der schweizerischen Gütertarife auf der Grundlage der Bundesbahntaxen sind nunmehr nahezu alle hierfür begrüssten Privatbahnen beigetreten. Infolgedessen konnten einige Tarife neu herausgegeben werden.

Auf den Eröffnungstag der Münster-Lengnau-Bahn (1. Oktober) wurden neu eingeführt 12 Gütertarife, sowie 18 Nachträge zu bestehenden Tarifen.

12. Für den Güterverkehr mit Frankreich sind in den westlichen Grenztarifen die durch die Eröffnung der Münster-Lengnau-Bahn bedingten Änderungen durchgeführt und gleichzeitig die an der neuen Hauensteinlinie gelegenen Stationen Gelterkinden und Tecknau, die Münster-Lengnau-Bahn, die Huttwil-Eriswil-Bahn und die Worblentalbahn aufgenommen worden.

13. Infolge der politischen Ereignisse wurde ausser den im Jahresberichte 1914, Seite 108, Ziffer 22 genannten Tarifen auch die Anwendbarkeit sämtlicher Tarife für den deutsch-italienischen Güterverkehr bis auf weiteres sistiert; ebenso mussten auf Wunsch der South Eastern and Chatham Railway auch die direkten Eil- und Frachtguttarife für den Verkehr Basel-London ausser Kraft gesetzt werden.

14. Am 22. September trat in München die österreichisch-ungarisch-schweizerische Verbandskonferenz zur Behandlung der laufenden Geschäfte zusammen, an welcher wir uns vertreten liessen.

15. Frachtenkontrollen sind im Berichtjahre auf 11 Bahnhöfen und 68 Stationen vorgenommen worden.

e. Einnahmenkontrolle und Abrechnungswesen.

1. Die auf 1. Mai eingeführte Erhöhung der Retourtaxen machte in den ersten 4 Monaten den Druck von 22,000,000 neuen Billetten neben dem laufenden Bedarf notwendig.

2. Nachdem die Verwaltungen der belgischen Bahnen kurz nach Ausbruch des Krieges ihre Tätigkeit eingestellt haben, stehen die von ihnen aufzustellenden Abrechnungen über den Verkehr der dem Krieg unmittelbar vorangehenden Monate, sowie die Begleichung unserer daraus resultierenden Forderungen immer noch aus. Ebenso sind wir für unsere Guthaben aus verschiedenen andern durch den Krieg unterbrochenen Verkehren noch nicht befriedigt.

3. Bei den Kassenstellen der Stationen und Lagerhäuser und den Kassierern der Dampfboote auf dem Bodensee wurden 1713 Kassen- und Bücherrevisionen vorgenommen, welche sich wie folgt verteilen:

Kreis	I	II	III	IV	V
	493	291	384	330	215

Wegen Unregelmässigkeiten in der Kassenführung wurden 6 Beamte aus dem Dienste der Bundesbahnen entlassen und den Gerichten verzeigt.

4. Im Frachtkreditwesen sind folgende Mutationen zu verzeichnen:

Kreise	I	II	III	IV	V	Total
Neue Kredite wurden eröffnet	16	30	25	18	10	99
Bestehende Kredite wurden geändert . . .	38	65	78	26	5	212
Aufgehoben wurden .	16	40	12	16	9	93
	70	135	115	60	24	404

Bestand am 31. Dezember: 1884 Frachtkredite (1914: 1878).

5. Wir lassen nachstehend eine vergleichende Übersicht über die Betriebseinnahmen der Bundesbahnen und des Dampfschiffbetriebes auf dem Bodensee der Jahre 1914 und 1915 folgen, und verweisen auf die der Einnahmentabelle nachfolgende Begründung der Verkehrsschwankungen.

Betriebseinnahmen der schweizerischen Bundesbahnen.

1914 2800 km Januar-Februar 2802 km März-Dezember Fr.	%		1915 2802 km Fr.	%	Gegenüber 1914 mehr Fr.	weniger Fr.
		A. Bahnverkehr.				
72,133,759. 05	41,18	I. Ertrag des Personentransportes	56,116,761. 33	33,59	—	16,016,997. 72
		II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes:				
6,855,423. 79	3,91	1. vom Gepäck . . .	4,768,598. 17	2,86	—	2,086,825. 62
2,929,530. 69	1,67	2. von Tieren	3,260,873. 34	1,95	331,342. 65	—
91,387,037. 39	52,17	3. von Gütern	101,177,343. 25	60,57	9,790,305. 86	—
101,171,991. 87	57,75		109,206,814. 76	65,38	8,034,822. 89	—
1,862,309. 25	1,07	III. Ertrag aus d. Postverkehr	1,721,505. 70	1,03	—	140,803. 55
175,168,060. 17	100,00	Total	167,045,081. 79	100,00	—	8,122,978. 38
		B. Dampfschiffverkehr auf dem Bodensee.				
Fr.	%		Fr.	%	Fr.	
199,613. 77	27,72	I. Personentransport . .	88,682. 03	18,15	—	110,931. 74
14,050. 16	1,95	II. Gepäcktransport . . .	7,834. 24	1,61	—	6,215. 92
1,488. 25	0,20	III. Tiertransport	550. 51	0,11	—	937. 74
502,592. 14	69,77	IV. Gütertransport . . .	388,859. 62	79,60	—	113,732. 52
2,600. —	0,36	V. Posttransport	2,600. —	0,53	—	—
720,344. 32	100,00	Total	488,526. 40	100,00	—	231,817. 92

Gegenüber 1914 sind die Einnahmen aus dem Bahnverkehr laut Abschnitt A der vorstehenden Tabelle weiter, und zwar um Fr. 8,122,978. 38 = 4,64 % zurückgegangen. In den Einnahmen sind für Militärtransporte während den Monaten November 1914 bis und mit August 1915 Fr. 3,109,920. — einbezogen; die Entschädigungen für die Transporte anlässlich der Mobilisation der Armee im August 1914 und den nachfolgenden Wiedereinrückungen werden später vergütet. Die einzelnen Verkehrskategorien weisen gegenüber dem Vorjahr folgende in Prozenten ausgedrückte Differenzen auf:

Personenverkehr . . . —22,21 % (1914: —14,72 %)
Gepäckverkehr . . . . —30,44 % (1914: —19,56 %)
Tiertransport . . . . +11,31 % (1914: +13,56 %)
Gütertransport . . . . +10,71 % (1914: —13,48 %)

Im einzelnen ist folgendes zu bemerken:

Personenverkehr.

Die Mindereinnahme beträgt Fr. 16,016,997. 72. Eine Vergleichung der Einnahmenergebnisse mit jenen des letzten normalen Jahres (1913) ergibt, dass die Einnahmen pro 1915 gegenüber denjenigen pro 1913 66 % betragen. Gegenüber 1914 weisen die einzelnen Monatsergebnisse folgende Differenzen auf:

Januar .	— Fr.	1,661,393	Juli . .	— Fr.	4,565,472
Februar .	— „	1,581,134	August .	— „	878,564
März . .	— „	2,275,619	September	+ „	1,453,313
April . .	— „	3,016,755	Oktober .	+ „	352,588
Mai . .	— „	2,124,933	November	+ „	144,357
Juni . .	— „	2,576,385	Dezember	+ „	713,000

Die in den meisten Tarifen auf 1. Mai zur Durchführung gelangte Erhöhung der Retourtaxen kommt in diesen Ergebnissen nicht deutlich zum Ausdruck, weil die Verkehrsverhältnisse der beiden Vergleichsjahre ganz verschieden waren; nur die drei letzten Monate mit annähernd gleichen Verhältnissen bieten einige Anhaltspunkte, die aber zutreffende Schlüsse nicht möglich machen. Die Zahl der beförderten Personen ist zurückgegangen von 83,008,030 im Jahre 1914 auf 77,970,200 im Berichtsjahr. Der Rückgang in der Personenzahl beträgt 6,07 %, in den Einnahmen dagegen 22,21 %. Dieses Missverhältnis beruht darauf, dass die ersten sieben Monate des Jahres 1914 einen beträchtlichen internationalen Verkehr aufweisen, wobei durchwegs grosse Distanzen in Frage kommen. Im Jahre 1915 ist dieser Verkehr sozusagen gänzlich ausgefallen, und es kommt fast ausschliesslich Lokalverkehr auf vorwiegend kleine Entfernungen in Betracht mit einer grossen Zahl von beförderten Personen, aber geringeren Einnahmen. Im weiteren ist darauf hinzuweisen, dass die Anwendung der Viertelstaxe für Militärtransporte während des Kriegsbetriebes allerdings eine grosse Zahl an ausgegebenen Billetten ergibt und bei den Quantitäten zählt, aber nicht bei den Einnahmen. Diese Umstände kommen in der Durchschnittseinnahme per Reisenden deutlich zum Ausdruck, welche von 86,9 Cts. im Jahre 1914 auf 71,9 Cts. im Berichtsjahr zurückgegangen ist.

Nach dem Eintritt Italiens in den Krieg hat der Verkehr der Tunnelstrecke Brig-Iselle eine weitere erhebliche Einschränkung erfahren, welche sich in einem Rückgang der Einnahmen aus dem Personentransport von Fr. 823,355 pro 1914 auf Fr. 236,933 im Jahre 1915 äussert.

Güterverkehr (inkl. Gepäck und Tiere).

Nach vorstehender Tabelle ergibt sich unter diesem Titel eine Mehreinnahme von Fr. 8,034,822. 89, welche ausschliesslich auf den beträchtlichen Güterverkehr zwischen Deutschland und Italien unmittelbar vor dem Eintritt Italiens in den Krieg zurückzuführen ist. Im

Vergleich zu dem letzten normalen Verkehrsjahr 1913 betragen die Einnahmen des Berichtsjahres 92,8 %. Gegenüber 1914 ergeben die einzelnen Monate folgende Mehr- bzw. Mindereinnahmen:

Januar .	+ Fr.	507,578	Juli . .	— Fr.	997,139
Februar .	+ „	519,652	August .	+ „	4,681,532
März . .	+ „	1,828,786	September	+ „	3,007,717
April . .	+ „	1,773,775	Oktober .	+ „	49,243
Mai . .	— „	943,028	November	— „	699,296
Juni . .	— „	1,400,816	Dezember	— „	293,182

In den beträchtlichen Mehreinnahmen der Monate August und September des Berichtsjahres kommt deutlich die Wirkung der Mobilisation in den beiden ersten Kriegsmonaten 1914 auf den allgemeinen Verkehr zum Ausdruck.

Die Zunahme der Zahl der beförderten Gütertonnen von 12,887,360 auf 14,601,321 = 1,713,961 entspricht einer Vermehrung von 13,3 %. Der Durchschnittsertrag pro Tonne beziffert sich auf Fr. 7. 39, gegenüber Fr. 7. 95 pro 1914. Dieser Rückgang findet seine Begründung im Ausfall des internationalen Güterverkehrs, wobei es sich durchwegs um Transporte auf grosse Entfernungen handelt.

Die Einnahmen der Tunnelstrecke Brig-Iselle aus dem Güterverkehr betragen Fr. 923,555 gegenüber Fr. 838,331 pro 1914. Sie sind durch den beträchtlichen Transitverkehr zwischen Deutschland und Italien in den ersten Monaten des Jahres günstig beeinflusst worden.

Die Ergebnisse des Bodensee-Dampfschiffverkehrs sind nach Abschnitt B der vorstehenden Tabelle in allen Rubriken und zwar teilweise ganz beträchtlich weiter zurückgegangen. So ergab der Personenverkehr nur mehr eine Einnahme von Fr. 88,682 gegenüber Fr. 199,614 pro 1914, was eine Folge des durch den Krieg immer mehr erschwerten Grenzverkehrs ist. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr sind von Fr. 502,594 auf Fr. 388,860 gesunken, infolge des Ausfalls des italienischen Verkehrs vom Monat Mai an.

f. Fahrgeld- und Frachtreklamationen.

Im Jahre 1915 sind an neuen Geschäften eingegangen:

8,185 Fahrgeldreklamationen (einschliesslich 324 Taxrückerstattungsgesuche auf Generalabonnements).

17,141 Reklamationen betreffend Frachten, Nebengebühren und Verschleppungen (Fehlinstradierungen) aus dem direkten schweizerischen und dem internationalen Güter- und Viehverkehr.

Erledigt wurden:

8,791 Fahrgeldreklamationen.

14,721 Reklamationen betreffend Frachten, Nebengebühren und Verschleppungen.

III. Betriebsdepartement.

a. Allgemeines.

1. Zur Vermehrung der Einnahmen haben wir neue Vorschriften betreffend die Verpachtung der Bahnhofwirtschaften der S.B.B. aufgestellt. Diese enthalten unter anderm die wichtige Neuerung, dass der Pachtzins in Zukunft nicht mehr zum Voraus festgesetzt, sondern auf Grund des auszuweisenden Rohgewinnes berechnet wird. Dabei steht der Bahnverwaltung das Recht zu, die Kontrolle und Überwachung des Geschäftsbetriebes der Bahnhofwirtschaften auszuüben.

Die neuen Vorschriften gelangen zunächst auf grössere Betriebe zur Anwendung, wenn solche wegen Vertragsablauf oder aus andern Gründen zur Vergebung gelangen.

2. Im Einvernehmen mit den Verwaltungen des schweizerischen Wagenverbandes ist zur Vereinfachung des Dienstganges und zur Erzielung von Ersparnissen auf den 1. Januar 1916 die Stelle des Oberrepartiteurs mit derjenigen des Vorstandes der Zentralwagenkontrolle vereinigt und der Amtssitz des Oberrepartiteurs von Olten nach Bern verlegt worden.

3. Wir haben die Wahrnehmung gemacht, dass der Notwendigkeit der Einschränkung der Betriebsausgaben nicht überall das erforderliche Verständnis entgegengebracht wird. Wir sahen uns wiederholt genötigt, Anträgen um Vermehrung von Personal und Besetzung freigewordener Stellen die Genehmigung zu versagen.

4. Die Personalverbände stellten mit Eingabe vom 29. April 1915 das Gesuch, es möchte den Gehülfen aller Kategorien, welche in den Jahren 1906 bis 1908 als Lehrlinge in den Dienst der S.B.B. aufgenommen worden sind, und die des damals eingetretenen Verkehrsrückganges wegen ungewöhnlich lange auf die definitive Anstellung warten mussten, der Gehalt mit Wirkung ab 1. April 1915 auf Fr. 2000.— erhöht werden, in der Meinung, dass die auszurichtende Erhöhung bei Verabfolgung der nächsten ordentlichen Gehaltsaufbesserung angerechnet werde.

Mit Zustimmung des Bundesrates haben wir dem Gesuche in der Weise entsprochen, dass diesen Gehülfen der Gehalt gewährt wurde, den sie beziehen würden, wenn sie nach einer Lehrzeit von normaler Dauer angestellt worden wären.

5. Am 17. August ereignete sich auf der Station Dietikon ein schwerer Eisenbahnunfall; der Schnellzug 122 Zürich-Olten fuhr infolge unrichtiger Handhabung der Sicherungsanlage dem Lokalzug 2837 Dietikon-Zürich im Momente der Ausfahrt aus dieser Station in die Flanke. Vier Reisende des Zuges 2837 fanden den sofortigen Tod, zwei Reisende und der Lokomotivführer des Zuges 2837 sind später an den Folgen der erlittenen Verletzungen gestorben; sechs Personen wurden schwer verwundet, und einige Reisende, sowie sechs Mann des Begleitungspersonals der beiden verunglückten Züge sind leicht verletzt worden. Der entstandene Materialschaden betrug zirka Fr. 90,000.—.

6. An Stelle der ordentlichen Europäischen Fahrplankonferenzen fanden zur Besprechung des Sommerdienstes 1915 und des Winterfahrplanes 1915/16 Konferenzen in beschränktem Umfange statt, die im Februar in München und im Juli in Leipzig abgehalten wurden und von uns beschickt waren. Mit den französischen und italienischen Verwaltungen ist in Sonderkonferenzen verhandelt worden.

Der Fortbestand des Kriegsbetriebes der schweizerischen Transportanstalten hatte zur Folge, dass auch die üblichen Konferenzen mit den kantonalen Behörden und dem Eisenbahndepartement für den Sommer- und Winterfahrplan unterblieben. Die Vorlage, Prüfung und Genehmigung der Fahrpläne lag für die Zeit des Kriegsbetriebes in den Händen des Militäreisenbahndirektors.

7. Infolge des Krieges in den Nachbarstaaten und der dadurch entstandenen innern Betriebsschwierigkeiten entzog sich ein Teil der ausländischen Bahnverwaltungen mehr und mehr der Pflicht zur Wagenstellung für die Beförderung der nach der Schweiz bestimmten Güter, namentlich von Lebensmitteln und Rohstoffen überseeischer Herkunft. Die Schweiz sah sich dadurch genötigt, eine grosse Anzahl Güterwagen zur Abholung der für sie unentbehrlichen Waren (Getreide usw.) nach ausländischen Bahnstationen, insbesondere nach den Einfuhrhäfen zu senden. Die Folge hiervon war, dass trotz der zur bessern Ausnützung des Wagenmaterials getroffenen weitgehenden Massnahmen sich in der Schweiz selbst ein nachhaltiger und sehr drückender Mangel an Güterwagen geltend machte. Da eine Besserung der Verhältnisse in absehbarer Zeit nicht zu erwarten war, hat der h. Bundesrat am 27. November 1915 beschlossen:

„1. Die Generaldirektion der S.B.B. wird beauftragt, ausser den für das Jahr 1916 bereits bestellten 350 K^3-Wagen noch weitere 500 K^3-Wagen in Bestellung zu geben.

2. Den S.B.B. wird für die Anschaffung dieser Wagen ein Kredit von Fr. 3,700,000. — eröffnet."

Diese Wagen sollen samt den budgetmässig anzuschaffenden Wagen bis Ende des Jahres 1916 abgeliefert sein.

8. Der Bundesrat hat am 21. Dezember betreffend die Schaffung einer Zentralstelle für die Leitung des Güterverkehrs vom Auslande nach der Schweiz während der Dauer des Kriegsbetriebes folgenden Beschluss gefasst:

„1. Die Leitung des Güterverkehrs vom Auslande nach der Schweiz, die Verteilung der für diesen Verkehr zur Verfügung stehenden Wagen und der Entscheid über die Reihenfolge der auf den Lagerplätzen des Auslandes zum Abtransport nach der Schweiz gelangenden Güter wird dem Militäreisenbahndirektor übertragen.

Die Verfügungen erfolgen auf Grund der Bedürfnisse, die von den beteiligten Departementen des Bundesrates, dem Armeekriegskommissariat und der Société suisse de surveillance économique (S. S. S.) festzustellen sind.

2. Mit Bezug auf diese sämtlichen Angelegenheiten sind die Vertreter des Bundes und der S. S. S. auf den Lagerplätzen des Auslandes dem Militäreisenbahndirektor unterstellt und haben dessen Weisungen zu befolgen.

3. Beschwerden gegen den Militäreisenbahndirektor in den in Ziffer 1 bezeichneten Angelegenheiten sind unmittelbar an den Bundesrat zu richten und werden von demselben in für die Bundes-, die Armee- und die Bundesbahnverwaltung, sowie für die S. S. S. verbindlicherweise erst- und letztinstanzlich erledigt."

Der Beschluss trat sofort in Kraft.

9. Zur Erzielung eines raschern Wagenumlaufes und damit einer bessern Ausnützung des verfügbaren Wagenmaterials ist vom Militäreisenbahndirektor im Einverständnis mit dem Bundesrate am 21. Dezember die Erhöhung der Gebühren verfügt worden, welche bei verspäteter Beladung oder Entladung von Güterwagen an die Bahn zu bezahlen sind. Die Gebühr beträgt bis auf weiteres Fr. 10 pro Wagen, und zwar vom ersten Tage an und für je angefangene 24 Stunden. Diese Gebühr tritt an die Stelle der im Nebengebührentarif § 34 vorgesehenen Ansätze.

10. Angesichts der durch die Verhältnisse bedingten Schwierigkeiten in der Wagenstellung hat der Bundesrat unterm 8. Dezember die Bestimmungen des Transportreglements der schweizerischen Eisenbahnen § 56, Absatz 2, erster Satz, betreffend die Fristen, innert welchen zur Verladung bestellte Güterwagen von den Bahnverwaltungen den Verfrachtern auf den Verladestationen zur Verfügung zu stellen sind, und Absatz 5 betreffend die eintretenden Rechtsfolgen, wenn die Bahnen die Fristen nicht einhalten, bis auf weiteres ausser Kraft gesetzt.

11. Für den Kohlen- und Brikettversand aus dem Ruhrgebiet nach der Schweiz und Italien wurden vom Monat März 1915 an, ausser der seit 1913 vertraglich festgesetzten Zahl von 250 Güterwagen noch weitere 500 schweizerische Wagen gestellt. Die bezüglichen Vereinbarungen wurden dann aber von den deutschen Bahnen schon auf 30. Mai und 21. Juni gekündigt.

b. Stationsdienst und Zugsbegleitung.

1. In der Güterbeförderung Italien-Schweiz und Italien-Deutschland (im Transit durch die Schweiz) sind zu Anfang des Jahres grössere Schwierigkeiten dadurch entstanden, dass die italienischen Staatsbahnen den Übergang ihrer gedeckten Güterwagen über die italienisch-schweizerische Grenze nicht mehr gestatteten und bei Verwendung von offen gebauten Wagen mit Decken (Blachen) diese letztern auf den italienisch-schweizerischen Übergangsbahnhöfen zurückbehielten.

Durch Verhandlungen in Rom konnte erreicht werden, dass die italienischen Staatsbahnen ihre offenen Wagen, ohne Änderung an der Ladung, wieder nach der Schweiz übergehen liessen. Bei Transporten nach Deutschland durften die Wagendecken nur bis zur schweizerisch-deutschen Übergangsstation verwendet werden.

Infolge des Kriegsausbruches zwischen Italien und Österreich erlitt der Güterverkehr Italien-Schweiz vom 23. Mai an während einigen Tagen, d. h. bis mit

der italienischen Staatsbahn eine Verständigung über die Behandlung ihrer Güterwagen in der Schweiz erzielt war, eine nahezu vollständige Unterbrechung. Die Güterbeförderung Italien-Deutschland und umgekehrt (im Transit durch die Schweiz) ruht seit dem 22. Mai vollständig.

2. Im Monat Juli traten neue Vorschriften über die Beförderung der Frachtstückgüter, sowie ein neues Verzeichnis der Frachtstückgutkurse in Kraft. Die damit erreichten Vorteile sind: raschere Beförderung der Stückgüter, bessere Ausnützung der Wagen und Entlastung der Stückgüterzüge. Die Neuerung hatte namentlich im Hinblick auf den herrschenden Wagenmangel (vgl. Ziffer 7, Seite 17) einen sehr günstigen Einfluss.

c. Telegraphendienst und elektrische Anlagen.

1. Die elektrischen Einrichtungen auf der verbesserten Hauensteinlinie Sissach-Olten waren am Ende des Berichtsjahres vollendet. Es wurden unter anderm zwischen dem Personenbahnhof Olten und der Station Tecknau Kabel in einer Gesamtlänge von 51,5 km gelegt, davon 35,5 km für Schwachstrom und 16 km für Starkstrom.

2. Die Parallelschaltung der Apparate auf den Telegraphenleitungen, womit vor einigen Jahren begonnen wurde, ist vorläufig zum Abschluss gelangt. Der telegraphische Verkehr auf dem Netz der Bundesbahnen ist dadurch, unter Aufwendung geringer Kosten, erheblich verbessert und beschleunigt worden.

3. Mit Hülfe des Oszillographen gelang es, die Mittel und Wege zur Beseitigung der Störungen zu finden, welche seit der Eröffnung der Lötschbergbahn in geringerm oder stärkerm Masse, je nach der Stärke des Zugsverkehrs, auf den in Brig geerdeten Schwachstromleitungen der Bundesbahnen bestanden hatten; die Störungen sind beseitigt.

4. Anlässlich der Erstellung der neuen elektrischen Zentrale im Massaboden bei Brig, die den Strom für die elektrische Zugförderung im Simplontunnel liefert und die auch den Bahnhof Brig mit Licht und Kraft versorgt, ist auf der Strecke Massaboden-Nordportal des Tunnels das 25,000 Volt-Kabel verlegt worden, das als Übertragungsleitung zwischen den Werken an der Cairasca und im Massaboden zu dienen hat. Sechs Kilometer dieses Kabels fanden im Tunnel II provisorische Verwendung für die Zuleitung von Strom zu Bauzwecken.

5. Am 15. Juni 1915 wurden „Allgemeine Vorschriften über den Streckenblock auf eingleisigen Strecken" erlassen; sie sind am 1. November 1915 in Kraft getreten.

d. Fahr- und Werkstättedienst.

1. Angesichts des dringenden grossen Bedarfs an gedeckt gebauten Güterwagen haben wir beschlossen, zurzeit auf die Anschaffung der 40 Personenwagen der Serie C und der 20 offenen Güterwagen der Serie M^6, die budgetmässig zur Erstellung in Aussicht genommen waren, zu verzichten und dafür gedeckte Güterwagen der Serie K bauen zu lassen. Wir bestellten mit den gemäss Budget zur Verfügung gestellten Mitteln 10 Personenwagen III. Klasse zu 4 Achsen ($C^{4ü}$), 350 Güterwagen K^3 und gemäss Bundesratsbeschluss vom 27. November 1915 (s. III*a*, Ziffer 7) weitere 500 K^3-Wagen und vergaben diese Anschaffungen zur Ablieferung bis Ende 1916 wie folgt:

a. An die Schweizerische Industriegesellschaft in Neuhausen.

Mit Vertrag vom 31. Dezember 1915:

10 vierachsige Personenwagen der Serie $C^{4ü}$,
345 gedeckte Güterwagen der Serie K^3.

b. An die Schweizerische Wagonsfabrik A.-G. in Schlieren.

Mit Vertrag vom 31. Dezember 1915:

425 gedeckte Güterwagen der Serie K^3.

c. An die Werkstätten der S.B.B. in Olten, Zürich und Chur.

80 gedeckte Güterwagen der Serie K^3.

Ferner wurde der Werkstätte Chur für die Beförderung von Normalbahngüterwagen auf der schmalspurigen Brienzerseebahn der Bau von 11 Transportwagen (Rollschemel) übertragen.

2. Wir haben angeordnet, dass die noch verbleibenden 34 unbeschränkt verwendbaren Personenwagen mit Gasbeleuchtung mit Dynamobeleuchtung auszurüsten seien.

3. Um älteres Rollmaterial vorteilhafter verwenden zu können, sind folgende Verbesserungen angeordnet worden:

a. Ausrüstung von 42 Personenwagen des Kreises V, die bisher noch mit Gas beleuchtet wurden, mit Dynamos für elektrische Beleuchtung. Dadurch konnte gleichzeitig die Gasanstalt S.B.B. in Bellinzona, deren Betrieb nicht mehr ökonomisch war, aufgehoben werden;

b. Umzeichnung von 7 Personenwagen der Serie AB^3 (I. und II. Klasse) in Personenwagen der Serie B^3 (II. Klasse);

c. Ausrüstung von 10 Gepäckwagen der Serie F des Kreises II mit der nicht automatischen Westinghousebremse;

d. 77 Wagen der Serie M^3 werden auch für den Sand- und Kiestransport hergerichtet;

e. 50 Güterwagen der Serie L^5, die bis jetzt zum Kohlentransport dienten, werden für den Transport von Kalk und Zement umgebaut;

f. 50 weitere Güterwagen der Serie L^5 sind für den Kokstransport hergerichtet worden.

4. Die noch vorhandenen 4 vierachsigen kombinierten Post- und Gepäckwagen der Serie $FZ^{4ü}$ haben wir umbauen lassen in reine Gepäckwagen der Serie $F^{4ü}$, wie dies schon früher mit den andern Wagen der Serie $FZ^{4ü}$ geschehen ist.

5. Unter Hinweis auf unsere Ausführungen betreffend Verbesserung des Bestellungswesens und eine zentrale Beschaffung der Materialien (vgl. Abschnitt A, Ziffer 9, lit. o, Seite 5) erwähnen wir hier folgende Gegenstände und Materialien, die im Berichtsjahre von der Abteilung des Fahr- und Werkstättedienstes bestellt worden sind:

215 Tender- und Wagenachsen,
546 Radscheiben,
4 226 Radreifen,
670 Achsbüchsen oder Teile zu solchen,
8 303 Trag-, Zug-, Kegel- und Schraubenfedern,
606 Stück Stangenfederstahl,
17 060 verschiedene Bestandteile zu Zug- und Stossapparaten,
15 Hauptluftbehälter,
16 Geschwindigkeitsmesser,
25 Rauchverbrenner,
52 Schlittenwinden,
2 774 t Bremsklötze,
540 t Roststäbe,
300 Zugsbeleuchtungsbatterien,
88 Zugsbeleuchtungsdynamos,
88 Spannungsregler,
88 Antriebriemenscheiben,
18 000 m Riemen für Zugsbeleuchtungsdynamos,
23 300 Glühlampen,
586 Heizkupplungshälften,
30 000 kg Banka- oder Straitszinn,
13 930 „ Blei,
2 000 „ Phosphorkupfer,
1 600 „ Kupferschlaglot,
2 070 „ Messing in verschiedenen Formen,
600 „ Rohzink,
2 200 „ Deltametall,
4 000 „ Antimon,
35 000 „ Soda,
2 000 „ Schreibkreide,
30 000 „ Rüböl,
18 000 „ Lampenöl,
9 000 „ Terpentinöl und Terpentinölersatz,
20 000 „ Leinöl,
18 000 „ Bayonneöl,
20 000 „ Gasöl für Dieselmotoren,
1 600 „ Brennöl für Dieselmotoren,
10 000 „ Bodenöl,
6 000 „ Pissoiröl,
1 000 „ Spezialöl für Luftdruckpumpen Westinghouse,
8 500 „ Sesamöl,
3 400 „ verschiedene Fette,
1 440 t Schmiedekohlen,
90 t buchene Holzkohlen,
2 590 t Ruhrbrechkoks,
2 000 t Ruhr-Anthrazitnusskohlen,
400 t Anthrazit-Eiformbrikets,
50 t Braunkohlenbrikets,
3 000 Stück Pechfackeln,
10 Stück Graphit-Schmelztiegel mit Zubehör.

6. Gleich wie die Bestellung verschiedener Materialien für den Betrieb ist auch der Verkauf der in den Werkstätten sich ergebenden Altmaterialien zentralisiert und der Abteilung für den Fahr- und Werkstättendienst bei der Generaldirektion übertragen worden. Es konnten damit die nötige Einheitlichkeit und namentlich auch bessere Preise erzielt werden. Im Berichtsjahre haben bedeutende Verkäufe stattgefunden.

7. Am 31. März 1915 sind die Verträge mit der Rheinischen Kohlenhandel- und Rhedereigesellschaft in Mülheim-Ruhr und mit der Königlichen Bergwerksdirektion in Saarbrücken über Lieferung von Lokomotivfeuerungsmaterial abgelaufen; es haben rechtzeitig neue Verhandlungen zur Deckung unseres weitern Bedarfs stattgefunden. In Anbetracht der Verhältnisse war der Abschluss mehrjähriger Verträge nicht möglich und es konnte daher der Bedarf nur bis zum 31. Dezember 1915 gedeckt werden, und zwar wie folgt:

a. mit der Rheinischen Kohlenhandel- und Rhedereigesellschaft m. b. H. in Mülheim-Ruhr wurde am 20. April ein Nachtrag zum Vertrag vom 22. März/7. April 1909 abgeschlossen über die Lieferung von im ganzen 290,000 t Ruhrkohlen, Ruhrbrikets und Koks in der Periode vom 1. April 1915 bis 31. Dezember 1915; ferner wurde mit der gleichen Gesellschaft vereinbart, dass die rückständigen Mengen mit insgesamt 190,844 t nachgeliefert werden sollen;

b. mit der Königlichen Bergwerksdirektion in Saarbrücken wurde vorläufig ein neuer Vertrag nicht abgeschlossen, sondern nur vereinbart, dass die Rückstände vom 1. Januar 1915 an mit 70,000 t nachgeliefert werden;

c. mit der Firma M. Stromeyer, Lagerhausgesellschaft in Konstanz und Kreuzlingen kam am 3. April erstmals ein Vertrag zustande über die Lieferung von 50,000 t Ruhrkohlen und Koks in der Periode vom 1. April 1915 bis 31. Dezember 1915.

Eine kleine Probebestellung in belgischen Brikets hat nicht befriedigt; es wurde von weitern Bezügen abgesehen.

8. Dem Wunsche der Mehrheit der Arbeiterschaft entsprechend, haben wir beschlossen, den Samstag Nachmittag in der Werkstätte Romanshorn frei zu geben (gleich wie schon früher in Olten und Rorschach) unter Beibehaltung der 54stündigen Arbeitszeit pro Woche. Der Zeitausfall am Samstag wird durch entsprechend verlängerte Arbeitszeit an den übrigen Wochentagen ausgeglichen.

9. Der Bestand der eigentlichen Werkstätte-arbeiter, ihre Lohnklasseneinteilung und Durchschnitts-Stundenlöhne auf 1. April 1915 bzw. 1914 stellen sich wie folgt:

Bestand der Werkstättearbeiter, ihre Lohnklasseneinteilung und Durchschnittsstundenlöhne auf 1. April 1915 und 1914.

Werkstätten		Eingeteilte Arbeiter: Anzahl pro Lohnklasse I	II	III	Total	Nicht eingeteilte Arbeiter	Lehrlinge	Gesamt-Total der Arbeiter und Lehrlinge	Arbeiter, die das ordentliche Maximum überschritten haben: Anzahl pro Lohnklasse I	II	III	Total	%	Durchschnittlicher Stundenlohn pro Lohnklasse*: I Cts.	II Cts.	III Cts.	Total Cts.
Yverdon	1915	317	108	87	512	14	20	546	131	74	20	225	43,95	71,53	64,06	53,80	66,94
	1914	*284*	*109*	*85*	*478*	*1*	*16*	*495*	*124*	*68*	*18*	*210*	*43,93*	*73,08*	*63,61*	*53,78*	*67,49*
Freiburg	1915	69	40	21	130	—	8	138	21	16	5	42	32,31	73,38	64,33	56,86	67,92
	1914	*67*	*39*	*16*	*122*	—	*9*	*131*	*21*	*16*	*5*	*42*	*34,43*	*73,82*	*64,43*	*57,00*	*68,61*
Biel	1915	258	160	56	474	—	19	493	128	95	9	232	48,95	76,60	65,96	56,59	70,65
	1914	*240*	*163*	*54*	*457*	—	*17*	*474*	*121*	*92*	*8*	*221*	*48,36*	*77,56*	*65,66*	*56,05*	*70,78*
Olten	1915	422	268	90	780	14	41	835	197	139	25	361	46,28	75,49	63,87	54,72	69,10
	1914	*403*	*266*	*88*	*757*	*21*	*39*	*817*	*204*	*142*	*26*	*372*	*49,14*	*76,29*	*63,97*	*54,82*	*69,41*
Zürich	1915	500	126	131	757	13	—	770	238	77	26	341	45,05	76,61	66,27	57,31	71,55
	§1914	*465*	*132*	*132*	*729*	*27*	—	*756*	*242*	*78*	*27*	*347*	*47,60*	*77,19*	*65,61*	*57,08*	*71,45*
Romanshorn	1915	39	7	15	61	11	1	73	27	6	5	38	62,30	77,21	65,43	54,40	70,24
	1914	*42*	*8*	*15*	*65*	*13*	*1*	*79*	*29*	*6*	*6*	*41*	*63,08*	*76,67*	*63,75*	*54,67*	*70,00*
Rorschach	1915	164	76	58	298	10	13	321	60	47	13	120	40,27	74,27	65,18	56,90	68,57
	1914	*148*	*78*	*59*	*285*	*9*	*17*	*311*	*62*	*48*	*14*	*124*	*43,51*	*74,80*	*64,96*	*56,53*	*68,33*
Chur	1915	140	81	26	247	—	9	256	87	45	10	142	57,49	78,08	63,56	56,04	71,00
	1914	*144*	*85*	*21*	*250*	*3*	*9*	*262*	*92*	*46*	*10*	*148*	*59,20*	*78,26*	*63,40*	*56,62*	*71,39*
Bellinzona	1915	335	150	92	577	1	23	601	140	65	27	232	40,21	74,88	62,02	55,00	68,39
	1914	*345*	*150*	*98*	*593*	*1*	*20*	*614*	*143*	*71*	*27*	*241*	*40,64*	*74,81*	*62,46*	*55,02*	*68,42*
Total und Gesamt-Durchschnitt	1915	2244	1016	576	3836	63	134	4033	1029	564	140	1733	45,18	75,25	64,35	55,74	69,44
	1914	*2138*	*1030*	*568*	*3736*	*75*	*128*	*3939*	*1038*	*567*	*141*	*1746*	*46,73*	*75,92*	*64,23*	*55,56*	*69,60*

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

* Die Stundenlöhne basieren auf dem 9stündigen Arbeitstag.

Bei Annahme von 305 Arbeitstagen zu 9 Stunden beträgt im Durchschnitt das Jahreseinkommen eines Werkstättearbeiters pro 1915:

a. der I. Lohnklasse Fr. 2,065. 61 (305 × 9 × 75,25)
b. „ II. „ „ 1,766. 41 (305 × 9 × 64,35)
c. „ III. „ „ 1,530. 06 (305 × 9 × 55,74)

im Gesamtdurchschnitt pro 1915 Fr. 1,906. 13 (305 × 9 × 69,44)
„ „ „ 1914 „ 1,910. 52 (305 × 9 × 69,60)
somit Abnahme des durchschnittlichen Jahreseinkommens = Fr. 4,39. Pro 1914 betrug die Erhöhung des durchschnittlichen Jahreseinkommens = Fr. 38,17.

Der eingetretene unbedeutende Rückgang des durchschnittlichen Jahreseinkommens rührt von dem Austritte älterer Arbeiter her. Für die im Akkord Arbeitenden stellt sich das Jahreseinkommen höher.

IV. Baudepartement.

a. Allgemeines.

1. Die Anstellungsverhältnisse von Barrierenwärterinnen, deren Posten infolge wichtiger, dauernder Verkehrsänderungen derart an Bedeutung verlieren, dass die Posteninhaberinnen nach den bestehenden Normen in eine niedrigere Lohnklasse zu versetzen wären (alte Linie Sissach-Olten und Biel-Sonceboz-Münster), haben wir durch folgende Weisung geregelt:

a. Die Anstellungsverhältnisse sind grundsätzlich neu zu ordnen.

b. Den Stelleninhaberinnen ist sobald als möglich ein neuer Posten mit früherem Lohn anzubieten.

c. Ziehen sie vor, auf dem alten Posten zu verbleiben, so haben sie sich der Lohnherabsetzung zu unterziehen.

d. Kann ein neuer Posten nicht angeboten werden, so erhalten die Posteninhaberinnen noch für einige Zeit, höchstens aber für sechs Monate, den bisherigen Lohn.

2. Für das Legen und die Unterhaltung des Oberbaues sind einheitliche Vorschriften aufgestellt worden.

3. Mit Rücksicht auf die neue Brückenverordnung vom 7. Juni 1913 haben wir die Normalpläne für kleine Brücken umgearbeitet. Sie wurden am 5. Februar 1915 durch das schweizerische Eisenbahndepartement genehmigt.

4. Wir beabsichtigen, nach und nach die bisherige Petrolbeleuchtung der Signale durch die elektrische Beleuchtung zu ersetzen. Die letztere sichert ungestörtes, gleichmässiges Brennen der Lampen bei Sturm und starkem Schneefall, wenn die Ölbeleuchtung oft nicht mehr standhält. Auch der Unterhalt und die Bedienung werden mit der elektrischen Beleuchtung vereinfacht. Es war dabei in Aussicht genommen, die Signallichtdrähte als Schwachstromleitungen am Gemeinschaftsgestänge der Bundesbahnen und der Telegraphenverwaltung anzubringen. Letztere forderte jedoch, dass diese Leitungen als Starkstromleitungen erklärt und behandelt werden, wodurch die Anlagekosten bedeutend vermehrt worden wären. Da wir uns dieser Ansicht nicht anschliessen konnten, wurde der Entscheid des Bundesrates angerufen, welcher nach Anhörung der Obertelegraphendirektion und der schweizerischen Kommission für elektrische Anlagen und auf Antrag seines Eisenbahndepartements beschloss, die Signalbeleuchtungsanlagen als Starkstromanlagen zu erklären, uns aber gleichwohl ermächtigte, die Leitungen unter gewissen Bedingungen unterhalb der Schwachstromleitungen am Gemeinschaftsgestänge anzubringen, wenn eine andere Lösung mit erheblichen Mehrkosten verbunden wäre. Es sollen nun auf jedem Kreis vorläufig vier einfache Zwischenstationen mit der elektrischen Signalbeleuchtung ausgerüstet werden. Die Einrichtungskosten werden per Station auf zirka Fr. 2500.— zu stehen kommen.

b. Bahnbau.

1. Im Baubudget für das Jahr 1915 war für den Bau neuer Linien (Simplontunnel und Brienzerseebahn) und für Neu- und Ergänzungsbauten an den im Betrieb stehenden Linien ein Betrag von annähernd $10^1/_2$ Millionen Franken enthalten. Ausserdem waren in das Baubudget noch Ansätze im Betrage von zirka $9^1/_2$ Millionen eingestellt, die zur Ausgabe gelangen sollten, wenn sich die Verhältnisse wieder bessern. Anlässlich der Behandlung des Baubudgets durch die Bundesversammlung wurde der letztere Betrag auf 15 Millionen erhöht. Obwohl sich die Verhältnisse seit der Aufstellung des Budgets nicht gebessert hatten, sahen wir uns doch veranlasst, von dem Eventualkredite von 15 Millionen einen Teilbetrag zu beanspruchen, und zwar zur Fortführung begonnener Arbeiten auf Grund von Bauverträgen, die vor dem Kriegsausbruch abgeschlossen worden waren. Durch die Einschränkung der Arbeiten wären manchenorts beträchtliche Einbussen entstanden, weil verschiedene unvollendete Bauten bei längerer Einstellung der Arbeit Schaden gelitten hätten. Bei einer Anzahl Bauten war die Fortführung und Fertigstellung aus betriebstechnischen Gründen geboten, wie z. B. bei den Stellwerkanlagen. Bei andern Bauten hatten wir uns dem Baufortschritte neuer Linien, die an unser Netz anschliessen, anzupassen; von solchen führen wir an: die Unterführung der Solothurn-Bern-Bahn bei Zollikofen und die Erweiterung des Hauptbahnhofes Solothurn (Personendurchgang) als Endstation dieser Linie, die Erweiterung der Station Lengnau zur Einführung der Linie Münster-Lengnau, die Erweiterung des Bahnhofes Sissach zur Aufnahme der neuen Hauensteinlinie, die Erweiterungsarbeiten in Göschenen, die mit der Schöllenenbahn im Zusammenhang stehen, und den Umbau der Station Brienz zur Einführung der Brienzerseebahn. Eine Anzahl weiterer Bauten wurde als Notstandsarbeiten in Angriff genommen.

Im Hinblick auf diese Gründe und mit Rücksicht auf den Umstand, dass unsere Geldbedürfnisse erheblich geringer waren, als zu Beginn der kriegerischen Ereignisse vorausgesehen wurde, ersuchten wir am 13. Februar 1915 das schweizerische Eisenbahndepartement um Mitteilung, ob der Bundesrat sich damit einverstanden erklären könne, dass ein Betrag von 5 Millionen Franken von dem im Baubudget enthaltenen Eventualkredite verausgabt werde. In seiner Sitzung vom 16. März gab der Bundesrat seine Zustimmung dazu.

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

a. Anschluss der Oberaargau-Seeland-Bahn an unsere Stationen Herzogenbuchsee, Lyss und Suberg.

b. Vorlage der Schwyzer Strassenbahnen A.-G. betreffend die Erstellung eines Ausweichgeleises in Seewen.

c. Allgemeines Bauprojekt der elektrischen Schmalspurbahn Langenthal-Melchnau betreffend die Strecke, auf welcher sich die Überführung derselben über unsere Linie Langenthal-Roggwil befindet. Mit der Schmalspurbahn ist eine Vereinbarung getroffen worden, wonach gleichzeitig mit ihrer Überführung auch die unsere Linie kreuzende Kantonsstrasse überführt wird.

d. Kreuzung der Rheintalischen Strassenbahnen mit unserer Linie bei der Station Heerbrugg.

3. Die Wallisergemeinde St. Gingolph stellte durch Vermittlung der Kantonsregierung das Gesuch, es möchte dort auf Schweizerboden eine Haltestelle errichtet werden. Das Dorf liegt nämlich zum Teil auf französischem und zum Teil auf schweizerischem Gebiet, und die Station befindet sich in Frankreich. Es mussten daher die Einwohner des schweizerischen St. Gingolph, welche von der Station aus nach dem Wallis reisen wollten, sich den zu jetziger Zeit ganz besonders strengen Grenzformalitäten unterziehen. Die gleichen Unannehmlichkeiten hatten die Reisenden aus dem Wallis durchzumachen, welche sich nach dem schweizerischen Teil des Dorfes begeben wollten. Wir haben dem Gesuch entsprochen und eine provisorische Haltestelle errichtet unter der ausdrücklichen Bedingung, dass sie nach Beendigung des Krieges wieder aufgehoben werde.

Ein Gesuch um Versetzung der Haltestelle Founex auf die Südseite der Ortschaft, eventuell um Errichtung einer zweiten Haltestelle, und ein solches um Erweiterung der Einrichtungen auf der Haltestelle Niederwangen wurden ablehnend beantwortet.

4. Bauausführung. Wir verweisen auf die Bemerkungen auf Seiten 54—63 dieses Berichtes.

c. Bahnunterhalt.

Unsere Bemerkungen sind den einzelnen Rubriken der Betriebsrechnung beigefügt.

d. Vorarbeiten für die elektrische Zugförderung.

Für die Durchführung der Arbeiten betreffend die Einführung der elektrischen Zugförderung auf der Strecke Erstfeld-Bellinzona wurde eine Organisation aufgestellt, nach welcher folgende Arbeitsteilung festgesetzt wird: Von der Generaldirektion werden ausgeführt: die Kraftwerke, die Unterwerke und die Schaltposten bei den Kraftwerken, die elektrische Ausrüstung der Unterwerke und Schaltposten an der Linie, die Schwachstromeinrichtungen und Kabelleitungen; der Kreisdirektion V wurden übertragen: die Unterwerke und Schaltposten an der Linie ohne die elektrische Ausrüstung, die Fahrstromleitung und damit zusammenhängende Änderungen an der bestehenden Bahnanlage, Grab- und Bauarbeiten für die Schwachstromleitungen und Übertragungskabelleitungen, die Hauptwerkstätte, Depots und Remisen, Neubauten und Änderungen an den bestehenden Anlagen.

e. Oberbaumaterialverwaltung.

1. Der Erlös aus dem Verkaufe von alten Oberbaumaterialien erreichte im Berichtsjahre den Betrag von Fr. 1,393,498. 54.

Die Verkaufspreise von altem Eisen, wie übrigens aller Metalle, sind seit dem Kriegsausbruch stark gestiegen. Sie erreichten nach dem Eintritte Italiens in den Krieg eine noch nie dagewesene Höhe. Die Erlöse anlässlich der submissionsweisen Verkäufe von altem Oberbaumaterial betrugen im Durchschnitt per Tonne:

am 4. April 1914 . . .	Fr. 78. 33
am 22. Januar 1915 . .	„ 102. 88
am 31. Dezember 1915 .	„ 190. 25

2. Die Lieferung des Bedarfes an Stahlschienen und Eisenschwellen, ferner von Vollschienen zu Weichenzungen, ist bis zum Jahre 1917 durch Verträge mit dem deutschen Stahlwerksverband A.-G. in Düsseldorf vom 29. November 1913 gesichert. Die Lieferungen haben durch den Krieg bis jetzt keinen Eintrag erlitten.

3. Zur Deckung des Bedarfes an Holzschwellen für das Jahr 1916 wurden mit 32 schweizerischen Firmen Verträge über die Lieferung von 17,470 Stück Bahnschwellen und 382 m³ Weichen- und Brückenschwellen abgeschlossen. Die Anschaffungssumme beläuft sich auf Fr. 131,083. —.

4. Der Bedarf an Schienenbefestigungsmitteln für das Jahr 1916, im Gesamtwerte von Fr. 201,880. —, wird durch fünf schweizerische Firmen gedeckt. Sämtliche Befestigungsmittel werden im Inlande hergestellt.

5. Nachstehend geben wir eine Zusammenstellung der im Berichtsjahre beschafften Materialmengen:

Schienen aus Thomasstahl:	Tonnen
In Typ S.B.B. I, von 45,9 kg Gewicht per m	6 083
„ „ S.B.B. II, „ 48,8 „ „ „ „	4 192
„ „ S.B.B. V, „ 36,0 „ „ „ „	1 600
Zusammen	11 875

Eisenschwellen:	Stück	Tonnen
Bahnschwellen S. B. B. I, 2,70 m, für Hauptlinien	19 954	1 523
Bahnschwellen S. B. B. V, 2,45 m, für Nebenlinien	660	39
Doppelschwellen S. B. B. I, 2,70 m, für Hauptlinien	1 294	163
Zusammen	21 908	1 725
Schienenbefestigungsmittel . .	2 067 Tonnen	

Weichen und Kreuzungen:		
Weichen, einfache	148	Stück
„ zu englischen Ausweichungen . .	310	„
Zusammen	458	Stück
Kreuzungen, einfache	252	Stück
„ doppelte	256	„
„ abnormale	25	„
Zusammen	533	Stück
Herzstücke aus Hartguss und Stahlguss .	71	Stück
Kreuzungsspitzen aus Martinsstahl . . .	190	„
Winkeleisen zu Zwangswinkeln	76	Tonnen
Zwangswinkel, komplette	850	Stück
Unterzugsbleche für Weichen und Kreuzungen	220	Tonnen
Gussbeilagen für Weichen und Kreuzungen	45	„
Stellböcke zu einfachen Weichen . . .	150	Stück
Stellvorrichtungen zu englischen Weichen	50	„

Holzschwellen:

		Stück
a. Bahnschwellen:		
eichene (wovon aus dem Auslande 2621 Stück)		35 254
buchene „ „ „ „	4579 „	29 496
föhrene „ „ „ „	90 „	4 406
lärchene (alles inländische)		1 697
Zusammen		7 0853

b. Weichen- und Brückenschwellen:	
eichene (wovon aus dem Auslande 113 m³)	972 m³
föhrene (alles inländische)	16 m³
Zusammen	988 m³

Imprägniert wurden:

A. Bahnschwellen.

1. Mit Chlorzink:

	Stück	Stück
a. nach dem Burnettschen Verfahren:		
Eichenschwellen	6 624	
Föhrenschwellen	1 944	
		8 568
b. nach dem Straschunschen Verfahren:		
Eichenschwellen		1 571
2. Mit Teeröl:		
Eichenschwellen	1 770	
Buchenschwellen	43 250	
		45 020
3. Mit einer Mischung von Teeröl und Chlorzink:		
Eichenschwellen	14 322	
Föhrenschwellen	4 824	
		19 146
4. Mit Quecksilbersublimat:		
Föhrenschwellen		3 829
5. Mit dem Tränkstoff „E. K.“:		
Eichenschwellen	14 584	
Buchenschwellen	30 467	
Föhren- und Lärchenschwellen . . .	10 450	
		55 501
6. Mit „Bellit“:		
Eichenschwellen	972	
Buchenschwellen	117	
Lärchenschwellen	45	
		1 134
Zusammen		134 769

B. Weichen- und Brückenschwellen.

		m³
1. Mit Chlorzink:		
a. nach dem Burnettschen Verfahren:		
Eichenschwellen		78
b. nach dem Straschunschen Verfahren:		
Eichenschwellen		7
2. Mit Teeröl:	m³	
Eichenschwellen	25	
Buchenschwellen	463	
		488
3. Mit einer Mischung von Teeröl und Chlorzink:		
Eichenschwellen	447	
Föhrenschwellen	20	
		467
Übertrag		1 040

Übertrag		1 040
4. Mit dem Tränkstoff „E. K.“:		
Eichenschwellen	1 131	
Buchenschwellen	716	
Föhrenschwellen	14	
		1 861
5. Mit „Bellit“:		
Eichenschwellen	1	
Föhrenschwellen	3	
		4
Zusammen		2 905

Nach dem Ausbruch des Krieges musste die Imprägnierung der Holzschwellen mit Teeröl zeitweise eingestellt werden. Das von den schweizerischen Imprägnieranstalten bis anhin verwendete Teeröl war ausschliesslich deutscher Herkunft. Im August 1914 hat die deutsche Reichsregierung ein Ausfuhrverbot für dieses zur Holzschwellenimprägnierung, namentlich zur Tränkung von Buchenschwellen, fast unentbehrliche Destillat erlassen. Nach langwierigen Unterhandlungen hat sie die Ausfuhr von 750 Tonnen im Laufe des Jahres 1915 nach der Schweiz gestattet. Dieses Quantum ist zur Ablieferung gelangt. Es reichte aber für den Bedarf bei weitem nicht aus; immerhin konnten wenigstens die für dringende Bahnzwecke, wie die neue Hauensteinlinie und die Brienzerseebahn, ferner für den Umbau von Tunnelgeleisen beschafften Buchenschwellen damit getränkt werden. Inzwischen ist es den Imprägnieranstalten gelungen, kleinere Quantitäten schweizerischen Teeröls geliefert zu bekommen. Eine Bestellung von englischem Teeröl durch die Holzkonservierungs-A.-G. in Zofingen kam der Aus- und Durchfuhrschwierigkeiten wegen im Berichtsjahre noch nicht zur Ausführung. Der Preis des englischen wie des inländischen Teeröls erreicht indessen das Dreifache des Preises deutschen Öls. Eine Beteiligung der Bundesbahnverwaltung an den Mehrkosten war nicht zu umgehen. Die Teerölimprägnierung verteuert sich dadurch ganz erheblich.

Die in den Imprägnieranstalten zur Tränkung aufgestapelten rohen Buchenschwellen wurden zum Schutze gegen Pilzbildungen vorsorglich an den Köpfen mit heissem Teeröl bestrichen. Ferner erfolgte deren teilweise Tränkung mit einem aus Deutschland bezogenen, im Wasser löslichen Salze, das unter der Bezeichnung „E. K.“ in den Handel gebracht wird. Die Eichen- und Weichholzschwellen wurden mit diesem „E. K.“-Stoffe oder mit Chlorzink imprägniert.

Im Berichtsjahre ist in Biel eine weitere Imprägnieranstalt errichtet worden. Die Tränkung der Holzschwellen in dieser Anstalt erfolgt mittelst einer aus Österreich stammenden, dem „E.K.“ ähnlichen Substanz, dem „Bellit“. In Ermangelung anderer Imprägniermittel sind Eichen- und Weichholzschwellen, vorläufig in kleiner Anzahl, nach diesem neuen Verfahren behandelt worden.

Angesichts der Schwierigkeit, genügende Mengen Teeröl für die Tränkung der Buchenschwellen erhältlich zu machen, ist von der Beschaffung von Schwellen dieser Holzart für den Bedarf des Jahres 1916 gänzlich Umgang genommen worden.

V. Rechtsdepartement.

a. Allgemeines.

1. Im Interesse eines einheitlichen Verfahrens haben wir uns veranlasst gesehen, den Kreisdirektionen über die Abgabe von Bahnbegehungskarten folgende grundsätzliche Weisung zu erteilen:

An die zum Betreten von Bahngebiet gesetzlich berechtigten Personen (vgl. Art. 1, Abs. 2 des Bahnpolizeigesetzes und Art. 20, Abs. 2 des Bundesgesetzes betreffend die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen) sind die notwendigen Ausweise gebührenfrei und ohne Verpflichtungsschein (siehe zweitnächsten Absatz) abzugeben.

Für Bahnbegehungskarten, welche an andere Personen (inbegriffen Beamte und Angestellte anderer Eisenbahnverwaltungen) verabfolgt werden, ist eine nach der Gültigkeitsdauer des Ausweises bemessene Gebühr zu erheben, welche als Deckung für die von der Bahn zu tragenden Unfallrisiken dient.

Die bis jetzt an die freiwillige Abgabe von Bahnbegehungskarten geknüpfte Bedingung, dass sich ein Dritter verpflichte, die Bundesbahnen schadlos zu halten, falls sie den Inhaber des Ausweises auf Grund der Haftpflichtgesetze wegen Unfalls entschädigen müssten, fällt dahin.

2. Eine weitere allgemeine Weisung ist zur Vereinfachung und raschen Durchführung der Untersuchungen über schwere Betriebsunfälle (Entgleisungen, Zusammenstösse, Tötung von Personen usw.) und Betriebsgefährdungen erlassen worden.

3. Der am 22. Juli 1914 für die provisorische Stelle eines Oberbahnarztes gewählte Herr Dr. Michalski (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1914, Ziffer 15, Seite 153) hat seinen Dienst am 15. Juni 1915 angetreten. Die Kreisdirektionen sind angewiesen worden, sich in allen Angelegenheiten, in welchen die Begutachtung eines medizinischen Sachverständigen wünschbar erscheint (Überprüfung von Arztzeugnissen, Untersuchungen, Gutachten usw.), an den Oberbahnarzt zu wenden.

Mit Vorlage vom 24. Dezember haben wir dem Verwaltungsrate ein Reglement für den bahnärztlichen Dienst unterbreitet, welches auch die Obliegenheiten des Oberbahnarztes umschreibt.

Im weitern ist nach umfangreichen Vorarbeiten im Benehmen mit medizinischen Sachverständigen am 7. Dezember eine neue einheitliche Instruktion über die erste Hülfe bei Unglücksfällen erlassen worden. Diese Instruktion wurde zum Selbstkostenpreis auch den übrigen schweizerischen Bahnverwaltungen zur Verfügung gestellt.

4. Dem Regierungsrate des Kantons Wallis ist zuhanden des Bundesrates ein Konzessionsgesuch zur Ausnützung der Wasserkräfte der Barberine und Eau-Noire eingereicht worden (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1914, Ziffer 10, Seite 151).

Ferner haben wir den Regierungsrat des Kantons Aargau angefragt, unter welchen Bedingungen er die im Jahre 1910 an die Firma Kummler & Matter in Aarau erteilte, inzwischen unbenutzt abgelaufene Wasserrechtskonzession für die Aarestrecke bei Ruppersswil zwischen Kirchberg und Auenstein zugunsten der Bundesbahnen erneuern würde. Ihre Erteilung an uns hätte zur Folge, dass wir auf die Ausnützung der weniger vorteilhaften Aarestrecke zwischen Wildegg und Brugg verzichten könnten, um die wir uns seinerzeit beworben haben, im Hinblick darauf, dass die Bundesbahnen in der Nähe von Olten oder Brugg ein grosses Kraftwerk für den zukünftigen elektrischen Betrieb der Hauptlinien im nördlichen Teil der Schweiz benötigen. Die Verhandlungen sind noch im Gang.

5. Am 5. August übermittelte uns das schweizerische Post- und Eisenbahndepartement den in seinem Auftrag von Herrn Ständerat Isler ausgearbeiteten Entwurf eines Bundesgesetzes betreffend Abänderung und Ergänzung des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1874 über Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahnen zur Vernehmlassung.

Im weitern wurden wir eingeladen, uns über verschiedene Fragen, die sich auf die Auslegung der Artikel 10 und 40, Absatz 3 des Entwurfes des Bundesgesetzes über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte in Verbindung mit Art. 10 des Rückkaufsgesetzes (Steuerfreiheit der Bundesbahnen) beziehen, zu äussern.

Wir haben dem Eisenbahndepartement unsere Bemerkungen zugestellt.

6. Veranlasst durch ein Gesuch der Société suisse de surveillance économique (S. S. S.) um Mitwirkung der Bundesbahnen bei der Kontrolle der zur Ein- und Ausfuhr gelangenden Güter hat der Bundesrat am 29. Dezember beschlossen, dass die schweizerischen Bundesbahnen den Beamten der S. S. S., die mit der Untersuchung bestimmter behaupteter Übertretungen der gegenüber der S. S. S. eingegangenen Verpflichtungen beauftragt sind, behülflich sein sollen. Die Organe der S. S. S. haben sich in jedem Einzelfalle an das Politische Departement, Handelsabteilung zu wenden, welches durch Vermittlung des Eisenbahndepartements die Bundesbahnen einladen wird, die erforderlichen Auskünfte zu erteilen.

b. Versicherungswesen.

1. Die Prüfung der Frage der Versicherung der Bodensee-Toggenburg-Bahn gegen Unfälle von Personen auf ihrem Netze (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1914, Ziffer 1, Seite 154) hat uns dazu geführt, die Versicherung durch unsere Verwaltung abzulehnen und der Direktionskommission der B. T. B. zu empfehlen, für die Ausrichtung von Unfallentschädigungen, soweit sie nicht durch die eidgenössische Versicherung gedeckt werden, einen besondern Fonds anzulegen, und bis dieser eine gewisse Höhe erreicht hat, wenigstens die Drittpersonen bei einer Gesellschaft zu versichern.

In Ausführung eines hierauf erhaltenen Auftrages haben wir mit der Schweizerischen Unfall- und Haftpflicht-

Versicherungsgesellschaft „Helvetia“ in Zürich im Namen und auf Rechnung der Bodensee-Toggenburg-Bahn einen auf 1. August 1915 in Kraft getretenen Vertrag abgeschlossen betreffend die Versicherung von Reisenden und Drittpersonen gegen Unfälle auf ihrem Netze.

2. Die Einführung eines neuen Gesetzes über die Versicherung der Gebäude gegen Feuersgefahr im Kanton Bern hat zu einer Neuklassifikation unserer Gebäude in diesem Kanton Anlass gegeben.

3. Von einer Revision der unserer Selbstversicherung unterstellten Feuerversicherungswerte ist im Berichtsjahre Umgang genommen worden.

4. Die kantonalen obligatorischen Versicherungsanstalten haben uns für 12 Brandfälle Fr. 2273. — vergütet.

5. Zu Lasten der Selbstversicherung sind während des Berichtsjahres 73 Brandfälle mit einem Gesamtschaden von ungefähr Fr. 16,300. — vorgekommen.

c. Kautionswesen.

1. Die im IV. Quartal durchgeführte Revision der noch bestehenden Personalbürgschaften für Frachtenkredite hat zu keinen besonderen Massnahmen Anlass gegeben.

2. Der Stand der Sicherheiten war auf 31. Dezember 1915 folgender:

a. Barhinterlagen:

Generaldirektion:	322	im Betrage von	Fr.	368,170. —
Kreisdirektion I:	230	„ „ „	„	122,400. —
„ II:	205	„ „ „	„	44,900. —
„ III:	43	„ „ „	„	11,975. —
„ IV:	75	„ „ „	„	21,065. —
„ V:	134	„ „ „	„	41,180. —

b. Wertschriftenhinterlagen:

Generaldirektion:	663	im Betrage von	Fr.	5,818,479. —
Kreisdirektion I:	49	„ „ „	„	124,656. —
„ II:	54	„ „ „	„	116,039. —
„ III:	77	„ „ „	„	146,607. —
„ IV:	61	„ „ „	„	196,050. —
„ V:	51	„ „ „	„	163,989. —

c. Bürgschaften:

Generaldirektion:	869	im Betrage von	Fr.	8,800,676. —
Kreisdirektion I:	57	„ „ „	„	185,180. —
„ II:	87	„ „ „	„	467,635. —
„ III:	102	„ „ „	„	232,915. —
„ IV:	68	„ „ „	„	127,370. —
„ V:	27	„ „ „	„	144,550. —

Zusammen 3174 Sicherheiten im Gesamtbetrage von Fr. 17,133,836. — (1914: 3698 — Fr. 18,568,322. —).

Hierin sind 23 Generalsicherheiten im Betrage von Fr. 2,181,000. — inbegriffen.

d. Steuerwesen.

1. Im Kreis II sind die Steuerregister revidiert und neu aufgestellt worden.

2. Gegen die Einschätzung des Grundbesitzes der Bundesbahnen in Albisrieden (Quellengebiet und Wasserfassungen) zur Besteuerung wurde beim Regierungsrate des Kantons Zürich Rekurs erhoben. Dessen Erledigung steht noch aus.

e. Unfallwesen.

Bezüglich der Anzahl der Unfälle und der im Jahre 1915 ausbezahlten Haftpflichtentschädigungen verweisen wir auf die statistischen Tabellen und die Rechnungen.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden

von der Kreisdirektion	I:	33	
„ „ „	II:	35	
„ „ „	III:	35	
„ „ „	IV:	12	und
„ „ „	V:	8	
zusammen:		123	(1914: 130)

Haftpflichtfälle erledigt.

Von den getroffenen Abfindungen mussten uns auf Grund der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetz 10 zur Genehmigung vorgelegt werden.

f. Grunderwerbungen und Landverkäufe.

Die statistischen Tabellen enthalten hierüber folgende Angaben:

Grunderwerbungen:

	Parzellen	Grösse m²	Kaufpreis Fr.
Kreis I:	50	31,339	62,346. 63
„ II:	96	50,570	143,492. 90
„ III:	42	25,025	324,074. 50
„ IV:	142	67,459	199,626. —
„ V:	50	5,278	15,766. 85
zusammen:	380	179,671	745,306. 88

Landverkäufe:

	Parzellen	Grösse m²	Kaufpreis Fr.
Kreis I:	15	8,309,6	7,329. 85
„ II:	9	27,879,2	94,272. —
„ III:	6	3,693,4	1,343. 35
„ IV:	18	16,740	8,844. 05
„ V:	24	13,166	9,290. —
zusammen:	72	69,788,2	121,079. 25

g. Reklamationswesen.

1. Der Geschäftsverkehr mit den neutralen und den kriegführenden Staaten hat sich auch im Berichtsjahre im allgemeinen normal abgewickelt.

Mit Rücksicht auf die grossen Schwankungen des Geldkurses der kriegführenden Staaten werden unsere Anteile an von ihren Verwaltungen bezahlten Entschädigungen nicht mehr, wie vor dem Kriege, zu einem einheitlichen festen Kurse, sondern zu einem den wirklichen Verhältnissen angepassten Tageskurse vergütet.

2. Reklamationen und Unregelmässigkeiten im internationalen Verkehr (Generaldirektion) und internen Verkehr (Kreisdirektionen):

A. Bei den Bundesbahnen eingereichte Reklamationen.

I. Zahl der Reklamationen.

	Wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung							Wegen Verspätung				
	von 1914 übernommen	1915 eingegangen	durch Zahlung erledigt: durch die Rechtsbureaux	durch Zahlung erledigt: durch die Stationen	abgewiesen: durch die Rechtsbureaux	abgewiesen: durch die Stationen	auf Ende 1915 unerledigt	von 1914 übernommen	1915 eingegangen	durch Zahlung erledigt	Abgewiesen	auf Ende 1915 unerledigt
Generaldirektion .	1,135	6,409	893	1,029	1,925	1,687	2,010	295	687	120	288	574
Kreisdirektion I .	67	1,586	309	794	216	255	79	29	203	139	71	22
„ II .	41	2,021	459	941	427	199	36	4	174	143	31	4
„ III .	5	1,683	245	1,099	154	183	7	3	211	133	78	3
„ IV .	9	1,135	149	503	279	211	2	3	100	60	43	—
„ V .	7	1,089	176	572	193	141	14	3	73	43	31	2
Zusammen	1,264	13,923	2,231	4,938	3,194	2,676	2,148	337	1,448	638	542	605
1914	1,203	14,306	2,282	7,180	2,356	2,427	1,264	575	2,169	1,432	975	337

II. Entschädigungsbeträge.

	Wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung				Wegen Verspätung		
	Gefordert	Ausbezahlt: durch die Rechtsbureaux	Ausbezahlt: durch die Stationen	Ausbezahlt: Anteil der S. B. B.	Gefordert	Ausbezahlt	Anteil der S. B. B.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Generaldirektion .	997,138	100,082	20,571	41,481	105,880	7,930	2,465
Kreisdirektion I .	52,513	17,276	10,449	27,121	4,898	1,205	1,199
„ II .	56,359	18,189	12,140	29,495	3,682	1,136	1,136
„ III .	62,954	18,031	18,471	35,318	7,054	1,819	1,819
„ IV .	32,958	8,054	5,501	12,191	2,698	941	941
„ V .	24,653	5,100	4,924	9,270	4,615	628	628
Zusammen	1,226,575	166,732	72,056	154,876	128,827	13,659	8,188
1914	777,766	180,457	125,819	151,526	156,525	35,028	14,650

B. Bei andern Verwaltungen eingereichte Reklamationen betreffend Transporte, an welchen die Bundesbahnen beteiligt sind.

	I. Zahl der Reklamationen				II. Entschädigungen, an welchen die S. B. B. beteiligt sind			
	wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung		wegen Verspätung		wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung		wegen Verspätung	
	an die S.B.B. überwiesen	zu einer Zahlung der S.B.B. gaben Anlass	an die S.B.B. überwiesen	zu einer Zahlung der S.B.B. gaben Anlass	Gesamtsumme	Anteil der S. B. B.	Gesamtsumme	Anteil der S. B. B.
					Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Generaldirektion .	1,469	799	333	117	122,742	30,559	18,445	5,949
Kreisdirektion I .	196	135	20	11	4,777	4,056	126	119
„ II .	158	158	10	10	4,884	3,250	192	136
„ III .	146	129	9	7	3,664	1,991	73	63
„ IV .	52	52	2	2	1,704	1,247	10	5
„ V .	48	48	1	—	1,206	875	—	—
Zusammen	2,069	1,321	375	147	138,977	41,978	18,846	6,272
1914	2,825	2,124	1,372	435	240,266	71,553	28,724	8,251

C. Unregelmässigkeitsmeldungen.

	Beschädigungen oder Minderungen	Ablieferungshindernisse
Generaldirektion .	1,026	765
Kreisdirektion I .	858	669
„ II .	42	336
„ III .	181	441
„ IV .	346	254
„ V .	144	139
Zusammen	2,597	2,604
1914	2,537	3,964

Prozesse.

	Wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung						Wegen Verspätung					
	Am 1. Januar 1915 anhängig	Im Jahre 1915 anhängig gemacht	Erledigt im Jahre 1915			Am 31. Dezember 1915 anhängig	Am 1. Januar 1915 anhängig	Im Jahre 1915 anhängig gemacht	Erledigt im Jahre 1915			Am 31. Dezember 1915 anhängig
			Ganz oder zum Teil zugunsten der S.B.B.	Zugunsten der Reklamanten	Zusammen				Ganz oder zum Teil zugunsten der S.B.B.	Zugunsten der Reklamanten	Zusammen	
Generaldirektion . . .	15	34	14	4	18	31	1	1	—	—	—	2
Kreisdirektion I . . .	6	3	2	—	2	7	1	1	1	—	1	1
Kreisdirektion II . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kreisdirektion III . . .	1	2	1	—	1	2	—	—	—	—	—	—
Kreisdirektion IV . . .	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Kreisdirektion V . . .	1	4	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—
Zusammen	23	44	17	4	21	46	2	2	1	—	1	3
1914	21	17	12	4	16	22	2	4	3	—	3	3

h. Verwaltung der Pensions-, Hülfs- und Krankenkassen.

A. Allgemeines.

1. Die dem schweizerischen Eisenbahndepartement und dem Bundesamt für Sozialversicherung vorgelegten Rechnungen und Bilanzen für das Jahr 1914 haben seitens dieser Behörden keinen Anlass zu Bemerkungen und besonderen Verfügungen geboten.

2. Die voraussichtlich auf den 1. Januar 1917 zu erwartende Eröffnung des Betriebes der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern machte eine Umarbeitung sowohl der Statuten der Pensions- und Hülfskasse der Beamten und ständigen Angestellten als auch insbesondere der Kranken- und Hülfskasse der ständigen Arbeiter notwendig. (Vgl. auch unseren Bericht über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1914, Seite 169, Ziffer 6). Diese sehr umfangreichen Arbeiten sind soweit gefördert, dass sie nunmehr einer Besprechung mit den Personalverbänden zugrunde gelegt werden können.

Neben dieser Revision der verschiedenen Versicherungsinstitute wurde noch ein Reglement betreffend Zuschussleistungen bei Betriebsunfällen entworfen, zum Zwecke der Ausgleichung der Differenzen zwischen den bisherigen Leistungen gemäss den Haftpflichtgesetzen und den nunmehrigen Leistungen der Unfallversicherungsanstalt (sogen. Promesse Comtesse).

Auf eine Anfrage der Direktion der schweizerischen Unfallversicherung in Luzern betreffend die Uebernahme einer Agentur gemäss Art. 54 des Bundesgesetzes über die Kranken- und Unfallversicherung vom 13. Juni 1911 haben wir uns damit einverstanden erklärt, als Verwalterin der anerkannten „Krankenkasse für die Arbeiter der S. B. B.“ unsere Organisation für die Mitglieder unserer Arbeiterkrankenkasse und eventuell für unser gesamtes versicherungspflichtiges Personal zur Verfügung zu stellen; wir gedenken überdies auf die Betriebseröffnung der Anstalt hin um die Uebernahme der Versicherung für Krankenpflege und Krankengeld nach Massgabe von Art. 55—57 genannten Gesetzes einzukommen. Nach unserer Ueberzeugung werden sowohl die Uebernahme einer Agentur als auch der Mitversicherung die uns gesetzlich zukommende Mitwirkung namhaft erleichtern und vereinfachen.

Betreffend die künftige Gefahrenklassifikation der im Dienste der Bundesbahnen beschäftigten versicherungspflichtigen Personen wurde mit der Direktion der Unfallversicherungsanstalt auf Grund einer von uns selbst über die Jahre 1905/12 erhobenen Unfallstatistik eine Uebereinstimmung erzielt. Darnach hätten wir für die nachstehenden Dienstkategorien folgende in Prozenten des versicherten Gehaltes oder Lohnes ausgedrückten Bruttoprämien (mit Einschluss der Verwaltungskosten) zu entrichten:

1. Rangierpersonal und Weichenwärter 3,8
2. Wagenvisiteure, Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials 2,2
3. Zugspersonal 2,2
4. Bahningenieure und Bahnmeister 1,8

5. Bahn- und Barrierenwärter 1,8
6. Lokomotivpersonal 1,4
7. Uebriges Personal des Exped.-Dienstes . . . 1,0

Bisher betrugen unsere jährlichen Ausgaben zur Deckung der Ansprüche aus der Haftpflichtgesetzgebung in Prozenten der beteiligten Gehalte, bzw. Löhne ausgedrückt:

1. Rangierpersonal 4,26
2. Wagenvisiteure, Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials 2,14
3. Zugspersonal 2,47
4. Bahningenieure und Bahnmeister 1,87
5. Bahn- und Barrierenwärter 1,70
6. Lokomotivpersonal 1,42
7. Uebriges Personal des Expeditionsdienstes . 0,93

Dabei ist nicht zu übersehen, dass die Leistungen, welche wir auf Grund der Haftpflichtgesetze zu erfüllen hatten, wesentlich höhere waren als die zukünftigen Leistungen aus dem Unfallversicherungsgesetze. Die Differenz soll dem Personal eben durch die sogen. Promesse Comtesse von der Verwaltung gewährleistet werden. Unter diesen Umständen werden die S. B. B. durch die künftige Regelung der Unfallversicherung erheblich schwerer belastet werden als dies bisher der Fall war.

3. Anlässlich des Erwerbes der Teilstrecke Genf-La Plaine haben die S. B. B. von der P. L. M.-Gesellschaft auch einige Angestellte schweizerischer Nationalität übernommen, mit der Verpflichtung, diesen die Weiterversicherung nach den P. L. M. Reglementen zu gewähren. Infolge freier Uebereinkunft vom 8. November 1915 haben diese (39) Angestellten auf die P. L. M.-Versicherung Verzicht geleistet und sind unter Anerkennung der bei der P. L. M. anrechenbar gewesenen Dienstjahre in die Beamtenpensionskasse der S. B. B. eingetreten. Damit geht der bisher besonders verwaltete „Fonds de retraites P. L. M." mit Aktiven und Passiven in die Beamtenpensionskasse der S. B. B. über und es wird gleichzeitig ein störender Dualismus in unserer Beamtenversicherung beseitigt. Bezüglich der Jahresrechnung des genannten Fonds auf den 31. Dezember 1915 verweisen wir auf Seite 129 dieses Berichtes.

Anlässlich des Ueberganges der französischen Teilstrecke der Linien Pontarlier-Verrières und Pontarlier-Vallorbe an die P. L. M.-Gesellschaft sind auch bisher bei unseren Instituten versicherte Angestellte und Arbeiter französischer Nationalität in den Dienst der genannten Gesellschaft übergetreten. Gemäss den Verträgen vom 17. Juli/11. August 1914 (Art. 1, Absatz 3) hat die Gesellschaft der P. L. M. alle Ansprüche auf Pensionierung übernommen, welche von den bisherigen S. B. B.-Angestellten französischer Nationalität an unsere Hülfskassen in der Folge gestellt werden könnten. Anderseits hatten (Art. 1, Absatz 5) die S. B. B. der P. L. M. für jeden zu dieser übergegangenen Angestellten oder Arbeiter den Betrag seiner eigenen Einlagen als auch derjenigen der S. B. B.-Verwaltung samt Zins zu $3^1/_2$ % zu entrichten. Uebergetreten sind 19 Versicherte der Beamtenpensionskasse und 21 Versicherte der Arbeiter-Kranken- und Hülfskasse.

4. Infolge der Beschlüsse unseres Verwaltungsrates vom 23. Oktober 1914 betreffend die Vereinigung der Hülfskassen der ehemaligen Gotthardbahn und der ehemaligen Neuenburger Jurabahn mit der Beamtenpensionskasse der S. B. B. ist mit dem 1. Januar 1915 auch das Rechnungswesen dieser beiden Kassen verschmolzen worden; die Jahresrechnungen und Bilanzen der erstgenannten Hülfskassen sind daher im Jahre 1915 zum ersten Male nicht mehr gesondert aufgeführt.

5. Seitens der Personalverbände sind uns zwei Eingaben von grundsätzlicher Bedeutung zugekommen:

1. Eingabe vom 1. Juli 1915, in welcher gestützt auf ein Gutachten des Herrn Prof. Dr. Blumenstein in Bern der Auffassung Ausdruck gegeben wird, wir hätten bei Erlass unserer Weisung vom 24. Oktober 1914 (vgl. auch unseren Bericht über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1914, Seite 168, Ziffer 3) über die Auslegung des Art. 36 der Statuten der Pensions- und Hülfskasse (ausnahmsweise gestattete Leistung von Beiträgen an notwendige Kurkosten bedürftiger Mitglieder) unsere Kompetenzen überschritten, und es entspreche die angefochtene Weisung weder dem Wortlaute noch dem sozialpolitischen Zwecke der betreffenden statutarischen Bestimmung.

Wir legten Wert darauf, unsere Ueberzeugung durch eine unparteiische, ausserhalb der Verwaltung stehende Autorität auf ihre Richtigkeit überprüfen zu lassen, und haben deshalb von Herrn Prof. Dr. W. Burkhardt, dem Lehrer für Staatsrecht an der Berner Universität, ein Gutachten eingeholt; dieses erbringt den Nachweis, dass wir zum Erlasse der angefochtenen Weisung durchaus zuständig waren und dass deren Inhalt vollständig mit Art. 36 der Hülfskassenstatuten im Einklang steht.

2. Die an den Bundesrat gerichtete Eingabe des Kartells der vereinigten Eisenbahnpersonalverbände und der sogen. Altdorfer-Kommission. Darin wird in der Hauptsache das Gesuch gestellt, es sei in teilweiser Abänderung des Beschlusses unseres Verwaltungsrates vom 23. Oktober 1914 über die Vereinigung der Hülfskasse für die Beamten und Angestellten der Gotthardbahn mit der Pensions- und Hülfskasse der Bundesbahnen (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1914, Seite 169, Ziffer 5) dem einzelnen bisher bei der Hülfskasse der Gotthardbahn Versicherten auch in Zukunft noch die Wahl zu lassen, ob die G.-B.-Statuten oder diejenigen der Pensions- und Hülfskasse der S. B. B. auf ihn Anwendung finden sollen.

Diese Eingabe ist uns vom Eisenbahndepartement am 4. August 1915 zur Vernehmlassung überwiesen worden. In unserer Berichterstattung mussten wir auf die versicherungstechnische Unzulässigkeit dieses Postulates aufmerksam machen.

Der Bundesrat hat unsere Gründe als zutreffend anerkannt und den Petenten in gleichem Sinne geantwortet.

B. Die Pensions- und Hülfskasse.

1. Im Laufe des Berichtsjahres sind unserer Hülfskassenverwaltung folgende Fälle zur statutengemässen Erledigung überwiesen worden:

Fälle	Generaldirektion	Kreise I	Kreise II	Kreise III	Kreise IV	Kreise V	Zusammen
Invalide:	*27*	*102*	*106*	*79*	*57*	*107*	*478*
mit weniger als 5 Dienstjahren	—	—	3	—	2	—	5
mit mehr als 5 Dienstjahren	27	102	103	79	55	107	473
Gestorbene Aktive:	*6*	*21*	*29*	*26*	*11*	*16*	*109*
Abfindungen an Witwen . .	—	2	3	—	—	1	6
„ „ Waisen . .	—	7	3	—	—	—	10
„ „ Doppelwaisen	—	—	—	—	—	—	—
pensionierte Witwen . . .	3	17	22	23	9	12	86
„ Waisen . . .	2	23	36	40	17	21	139
„ Doppelwaisen .	—	—	4	—	—	—	4
Gestorbene Invalide:	*5*	*41*	*39*	*43*	*21*	*26*	*175*
pensionierte Witwen . . .	2	25	23	24	15	19	108
„ Waisen . . .	2	9	12	8	9	24	64
„ Doppelwaisen .	—	1	—	—	—	1	2
Gestorbene Witwen:	—	*25*	*18*	*28*	*9*	*11*	*91*
pensionierte Doppelwaisen .	—	2	8	1	—	—	11
Wiederverheiratete Witwen:	*1*	*1*	*4*	—	*3*	*1*	*10*
pensionierte Doppelwaisen .	3	—	4	—	6	3	16

Ausserdem sind 128 Gesuche um Unterstützung gemäss Art. 36 der Statuten eingegangen, welchen von den zuständigen Hülfskassenkommissionen ganz oder teilweise entsprochen wurde.

Aus Haftpflicht herrührend sind 14 Invaliditäts- und neun Todesfälle zur Anzeige gelangt.

Über die Höhe der geleisteten Entschädigungen und Pensionen gibt die Gewinn- und Verlustrechnung der Pensions- und Hülfskasse auf Seite 124 dieses Berichtes Auskunft. Die auf den 31. Dezember 1915 erstellte Bilanz schliesst mit einem Passivenüberschuss von Fr. 38,917,844. 40 ab. Am 31. Dezember 1914 betrug derselbe Fr. 30,745,512. 82; daraus ergibt sich zunächst ein Jahresverlust von Fr. 8,172,331. 58.

Dieser Verlust erhöht sich um die Summe der im Rechnungsjahre einbezahlten Amortisation im Betrage von Fr. 420,897. 56 (vide Gewinn- und Verlustrechnung, Seite 122 dieses Berichtes) des Fehlbetrages vom 31. Dezember 1914 und vermindert sich um einen von der J. N.-Hülfskasse übernommenen bilanzmässigen Fehlbetrag von Fr. 85,985. 50, sodass der wirkliche Jahresverlust Fr. 8,507,243. 64 beträgt. Die ausserordentliche Höhe dieses Verlustes rührt zum Teil davon her, dass uns am 1. Januar 1915 die Hülfskasse der ehemaligen J. N. ein versicherungstechnisches Defizit von Fr. 522,700 und die Hülfskasse der ehemaligen G. B. ein solches von Fr. 3,611,100 gebracht haben, sodass auf die ordentlichen Gewinn- und Verlustquellen (vgl. die Zusammenstellung auf Seite 126 dieses Berichtes) noch ein Betrag von rund Fr. 4,251,000 entfällt. Unter den übrigen Ursachen dieses Defizites ist wiederum eine sehr grosse Ueberinvalidisierung zu nennen, welche diejenigen der Vorjahre weit übertrifft und einen Verlust von rund Fr. 5,358,900 gebracht hat; dieser ist jedoch durch den Gewinn auf der Sterblichkeit (Fr. 561,000) und auf dem unseren Berechnungen zugrunde gelegten Zinsfusse von $3^1/_2$ % (Fr. 662,700) auf Fr. 4,135,200 reduziert worden. Die immer mehr zutage tretende Nichtübereinstimmung zwischen unseren Rechnungsgrundlagen (Erfahrungen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen 1868—1889) und der Wirklichkeit haben uns veranlasst, eine Umarbeitung unserer Grundlagen nach den nunmehr vorliegenden eigenen Erfahrungen vorzunehmen. Dabei werden wir den veränderten Verhältnissen entsprechend, unseren Berechnungen einen Zinsfuss von 4 % anstatt wie bisher $3^1/_2$ % zugrunde legen. Diese Arbeiten beanspruchen einen längeren Zeitraum; sie werden kaum so gefördert werden können, dass schon die nächste Bilanz (1916) auf den neuen Grundlagen aufgebaut werden kann.

Über die auf den 31. Dezember 1915 abgeschlossene Bilanz gibt die Seite 128 dieses Berichtes Auskunft.

2. Bezüglich der Mutationen im Bestande der versicherten Aktiven und ihren versicherten Besoldungssummen gibt nachstehende Zusammenstellung Aufschluss:

	Anzahl	Versicherte Besoldungssumme
Am 31. Dezember 1914:		
Versicherte Aktive	20,668	56,544,717
Zuwachs im Jahre 1915:		
1. Von der Hülfskasse der ehem. G.B. übernommene versicherte Aktive	2,494	7,655,052
2. Von der Hülfskasse der ehem. J.N. übernommene versicherte Aktive	247	617,588
3. Eintritte	51	94,405
4. Besoldungserhöhungen	—	227,459
	2,792	8,594,504
Abgang im Jahre 1915:		
1. Austritte	141	318,560
2. Invalid mit Aversalentschädigung	5	10,090
3. „ „ Jahrespension . . .	473	1,656,780
4. „ infolge von haftpflichtigem Unfall	13	31,620
5. Tod mit Aversalentschädigung an Hinterlassene	6	13,465
6. Tod mit pensionsberechtigten Hinterlassenen	96	309,705
7. Tod ohne Hinterlassene . . .	20	54,065
8. „ infolge von haftpflichtigem Unfall	7	23,240
9. Besoldungsreduktionen	—	750
	761	2,418,275
Am 31. Dezember 1915:		
Versicherte Aktive	22,699	62,720,946

3. Aus den nachstehenden Zusammenstellungen ergibt sich die Bewegung im Bestande der pensionierten Invaliden, Witwen und Waisen:

Bestand der pensionierten Invaliden.	Anzahl	Betrag der Jahres-pensionen
Am 31. Dezember 1914:		
Versicherte Invalide	2,572	3,996,450.—
Zuwachs im Jahre 1915:		
1. Von der Hülfskasse der ehem. G.B. übernommene Invalide	354	578,848.45
2. Von der Hülfskasse der ehem. J.N. übernommene Invalide	21	25,968.—
3. Neue Invalide	477	1,054,724.40
4. Pensionserhöhungen und Richtigstellung	1	2,562.—
	853	1,662,102.85
Abgang im Jahre 1915	162	263,078.25
Am 31. Dezember 1915:		
Versicherte Invalide	3,263	5,395,474.60

Auf den einzelnen der neu entstandenen Invaliden entfällt eine mittlere Jahrespension von $\frac{\text{Fr. } 1{,}054{,}724.40}{477} =$ Fr. 2211.16, gegenüber Fr. 2097.48 des Vorjahres; auf den einzelnen abgegangenen Invaliden eine mittlere Jahrespension von $\frac{\text{Fr. } 263{,}078.25}{162} =$ Fr. 1623.94, gegenüber Fr, 1398.73 des Vorjahres.

Bestand der pensionierten Witwen.	Anzahl	Betrag der Jahres-pensionen
Am 31. Dezember 1914:		
Versicherte Witwen	2,096	1,323,292.85
Zuwachs im Jahre 1915:		
1. Von der Hülfskasse der ehem. G. B. übernommene Witwen	332	218,036.70
2. Von der Hülfskasse der ehem. J.N. übernommene Witwen	13	5,501.40
3. Neue Witwen	199	172,683.20
	544	396,221.30
Abgang im Jahre 1915	106	53,671.60
Am 31. Dezember 1915:		
Versicherte Witwen	2,534	1,665,842.55
Bestand der pensionierten Waisen.		
Am 31. Dezember 1914:		
Versicherte Waisen	1,041	145,962.40
Zuwachs im Jahre 1915:		
1. Von der Hülfskasse der ehem. G.B. übernommene Waisen	115	72,305.40
2. Von der Hülfskasse der ehem. J.N. übernommene Waisen	13	1,452.60
3. Neue Waisen	217	40,179.60
4. Pensionserhöhungen	—	84.—
	345	114,021.60
Abgang im Jahre 1915	160	28,997.15
Am 31. Dezember 1915:		
Versicherte Waisen	1,226	230,986.85
Bestand der pensionierten Doppelwaisengruppen.		
Am 31. Dezember 1914:		
Versicherte Doppelwaisengruppen .	136	51,160.45
Zuwachs im Jahre 1915:		
1. Von der Hülfskasse der ehem. G.B. übernom. Doppelwaisengruppen .	16	20,676.—
2. Von der Hülfskasse der ehem. J.N. übernom. Doppelwaisengruppen .	—	—.—
3. Neue Doppelwaisengruppen . .	16	8,049.20
	32	28,725.20
Abgang im Jahre 1915	19	8,709.40
Am 31. Dezember 1915:		
Versicherte Doppelwaisengruppen .	149	71,176.25

Aus diesen im Jahre 1915 entstandenen und nach S. B. B.-Statuten pensionierten Aktivenwitwen und -waisen ergeben sich folgende Mittelwerte der Jahrespensionen:

auf eine neue Witwe $\frac{\text{Fr. } 84{,}531.-}{97} =$ Fr. 871.45

auf eine neue Waise $\frac{\text{Fr. } 26{,}970.60}{172} =$ Fr. 156.81

Die entsprechenden Mittelwerte des Vorjahres belaufen sich auf Fr. 864.55 und Fr. 157.22.

C. Die Arbeiterversicherung.

1. Unsere Arbeiterkrankenkasse gewährt folgende Leistungen (Art. 13 der neuen Statuten):

in der Klasse *a* ärztliche Behandlung und Arznei; in diese Klasse werden die „Züger“ und solche Personen eingereiht, welche zwar nicht mehr im Dienste der S. B. B. stehen, aber ihr Recht auf Versicherung beibehalten haben;

in der Klasse *b* ein tägliches Krankengeld; diese Klasse ist für dieselbe Art von Versicherungsberechtigten bestimmt. Die Zuteilung in Klasse *a* oder *b* liegt im Ermessen der S. B. B.;

in der Klasse *c* ärztliche Behandlung und Arznei neben einem täglichen Krankengeld; dieser Klasse gehören die im Dienste der S. B. B. stehenden Arbeiter an.

Versichert waren:

in der Klasse *a* . . . 209 (1914: 71) Personen,
„ „ „ *c* . . 11,124 (1914: 11,840) „ .

Bezüglich der Gebahrung der Krankenkasse verweisen wir auf die Gewinn- und Verlustrechnung, Seiten 136 und 137 dieses Berichtes, mit den dort angebrachten Bemerkungen und weisen hier nur noch darauf hin, dass die Gewinn- und Verlustrechnung der Klasse *c* trotz des Bundesbeitrages mit einem Defizit von Fr. 22,667.22 abschliesst. Dieses verhältnismässig ungünstige Resultat ist auf die allgemeine Mobilisation der Armee zurückzuführen. Dadurch wurden unserer Krankenkasse die günstigsten Risiken mit den entsprechenden Beiträgen zum grossen Teil entzogen; anderseits haben die militäruntauglichen und infolge Alters militärdienstfreien Versicherten die Kasse naturgemäss stark belastet.

2. Die nach administrativen Einheiten gesonderten Gewinne und Verluste sind in Seite 138 dieses Berichtes gegeben; aus dieser Zusammenstellung geht wieder hervor, dass die Werkstättearbeiter im allgemeinen eine grössere Krankheitsfrequenz aufweisen, als ihre Kollegen vom Bau und Betrieb, was auf die Beschäftigung der letzteren in freier Luft zurückgeführt werden kann. Eine einwandfreie Vergleichung der Verhältnisse unter den administrativen Einheiten könnte nur durch eine sachgemässe Messung der Morbiditätsverhältnisse bewerkstelligt werden, wie dies bis und mit dem Rechnungsjahre 1913 (vgl. Bericht über die Arbeiterversicherung für das Jahr 1914, Seiten 5 und 6) geschehen ist. Für die Jahre 1914, 1915 und wohl auch 1916 haben diese Morbiditätsmessungen keinen oder gar nur negativen Wert, weil die Einwirkung der Mobilisation nur anormale Zahlen ergeben würde, mit welchen in normalen Zeiten, die doch die Regel sind, nichts anzufangen wäre.

* * *

3. Für die Invaliditäts- und Sterbeversicherung der Arbeiter gibt nachstehende Zusammenstellung Auskunft über die im Berichtsjahre vorgekommenen Mutationen:

Am 31. Dezember 1914:

Versicherte Aktive	8,692
Zuwachs vom 1. Januar bis 31. Dezember 1915:	
Neueintritte	432

Abgang vom 1. Januar bis 31. Dezember 1915:

1. Austritte	614
2. Invalide ohne Aversalentschädigung . .	2
3. Invalide mit Aversalentschädigung . .	6
4. Invalide mit Jahrespension	118
5. Invalide infolge haftpflichtigen Unfalls .	5
6. Tod ohne Aversalentschädigung an Hinterlassene	36
7. Tod mit Aversalentschädigung an Hinterlassene	26
8. Tod infolge von haftpflichtigem Unfall .	8
Am 31. Dezember 1915:	
Versicherte Aktive	8,309

Lässt man die haftpflichtigen Unfälle weg, so ergibt sich aus obiger Zusammenstellung eine Invaliditätsgefahr von 1,48 % (1914: 1,33 %) und eine Sterblichkeit von 0,73 % (1914: 0,72 %) der Versicherten.

Bezüglich der pensionierten invaliden Arbeiter ergibt sich folgende Zusammenstellung:

Bestand am 1. Januar 1915	694
Zuwachs vom 1. Januar bis 31. Dezember 1915 .	203
Abgang vom 1. Januar bis 31. Dezember 1915 .	106
Bestand am 31. Dezember 1915	791

Von diesen 203 Invaliden sind 85 gemäss Beschluss des Verwaltungsrates vom 23. April 1903 mit täglich Fr. 1. 50 pensioniert worden.

Über die Gewinn- und Verlustrechnung der Invaliditäts- und Sterbeversicherung geben Seiten 136 und 137 dieses Berichtes mit den dort angebrachten Bemerkungen Aufschluss. Hier sei nur noch bemerkt, dass auf einen pensionierten Arbeiter eine durchschnittliche Jahrespension von Fr. 705. 50 (1914: Fr. 676. 70) entfällt, was eine durchschnittliche Tagespension von Fr. 1. 93 (1914: Fr. 1. 85) und eine mittlere Dienstzeit von 24 Jahren (1914: 22 Jahre) ergibt.

Zu Lasten der S. B. B. entfiel im Berichtsjahr ein Betrag von Fr. 413,375. 75 (1914: Fr. 338,331. 55). Da die Invaliditäts- und Sterbeversicherung auf dem Umlageverfahren aufgebaut ist, so werden die bis zu einem gewissen Beharrungszustand anwachsenden Ausgaben noch jahrelang steigende Anforderungen an die Betriebskasse stellen.

Bezüglich der Bilanz der Invaliditäts- und Sterbeversicherung verweisen wir auf Seite 139 dieses Berichtes.

D. Kreisdirektionen.

Die Kreisdirektionen haben über die von ihnen nach Massgabe des Rückkaufsgesetzes und der Vollziehungsverordnung zu demselben behandelten Geschäfte ihren Kreiseisenbahnräten vierteljährlich Bericht erstattet. Soweit diese Geschäfte zur definitiven Erledigung der Generaldirektion überwiesen werden mussten, sind die wichtigeren derselben in unserer Berichterstattung erwähnt. Die Tätigkeit der Kreisdirektionen nahm ihren geordneten Gang.

Die Kreisdirektion I hat in 101 Sitzungen 1074, die Kreisdirektion II in 95 Sitzungen 1363, die Kreisdirektion III in 99 Sitzungen 1143, die Kreisdirektion IV in 102 Sitzungen 1135 und die Kreisdirektion V in 102 Sitzungen 1463 Geschäfte behandelt. Über die Geschäftsführung im einzelnen geben die erwähnten Berichte an die Kreiseisenbahnräte nähern Aufschluss.