

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen  
**Herausgeber:** Schweizerische Bundesbahnen  
**Band:** - (1916)

**Artikel:** Geschäftsbericht der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1916 an den schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung  
**Autor:** Dinkelmann  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-675917>

### **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:** 14.12.2025

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

# Geschäftsbericht

der

## Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen

für das

### Jahr 1916

an den

### schweizerischen Bundesrat zuhänden der Bundesversammlung.

(Vom 30. März 1917.)

Hochgeachteter Herr Bundespräsident!  
Hochgeachtete Herren Bundesräte!

Wir haben die Ehre, Ihnen zuhänden der Bundesversammlung gemäss Art. 17 des Rückkaufgesetzes über die Geschäftsführung der Bundesbahnverwaltung für das Jahr 1916 zu berichten und gleichzeitig die Rechnungen dieses Jahres zur Genehmigung vorzulegen.

Nachdem sich die erstmals für das Jahr 1915 durchgeführte Vereinigung des Geschäftsberichtes und der Rechnungen in eine einzige Drucksache als zweckmässig erwiesen hat und von den zuständigen Behörden gutgeheissen worden ist, werden wir diese Form der Berichterstattung über Geschäftsführung und Rechnungen beibehalten. Zur weiteren Förderung der Übersichtlichkeit sind auf Anregung des schweizerischen Eisenbahndepartementes gegenüber der letztjährigen Vorlage noch einige formelle Verbesserungen angebracht worden.

\* \* \*

Die Länge der dem Bunde gehörenden Linien beträgt auf Ende 1916:

	Baulänge km	Betriebslänge km
Kreis I . . . . .	698,106	713,266
„ II . . . . .	487,712	493,889
„ III . . . . .	687,245	706,598
„ IV . . . . .	428,698	433,319
„ V . . . . .	480,628	480,302
Total	2782,389	2827,374

Ausserdem besorgten die Bundesbahnen im Berichtsjahre den Betrieb der Bodensee-Toggenburgbahn, (einschliesslich der Strecke Ebnat-Nesslau) und der Nebenbahnen Vevey-Chexbres, Bulle-Romont, Cossonay Bahnhof-Stadt, Visp-Zermatt, Nyon-Crassier samt Anschlussstrecke Crassier-Divonne-les-Bains, sowie der im Auslande gelegenen Anschlussstrecken Koblenz Mitte Rhein-Waldshut, Les Verrières Grenze-Pontarlier und Delle Grenze-Delle, mit einer gesamten Betriebslänge von 145,945 km. Ferner den Zugs- und Fahrdienst auf der Nebenbahn Pont-Brassus (13,259 km), der Strecke Münster-Lengnau (12,979 km) der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon, sowie auf den den italienischen Staatsbahnen gehörenden Strecken Iselle-Domodossola (19,068 km) und Pino-Luino (14,640 km). Für die Wald-Rüti-Bahn (6,570 km) besorgten die Bundesbahnen die Finanzverwaltung und den Bahnunterhaltungsdienst.

### A. Verwaltungsrat.

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

An Stelle des aus der Behörde ausgetretenen Herrn C. Bleuler-Hüni wählte der Regierungsrat des Kantons Zürich am 30. März zum Vertreter dieses Kantons im Verwaltungsrate den Vorsteher des kantonalen Baudepar-



tementes, Herrn Regierungsrat Dr. G. Keller. Für den verstorbenen Herrn von Schumacher ernannte der Regierungsrat des Kantons Luzern am 23. September Herrn Regierungsrat Anton Erni in Altishofen zum Mitgliede des Verwaltungsrates.

In der ständigen Kommission wurde Herr C. Bleuler-Hüni durch Herrn Regierungsrat Dr. G. Keller und der verstorbene Herr von Schumacher durch Herrn Regierungsrat Dr. Räber in Küsnacht (Schwyz) ersetzt.

\* \* \*

Der Verwaltungsrat hat im Berichtsjahre 8 und die ständige Kommission 12 Sitzungen abgehalten; in denselben sind folgende wichtigere Geschäfte behandelt worden:

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

**a. Geschäftsbericht und Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1915.**

Die Rechnungen, mit einer Bilanzsumme von Fr. 1 786 207 715.87 und einem auf neue Rechnung vorzutragenden Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von Fr. 25 826 206.38, sowie die Geschäftsführung der Verwaltung im Jahre 1915 sind von den eidg. Räten am 26. September 1916 genehmigt worden. Über die Deckung des Passivsaldos wird die Bundesversammlung später Beschluss fassen.

**b. Ausrichtung von Kriegsteuerungszulagen.** Hierüber haben die eidg. Räte am 3. Oktober den nachstehenden Bundesbeschluss angenommen:

„Art. 1. Den Beamten und Angestellten des Bundes, einschliesslich der Bundesbahnen, sowie den ständig in eidgenössischen Anstalten und Werkstätten beschäftigten Arbeitern wird eine Kriegsteuerungszulage in folgendem Umfange gewährt:

**1. Für das Jahr 1917:**

**a. an Verheiratete:**

sofern ihre Besoldung Fr. 2500 nicht erreicht, Fr. 150, überdies Fr. 25 für jedes Kind;

sofern ihre Besoldung Fr. 2500 und mehr beträgt, aber Fr. 3400 nicht erreicht, Fr. 125, überdies Fr. 25 für jedes Kind;

sofern ihre Besoldung Fr. 3400 und mehr beträgt, aber Fr. 4000 nicht erreicht, für jedes Kind Fr. 25.

Für die Zulage fallen nur die Kinder unter 16 Jahren in Betracht, die im Haushalt leben oder anderweitig untergebracht sind oder unterhalten werden.

**b. an Verwitwete und Geschiedene,** die einen eigenen Haushalt führen, gleichviel wie an die Verheirateten;

**c. an Ledige,** deren Besoldung Fr. 3400 nicht erreicht und die erwerbsunfähige Eltern, Grosseltern oder Geschwister nachweislich dauernd unterhalten, Fr. 100.

**2. Für das Jahr 1916:** drei Viertel der für 1917 bewilligten Ansätze.

Bei der Berechnung des Dienst Einkommens werden, soweit es sich um das Personal der schweizerischen Bundesbahnen handelt, die Nebenbezüge in dem für die Pensions- und Hilfskasse anrechenbaren Beträge berücksichtigt.

Art. 2. Für Beamte, Angestellte und Arbeiter, die mehreren Verwaltungen angehören, ist das gesamte Dienst Einkommen massgebend.

Art. 3. Besoldung und Teuerungszulage sollen zusammen die Grenze von Fr. 3400 nicht überschreiten. Gegebenenfalls ist die Zulage entsprechend zu kürzen. Die Zulagen für die Kinder fallen dabei nicht in Berechnung.

Art. 4. Der Bundesrat und die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen werden ermächtigt, dem nicht ausschliesslich im Dienste des Bundes stehenden Personal und Aushilfspersonal im Verhältnis zu seinen Dienstleistungen ebenfalls eine Teuerungszulage zu gewähren.

Art. 5. Für die nach dem 1. April 1916 in den Dienst des Bundes oder der Bundesbahnen getretenen Beamten, Angestellten und Arbeiter wird die Zulage im Verhältnis zur Dienstzeit berechnet und nur dann verabfolgt, wenn die Dienstzeit mindestens drei Monate beträgt.

Art. 6. Zur Auszahlung der Kriegsteuerungszulagen werden dem Bundesrat und der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen für die Jahre 1916 und 1917 die nötigen Kredite eröffnet.

Art. 7. Der Bundesrat und die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen werden mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt, soweit es die ihnen unterstellten Verwaltungen betrifft.



Tiere der I. und II. Klasse für jedes Stück . . . . .	10 Rp.
„ „ III. Klasse für jedes Stück . . . . .	5 „
„ „ IV. Klasse für jedes Stück . . . . .	2 „
unter Aufrundung des Zuschlags für eine Sendung auf die nächsten 10 Rp.;	

3. für im Tarif nicht benannte kleine Tiere in Wagenladungen Fr. 1 für jeden Wagen.

Von dem Zuschlage wurden ausgenommen Transporte auf Rechnung der Militärverwaltung, sowie Polizeitransporte gegen Gutscheine.

Dem Antrage des Verwaltungsrates entsprechend sind diese Zuschläge durch einen neuen Beschluss des Bundesrates vom 20. Februar 1917 mit Wirkung vom 15. März 1917 umgestaltet und wesentlich erhöht worden.

#### 4. Reglemente.

a. Auf 1. August 1916 hat der Verwaltungsrat die in seiner Sitzung vom 22. Oktober 1914 als Sparmassnahme angeordnete Reduktion der Reiseentschädigungen um 25 % wieder aufgehoben, ebenso die Reduktion der Entschädigungen für ausserordentliche Nacharbeiten beim Bahn- und Telegraphendienste, sowie die Reduktion der Tunnelzulagen. Gleichzeitig wurde die Mindestabwesenheit, welche zum Bezuge der Entschädigung nach Massgabe des Reglementes Nr. 21 berechtigt, auf den nämlichen Zeitpunkt wieder von vier auf drei Stunden herabgesetzt.

b. Nach erfolgter Genehmigung durch den Verwaltungsrat ist auf den 1. Juni das Reglement Nr. 46 für den bahnärztlichen Dienst der schweizerischen Bundesbahnen in Kraft gesetzt worden.

5. *Bauvorlagen.* Im Berichtsjahre sind die nachstehend aufgeführten Bauprojekte vom Verwaltungsrate gutgeheissen und die dafür nachgesuchten Kredite bewilligt worden:

a. Projekt für die Erweiterung des Aufnahmegebäudes in Luzern zur Vergrösserung der Gepäcklokale und zur Schaffung von Räumen für die Postverwaltung im Kostenvoranschlage von Fr. 1 400 000 (Beschluss vom 29. April 1916).

b. Projekt für die Erweiterung der Station Schlieren im Voranschlagsbetrage von Fr. 2 070 000, mit einem Kreditbegehren von Fr. 1 350 000 für die Ausführung der in einer ersten Bauperiode herzustellenden notwendigsten Arbeiten, dazu Fr. 7500 für Abschreibungen (Beschluss vom 11. August 1916).

c. Projekt für die Erstellung eines neuen Lokomotivdepots im Geleisedreiecke an der Brauerstrasse des Hauptbahnhofes Zürich; Kredit Fr. 4 460 000 (Beschluss vom 12. August 1916). Gleichzeitig mit der Genehmigung dieses Projektes und der Kreditbewilligung stimmte der Rat einem aus seinem Schosse gestellten Postulate zu, durch welches wir eingeladen wurden, ihm bei der nächsten Vorlage Gelegenheit zu geben, sich über das ganze generelle Projekt der Bahnhöferweiterung Zürich zu orientieren und zu demselben Stellung zu nehmen.

d. Projekt für die Erstellung eines Ausweichgeleises auf der Haltestelle Roches und die Erweiterung der Station Choindenz; Kreditbegehren Fr. 660 000, dazu für Abschreibungen Fr. 21 500 (Beschluss vom 30. September 1916).

e. In seiner Sitzung vom 17. Februar ratifizierte der Verwaltungsrat auch den von uns mit dem Staatsrate des Kantons Genf abgeschlossenen Vertrag vom 20. November 1915 betreffend den Bau einer Brücke über die Rhone zwischen den Plateaux von Aire und St-Georges (Butin-Brücke) als Teilstück der von den Bundesbahnen zu erstellenden Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhöfe Genf-Cornavin und Genf-Eaux-Vives. Gemäss Art. 5 dieses Vertrages bezahlen die Bundesbahnen an die zu Fr. 3 800 000 veranschlagten Erstellungskosten der Brücke Fr. 1 500 000, welche Beteiligungsquote in die Baukosten der Verbindungsbahn eingestellt werden wird.

6. In der Sitzung vom 18. Februar hat der Verwaltungsrat unserm Beschlusse betreffend die *Wahl des Stromsystems für die elektrische Zuförderung* auf der Strecke Erstfeld-Bellinzona seine Zustimmung erteilt, wonach

a. auf der genannten Bahnstrecke das Einphasensystem anzuwenden ist,

b. die Kraftwerke Amsteg und Ritom für die unmittelbare Erzeugung von Einphasen-Wechselstrom einzurichten sind.

#### 7. Bauverträge.

a. Der von uns am 4. August abgeschlossene Bauvertrag betreffend Übertragung der Unterbauarbeiten der Druckleitung und Seilbahn des Kraftwerkes Ritom an die Unternehmer D. Maggi und Ramseyer in Lugano und Jegenstorf im Voranschlagsbetrage von Fr. 564 535 hat am 12. August die vorbehaltene Genehmigung des Verwaltungsrates erhalten.

b. In seiner Sitzung vom 30. September erklärte sich der Verwaltungsrat auch einverstanden mit der Übertragung der Bauarbeiten für die Erstellung der Reussumleitung beim Staubecken am Pfaffensprung des Kraftwerkes Amsteg an die nämlichen zwei Unternehmer um den Voranschlagsbetrag von Fr. 874 104 und ratifizierte den hierüber von uns am 29. August mit dieser Kollektivgesellschaft abgeschlossenen Bauvertrag.

#### 8. *Lieferungsverträge.*

Vom Verwaltungsrate wurden genehmigt:

a. Der Vertrag mit der schweizerischen Industriegesellschaft Neuhausen vom 31. Dezember 1915 über die Lieferung von:

- 10 vierachsigen Personenwagen III. Klasse, Serie C<sup>4</sup>,
  - 135 gedeckten Güterwagen, Serie K<sup>3</sup>, ohne Radsätze,
  - 210 gedeckten Güterwagen, Serie K<sup>3</sup>, einschliesslich der Radsätze.
- (Beschluss vom 17. Februar 1916.)

b. Der Vertrag mit der schweizerischen Wagonsfabrik A.-G. in Schlieren vom 31. Dezember 1915 für die Lieferung von:

- 215 gedeckten Güterwagen, Serie K<sup>3</sup>, ohne Radsätze,
  - 210 " " " " " einschliesslich der Radsätze.
- (Beschluss vom 17. Februar 1916.)

c. Abkommen betreffend die Lieferung von Brennmaterial für die Lokomotivfeuerung im Jahre 1916, ratifiziert am 17. Februar 1916, nämlich:

1. II. Nachtrag vom 25. Januar 1916 zum Verträge vom 22. März/7. April 1909 mit der Rheinischen Kohlenhandel- und Rhederei-Gesellschaft m. b. H. in Mülheim-Ruhr, über die Lieferung von total 480 000 Tonnen Ruhrkohlen-Brikets, Ruhrlokomotivkohlen und Zechenkoks in der Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1916;

2. Abkommen mit der kgl. Bergwerksdirektion Saarbrücken vom 19. Januar 1916 über die Lieferung von 18 000 Tonnen Saarkohlen in der Zeit bis Ende März 1916;

3. I. Abkommen mit der Firma M. Stromeyer, Lagerhausgesellschaft in Konstanz und Kreuzlingen vom 4./7. Januar 1916, über Lieferung von 15 000 Tonnen Ruhr-Lokomotivkohlen und Koks in den Monaten Januar, Februar und März 1916, im Anschlusse an den Vertrag vom 3. April 1915.

d. Abkommen betreffend die Lieferung von Brennmaterial für die Lokomotivfeuerung im Jahre 1916, bzw. bis 31. März 1917, genehmigt am 29. April 1916, nämlich:

1. Abkommen mit der kgl. Bergwerksdirektion Saarbrücken, vom 30. März 1916, über die Lieferung von 70 000 Tonnen Saarkohlen in der Zeit vom 1. April 1916 bis 31. März 1917;

2. II. Abkommen mit der Firma M. Stromeyer, Lagerhausgesellschaft in Konstanz und Kreuzlingen, vom 30. März 1916, über die Lieferung von 20 000 Tonnen Ruhr-Lokomotivkohlen und Koks in den Monaten April, Mai, Juni und Juli 1916 im Anschlusse an das Abkommen vom 4./7. Januar 1916 und den Vertrag vom 3. April 1915;

e. III. Abkommen mit der Firma M. Stromeyer, Lagerhausgesellschaft in Konstanz und Kreuzlingen vom 24. Juni 1916, über die Lieferung von 25 000 Tonnen Ruhr-Lokomotivkohlen und Koks in den Monaten August bis Dezember 1916, im Anschlusse an das Abkommen vom 4./7. Januar 1916, an den Vertrag vom 3. April 1915 und an das II. Abkommen vom 30. März 1916, genehmigt am 11. August 1916.

#### 9. *Anschluss-, Mitbenützungs- und Betriebsverträge.*

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

a. Vertrag mit der Gesellschaft der Furkabahn, vom 26. November/3. Dezember 1915, betreffend den Anschluss dieser Bahn an den Bahnhof Brig und die Mitbenützung desselben.

b. Verträge betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes La Chaux-de-Fonds,

1. mit dem Staate Neuenburg als Eigentümer der Regionalbahn Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds, vom 4. September/1. Oktober 1915;

2. mit der Regionalbahn Saignelégier-Chaux-de-Fonds, vom 1./12. Oktober 1915.

c. Vertrag mit der elektrischen Schmalspurbahn Bern-Zollikofen, vom 31. Dezember 1915/8. Januar 1916, betreffend die Mitbenützung der Station Zollikofen.

d. Vertrag mit der Grossh. Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen, vom 14./21. Januar 1916, über die Mitbenützung des Badischen Bahnhofes in Konstanz durch die schweizerischen Bundesbahnen.

e. Vertrag mit der Gesellschaft der elektrischen Leukerbad-Bahn, vom 6./30. Juni 1916, betreffend den Anschluss dieser Bahn an die Station Leuk und die Mitbenützung derselben.

f. Vertrag mit der Direktion der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon, vom 22./24. August 1916, betreffend die Einführung der Bahnstrecke Münster-Lengnau in die Stationen Münster und Lengnau, sowie die Mitbenützung dieser beiden Stationen.



### 10. Wahlgenehmigungen.

Der Verwaltungsrat hat den nachstehenden durch die Generaldirektion vorgenommenen Wahlen von Abteilungsvorständen die vorbehaltene Genehmigung erteilt:

- a. des Herrn Dr. med. Jacek Michalski zum Oberbahnarzte der neugeschaffenen Abteilung für den bahnärztlichen Dienst;
- b. des Herrn Emil Butticaz zum Direktionssekretär und des Herrn Eduard Barraud zum Vorstände des Rechnungsbureaus des Kreises I;
- c. des Herrn August Reinhard zum Betriebschef des Kreises II.

## B. Kreiseisenbahnräte.

Im Berichtsjahre sind vom Kreiseisenbahnrate I vier und von den Kreiseisenbahnräten II—V je drei Sitzungen abgehalten worden.

Neben den ordentlichen Geschäften, Genehmigung der Quartalberichte, Voranschläge und Rechnungen, wurden, hauptsächlich in Form von Anregungen, Interpellationen und Wünschen eine Reihe von Organisationsfragen, Tarif- und Fahrplanangelegenheiten, sowie Baufragen behandelt. Zu erwähnen sind insbesondere folgende Geschäfte:

Stellung und Befugnisse, welche den Kreisdirektionen und den Kreiseisenbahnräten gelegentlich der Beratung der Vorlage über die Reorganisation der Bundesbahnverwaltung eingeräumt werden sollen, provisorische Organisation der Kreisdirektion V, Art und Weise der Behandlung der Fahrplanfragen, Verlegung des Güterbahnhofes Lausanne ins Flontal, Erstellung schienenfreier Zugänge zum II. Hauptgeleise auf den bedeutenderen Stationen der Linie Basel-Luzern, Projekte betreffend Erweiterung des Hauptbahnhofes Zürich, Verlegung der Station Horgen, Umbau des Bahnhofes Chiasso und Erweiterung des Bahnhofes Luzern.

Für die Vorberatung der Geschäfte hat nunmehr auch der Kreiseisenbahnrat V, wie die Kreiseisenbahnräte I und III, zwei ständige Kommissionen, eine Finanzkommission von drei und eine kommerzielle Kommission von fünf Mitgliedern bestellt.

## C. Generaldirektion.

Die Generaldirektion behandelte in 107 Sitzungen 1837 Geschäfte. Neben der Vorbereitung der Vorlagen an den Verwaltungsrat erwähnen wir folgende wichtigere Angelegenheiten:

### Allgemeines.

1. Dem schweizerischen Eisenbahndepartement wurden zwei Gutachten über Konzessionsgesuche erstattet:

a. Für eine doppelspurige elektrische Normalbahn Martigny-Col Ferret-Landesgrenze (Turin), für eine einspurige elektrische Normalbahn Martigny-Grosser St. Bernhard-Landesgrenze (Aosta) und für eine elektrische Schmalspurbahn Orsières-Col Ferret-Landesgrenze (Aosta).

Wir empfehlen, die Konzessionsbegehren für die Normalbahnen abzulehnen und bemerkten dazu, dass wir die Erstellung der einen oder andern dieser beiden Linien durch die Eidgenossenschaft wegen ihrer geringen Bedeutung für das schweizerische Wirtschaftsleben und in Ansehung des gänzlichen Mangels an Aussichten auf eine finanzielle Lebensfähigkeit nicht befürworten könnten. Dagegen hatten wir keinen Anlass, gegen die Erteilung der nachgesuchten neuen Konzession für eine elektrische Schmalspurbahn Orsières-Col Ferret-Landesgrenze Einwendungen zu erheben.

b. Für eine elektrische Schmalspurbahn von Olten nach Niedererlinsbach mit Abzweigung von Obergösgen nach Lostorf. Hier gelangten wir zum Schlusse, dass vom Standpunkte der Bundesbahnen aus betrachtet, kein Grund vorliege, gegen das Konzessionsgesuch Einwendungen zu erheben. Dagegen bezeichneten wir es als fraglich, ob die Schmalspurbahn dazu gelangen werde, die zu ihrer Prosperität notwendigen Einnahmen hervorzubringen.

2. Auf Wunsch des Regierungsrates des Kantons St. Gallen prüften wir neuerdings die Frage, ob eine leistungsfähige Abkürzungslinie Richterswil-Zug gebaut werden sollte, die einen direkten Schnellzugsverkehr St. Gallen-Zug-Luzern ermöglichen würde. In unserer Antwort vom 3. Juni wiesen wir nach, dass der Verkehr von St. Gallen und dem Toggenburg nach dem Gotthard nicht von solcher Bedeutung sei, dass es sich, selbst in normalen Zeiten rechtfertigen liesse, neben der bestehenden, wegen der Maximalsteigung von 50 ‰ allerdings ungünstigen Linie Rapperswil-Goldau, eine neue Linie Pfäffikon-Baar oder Wädenswil-Sihlbrugg, im Kostenbetrage von zirka 13 bzw. 6 Millionen Franken zu bauen.

3. Die internationale Simplondelegation versammelte sich am 2. und 3. Mai und am 12. und 13. September in Bern zur Beratung der üblichen Fahrplan- und Tariff Fragen, sowie der auf den 31. Dezember 1914 abgeschlossenen Baurechnung, der Betriebsrechnung und der Gewinn- und Verlustrechnung der Strecke Brig-Iselle.

Diese Rechnungen, die vom Bundesrat am 4. Juli 1916 genehmigt und zur Kenntnis und Erklärung an die königliche italienische Regierung in Rom weitergeleitet worden sind, zeigen folgendes Ergebnis:

Bauausgaben:	
Für die schweizerische Strecke . . . . .	Fr. 36 793 172. 64
„ „ italienische „ . . . . .	„ 40 723 556. 96
Total	Fr. 77 516 729. 60
Betriebsrechnung:	
Total der Betriebseinnahmen . . . . .	Fr. 1 751 721. 08
„ „ Betriebsausgaben . . . . .	„ 1 321 003. 54
Überschuss der Einnahmen	Fr. 430 717. 54
Gewinn- und Verlustrechnung:	
Total der Einnahmen . . . . .	Fr. 503 975. 59
„ „ Ausgaben . . . . .	„ 2 387 079. 75
Überschuss der Ausgaben	Fr. 1 883 104. 16

Die Bau- und Betriebsrechnung der Simplonstrecke Brig-Iselle für das Jahr 1913 (vgl. Geschäftsbericht 1915, Seite 6, Ziffer 5) hat der Bundesrat am 21. März genehmigt, nachdem ihr zuvor von der italienischen Regierung die Zustimmung unter den üblichen Vorbehalten erteilt worden war.

#### 4. Anschluss- und Mitbenützungsverhältnisse.

a. Auf unsern Antrag hat der Verwaltungsrat die unter Abschnitt A, Ziffer 9 (Seite 5) aufgeführten, von uns abgeschlossenen Anschluss-, Mitbenützungs- und Betriebsverträge genehmigt.

Die bereits vereinbarten Verträge mit der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon betreffend die Einführung der Berner Alpenbahn in den Bahnhof Brig und die Mitbenützung des letztern, sowie mit der Wohlen-Meisterschwanden-Bahn betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Wohlen konnten vom Verwaltungsrate bis zum Ende des Berichtsjahres nicht mehr behandelt werden.

b. Mit der Schmalspurbahn Saignelégier-La Chaux-de-Fonds haben wir unterm 4./28. April 1916 einen I. Nachtrag zum Verträge vom 1./12. Oktober 1915 betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes La Chaux-de-Fonds vereinbart, welcher den Bau und Betrieb der von der Schmalspurbahn auf dem Gebiete der Bundesbahnen erstellten Rollschemelanlage ordnet.

c. Die Änderung des technischen Geleiseanschlusses machte den Abschluss eines I. Nachtrages vom 15./23. August 1916 zum Verträge betreffend den Anschluss der Schmalspurbahn Bözingen-Mett an die Station Mett-Bözingen notwendig.

d. Im Hinblick auf die seit Vertragsabschluss eingetretenen wesentlichen Änderungen und mit Rücksicht auf die vereinbarte unzureichende Entschädigung sahen wir uns genötigt, den mit den elektrischen Greyerzerbahnen abgeschlossenen Vertrag vom 13. September 1900 betreffend den Anschluss dieser Bahn an den Bahnhof Palézieux auf den 31. Dezember 1916 zu kündigen.

e. Ebenso wurde mit Rücksicht auf die bevorstehende Erweiterung der Station Romont und die dadurch notwendig werdende Änderung des Vertragsverhältnisses der mit der Eisenbahngesellschaft Bulle-Romont abgeschlossene Vertrag vom 15. Mai 1905 betreffend den Betrieb dieser Linie und die Mitbenützung der Station Romont auf den 31. Dezember 1917 gekündigt.

f. Die Bodensee-Toggenburgbahn hat die Verträge betreffend die Mitbenützung

1. des Bahnhofes Romanshorn, vom 1. August 1908,
2. der Doppelspur St. Gallen-St. Fiden und der Station St. Fiden, vom 22. Juni 1906,
3. des Bahnhofes St. Gallen, vom 5. Dezember 1906,

soweit sie die Verteilung der Gemeinschaftskosten betreffen, auf den 31. Dezember 1917 gekündigt.

5. Im Anschlusse an die Beratungen der Direktorenkonferenz vom 16. September 1916 betreffend das Verhältnis der Bundesbahnen zu den von ihnen subventionierten Eisenbahnschulen haben wir eine Kommission aus Oberbeamten unserer Verwaltung mit dem Auftrage bestellt, Grundsätze für die Aufstellung eines den Bedürfnissen der Bundesbahnen entsprechenden einheitlichen Prüfungsprogrammes, sowie von Direktiven zuhanden der Delegierten für die Schlussprüfungen der subventionierten Eisenbahnschulen auszuarbeiten. Die Leitung dieser aus sechs Mitgliedern bestehenden Kommission wurde Herrn Kreisdirektor Dr. Seiler in St. Gallen übertragen.

6. Nachdem uns durch Beschluss des Bundesrates vom 29. Februar 1916 die Ermächtigung erteilt worden war, Beförderungen in eine höhere Dienstklasse oder Stelle rückwirkend auf 1. Januar 1916 unter der Bedingung vorzunehmen, dass der Beamte oder Angestellte die in normalen Zeiten geltenden Voraussetzungen erfülle, und dass er überdies entweder gar keine Gehaltserhöhung oder nur einen Bruchteil der gesetzlichen periodischen Erhöhung erhalten würde, haben wir unterm 22. März über die Vollziehung des Beschlusses eine einheitliche Weisung erlassen.

Vom Verbands des Personals schweizerischer Transportanstalten waren uns anlässlich einer Anhörung seiner Vertreter eine Reihe von Postulaten unterbreitet worden, deren Verwirklichung weit über den Rahmen des Bundesratsbeschlusses hinausgegangen wäre und den uns zur Verfügung gestellten Kredit ganz erheblich überschritten hätte. Abgesehen von verschiedenen Begehren um Verbesserung der seit 1912 erlassenen Beförderungsvorschriften und einer den heutigen Verhältnissen besser angepassten Abgrenzung der Arbeitsgebiete wurde namentlich verlangt, dass alle seit Kriegsausbruch eingetretenen und unbesetzt gebliebenen Vakanzen im Wege der Beförderung, unter Ausrichtung ausserordentlicher Gehaltserhöhungen, wieder besetzt werden möchten.

Nach Prüfung der vorgebrachten Postulate und Besprechung derselben mit den Kreisdirektionen haben wir dem Verbands des Personals schweizerischer Transportanstalten geantwortet, dass eine Änderung der Beförderungsvorschriften und der Einteilung der Arbeitsgebiete im gegenwärtigen Zeitpunkt nicht in Frage kommen könne. Bezüglich der Besetzung der Vakanzen erklärten wir, dass der Personalbestand nach Massgabe des Bedürfnisses, d. h. nach dem Umfange des zu bewältigenden Verkehrs und, wo die Ökonomie des Betriebes dies als zweckdienlich erscheinen lasse, unter veränderter Arbeitsteilung nach dem Ermessen der Verwaltung festgesetzt werden müsse.

7. Mit Eingabe vom 8. Juli 1916 hat der Verband des Personals schweizerischer Transportanstalten bei uns die Schaffung einer ständigen Personalkommission der schweizerischen Bundesbahnen, ähnlich wie solche Einrichtungen bei der Post- und bei der Telegraphenverwaltung bestehen, angeregt. In der Eingabe, welche von Entwürfen zu Statuten und Geschäftsreglement begleitet war, und sodann in einer am 23. August gleichen Jahres mit dem Präsidenten und dem Generalsekretär der Verbandsleitung stattgefundenen Besprechung wurde die Einrichtung namentlich damit begründet, dass von ihr Anregungen für die Erzielung von Ersparnissen im Betriebe der Bundesbahnen zu gewärtigen wären, wie das auch bei der Post der Fall sei. Die Verwirklichung der Idee erscheine ferner deshalb angezeigt, weil das Personal von dem ihm zustehenden Rechte Vorschläge einzureichen, vielfach nicht Gebrauch mache, angeblich weil diese Vorschläge gewöhnlich doch nicht bis an die obersten Stellen gelangen.

Gestützt auf die nähere Prüfung der Anregung und die von der Oberpostdirektion mit der Einrichtung gemachten befriedigenden Erfahrungen haben wir uns entschlossen, die Institution versuchsweise auch bei unserer Verwaltung einzuführen. Der Entwurf eines Reglementes für die Personalkommission wurde in einer Direktorenkonferenz beraten und hierauf von uns provisorisch auf 1. Januar 1917 für die Dauer von drei Jahren in Kraft gesetzt. Nach Ablauf dieser Zeit werden wir auf Grund der gesammelten Erfahrungen über das Fortbestehen der Einrichtung oder allfällige organisatorische Änderungen am Reglemente Beschluss fassen. Selbstverständlich greift die Personalkommission in keiner Weise in die Organisation der Verwaltung und die Tätigkeit ihrer Organe ein. Ihr Zweck besteht lediglich darin, die Wechselbeziehungen zwischen Verwaltung und Personal zu fördern und die im Dienste gesammelten Erfahrungen durch geeignete Vorschläge zu Vereinfachungen, Verbesserungen und Ersparnissen im Interesse der Bundesbahnen fruchtbar zu machen.

8. Vom Generalsekretariat des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten wurde uns mit Zuschrift vom 20. November 1916 mitgeteilt, es sei ihm aus Kreisen des Personals zur Kenntnis gebracht worden, dass dem Bundesratsbeschlusse vom 13. Juli 1915 betreffend Zulässigkeit von Beförderungen bei den schweizerischen Bundesbahnen, im Gegensatz zur allgemeinen Bundesverwaltung, nicht überall nachgelebt werde. Gleichzeitig wurde eine Zusammenstellung mit der Bitte vorgelegt, die darin generell ausgewiesenen Beförderungsgesuche weitgehend zu berücksichtigen und, wo angängig, auch die vor dem Kriege bei Besetzung von Vakanzen üblich gewesenen ausserordentlichen Gehaltsaufbesserungen auszurichten.

Wir erklärten dem Verbands in erster Linie, dass er von einer unzutreffenden Auslegung des Bundesratsbeschlusses vom 13. Juli 1915 ausgehe, wenn er, wie dies offenbar geschehen sei, annehme, es liege im Willen desselben, dass jede durch Tod, Austritt usw. freigewordene Stelle wiederum besetzt werden müsse. Eine solche Vorschrift enthalte der erwähnte Bundesratsbeschluss nicht, vielmehr lasse er Beförderungen, die ja grundsätzlich sistiert seien, ausnahmsweise zu, wenn sie die direkte Folge seien der Erledigung von Stellen durch Todesfall, Dienstaustritt usw., wobei aber ganz selbstverständlich immer zu prüfen bleibe, ob als direkte Folge des Abganges im einzelnen Falle eine Beförderung notwendig oder auch nur angemessen erscheine. Da sämtliche der in der Zusammenstellung namhaft gemachten Fälle bei Eintritt der Vakanzen in diesem Sinne geprüft worden waren, wiesen wir den Vorwurf, es sei in diesen Fällen dem Bundesratsbeschlusse bei unserer Verwaltung nicht nachgelebt worden, zurück und bestätigten im übrigen den in einer Antwort auf eine andere Eingabe vertretenen Standpunkt, dass der Personalbestand nach Massgabe des Bedürfnisses, d. h. nach dem Umfange des Verkehrs und, wo die Ökonomie des Betriebes dies als zweckmässig erscheinen lasse, unter veränderter Arbeitsteilung nach dem Ermessen der Verwaltung festgesetzt werde. Die Frage der Besetzung oder Nichtbesetzung von Vakanzen bilde somit eine rein interne Angelegenheit der Verwaltung und die Generaldirektion lehne es daher

ab, den Personalverbänden irgendwelche Kompetenz zur Einnischung zuzuerkennen. Immerhin haben wir dem Verbands für einmal die Gesichtspunkte dargelegt, welche für uns bei der Prüfung der Frage der Wiederbesetzung vakanter Stellen im allgemeinen und unter den gegenwärtigen besondern Verhältnissen massgebend sind.

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

Beratung einer einheitlichen Weisung über die Vollziehung des Bundesratsbeschlusses vom 29. Februar 1916 betreffend nachträgliche Gehaltserhöhungen auf 1. Januar 1916 (vgl. Ziffer 6 hiervor); Lohnerhöhung für die dem Arbeitsgesetze nicht unterstellten Hilfsarbeiter; Überführung von Tagelohnarbeitern in das feste Anstellungsverhältnis; Errichtung von Milchküchen für das Personal; Schaffung einer ständigen Personalkommission; Verhältnis der Bundesbahnen zu den von ihnen subventionierten Eisenbahnschulen (vgl. Ziffer 5 hiervor); Vereinfachung der Inventarkontrolle; Einkassierung und Auszahlung von Beträgen im Domizil der Absender oder Empfänger von Gütersendungen durch Bahnangestellte (Frachtereinzüger und deren Obliegenheiten).

#### 10. Freifahrtwesen.

a. Die mit den schweizerischen Privatbahnen auf 1. Januar 1915 abgeschlossenen neuen Verträge über den gegenseitigen Austausch von Freifahrtscheinen für dienstliche und ausserdienstliche Fahrten, welche gegenüber dem früheren Zustande einerseits eine Einschränkung des Kreises der begünstigten Beamten, Angestellten und Arbeiter, sowie deren Familienglieder überhaupt, und im besondern hinsichtlich der Benützung der höhern Wagenklassen, andererseits eine Verminderung der dem einzelnen in einem Kalenderjahre zukommenden Anzahl Freifahrtscheine für ausserdienstliche Fahrten bezweckten, haben im abgelaufenen Jahre das angestrebte Ergebnis geliefert. Die eingehende Prüfung der von den einzelnen Verwaltungen über Linien der Bundesbahnen für ihr Personal ausgestellten Freifahrtscheine hat auch ergeben, dass man sich fast durchwegs an die neuen Vorschriften gewöhnt hat. Einige Verwaltungen, bei welchen Unregelmässigkeiten festgestellt wurden, sind eingeladen worden, bei der Ausstellung strenge und gewissenhaft nach den Vorschriften der Verträge zu verfahren.

b. Im Berichtsjahre haben wir insgesamt 751 Jahresfreikarten für das ganze Bundesbahnnetz, einzelne Kreise oder Strecken, ausgestellt, gegen 791 im Jahre 1915. Darin sind nicht inbegriffen die vom schweizerischen Eisenbahndepartement für die Mitglieder des Bundesrates und 34 Beamte seiner technischen Abteilung ausgestellten auf dem ganzen Bundesbahnnetze gültigen Freikarten.

c. Für ausserdienstliche Fahrten über Strecken der Bundesbahnen wurden im Berichtsjahre an Beamte, Angestellte und Arbeiter unserer eigenen Verwaltung, sowie deren Familienglieder 330 664 (gegen 311 513 im Jahre 1915), an Beamte und Angestellte fremder Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen, sowie an Familienglieder solcher 15 707 (gegen 15 875 im Jahre 1915) Freifahrtscheine für einzelne Fahrten abgegeben.

11. 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 24 853, diejenige der im Taglohn Angestellten 10 447, zusammen 35 300 gegen 35 824 im Jahre 1915.

	Beamte mit festem Gehalt	Angestellte im Taglohn
bei der Generaldirektion . . . . .	747	18
beim Kreis I . . . . .	5 319	2 005
beim Kreis II . . . . .	5 795	3 036
beim Kreis III . . . . .	5 337	2 089
beim Kreis IV . . . . .	3 484	1 567
beim Kreis V . . . . .	4 171	1 732
	<hr/> 24 853	<hr/> 10 447

## I. Finanzdepartement.

### a. Rechnungswesen.

1. Das Rechnungsergebnis des Jahres 1916 ist durch die wirtschaftlichen Folgen des europäischen Krieges immer noch stark beeinflusst worden. Die Betriebseinnahmen haben sich zwar in erheblichem Masse gebessert; sie betragen Fr. 192 597 561 und sind gegenüber dem Jahre 1915 um Fr. 16 326 275 und gegenüber dem Voranschlage um Fr. 13 026 561 höher. Dagegen übersteigen die Betriebsausgaben von 1916 im Betrage von Fr. 138 762 930 diejenigen des Vorjahres um Fr. 13 233 867 und den Voranschlag, unter Berücksichtigung der Nachtragskredite für Gehalts- und Lohnerhöhungen, noch um Fr. 1 250 220. Der Betriebsüberschuss von Fr. 53 834 631 übertrifft denjenigen von 1915 um Fr. 3 092 408 und ist um Fr. 11 776 341 besser als der Voranschlag. Er erreicht jedoch bei weitem nicht die notwendige Höhe zur Deckung aller Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung.



Der Ausgabenüberschuss des Jahres 1916 der Gewinn- und Verlustrechnung beträgt Fr. 18 706 827; unter Einrechnung des Defizites auf Ende 1915 von Fr. 25 826 206 erreicht er auf Ende des Jahres 1916 die Summe von Fr. 44 533 033.

Der Betriebskoeffizient, der pro 1913 noch 66,94 betrug und im ersten Kriegsjahre 1914 auf 73,66 gestiegen ist, ging pro 1915 auf 71,21 zurück; im Jahre 1916 hat er sich auf 72,08 oder mit Einschluss der Kriegsteuerzulagen auf 73,72 erhöht.

Für alle weiteren Angaben verweisen wir auf die nachfolgenden Jahresrechnungen mit den beigegebenen Erläuterungen.

2. Einen erheblichen Teil der Mehrausgaben des Jahres 1916 bilden die Gehalts- und Lohnerhöhungen auf 1. Januar 1916, deren Ausrichtung durch die Beschlüsse des Bundesrates vom 2. November 1915 und 29. Februar 1916 wiederum bewilligt worden ist. In unserm Voranschlage des Jahres 1916 hatten wir auf Grund des Bundesratsbeschlusses vom 13. Juli 1915 nur die Hälfte dieser Gehalts- und Lohnerhöhungen berücksichtigt. Die durch die spätern Beschlüsse bewilligten Nachtragskredite für die zweite Hälfte der Erhöhungen und für die Beförderungen haben wir zur Vergleichung dem Gesamtvoranschlage der Betriebsausgaben beigelegt (siehe Seite 86 der Betriebsrechnung).

Eine Zusammenstellung der Mehrausgaben des Jahres 1916 für die genannten Gehalts- und Lohnerhöhungen findet sich im Eingange der Erläuterungen zur Betriebsrechnung auf Seite 88 hiernach.

3. Die gemäss Bundesbeschluss vom 3. Oktober 1916 für die Jahre 1916 und 1917 bewilligten Kriegsteuerzulagen (siehe Seite 2 dieses Berichtes) haben für die Zeit vom 1. April bis 31. Dezember 1916 eine Summe von Fr. 3 225 985.04 erfordert. Diese wurde der Gewinn- und Verlustrechnung belastet, da es sich um eine ausserordentliche Massnahme handelt; im Voranschlage waren diese Zulagen nicht enthalten.

## • b. Kassawesen und Wertschriftenverwaltung.

1. Es wurden 52 Kassen- und Wertschriftenrevisionen vorgenommen, die sich verteilen auf:

Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung:					
Kreiskasse	I	II	III	IV	V
	13	2	5	14	4

Das Ergebnis hat in allen Fällen befriedigt.

2. Die im letzten Jahre begonnene Erneuerung der Couponsbogen des 3½ % Anleihens der schweizerischen Bundesbahnen von 1899/1902 wurde fortgeführt. Die Erledigung dieses Geschäftes wird durch den Krieg verhindert. Auf das Jahresende verblieben noch 23 753 Couponsbogen zu erneuern.

3. Zur Deckung unserer Geldbedürfnisse haben wir die seit 1914 ausgegebenen Fr. 21 000 000 Kassabons verlängert und für Fr. 14 000 000 neue Bons ausgegeben, so dass auf den 31. Dezember 1916 Fr. 35 000 000 solcher Bons im Umlaufe waren.

4. Aus Zweckmässigkeitsgründen und im Interesse der Geschäftsvereinfachung sind die von Privaten bei den Kreisen gegen Hinterlegungsscheine hinterlegten Wertschriften in Bern zentralisiert worden. Die Kreiskassen werden in Zukunft nur mehr als Vermittlungsstellen für die Entgegennahme und Aushandgabe solcher Hinterlagen amten.

5. Die im letztjährigen Geschäftsberichte (Seite 9, Ziff. 4) in Aussicht gestellte Vorlage betreffend die Schaffung eines Schuldbuches der schweizerischen Bundesbahnen konnte nicht fertiggestellt werden, da verschiedene in der Folge aufgeworfene Fragen noch einer eingehenden Prüfung bedürfen.

6. Im Verlaufe des Jahres sind der Pensions- und Hilfskasse Fr. 14 519 000 4½ % Depotscheine der schweizerischen Bundesbahnen zugeteilt worden. Ihr Gesamtbetrag belief sich auf Ende Dezember auf Fr. 110 028 000.

7. Während des Berichtsjahres wurden für Rechnung der Pensions- und Hilfskasse Hypothekendarlehen bewilligt:

a. an Beamte und Angestellte unserer Verwaltung	7 Darlehen im I. Range, sichergestellt durch Wohnhäuser, die von den Schuldnern selbst bewohnt werden	Fr. 85,000
b. an Eisenbahnerbaugenossenschaften	1 Darlehen im II. Range	„ 70,300
Zusammen		Fr. 155,300

8. Es fanden 10 Auslosungen von Titeln verschiedener Anleihen statt; insgesamt wurden 9660 Titel gezogen. Der Betrag ist in der Zusammenstellung auf Seite 115 ausgewiesen.

9. Die verjährten Titel und Coupons unserer verschiedenen Anleihen erreichten im verflossenen Jahre die Höhe von Fr. 6 076.50, welchen Betrag wir zu unsern Gunsten verrechnet haben.

10. Gemäss der mit der Eisenbahngesellschaft Sissach-Gelterkinden getroffenen Vereinbarung vom 22. Mai/11. Juni 1915 über die Beitragsleistung der schweizerischen Bundesbahnen an die Liquidation der Eisenbahngesellschaft Sissach-Gelterkinden hat uns letztere auf den Tag der Betriebseröffnung der neuen Hauensteinlinie unsere Forderung von Fr. 42 000 (Fr. 17 000 4 % Obligationen Sissach-Gelterkinden, I. Hypothek, und Fr. 25 000 4½ % Schuldbrief) zuzüglich erlaufene Zinsen, nach Abzug unseres Beitrages an die Liquidation von Fr. 20 000, zurückbezahlt. Gleichzeitig sind die im Portefeuille der eigenen Wertschriften befindlichen 233 Aktien der Gesellschaft im Nennwerte von Fr. 116 500, welche pro memoria mit Fr. 1 zu Buche standen, ganz abgeschrieben worden.

### c. Publizitätsdienst.

Unter dem Einfluss der kriegswirtschaftlichen Massnahmen in den kriegführenden Ländern erfuhr der schweizerische Fremdenverkehr im Berichtsjahre eine weitere Beschränkung und Erschwerung. Dagegen brachte das Hospitalisierungswerk der Hotelindustrie einigen Ersatz für die fehlenden Touristen. Während die Agentur Paris dank dem regen Geschäftsverkehr zwischen Frankreich und der Schweiz und den zahlreichen Reisen französischer Familien zum Besuche internierter Angehöriger gegenüber dem Vorjahre vermehrte Einnahmen aufzuweisen hatte, ging der Billetverkauf bei der Agentur London weiter zurück. Die Agentur New York setzte ihre publizistische Tätigkeit erfolgreich fort. In Berlin wurde die Auskunftstelle der schweizerischen Bundesbahnen auf 1. Oktober 1916 in eigene Lokalitäten verlegt.

Der Publizitätsdienst mit Einschluss der Auslandsbureaux arbeitete den Verhältnissen entsprechend mit vermindertem Personal.

Die beratende Kommission für den Publizitätsdienst ist seit Kriegsausbruch nicht mehr zusammengetreten.

## II. Kommerzielles Departement.

### a. Allgemeines.

1. Am 8. Januar ist die neue Hauensteinlinie Sissach-Gelterkinden-Olten der S. B. B. dem Betriebe übergeben worden. An ihr liegen die neuen Stationen Gelterkinden und Tecknau.

Auf den gleichen Zeitpunkt sind an der alten Linie Sissach-Läufelfingen-Olten drei neue Haltestellen eröffnet worden, nämlich Rümlingen, Buckten und Trimbach.

2. Am 23. August wurde die schmalspurige Linie Brienz-Interlaken-Ost der S. B. B. dem Betriebe übergeben. Die an ihr liegenden Stationen Oberried am Brienersee, Niederried und Ringgenberg sind für den gesamten Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr eingerichtet; die Haltestelle Ebligen dient dagegen nur dem Personen- und Gepäckverkehr und einer beschränkten Güterabfertigung.

3. Im Berichtsjahre sind ferner die nachbezeichneten neuen privaten schweizerischen Eisenbahnlinien eröffnet worden:

- a. am 10. April die Strecke Solothurn-Zollikofen S. B. B. der elektrischen Schmalspurbahn Solothurn-Bern;
- b. am 30. Mai die elektrische Drahtseilbahn Treib-Seelisberg;
- c. am 12. Juli die Strecke Nyon-St-Cergue der elektrischen Schmalspurbahn Nyon-St-Cergue-Morez;
- d. am 12. September die Strecke Leysin-Feydey-Leysin Grand Hotel der elektrischen Schmalspurbahn Aigle-Leysin;
- e. am 4. Dezember die Strecke Nidau-Siselen-Finsterhennen der Biel-Täuffelen-Ins-Bahn;
- f. am 18. Dezember die Wohlen-Meisterschwanden-Bahn.

4. Von der durch Bundesratsbeschluss vom 12. September 1916 erteilten Bewilligung zur Einführung von Zuschlägen zu den Transporttaxen (vgl. Ziffer 3 auf Seite 3 dieses Berichtes) haben wir für das Netz der Bundesbahnen Gebrauch gemacht. Die Massnahme wurde im Einvernehmen mit dem Eisenbahndepartement von uns und den wichtigsten privaten Transportanstalten auf 1. Oktober durchgeführt.

5. Der Kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten, die im Berichtsjahr eine Sitzung abgehalten hat, sind neu beigetreten: die Biel-Täuffelen-Ins-Bahn, die elektrischen Strassenbahnen im Kanton Zug, die Waldenburgerbahn und die Wohlen-Meisterschwanden-Bahn.

6. Der Übereinkunft betreffend den Personen-, Tier- und Güterverkehr vom 1. Januar 1910 sind beigetreten: die Lausanne-Echallens-Bercher-Bahn, die Zahnradbahn Villars-Chesières-Bretaye, die Drahtseilbahn Treib-Seelisberg, die Biel-Täuffelen-Ins-Bahn, die Schöllenenbahn und die Wohlen-Meisterschwanden-Bahn.

### **b. Personenverkehr.**

1. Mit der Berner Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon haben wir eine Vereinbarung getroffen, wonach für bestimmte Verkehre Billette mit wahlweiser Gültigkeit über Olten oder Münster-Grenchen-Nord oder über Sonceboz ausgegeben werden.

2. Mit der Berner Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon und der Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees ist die wahlweise Gültigkeit der Billette mit Bahn oder Schiff auf den Strecken Brienz-Interlaken und Luzern-Alpnachstad vereinbart worden.

3. Die im Geschäftsbericht 1915, Seite 11, unter Ziffer 6, lit. *a* und *b*, erwähnten Beschlüsse der Kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten betreffend den Generalabonnementsverkehr (Ausdehnung des Geltungsbereichs und Taxerhöhung von 10 %) sind auf 1. Mai vollzogen worden. Der zu diesem Zwecke herausgegebene neue Tarif hat zugleich einige Änderungen an den Bestimmungen, namentlich eine Erweiterung der Vorschriften betreffend Taxrückvergütung erfahren.

4. Die zu Beginn des Krieges getroffenen weitgehenden Sondermassnahmen in bezug auf die Gewährung einer Taxrückvergütung oder einer Verlängerung der Gültigkeitsdauer für Generalabonnements und Streckenabonnements (s. Geschäftsbericht 1914, Seite 97, unter Ziffer 16) haben auf den 1. Mai etwas eingeschränkt werden müssen, weil in den Verhältnissen, die seinerzeit für die getroffene Beordnung massgebend waren, inzwischen eine wesentliche Änderung eingetreten ist. Eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer wird nur noch denjenigen Abonnenten bewilligt, die in den aktiven Militärdienst (Grenzbesetzung) einberufen werden. Taxrückvergütungen nach den Festsetzungen der Tarife werden dagegen weiterhin allen jenen Abonnenten gewährt, die infolge Einberufung in den Militärdienst oder aus andern triftigen Gründen an der Weiterbenützung ihrer Abonnements verhindert sind.

5. Mit den in Betracht kommenden übrigen schweizerischen Transportanstalten wurde vereinbart, für erholungsbedürftige Krankenschwestern der kriegsführenden Staaten, die durch Vermittlung eines zu diesem Zwecke gegründeten schweizerischen Komitees einen kostenlosen Ferienaufenthalt in der Schweiz geniessen, die Begünstigung der Fahrt zum halben Preis von der Grenze nach der Station des Erholungsortes und zurück nach der Grenze zu gewähren.

6. Im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden und den schweizerischen Transportanstalten haben wir beschlossen, den in der Schweiz internierten kranken Kriegsgefangenen für anbefohlene und autorisierte private Reisen in Uniform auf Grund einer vom zuständigen Sanitätsoffizier verabfolgten besondern Ausweiskarte die Begünstigung der halben gewöhnlichen Taxe (Militärbillette) zu bewilligen.

7. Auf 1. Oktober ist eine neue Instruktion betreffend die Abfertigung und Taxierung der Militärtransporte des aktiven Dienstes (Grenzbesetzung) erschienen.

Zur Erleichterung der sehr umfangreichen Abrechnung wurde im Einvernehmen mit dem Eisenbahndepartement und den beteiligten Transportanstalten ein besonderer Distanzenzeiger zur Taxberechnung für Militärtransporte auf Grund von Transportgutscheinen herausgegeben.

8. Mit folgenden Bahnen ist ein direkter Personen- und Gepäckverkehr neu eingerichtet worden: Solothurn-Bern-Bahn, elektrische Strassenbahnen im Kanton Zug, Lausanne-Echallens-Bercher-Bahn, Zahnradbahn Villars-Chesières-Bretaye und Wohlen-Meisterschwanden-Bahn.

Auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Bahnlinie Brienz-Interlaken wurden 33 Nachträge zu bestehenden schweizerischen Personen- und Gepäcktarifen ausgegeben. Hinsichtlich der internationalen Personen- und Gepäcktarife hat der Einbezug der genannten Linie vorläufig nur provisorisch geordnet werden können.

9. Die italienischen Staatsbahnen haben auf 1. Juli neue Personenfahrpreise in Kraft gesetzt, die einige Ermässigungen, meistens aber Erhöhungen aufwiesen. Gleichzeitig wurde von denselben eine temporäre Zuschlagstaxe von 5—15 Cts. für jedes Billet eingeführt. Die aus der Massnahme resultierenden Änderungen mussten in den Personentarifen für den Verkehr mit Italien durchgeführt werden. Auf 1. Februar 1917 ist sodann von der genannten Verwaltung eine abermalige Erhöhung der Personentarife angekündigt worden, die einerseits in der Sistierung der Ausgabe der Retourbillette und der Rundfahrtbillette und anderseits in der Er-

höhung der Preise der übrigen Billette um je 20 % besteht. Diese Massnahme bedingte eine neuerliche Änderung der Tarife für den direkten Verkehr mit der Schweiz.

Auch die österreichischen Staatsbahnen haben auf 1. Februar 1917 eine Erhöhung ihrer Personentarife angeordnet. Von der Durchführung dieser Massnahme im direkten Verkehr mit der Schweiz wird jedoch im Einvernehmen mit der Staatsbahnverwaltung in Wien einstweilen Umgang genommen.

Die Generalabonnements sind seitens der italienischen Staatsbahnen grösstenteils und seitens der österreichischen Staatsbahnen vollständig aufgehoben worden.

10. Über die Ergebnisse der Generalabonnements lassen wir nachstehend einige Angaben folgen, denen zum Vergleich die Ziffern des Vorjahres beigelegt sind:

	Anzahl Karten		Differenz
	1915	1916	
a. Kurzfristige Karten . . . . .	11 078	12 521	+ 1 443
b. Langfristige Karten . . . . .	20 217	25 174	+ 4 957
Zusammen	31 295	37 695	+ 6 400

Die Einnahmen betrugen:

	1915 Fr.	1916 Fr.	Differenz Fr.
a. Kurzfristige Karten			
Gesamteinnahmen . . . . .	806 859	985 817	+ 178 958
Anteil der S. B. B. . . . .	651 318	801 932	+ 150 614
b. Langfristige Karten			
Gesamteinnahmen . . . . .	4 898 357	6 275 832	+ 1 377 475
Anteil der S. B. B. . . . .	4 224 216	5 230 573	+ 1 006 357
c. Kurz- und langfristige Karten zusammen			
Gesamteinnahmen . . . . .	5 705 216	7 261 649	+ 1 556 433
Anteil der S. B. B. . . . .	4 875 534	6 032 505	+ 1 156 971

Frequenz und Einnahmen der Generalabonnements weisen sonach gegenüber dem Vorjahr durchwegs eine namhafte Zunahme auf. Es ist dies um so bemerkenswerter, als die Abonnementspreise für alle Serien und Klassen auf 1. Mai um 10 % erhöht worden sind (vgl. Ziffer 3 hiervor).

Die erwähnte Taxerhöhung hat die Frequenz der Generalabonnements keineswegs ungünstig beeinflusst. Sie zeigt gegenüber 1913 nur einen Ausfall von 6 %, während der Gesamtpersonenverkehr der S. B. B. pro 1916 einen Rückgang von rund 26 % gegenüber dem Jahre 1913 verzeichnet.

11. Die Einnahmen aus schweizerischen zusammenstellbaren Billetten weisen gegenüber dem Vorjahr ebenfalls eine Vermehrung auf. Sie betrugen:

	Im ganzen Fr.	Anteil S. B. B. Fr.
im Jahre 1915 . . . . .	1 024 525	813 881
„ „ 1916 . . . . .	1 416 333	1 083 553
Differenz	+ 391 808	+ 269 672

Diesem Verkehr sind im Berichtsjahr neu beigetreten: Die Solothurn-Bern-Bahn und die elektrischen Strassenbahnen im Kanton Zug.

12. Der Verkehr mit zusammenstellbaren Billetten des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen hat fast gänzlich aufgehört; die Einnahmen der schweizerischen Transportanstalten betrugen im ganzen nur noch Fr. 30 036.

13. Neuerdings stark zurückgegangen ist auch der Verkauf von Fahrscheinen für Strecken der S. B. B. durch die privaten Reisebureaux; der Gesamtumsatz belief sich nur noch auf Fr. 140 225.

14. Der Billetverkauf unserer eigenen Agentur in London weist ebenfalls einen neuen Rückgang auf; er hat fast ganz aufgehört. Dagegen ist der Umsatz unserer Agentur in Paris gegenüber dem Vorjahr beträchtlich gestiegen.

### c. Tierverkehr.

Auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Bahnlinie Brienz-Interlaken-Ost ist ein VI. Nachtrag zum schweizerischen Tarif für die Beförderung lebender Tiere eingeführt worden. Er enthält Bestimmungen betreffend die Abfertigung von Tiersendungen im Verkehr mit der schmalspurigen Linie Luzern-Interlaken-Ost. Ferner ist mit diesem Nachtrag die Wohlen-Meisterschwanden-Bahn in den Tarif einbezogen worden.



#### d. Güterverkehr.

1. Die Kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten hat am 25. Mai in Bern ihre 12. Sitzung abgehalten. Sie befasste sich hauptsächlich mit der Umarbeitung des Warenverzeichnisses des schweizerischen Ausnahmetarifs Nr. 3 für Lebensmittel in Eilfracht und mit der Erhöhung der Taxen des schweizerischen Ausnahmetarifs Nr. 1 für Bier in Fässern.

2. Die vom Verband schweizerischer Papierfabrikanten vorgenommene Erhöhung der Preise für Frachtbriefpapier hat eine Erhöhung auch der in § 49 (Ziffer 1, lit. a und b) des schweizerischen Reglements und Tarifs für den Bezug der Nebengebühren vorgesehenen Einzelverkaufspreise für Frachtbriefformulare notwendig gemacht. Die neuen Preise sind auf 1. Oktober eingeführt worden.

Gleichzeitig haben wir auch eine bescheidene Erhöhung der Engrosverkaufspreise für Frachtbriefformulare beschlossen.

Die Rückkehr zu den alten Preisansätzen soll in Erwägung gezogen werden, sobald in den Papierpreisen wieder eine entsprechende Ermässigung Platz greifen wird.

3. Die Tarife für die Benützung unserer Lagerhäuser sind, den gegenwärtigen Verhältnissen entsprechend, um zirka 20 % erhöht worden; die Massnahme wird mit Wirkung ab 1. Februar 1917 durchgeführt.

Für das Reinigen von Getreide und Mühlenfabrikaten im Lagerhaus Brig (Brigue) sind die gleichen maschinellen Einrichtungen erstellt und dieselben Manipulationsgebühren festgesetzt worden, wie im Lagerhaus Brunnen.

4. Die schweizerischen Ausnahmetarife Nr. 1 für Bier in Fässern in Eilfracht und Nr. 3 für Lebensmittel in Eilfracht sind zum Zwecke der Durchführung der von der Kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten in der 12. Sitzung beschlossenen Änderungen (vgl. Ziffer 1 hiervor) auf 1. Oktober neu ausgegeben worden.

Ferner sind, als Folge der Tarifvereinheitlichung auf der Grundlage der S. B. B.-Taxen, Neuausgaben der schweizerischen Ausnahmetarife Nr. 6 für Getreide, Hülsenfrüchte und Ölsaaten, Nr. 13 für Zement, Kalk und Gips, Nr. 14 für Düngemittel und Rohmaterialien zur Düngerfabrikation, Nr. 18 für Holz und Torf, Nr. 19 für Steine usw., Nr. 20 für Kohlen usw., sowie Nr. 44 (neu Nr. 22) für Anthrazit aus dem Wallis, Pyritabfälle usw., erfolgt.

Dem Ausnahmetarif Nr. 41 für die Beförderung von Milch im Abonnement vom 1. Mai 1909 sind weitere Verwaltungen beigetreten, was die Ausgabe eines Nachtrages dazu bedingt hat.

5. Folgende Taxermässigungen sind gewährt worden:

##### I. Im innern schweizerischen Verkehr:

- a. für Kalk schweizerischen Ursprungs zur Karbidfabrikation ab Luzern nach Aarau, Courtepin, Kallnach, Montbovon, ab Flüelen, Luzern und Monthey nach Waldshut und ab Reuchenette nach Montbovon;
- b. für ausgebrauchte, cyanarme Gasreinigungsmasse ab verschiedenen, Gaswerke bedienenden Stationen nach Luterbach;

##### II. Für den Export:

von Zement ab Aarau, Lutry, Roche (Vaud), Unterterzen und Wildegg nach französisch-schweizerischen Grenzpunkten.

6. Teils zu weiterer Durchführung der Vereinheitlichung der schweizerischen Gütertarife auf der Grundlage der Bundesbahntaxen, teils als Folge der Eröffnung der Solothurn-Bern-Bahn, der Brienzerseebahn und der Wohlen-Meisterschwanden-Bahn sind 18 Tarife für den direkten schweizerischen Güterverkehr neu herausgegeben worden.

7. Infolge der eingetretenen Steigerung der Selbstkosten (Futter- und Materialpreise, Löhne etc.) der Camionneure haben die Taxen der Camionnagetarife für Altstätten (St. Gallen), Brugg (Aargau), Couvet C. F. F., Emmishofen-Kreuzlingen, Fribourg, Herisau, Kreuzlingen, Martigny C. F. F., Porrentruy, Rapperswil, Romont, Solothurn und Winterthur etwas erhöht werden müssen. Für Estavayer-le-Lac ist ein neuer Camionnagetarif eingeführt worden.

8. Da die Beschaffung von holzschliffreiem Papier für Frachtbriefformulare seit einiger Zeit auf immer grössere Schwierigkeiten stösst, ist es nötig geworden, die im § 59 (Absatz 5) des schweizerischen Transportreglements für die Qualität und das Gewicht des Frachtbriefpapiers festgesetzten Normen, mit Gültigkeit vom 1. Oktober an, vorübergehend etwas herabzusetzen.

Sodann ist in die §§ 60 (Absatz 5) und 74 (Absatz 7) des Transportreglements, mit Gültigkeit vom 1. Juli an, eine neue Bestimmung aufgenommen worden des Inhalts, dass, wenn die bahnamtliche Nachwägung von Wagenladungen auf der Geleisewage keine grössere Abweichung von dem im Frachtbrief angegebenen Gewichte als 2 % ergebe, dieses Gewicht als richtig angenommen und die Fracht auf Grund desselben berechnet werde.

Ferner sind in die Anlage V zum Transportreglement Vorschriften über die Beschaffenheit von Kesselwagen für die Beförderung von Benzin und Schwefelkohlenstoff, sowie die Bedingungen, unter denen die neuen Sprengstoffe „Chloratsprengstoff A“, „Cheddite 60“ und „Telsit B“ zur Beförderung auf den schweizerischen Bahnen zugelassen werden, aufgenommen worden.

9. Mit Gültigkeit vom 10. Februar an ist der Artikel „Korksteinkitt“ in die Position „Wärmeschutzmittel“ des Spezialtarifs III der schweizerischen Güterklassifikation aufgenommen worden.

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

- die auf 1. Januar 1916 zum Selbstbetrieb übergegangene Bière-Apples-Morges-Bahn;
- die Brienzerseebahn;
- die Solothurn-Bern-Bahn.

11. Die deutsche Regierung hat, indem sie dabei die entgegenstehenden einschlägigen Bestimmungen des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr nicht berücksichtigte, mit Wirkung vom 1. April an für den deutsch-schweizerischen Güterverkehr angeordnet, dass

1. Zahlungen nach dem Auslande im Wege der Nachnahme verboten seien, und
2. bei Eisenbahngütersendungen nach dem Auslande die Fracht nicht frankiert werden dürfe, und solche Sendungen aus dem Auslande nur übernommen werden, wenn die Fracht im Auslande bezahlt wird.

In der Folge wurden diese Anordnungen dahin abgeändert, dass Nachnahmen und Barvorschüsse von weniger als Fr. 12. 50, ferner auf Frankaturrechnungen nachgenommene bahnseitige Vorfrachten, sowie Barauslagen der Eisenbahn, ausgenommen seien.

Seit dem genannten Tage werden von den deutschen Bahnen Gütersendungen nach der Schweiz nur noch unfrankiert zur Beförderung übernommen, wogegen solche Sendungen in bisheriger Weise mit Nachnahme belastet sein dürfen. Umgekehrt werden alle unfrankierten und, mit den vorstehend angegebenen Ausnahmen, alle mit Nachnahmen von Fr. 12. 50 und mehr belasteten Gütersendungen aus der Schweiz nach Deutschland von den deutschen Grenzstationen zurückgewiesen. Die schweizerischen Stationen sind verhalten worden, die Aufgeber derartiger Sendungen auf letztere Tatsache gehörig aufmerksam zu machen.

In diesem Zusammenhange ist noch zu erwähnen, dass die deutschen Bahnen vom 24. März an im Güterverkehr mit den deutsch-schweizerischen Grenzstationen nicht mehr die bisher in Markwährung ausgedrückt gewesenen Frachtsätze, sondern die aus der Umrechnung dieser Marksätze zum normalen Kurs (81 Mark = 100 Franken) sich ergebenden Frankenbeträge berechnen.

12. Die italienischen Staatsbahnen haben, zu den früher bereits eingeführten Taxerhöhungen, auf 1. Oktober neuerdings eine Erhöhung ihres internen Tarifs um zirka 10 % vorgenommen.

Diese Erhöhung wird im direkten Verkehr zwischen Italien und der Schweiz auf 1. März 1917 zur Durchführung gelangen. Gestützt auf Art. 11 des Staatsvertrages zwischen der Schweiz, Deutschland und Italien betreffend die Gotthardbahn, wonach die Schweiz das Recht hat, die Transittaxen der Gotthardstrecken zu erhöhen, sobald die deutschen oder italienischen Bahnen ihre Taxen erhöhen, hat die Aufsichtsbehörde unsern Antrag gutgeheissen, die Transittaxen der Gotthardlinien vorübergehend um 3—10 % zu erhöhen; hierbei können wir auch eine entsprechende Erhöhung der Einrechnungstaxen für den Verkehr via Simplon vornehmen. Auch diese Erhöhungen werden auf 1. März 1917 durchgeführt.

13. Am 12. Januar hat in Rom zur Festlegung der Grundlagen für die Neubearbeitung des Tarifs P. L. M.-Italien eine Konferenz stattgefunden, an der wir uns vertreten liessen. Ebenso waren wir vertreten an der 116. Sitzung der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen, die am 15./16. Juni in Baden-Baden abgehalten worden ist.

14. Die Frachtenkontrolle ist im Berichtsjahre in 18 Bahnhöfen und 56 Stationen vorgenommen worden.

#### **e. Einnahmenkontrolle und Abrechnungswesen.**

1. Unter Hinweis auf die durch den Krieg herbeigeführten Verhältnisse verlangten die deutschen Bahnen von uns die Leistung von Abschlagszahlungen auf unsere regelmässige beträchtliche Schuld aus den monatlichen Abrechnungen über die deutsch-schweizerischen Güterverkehre. Wir sind insoweit entgegengekommen, dass wir zunächst Abschlagszahlungen für Nachnahmen und Zölle bewilligten und diese später auf  $\frac{1}{4}$  der Frachanteile der deutschen Bahnen ausdehnten.

2. Mit der Badischen Bahn ist mit Rücksicht auf die starken Kursschwankungen eine Vereinbarung getroffen worden, wonach den in Konstanz und Singen nach der Schweiz zur Ausgabe gelangenden Billetten bis nach Beendigung des Krieges die Fahrpreise nur noch in der Frankenwährung aufgedruckt werden. Die Stationen wurden angewiesen, deutsche Währung zum jeweils geltenden Tageskurs als Zahlung anzunehmen.

**3.** Zur teilweisen Schadloshaltung der Verwaltung für die ihr aus der Gewährung von Frachtkrediten erwachsenden Zinsverluste ist eine Umsatzgebühr auf den Saldi der Kontokorrentrechnungen von 1 ‰ bei Monatskrediten und ½ ‰ bei Halbmónatskrediten eingeführt worden. Die daraus resultierende Einnahme wird auf Fr. 60 000 per Jahr veranschlagt.

4. Die Gebühren für die Aufbewahrung gefundener Gegenstände sind revidiert worden.

5. In Weiterverfolgung der Bestrebungen auf Vereinfachung des Abfertigungsdienstes wurde das vereinfachte Güterabfertigungsverfahren (ohne Frachtkarte) auf den direkten Verkehr mit den schweizerischen Privatbahnen ausgedehnt, nachdem es im internen Verkehr der Bundesbahnen erprobt worden war und sich gut bewährt hatte.

6. Es wurden 1699 Kassa- und Bücherrevisionen bei den Kassastellen der Stationen und Lagerhäuser und den Kassierern der Dampfboote auf dem Bodensee durchgeführt, welche sich auf die einzelnen Kreise wie folgt verteilen :

<b>Kreise</b>	<b>I</b>	<b>II</b>	<b>III</b>	<b>IV</b>	<b>V</b>
	443	296	391	343	226

Wegen Unterschlagung wurden 5 Kassabeamte aus dem Dienste der Bundesbahnen entlassen und 3 davon den Gerichten überwiesen.

**7. Im Bestand der Frachtkredite haben folgende Veränderungen stattgefunden:**

Kreise	I	II	III	IV	V	Total
Neue Kredite wurden eröffnet . . .	31	62	59	31	33	216
Bestehende Kredite wurden geändert	42	74	77	46	19	258
Aufgehoben wurden . . . . .	20	27	28	26	7	108
	93	163	164	103	59	582

Bestand am 31. Dezember: 1992 Frachtkredite. Zunahme pro 1916: 108.

8. Wir lassen nachstehend eine vergleichende Übersicht über die Betriebseinnahmen der Bundesbahnen und des Dampfschiffbetriebes auf dem Bodensee der Jahre 1915 und 1916 folgen, und verweisen auf die der Einnahmentabelle nachfolgende Begründung der Verkehrsschwankungen.

### Betriebseinnahmen der schweizerischen Bundesbahnen.

1915		1916		Gegenüber 1915	
2802 km		Bis Juli = 2820 km Vom August = 2836 km			
Fr.	%	Fr.	%	mehr	weniger
				Fr.	Fr.
56 116 761	33.59	I. Ertrag des Personentransportes . . . . .	63 028 485 34.79	6 911 724	—
		II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes:			
4 768 598	2.86	1. vom Gepäck . . . .	5 129 545 2.88	360 946	—
3 260 874	1.95	2. von Tieren . . . .	3 596 380 1.99	335 507	—
101 177 343	60.57	3. von Gütern . . . .	107 978 213 59.62	6 800 870	—
109 206 815	65.38		116 704 138 64.44	7 497 323	—
1 721 506	1.03	III. Ertrag aus d. Postverkehr	1 396 750 0.77	—	324 756
167 045 082	100.00	Total	181 129 373 100.00	14 084 291	—
		<i>B. Dampfschiffverkehr auf dem Bodensee.</i>			
Fr.	%	Fr.	%	Fr.	Fr.
88 682	18.15	I. Personentransport . . .	60 622 22.68	—	28 060
7 834	1.61	II. Gepäcktransport . . .	4 800 1.79	—	3 034
550	0.11	III. Tiertransport . . . .	4 348 1.63	3 798	—
388 860	79.60	IV. Gütertransport . . .	194 951 72.93	—	193 909
2 600	0.53	V. Posttransport . . . .	2 600 0.97	—	—
488 526	100.00	Total	267 321 100.00	—	221 205

Durch die Eröffnung der neuen Hauensteinlinie (8. Januar) und der rechtsufrigen Brienzerseebahn (23. August) hat im Berichtsjahr das Netz der Bundesbahnen um 34 km zugenommen. Die Einnahmen erzielen gegenüber dem Vorjahr eine Vermehrung um Fr. 14 084 291 = 8.43 %; sie stehen aber immer noch um rund

Fr. 22 000 000 hinter denjenigen des letzten normalen Verkehrsjahres (1913) zurück. Im Ergebnis pro 1916 sind folgende Einnahmen aus Militärtransporten zu Lasten des Bundes inbegriffen:

Transporte während den Monaten September 1915 bis und mit Juli 1916 . = Fr. 2 858 584  
Mobilisationstransporte August 1914 . . . . . = „ 218 697

Für die seitherigen Teilmobilisationen wird die Entschädigung später ausgerichtet. Inbegriffen in den Einnahmen ist ferner der Ertrag der Taxzuschläge in den Monaten Oktober-Dezember mit Fr. 1 062 000.

Gegenüber dem Vorjahr zeigen sich in den einzelnen Transportkategorien folgende prozentuale Differenzen:

Personenverkehr . . . . .	+ 12.31 %/o (1915: — 22.21 %/o)
Gepäckverkehr . . . . .	+ 7.57 %/o (1915: — 30.44 %/o)
Tiertransport . . . . .	+ 10.29 %/o (1915: + 11.31 %/o)
Gütertransport . . . . .	+ 6.72 %/o (1915: + 10.71 %/o)

Dazu ist folgendes zu bemerken:

#### *Personenverkehr.*

Trotz der Vermehrung um Fr. 6 900 000 stehen die Einnahmen im Vergleich zu dem letzten normalen Betriebsjahr 1913 immer noch um 21.5 Millionen zurück.

Die einzelnen Monate weisen gegenüber 1915 folgende Differenzen auf:

Januar . . + Fr. 856 586	Mai . . — Fr. 160 055	September . + Fr. 660 024
Februar . . + „ 604 926	Juni . . + „ 265 519	Oktober . . + „ 924 198
März . . + „ 276 155	Juli . . + „ 843 093	November . + „ 541 126
April . . + „ 710 577	August . + „ 572 575	Dezember . + „ 817 000

Hiernach ergab lediglich der Monat Mai eine Mindereinnahme, die auf einer Verkehrsverschiebung zwischen den Monaten April-Juni (April: Osterverkehr, Juni: Pfingstverkehr) beruht. Nicht ganz im gleichen Verhältnis wie die Einnahmen hat sich die Zahl der beförderten Personen, nämlich von 78 028 682 auf 86 698 230, somit um 11.11 % vermehrt. Dementsprechend ist die Durchschnittseinnahme per Reisenden von 71.9 Cts. auf 72.69 Cts. gestiegen.

Die Einnahmen der Tunnelstrecke Brig-Iselle betrugen im Berichtsjahr nur Fr. 142 723, gegenüber Fr. 236 933 pro 1915 und Fr. 823 355 pro 1914.

#### *Güterverkehr (inkl. Gepäck und Tiere).*

Nach Abzug des Ausfalles aus dem Postverkehr von Fr. 324 756 ergibt sich unter dieser Rubrik eine Mehreinnahme von Fr. 7 172 567 = 6.46 %/o, d. h. die Einnahmen erreichen mit Fr. 118 100 888 bis auf zirka 1 Million diejenigen des letzten normalen Jahres (1913). Die Zahl der beförderten Tonnen ist von 14 562 601 pro 1915 auf 15 416 215 = 5.86 %/o gestiegen, hat daher mit der Vermehrung der Einnahmen nicht ganz Schritt gehalten. Daraus ergibt sich eine Verbesserung des Durchschnittsertrags pro Tonne von Fr. 7.39 pro 1915 auf Fr. 7.66 im Berichtsjahr.

Die einzelnen Monate ergaben in den Einnahmen folgende Differenzen gegenüber dem Vorjahr:

Januar . — Fr. 520 908	Mai . . + Fr. 1 414 601	September + Fr. 1 037 464
Februar . — „ 329 353	Juni . . + „ 1 790 882	Oktober . . + „ 1 530 174
März . . — „ 1 140 522	Juli . . + „ 940 770	November + „ 1 498 544
April . . — „ 1 360 008	August + „ 921 924	Dezember + „ 1 389 000

Die Mindereinnahmen in den ersten 4 Monaten erklären sich ohne weiteres durch den aussergewöhnlich starken Güterverkehr zwischen Deutschland und Italien vor dem Mai 1915, d. h. unmittelbar vor Eintritt Italiens in den Krieg. Vom Monat Mai an weisen alle Monate ganz beträchtliche Mehreinnahmen auf.

Auch die Einnahmen der Tunnelstrecke Brig-Iselle haben unter dem Einfluss des Krieges gelitten; sie betrugen Fr. 629 131 gegenüber Fr. 923 555 im Jahre 1915.

Nach Abschnitt B der vorstehenden Tabelle ergeben sich im Bodensee-Dampfschiffverkehr auf allen Rubriken, mit Ausnahme des Tiertransportes, weitere erhebliche Einnahmefälle. Die Gesamteinnahmen sind von Fr. 488 526 pro 1915 auf Fr. 267 321 im Berichtsjahr, also fast um die Hälfte zurückgegangen. Der Ausfall von rund Fr. 194 000 im Güterverkehr allein gibt ein Bild von der eingetretenen Beschränkung in der Ein- und Ausfuhr der Güter.

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

Im Jahre 1916 sind an neuen Geschäften eingegangen:

7 705 Fahrgeldreklamationen (einschliesslich 482 Taxrückerstattungsgesuche auf Generalabonnements);  
13 580 Reklamationen betreffend Frachten, Nebengebühren und Verschleppungen (Fehlinstradierungen) aus dem direkten schweizerischen und dem internationalen Güter- und Viehverkehr.

Erledigt wurden:

7 275 Fahrgeldreklamationen;  
13 913 Reklamationen betreffend Frachten, Nebengebühren und Verschleppungen, (umfassend 75 301 Sendungen).



### III. Betriebsdepartement.

#### a. Allgemeines.

1. In Sachen „Aufhebung des Kriegsbetriebes der schweizerischen Transportanstalten“ hat der Bundesrat folgende Beschlüsse gefasst:

##### a. Am 16. Februar 1916.

Art. 1. Der Kriegsbetrieb der Eisenbahnen und Dampfschiffunternehmungen wird aufgehoben.

Art. 2. Dieser Beschluss tritt am 1. März 1916 in Kraft. Für die Festsetzung des Sommerfahrplanes 1916 hat es jedoch bei den Bestimmungen von Art. 1 und 2 des Bundesratsbeschlusses vom 26. November 1915 sein Verbleiben; die Bestimmungen von Art. 3, 4 und 5 daselbst sind aufgehoben.

Art. 3. Das Militärdepartement, sowie das Post- und Eisenbahndepartement sind mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

##### b. Am 29. Februar 1916.

Art. 1. Das Personal der Transportanstalten, das bisher unter Kriegsbetrieb gestanden hat, wird vom 1. März 1916 hinweg wieder zur Entrichtung des Militärpflichtersatzes verhalten.

Art. 2. Für das Jahr 1916 hat dieses Personal  $\frac{5}{6}$  der durch den Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1915 auf den doppelten Betrag erhöhten Militärsteuer zu entrichten.

##### c. Am 29. Februar 1916.

Art. 1. Die zur Aufrechterhaltung eines geordneten Betriebes auf den schweizerischen Eisenbahnen und zur Sicherung der Lebensmittelzufuhr aus dem Auslande seit dem Kriegsausbruch gefassten Bundesratsbeschlüsse und vom Militäreisenbahndirektor erlassenen Verfügungen bleiben nach Aufhebung des Militärbetriebes der schweizerischen Eisenbahnen weiterhin in Kraft.

Art. 2. Die im Bundesgesetz vom 19. Dezember 1874 betreffend die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise zwischen dem schweizerischen Eisenbahnnetz und gewerblichen Anstalten in Art. 8 festgesetzten Tagesstunden werden schon vom Monat März an auf die Zeit von vormittags 7 Uhr bis 6 Uhr nachmittags abgeändert.

Wir haben die aus dieser Sachlage sich ergebenden Änderungen am 6. März zum Vollzug gebracht.

2. An Stelle der ordentlichen Europäischen Fahrplankonferenzen fanden zur Besprechung des Sommerdienstes 1916 und des Winterfahrplanes 1916/17 Konferenzen in beschränktem Umfange statt, die im Februar in Wien und im Juli in Stuttgart abgehalten wurden und von uns beschickt waren.

Im August fand in Bern zum erstenmal seit Aufhebung des Kriegsbetriebes der schweizerischen Transportanstalten wieder die ordentliche Fahrplankonferenz für den Winterdienst 1916/17 mit den kantonalen Behörden und dem Eisenbahndepartement statt.

3. Wir sehen uns veranlasst, hier noch auf die Einschränkung der Fahrleistungen zurückzukommen, die gegen Ende des Berichtsjahres angeordnet werden musste.

Es ist mehrfach, namentlich auch in Zeitungsartikeln die Meinung vertreten worden, dass der für die Notwendigkeit der Verminderung der Zugsleistungen angeführte Grund, d. h. die Schonung der Kohlenvorräte, nur als Vorwand gedient habe, um durch Verminderung des Kohlenverbrauches Ersparnisse an den Betriebsausgaben zu erzielen. Diese Annahme ist ganz unzutreffend. Die Kohlenzufuhren an die Bundesbahnen hielten sich nach dem Abschluss des Abkommens mit Deutschland annähernd auf der vertraglich festgesetzten Höhe. Im Oktober betrugen sie  $\frac{4}{5}$  der Vertragsmenge, erst im November machte sich ein stärkerer Rückgang fühlbar, der dann für die Bekohlung der Lokomotiven die Heranziehung des Vorrates in so bedeutendem Umfange nötig machte, dass bei Fortdauer dieses Zustandes die vollständige Erschöpfung des Vorrates in etwa sieben Monaten zu befürchten war. Die Notwendigkeit der Ende November angeordneten Ausarbeitung eines Fahrplanes mit eingeschränkten Zugsleistungen ist damit nachgewiesen.

Auch der „Geheimnistuerei“ bei Ausarbeitung des eingeschränkten Fahrplanes sind die Eisenbahnen beschuldigt worden, in der Hauptsache wohl deshalb, weil die Fahrplanentwürfe nicht öffentlich zu jedermanns Einsicht aufgelegt worden sind, so dass es den beteiligten Kreisen nicht möglich war, ihre Wünsche anzubringen. Die Unterlassung der Auflage war deswegen zu bedauern, weil sie die Ausmerzung allfälliger Härten des Fahrplanes erschwerte. Tatsächlich lag der erste Entwurf des eingeschränkten Fahrplanes Mitte Januar 1917 vor. Die Durchführung des ordentlichen Verfahrens zu seiner Einführung nach Massgabe der bundesrätlichen Verordnung vom 5. November 1903 hätte drei und einen halben Monat erfordert. (Beispielsweise muss der erste Entwurf des normalerweise auf den 1. Mai einzuführenden Sommerfahrplanes den Behörden am 15. Januar eingereicht werden.) Eine

raschere Behandlung des Fahrplanes war aber im Interesse der Verwirklichung der Kohlenersparnis unbedingt geboten. Nur durch Verzicht auf die Durchführung des ordentlichen Verfahrens war es möglich, den eingeschränkten Fahrplan auf den 20. Februar 1917 zur Einführung zu bringen.

4. Nach vorausgegangener Beratung in einer Direktorenkonferenz haben wir den Kreisdirektionen grundsätzliche Weisungen in Sachen der Wiederbeschäftigung der Lehrlinge des Stations- und Zugsdienstes erteilt. Diese lauten in der Hauptsache:

a. Die Kreisdirektionen werden ermächtigt, die Lehrlinge des Stations- und Zugsdienstes, die bei Kriegsausbruch ausgeschieden sind, wieder in ihre Lehrlingsstellung aufzunehmen, soweit sie inzwischen nicht eine andere Stellung gefunden haben.

b. Stationslehrlinge, die die Fähigkeitsprüfung mit Erfolg bestanden und die eine mindestens normale Lehrzeit hinter sich haben, dürfen bei Eignung und Bedarf zu Stationsgehilfen ernannt werden.

c. In beschränktem Umfange dürfen neue Stationslehrlinge auf Grund des Reglementes Nr. 102 wieder aufgenommen werden, sofern die Rücksicht auf den Personalersatz bei Wiederaufleben des Verkehrs dies als nötig erscheinen lässt.

5. Der Bundesratsbeschluss vom 11. September 1914 betreffend Sistierung der Gehaltserhöhungen hatte zur Folge, dass auch die auf 1. April 1915, d. h. auf den Zeitpunkt der allgemeinen Erneuerungswahlen fällig gewesene Neuklassifizierung der Bahnhöfe, Stationen und Güterexpeditionen unterbleiben musste. Sie wurde alsdann im Laufe des Jahres 1916 nachgeholt.

Durch die Neuklassifikation erlangten 63 Bahnhöfe und Stationen, sowie 15 Güterexpeditionen eine Rang-erhöhung.

6. Der am 18./21. Juni 1910 mit der Bodensee-Toggenburgbahn abgeschlossene Vertrag betreffend den Betrieb der Bodensee-Toggenburgbahn durch die S. B. B. wird auf 1. Mai 1917 aufgelöst. Auf diesen Zeitpunkt geht die genannte Bahngesellschaft zum Selbstbetrieb ihrer Linien Romanshorn-Wattwil und Ebnet-Nesslau über. Zwischen den beiden Verwaltungen ist am 3. November ein neuer Vertrag über die gegenseitigen Beziehungen abgeschlossen worden, wonach der durchgehende Betrieb auf der Linie Romanshorn-Rapperswil mit Lokomotiven, Rollmaterial und Personal beider Verwaltungen nach dem Grundsatz des Naturalausgleiches besorgt wird.

7. Mit der Berner Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon ist am 24. November ein Vertrag zustande gekommen, wonach die Bundesbahnen den Fahr- und Zugsdienst (Zugförderung und Zugsbegleitung) auf der der B. L. S. gehörenden Linie Münster-Lengnau übernehmen.

8. Im September haben wir Vorschriften genehmigt betreffend einheitliches Verfahren in der Verteilung der Reglemente, Instruktionen und Vorschriften an das Personal des Stationsdienstes und der Zugsbegleitung, sowie des Fahr- und Werkstättendienstes, die ab 1. Januar 1917 zur Anwendung gelangen.

Das neue Verfahren bezweckt in gewissem Umfange eine Einschränkung in der Abgabe der Reglemente. An die Stelle der persönlichen Abgabe tritt die Auflage zur allgemeinen Einsicht in den dem Personal stets zugänglichen Diensträumen. Durch die daherige Verminderung der Auflagen werden Ersparnisse an Druck- und Papierkosten erzielt.

9. Ausser den für den Kohlenverkehr aus dem Saar- und dem Ruhrgebiet nach der Schweiz reservierten 500 schweizerischen Güterwagen sind für den Kohlentransport ab den badischen Rheinhafenstationen ab 15. Dezember noch weitere 250 schweizerische Wagen gestellt worden.

10. An Stelle des im Oktober 1915 verstorbenen Herrn Balmer haben wir als Betriebschef des Kreises II in Basel gewählt Herrn August Reinhard, von Röthenbach (Bern), bisher Bahnhofinspektor in Basel S. B. B.

## **b. Stationsdienst und Zugsbegleitung.**

Nichts zu bemerken.

## **c. Telegraphendienst und elektrische Anlagen.**

1. Die Pflichtenhefte für elektrotechnische Massenartikel sind neu bearbeitet herausgegeben worden.

2. Es wurde mit der Abfassung von technischen Mitteilungen zur Ausbildung des Personals begonnen. Im Berichtsjahr sind erschienen die Beschreibung der Doppeltelegraphie mit Gleich- und Wechselstrom und die Anleitung für die Spleissung von Papierlufttraumkabeln.

#### d. Fahr- und Werkstättendienst.

1. Von dem gemäss Budget zu beschaffenden Rollmaterial waren für das Jahr 1916 nur noch 3 Güterzugslokomotiven der Serie C<sup>5</sup>/<sub>6</sub> zu bestellen. Wir haben die Lieferung dieser Lokomotiven mit Vertrag vom 20. Mai 1916 an die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur vergeben.

2. Zur weitem Verbesserung der Wagenbeleuchtung werden 69 Personen- und Gepäckwagen, die bisher noch mit Gas- oder Petrolbeleuchtung versehen waren, mit Akkumulatorenbeleuchtung ausgerüstet.

3. Angesichts des anhaltenden Mangels an Güterwagen haben wir beschlossen, einige alte, wenig mehr verwendbare Personenwagen in Milchtransportwagen umzubauen. Zudem werden 66 Langholzwagenpaare umgebaut (30 Paare in gewöhnliche offene Güterwagen und 36 Paare in 4-achsige offene Güterwagen), um sie für die Beförderung von Gütern aller Art verwenden zu können; auch haben wir eine grössere Anzahl Unterstellte ausrangierter Wagen zu gedeckten und offenen Güterwagen herrichten lassen. Von einer Bierbrauerei haben wir 2 ältere gedeckte Güterwagen angekauft.

4. Eine Anzahl alte Dampflokomotiven, die den heutigen Anforderungen nicht mehr entsprechen und daher nur noch ganz beschränkte Verwendung finden, sind in Anbetracht der gegenwärtigen günstigen Preislage und im Hinblick auf die Elektrifizierung der Gotthardlinie veräussert worden.

5. Im Jahresbericht 1915 (Abschnitt A, Ziffer 9, lit. o, Seite 5) haben wir erwähnt, dass die Zersplitterung im Bestellwesen schon in Friedenszeiten mit Unzukömmlichkeiten verbunden und während des Krieges namentlich in bezug auf das aus dem Auslande zu beschaffende Material unhaltbar geworden sei. Die zentrale Beschaffung verschiedener Materialien durch den Fahr- und Werkstättendienst ist daher im Berichtsjahre fortgesetzt worden, wobei durch Engroseinkäufe weitere Ersparnisse und sonstige Vorteile erzielt wurden. Die Einfuhrschwierigkeiten haben sich gegenüber dem Vorjahre noch gesteigert und waren oft fast unüberwindlich. Nur durch zähe, unablässige Bemühungen aller Art konnte der Erfolg gesichert werden.

Von der Abteilung sind im Berichtsjahre folgende Gegenstände und Materialien bestellt worden:

692 Lauf-, Tender- und Wagenachsen,	350 kg Kaltleim,
18 Radsterne,	28 280 „ Benzin,
29 Radscheiben,	275 800 „ Petrol,
5 700 Radreifen,	58 450 „ Lampenöl,
572 Achsbüchsen oder Teile zu solchen,	21 000 „ Terpentinöl und Terpentinölersatz,
111 Kegelfedern,	41 200 „ Leinöl,
13 195 verschiedene Bestandteile zu Zug- u. Stossapparaten,	72 400 „ Stellwerköl und Zentralweichenöl,
10 400 Siederöhren,	12 200 „ Bodenöl,
84 600 Siederohrbrandringe,	5 350 „ Pissoiröl,
300 Zugsbeleuchtungsbatterien und Ersatzteile,	2 000 „ Spezialöl für Luftdruckpumpen Westinghouse,
11 500 m Riemen für Zugsbeleuchtungsdynamos,	4 900 „ Bohröl,
12 000 Glühlampen,	16 140 „ Desinfektionsmittel (Marken Aldoform und Oloform),
1 000 Übersichtskärtchen S. B. B. für Personenwagen,	27 265 kg verschiedene Fette,
6 400 kg Kupfermaterial für Lokomotiven,	1 865 t Schmiedekohlen,
30 600 „ Bankazinn,	68 t buchene Holzkohlen,
2 300 „ Kupferschlaglot,	2 420 t Anthrazitnusskohlen,
5 000 „ Antimon,	325 t Anthrazit-Eiformbrikets,
62 800 „ Soda,	10 t Braunkohlenbrikets.
3 400 „ Schreibkreide,	

Unter Berücksichtigung der gemäss Verträgen durch den Fahr- und Werkstättendienst noch beschafften 548 811 t Lokomotivfeuerungsmaterial und 1 230 t Schmieröl für Betriebsmittel beläuft sich der Gesamtwert dieser Bestellungen auf rund Fr. 22 496 000, wovon rund Fr. 20 726 000 im Posten „Materialanschaffungen“ der Rechnungen der Materialverwaltungen (Seiten 124/25 hiernach) enthalten sind, während der Restbetrag von rund 1 770 000 auf die Werkstätten entfällt. Die von allen 5 Materialverwaltungen der Kreise selbst gemachten Anschaffungen (ohne die Drucksachen, deren Beschaffung von der Drucksachenverwaltung besorgt wird) betragen rund Fr. 3 874 000 oder 15,8 % der in deren Rechnungen enthaltenen Gesamtsumme von Fr. 25 360 000.

6. Mit der schon im Jahresberichte 1915 erwähnten Zentralisierung des Verkaufs von Altmaterial der Werkstätten haben wir fortgesetzt gute Erfahrungen gemacht. Im Berichtsjahre belaufen sich die Verkäufe auf Fr. 708 680.

7. Angesichts der günstigen Preislage sind einige ältere und entbehrliche Werkzeugmaschinen der Werkstätten verkauft worden.

8. Am 31. Dezember 1915 sind die Verträge mit der Rheinischen Kohlenhandel- und Rhedereigesellschaft in Mülheim-Ruhr und mit der Firma M. Stromeyer, Lagerhausgesellschaft in Konstanz und Kreuzlingen über Lieferung von Lokomotivfeuerungsmaterial abgelaufen. Der Abschluss neuer mehrjähriger Verträge war nicht möglich; es konnten nur die folgenden Abkommen getroffen werden:

- a. mit der Rheinischen Kohlenhandel- und Rhedereigesellschaft m. b. H. in Mülheim-Ruhr am 25. Januar ein II. Nachtrag zum Vertrag vom 22. März/7. April 1909 über die Lieferung von im ganzen 480 000 t Ruhrkohlen, Ruhrbrikets und Koks in der Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1916; ferner sollen die rückständigen Mengen mit insgesamt 24 273 t nachgeliefert werden;
- b. mit der Königlichen Bergwerksdirektion in Saarbrücken:
  - I. Abkommen vom 19. Januar 1916 über die Lieferung von 18 000 t Saarkohlen bis Ende März 1916;
  - II. Abkommen vom 30. März 1916 über die Lieferung von 70 000 t Saarkohlen in der Zeit vom 1. April 1916 bis Ende März 1917;
- c. mit der Firma M. Stromeyer, Lagerhausgesellschaft in Konstanz und Kreuzlingen:
  - I. Abkommen vom 4./7. Januar 1916 über die Lieferung von 15 000 t Ruhrkohlen und Koks in den Monaten Januar bis März 1916;
  - II. Abkommen vom 30. März 1916 über die Lieferung von 20 000 t Ruhrkohlen und Koks in den Monaten April bis Juli 1916;
  - III. Abkommen vom 24. Juni 1916 über die Lieferung von 25 000 t Ruhrkohlen und Koks in den Monaten August bis Dezember 1916.

Im fernerer wurden zu Versuchszwecken 20 Wagen belgische Brikets bestellt.

Die Verhandlungen für die weitere Kohlenbeschaffung sind im Gange.

9. Den Werkstattearbeitern wurden Lohnerhöhungen über das ordentliche Maximum hinaus mit einer Jahresausgabe von rund Fr. 112 300 zugestanden.

10. Wir haben schon seit längerer Zeit ins Auge gefasst, den Bestand an Lehrlingen unserer Werkstätten angemessen zu erhöhen und namentlich auch in unserer Werkstätte in Zürich Lehrlinge heranzubilden, wo dies bei den frühern Verhältnissen wegen Platzmangel nicht gut möglich war. Nach Prüfung aller Verhältnisse ist in Aussicht genommen, auf Ostern 1917 in unsern Werkstätten 161 Lehrlinge zu beschäftigen gegenüber 112 Lehrlinge pro 1916. Die Vermehrung beträgt damit 49 Lehrlinge und bezogen auf die Arbeiterzahl steigt die Lehrlingszahl von 2,98 auf 4,28 ‰. Ein weiterer Zuwachs wird in den nächsten Jahren nach und nach stattfinden.

Durch diese Vermehrung wird angemessen für den nötigen Nachwuchs einheimischer Arbeitskräfte gesorgt und damit, soweit an uns, den Gesuchen des Arbeitgeberverbandes Schweizerischer Maschinenindustrieller und des Schweizerischen Gewerbevereins Rechnung getragen, es möchten die öffentlichen Betriebe mehr als bis jetzt an der Ausbildung junger Berufsarbeiter mitwirken.

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

12. Der Bestand der Werkstattearbeiter, ihre Lohnklasseneinteilung und Durchschnitts-Stundenlöhne auf 1. April 1916 bzw. 1915 stellen sich wie folgt:



# Bestand der Werkstattarbeiter, ihre Lohnklasseneinteilung und Durchschnittsstundenlöhne auf 1. April 1916 und 1915.

Werkstätten	Eingetellte Arbeiter				Nicht eingetellte Arbeiter	Lehrlinge	Gesamt-Tal der Arbeiter und Lehrlinge	Arbeiter, die das ordentliche Maximum überschritten haben				Durchschnittlicher Stundenlohn pro Lohnklasse *				
	Anzahl pro Lohnklasse							%	Anzahl pro Lohnklasse			Cts.	Cts.	Cts.		
	I	II	III	Total					I	II	III				Total	
1916 1915	283 317	109 108	76 87	468 512	13 14	13 20	494 546	129 131	73 74	18 20	220 225	47,01 43,85	74,45 71,53	64,41 64,08	55,51 53,80	69,04 66,94
1916 1915	72 69	36 40	18 21	126 130	— —	6 8	132 138	21 21	16 16	5 5	42 42	33,33 32,81	74,65 73,38	65,47 64,33	58,56 56,88	69,73 67,92
1916 1915	251 258	157 160	55 56	463 474	— —	15 19	478 493	125 128	94 95	9 9	228 232	49,34 48,85	78,11 76,60	66,50 65,86	57,49 56,59	71,72 70,65
1916 1915	426 422	269 268	92 90	787 780	10 14	46 41	843 835	189 197	137 139	25 25	351 361	44,60 46,28	76,31 75,49	64,67 63,87	55,66 54,72	69,86 69,10
1916 1915	486 500	122 126	126 131	734 757	12 13	— —	746 770	232 238	76 77	26 26	334 341	45,50 45,05	78,04 76,61	67,21 66,27	58,67 57,81	72,91 71,65
1916 1915	38 39	7 7	18 15	63 61	8 11	1 1	72 73	26 27	6 6	5 5	37 38	58,73 62,30	77,68 77,21	65,71 65,48	55,22 54,40	69,65 70,24
1916 1915	164 164	76 76	55 58	295 298	2 10	14 13	311 321	57 60	48 47	13 13	118 120	40,00 40,27	74,62 74,27	66,42 65,18	57,62 56,80	69,34 68,67
1916 1915	139 140	78 81	24 26	241 247	— —	6 9	247 256	85 87	44 45	10 10	139 142	57,88 57,49	78,50 78,08	64,28 63,55	57,25 56,04	71,78 71,00
1916 1915	350 335	123 150	73 92	546 577	— 1	11 23	557 601	133 139	56 66	21 27	210 232	38,46 40,21	75,47 74,82	63,18 62,23	55,75 55,00	70,06 68,39
Total und Gesamt-Durchschnitt	2209 2244	977 1016	537 576	3723 3836	45 63	112 134	3880 4033	997 1028	550 565	132 140	1679 1733	45,10 45,18	76,48 75,24	65,20 64,38	56,86 55,74	70,69 69,44

\* Die Stundenlöhne basieren auf dem 9stündigen Arbeitstag.

Bei Annahme von 305 Arbeitstagen zu 9 Stunden beträgt im Durchschnitt das Jahreseinkommen eines Werkstattarbeiters pro 1916:

- a. der I. Lohnklasse Fr. 2 099.38  $(305 \times 9 \times 76,46)$  im Gesamtdurchschnitt pro 1916 Fr. 1 940.44  $(305 \times 9 \times 70,00)$
- b. " II. " 1 789.74  $(305 \times 9 \times 65,20)$  " 1915 " 1 906.13  $(305 \times 9 \times 69,44)$
- c. " III. " 1 560.53  $(305 \times 9 \times 56,88)$  " somit Erhöhung des durchschnittlichen Jahreseinkommens = Fr. 34,31.

Die eingetretene Erhöhung des durchschnittlichen Jahreseinkommens bedeutet für die oben angegebene Zahl von 3723 eingeteilten Arbeitern eine jährliche Mehrausgabe von  $3723 \times \text{Fr. } 34.31 = \text{Fr. } 127\,786.13$ .

Für die im Akkord Arbeitenden stellt sich das Jahreseinkommen höher.

## IV. Baudepartement.

### a. Allgemeines.

1. Mit Rücksicht auf die durch den Krieg geschaffene Unsicherheit wurde beschlossen, bis auf weiteres in neu abzuschliessende Bauverträge folgende Bestimmungen aufzunehmen:

„Tritt während der Bauzeit eine Erhöhung der Preise der wichtigsten Baumaterialien oder der Arbeitslöhne ein, so ist der hierdurch entstehende Mehraufwand, soweit er mehr als 7 % beträgt, zu zwei Drittel von den schweizerischen Bundesbahnen und zu einem Drittel von den Unternehmern zu tragen.

Für die Berechnung der Aufbesserung sind die von den Unternehmern mit ihrem Angebot in einer besonderen Liste einzureichenden Löhne und Materialpreise massgebend.

Für Lohnerhöhungen und Preiserhöhungen von Materialien, für welche die Unternehmer keine Ansätze machen, können sie die Wohltat der vorstehenden Bestimmung nicht geltend machen.

Für jede Erhöhung der festgesetzten Löhne haben die Unternehmer die Zustimmung der Verwaltung einzuholen, und zwar auch bei allfälligen Streiks. Wenn höhere Löhne gewährt werden, so sind von dieser Zeit an die Lohnlisten im quittierten Original jeweilen der Bauleitung vorzulegen.

Die Bezugsquellen für die verschiedenen Materialien sind bei Einreichung des Angebotes anzugeben. Allfällige Preiserhöhungen müssen durch Vorlage der Originalfakturen nachgewiesen werden. Die Verwaltung behält sich in diesem Falle vor, die Materialien selber zu beschaffen und den Unternehmern zur Verfügung zu stellen gegen Anrechnung der Angebotspreise nebst Zuschlag eines Drittels der Mehrkosten.“

2. Im Hinblick auf die Vergebung der Arbeiten der Kraftwerke am Gotthard sind besondere Bestimmungen für die Ausführung der Wassertunnels erlassen worden.

3. Für den gesamten Brückendienst der Bundesbahnen haben wir neue Vorschriften aufgestellt und in Kraft gesetzt.

4. In Anlehnung an die neue Brückenverordnung haben wir neue „Besondere Vorschriften für die Ausführung von Eisenbauten“ aufgestellt.

5. Zur Vereinheitlichung und Vereinfachung der Anstellungsverhältnisse der Arbeiter beim Bahnunterhalts- und Bahnaufsichtsdienste sind neue grundsätzliche Weisungen erlassen worden.

### b. Bahnbau.

Im Baubudget für das Jahr 1916 war eine Ausgabe von Fr. 27 840 540 vorgesehen. Das wirkliche Erfordernis blieb um rund 4 Millionen Franken unter dem budgetierten Betrage. Dies ist nicht etwa darauf zurückzuführen, dass der Fortschritt der Bauarbeiten absichtlich gehemmt worden wäre, sondern findet seine natürliche Erklärung darin, dass gewisse Bauten, für die eine Ausgabe vorgesehen war, noch nicht begonnen werden konnten, weil das Plangenehmigungsverfahren sich nicht so rasch abwickelte, als bei der Aufstellung des Budgets angenommen worden war. Immerhin ist nicht zu verkennen, dass auch die Verhältnisse einer ausgedehnten Bautätigkeit nicht günstig waren. Der Mangel an Arbeitskräften, die erhebliche Steigerung der Preise und die Schwierigkeit der Beschaffung gewisser Baumaterialien haben einen hemmenden Einfluss ausgeübt. So musste der Bau der neuen doppelspurigen Sitterbrücke bei St. Gallen verschoben werden, weil die Ausschreibung kein befriedigendes Ergebnis zeitigte und weil es bei einem so grossen Werke sehr nachteilige Folgen haben könnte, wenn wegen Mangel an Arbeitern oder Baumaterialien eine Verzögerung oder sogar eine Einstellung eintreten müsste. Im Hinblick auf die hohen Eisenpreise und die Schwierigkeit der Beschaffung gewisser Sorten von Konstruktionseisen musste sodann die Erstellung der neuen Rheinbrücke bei Ragaz, einer zweiten Brücke über die Landquart im Bahnhofe gleichen Namens, sowie die Auswechslung und Verstärkung verschiedener anderer eiserner Brücken zurückgestellt werden. Auch das zweite Geleise Visp-Brig, dessen Unterbau vollendet ist, konnte dem Betrieb nicht übergeben werden, weil die Schienen noch nicht eingetroffen sind.

Trotz dieser durch den Krieg herbeigeführten schwierigen Verhältnisse konnten aber doch einige wichtige Bauten, die das Baubudget seit einer Reihe von Jahren stark belasteten, zum guten Ende geführt werden.

So wurde am 8. Januar 1916 die neue Hauensteinlinie dem Betriebe übergeben, ein Jahr früher als nach dem Verträge mit der Unternehmung in Aussicht genommen war. Die Abrechnung mit den Unternehmern konnte glatt abgewickelt werden. Die Baukosten der ganzen, 16 136 m langen Neubaustrecke betragen Fr. 28 071 000 gegenüber einem Kredite von. . . . . Fr. 26 200 000

Es ist daher eine Überschreitung des bewilligten Kredites im Betrage von Fr. 1 871 000 oder 7,2 % zu verzeichnen. Der grösste Teil der Mehrkosten entfällt auf den Tunnel, wo in den Keuperstrecken umfangreiche Sicherungsarbeiten ausgeführt werden mussten und im weitem auf Telegraph, Telephon und Streckenblock, bei welchen Einrichtungen die Erhöhung der Materialpreise sich recht fühlbar machte.

Am 23. August 1916 erfolgte die Eröffnung der Brienerseebahn, damit haben die beiden wichtigen Fremdenzentren Luzern und Interlaken die erstrebte direkte Verbindung erhalten. Zur Erleichterung des Güterverkehrs ist auf der Talstrecke Interlaken-Meiringen ein Rollschemeltransport eingerichtet worden, und zwar werden hierfür gefederte Schemelwagen verwendet, die allen Zügen mitgegeben werden können.

Gegen Ende des Berichtsjahres gelangten auch die Erweiterungsbauten im Personenbahnhofs Lausanne zum Abschlusse. Erfreulicherweise blieben die Baukosten unter dem Voranschlage.

Von den im Bau befindlichen zweiten Geleisen konnte die Strecke Nottwil-Rothenburg am 28. Juli 1916 in Betrieb genommen werden. Es mag ferner noch erwähnt werden, dass die Strassenunterführung im Tivoli in Freiburg und die Erweiterungen auf den Stationen Dachsen, Amsteg und Gurnellen im Jahre 1916 vollendet worden sind.

Beim Bau des Simplontunnels II machte sich Arbeitermangel geltend und auf der Südseite traten ausserdem noch Schwierigkeiten bei der Beschaffung von Baumaterialien ein. Die Gesamtlänge der fertig ausgebauten Tunnelstrecke betrug bei einem Fortschritt von 3376 m im Berichtsjahre am 31. Dezember 1916 14 812 m oder 75 % der ganzen Tunnellänge.

Im Jahre 1916 wurde ferner gearbeitet an der Erweiterung der Bahnhöfe Brig, Biel, Solothurn-H. B., Baden und Landquart sowie an den Stationen La Plaine, Sitten, Herzogenbuchsee und Dietikon; ferner an den zweiten Geleisen auf den Strecken Visp-Brig, Landeron-Neuveville, Lengnau-Mett und Winkeln-Bruggen. Sodann ist im Berichtsjahre mit dem Bau der Strassen- und Eisenbahnbrücke über die Rhone (Butinbrücke) der Genfer-Verbindungsbahn begonnen worden.

Es erübrigt noch darauf hinzuweisen, dass die Grunderwerbung für die Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn im Jahre 1916 energisch betrieben und auch die Ausarbeitung des definitiven Bauprojektes gefördert worden ist. Über die Ausgestaltung des Sihlüberfalles ist von Prof. Narutowicz in Zürich, Prof. Rehbock in Karlsruhe und Ingenieur Dr. Epper in Bern ein Gutachten erstattet worden, das bei der Bearbeitung des definitiven Projektes zu Rate gezogen wurde.

Schliesslich erwähnen wir, dass mit den Vorarbeiten für die Surbtalbahn begonnen worden ist, nachdem das Surbtalbahnkomitee eine Anzahlung von Fr. 30 000 auf die von den Interessenten beizubringende Subvention von Fr. 700 000 geleistet hat.

### **c. Bahnunterhalt.**

Unsere Bemerkungen sind am Schlusse der Betriebsrechnung beigelegt.

### **d. Einführung der elektrischen Zugförderung.**

1. In unserem Berichte vom 23. August 1913 betreffend die Einführung der elektrischen Zugförderung auf der Bergstrecke der Gotthardlinie wurde erklärt, dass mit dem Entscheid betreffend den Übergang zur elektrischen Zugförderung die Wahl eines bestimmten Systems für den elektrischen Betrieb noch nicht endgültig proklamiert sein solle. Es wurde in Aussicht gestellt, dass bis zum Zeitpunkte, in welchem der Fortschritt der Vorarbeiten einen Entscheid in der Systemfrage erfordere, alle Erfahrungen und Versuche genau verfolgt werden sollen. Als die Inangriffnahme der Bauarbeiten an den beiden Kraftwerken Amsteg und Ritom unmittelbar bevorstand, konnte die definitive Beschlussfassung nicht mehr hinausgeschoben werden. Nach eingehender Prüfung der inzwischen erzielten Fortschritte auf dem Gebiete der elektrischen Zugförderung wurde entschieden, am Einphasenwechselstromsystem festzuhalten, in der Meinung, dass diese Stromart direkt in den Kraftwerken erzeugt werde (vgl. Seite 4, Ziff. 6).

2. Die Bauarbeiten für die Kraftwerke an der Reuss bei Amsteg und am Ritomsee bei Piotta sind im Berichtsjahre in Angriff genommen worden.

In Amsteg wurden die beiden Dienstwohnhäuser für das zukünftige Kraftwerkpersonal bereits erstellt, damit dieselben während der Bauzeit, im Hinblick auf den Mangel an Wohngelegenheiten vom Baupersonal benutzt werden können. Zur Ausführung gelangte ferner die Korrektur des Kärselenbaches auf eine Länge von zirka 100 m. Im weitem sind die Erstellung der Reussumleitung bei der Wasserfassung am Pfaffensprung und die Unterbauarbeiten der Druckleitung und Seilbahn in Amsteg vergeben worden.

In Piotta wurde der Anstich des Ritomsees in 30 m Tiefe bis auf die letzte Sprengung gegen den See zu ausgeführt. Ein von der hydrobiologischen Kommission der schweizerischen naturforschenden Gesellschaft ausgearbeitetes Gutachten kam zu dem Schlusse, dass der im Ritomsee von 12 m Tiefe an abwärts enthaltene Schwefelwasserstoff bei der Entleerung des Sees auf die Fische des Tessinflusses voraussichtlich keine schädigende Wirkung ausüben werde.

Zur Vergebung gelangten der Unterbau für die Druckleitung und Seilbahn, der Oberbau und die mechanischen Teile der Seilbahn, die Tessinkorrektion in der Nähe des Maschinenhauses, der Unterbau und das Legen des Oberbaues für das Zufahrtsgeleise und endlich die Lieferung und Aufstellung einer eisernen Brücke über den Tessin.

Im Gotthardtunnel wurde ein Probestück der Fahrleitung von 750 m Länge hergestellt und mit der Bohrung der Löcher für die Befestigung des Tragwerks der Fahrleitung begonnen. Die Umänderung der Ventilationsanlage in Göschenen, die zur ungehinderten Durchführung der Fahrleitung nötig ist, wurde vergeben.

### e. Oberbaumaterialverwaltung.

1. Der Erlös aus dem Verkaufe von alten Oberbaumaterialien erreichte im Berichtsjahre den Betrag von Fr. 2 811 617. 06.

Die seit Kriegsbeginn stetig gestiegenen Verkaufspreise haben im Berichtsjahre eine weitere Erhöhung erfahren. Die Nachfrage für den Inlandsbedarf war fortwährend sehr bedeutend. Gebrauchtes Material wurde in grösseren Mengen zur Anlage privater Industriegeleise abgegeben.

2. In der Lieferung neuer Stahlschienen und Eisenschwellen durch den deutschen Stahlwerksverband A.-G. in Düsseldorf ist eine wesentliche Störung eingetreten. Die deutsche Regierung hat mit Wirkung ab 1. Juli die Ausfuhr von Stahl und Eisen gesperrt. Im September wurde ein Posten von 157 Tonnen Schienen zur Ausfuhr freigegeben. Weitere Lieferungen konnten im Berichtsjahre nicht mehr erwirkt werden. Von den für Neubauten und die Oberbauerneuerung pro 1916 angeforderten 15 200 Tonnen Schienen und Schwellen blieben 4 248 Tonnen im Rückstande.

Das im Oktober abgeschlossene deutsch-schweizerische Handelsübereinkommen über die Versorgung der Schweiz mit Stahl und Eisen lässt hoffen, dass die zur Deckung unseres Bedarfes erforderlichen Mengen geliefert werden.

Im Sinne des erwähnten Übereinkommens wurde im Oktober die Genossenschaft „Schweizerische Zentralstelle für den Bezug von Stahl und Eisen aus Deutschland“ gegründet. Die Genossenschaft (Eisenzentrale) bezweckt die richtige Verteilung der einzuführenden Mengen an die schweizerischen Verbraucher. Der Beitritt der Bundesbahnen als Mitglied war durch die Verhältnisse geboten.

3. Zum Zwecke der Beschaffung der für das Jahr 1917 erforderlichen Holzschwellen wurden mit 34 inländischen Firmen Verträge abgeschlossen. Die Vergebungssumme beträgt Fr. 533 342.

4. Die Lieferung von Schienenbefestigungsmitteln pro 1917 ist an fünf Fabriken, wovon vier schweizerische, um den Betrag von Fr. 347 493 vergeben worden.

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

#### Schienen aus Thomasstahl:

In Typ S.B.B. I, von 45,9 kg Gewicht per m . . . . .	= 4 136 Tonnen
„ „ S.B.B. II, „ 48,8 „ „ „ „ . . . . .	= 1 220 „
„ „ S.B.B. V, „ 36,0 „ „ „ „ . . . . .	= 734 „
Zusammen	= 6 090 Tonnen

#### Eisenschwellen:

	Stück	Tonnen
Bahnschwellen S. B. B. I, 2,70 m lang, für Hauptlinien . . . . .	63 581	= 4 646
Doppelstosschwellen S. B. B. I, 2,70 m lang, für Hauptlinien . . . . .	1 724	= 216
Zusammen	65 305	= 4 862

Schienenbefestigungsmittel . . . . . = 790 Tonnen

#### Holzschwellen:

##### a. Bahnschwellen:

eichene (wovon aus dem Auslande 985 Stück) . . . . .	= 14 802 Stück
buchene „ „ „ „ 1000 „ ) . . . . .	= 1 589 „
föhrene (alles inländische) . . . . .	= 4 389 „
lärchene „ „ . . . . .	= 116 „
Zusammen	= 20 896 Stück

##### b. Weichen- und Brückenschwellen:

eichene (alles inländische) . . . . .	= 555 m <sup>3</sup>
---------------------------------------	----------------------



Imprägniert wurden:

*A. Bahnschwellen.*

1. Mit im Wasser löslichen Stoffen, wie: Chlorzink, E. K., Triolith, Bellit:

Eichenschwellen . . . . .	11 888 Stück	
Föhrenschwellen . . . . .	3 771 „	
Lärchenschwellen . . . . .	267 „	
		= 15 926 Stück

2. Mit Teeröl:

Buchenschwellen . . . . .		= 65 094 „
Zusammen		= 81 020 Stück

*B. Weichen- und Brückenschwellen.*

1. Mit im Wasser löslichen Stoffen, wie: Chlorzink, E. K., Triolith, Bellit:

Eichenschwellen . . . . .	401 m <sup>3</sup>
---------------------------	--------------------

2. Mit Teeröl:

Eichenschwellen . . . . .	104 m <sup>3</sup>	
Buchenschwellen . . . . .	664 „	
		768 „
Zusammen		= 1 169 m <sup>3</sup>

Die Zufuhr von Teeröl aus Deutschland blieb, wie überhaupt seit dem Kriegausbruche, gesperrt. Ausnahmsweise konnte im Juli ein Posten von 245 Tonnen erhältlich gemacht werden. Die Holzkonservierungs-A. G. in Zofingen bestellte schon im Jahre 1915 400 Tonnen englisches Teeröl. Dieses ist nach langwierigen Verhandlungen im Berichtsjahre nach der Schweiz gelangt.

Die Destillation von Gasteer hat inzwischen in der Schweiz Fortschritte gemacht, so dass der grösste Teil des vorläufigen Bedarfes an Teeröl im Inlande aufgebracht werden kann. Allerdings beträgt der Preis des letztern das Dreifache desjenigen des deutschen Öles.

Die Anschaffung von Buchenschwellen wurde im Hinblick auf den Mangel an Teeröl tunlichst eingeschränkt. Die Tränkung der Schwellen in andern Holzarten liess sich in rationeller Weise durch die Imprägnierstoffe Chlorzink, E. K., Triolith und Bellit bewerkstelligen.

## V. Rechtsdepartement.

### a. Allgemeines.

1. Nach Ausbruch des Krieges haben wir verfügt, dass unsere Angestellten und Arbeiter fremder Nationalität, die von ihrem Heimatsstaate zum Kriegsdienste einberufen werden, vom Einrückungstage an als aus dem Dienste der S. B. B. entlassen zu betrachten seien (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1914, Ziffer 18, Seite 154). Demgemäss können Gesuche um Unterstützung von Familien der zu fremdem Kriegsdienste eingezogenen Angestellten und Arbeiter nicht berücksichtigt werden.

2. Mit Bezug auf das Verhältnis der schweizerischen Bundesbahnen zur Militärversicherung haben wir in einer Eingabe an das Eisenbahndepartement die Ansicht vertreten, dass für den Schaden, welcher unseren Beamten und Angestellten durch eine während oder infolge des Militärdienstes eintretende Krankheit oder durch einen Unfall im Militärdienste entsteht, in erster Linie die Militärversicherung aufzukommen habe, und dass die Bundesbahnen oder ihre Hilfskassen nur so weit herangezogen werden können, als ihre Leistungen diejenigen der Militärversicherung übersteigen, oder höchstens bis zur vollständigen Deckung des durch die Erkrankung oder den Unfall erlittenen Schadens.

Das Eisenbahn-, sowie das Justiz- und das Militärdepartement halten hingegen dafür, dass die Bundesbahnen ihre vollen Leistungen gemäss Reglement Nr. 3 und den Statuten der Pensions- und Hilfskasse zu erfüllen, und die Militärversicherung nur subsidiär zu haften habe.

Mit Bezug auf die Arbeiterkrankenkasse wird hingegen der bloss subsidiäre Charakter ihrer Leistungen und die Pflicht der Militärversicherung zur Zahlung des vollen Krankengeldes anerkannt.

Die nötigen Weisungen in diesem Sinne sind erlassen worden.

3. Im Interesse der Einheitlichkeit der Bundesbahnverwaltung nach aussen wurden die Kreisdirektionen eingeladen, Rekurse gegen Verfügungen von zuständigen untern Organen der Aufsichtsbehörde an die höhere Aufsichtsinstanz nur durch Vermittlung oder im Einverständnis mit der Generaldirektion einzureichen.

4. Die beiden mit der Europäischen Güter- und Reisegepäck-Versicherungs-Aktiengesellschaft in Bern abgeschlossenen Verträge

a. vom 15. Juli 1913 betreffend den Verkauf von Reisegepäckversicherungspolice durch die Rundreisebureaux der S. B. B., ursprüngliche Gültigkeitsdauer bis 30. Juni 1916 (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1913, Ziffer 10, Seite 126);

b. vom 17. Juni 1914 über die Versicherung von Gepäcksendungen nach dem Markensystem, ursprüngliche Gültigkeitsdauer bis 31. Dezember 1916 (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1914, Ziffer 11, Seite 151) sind mit einer Gültigkeitsdauer je bis zum 31. Dezember 1919 erneuert worden.

Durch Vereinbarung mit der Versicherungsgesellschaft wurde die Versicherungsart unter b auch für Expressgutsendungen zugelassen.

5. Verschiedene Missbräuche haben uns veranlasst, dem Personal durch eine allgemeine dienstliche Mitteilung in Erinnerung zu rufen, dass über die der Eisenbahn anvertrauten Transporte Dritten gegenüber Verschwiegenheit zu beobachten sei, und dass Auskünfte über Transporte nur an die am Frachtverträge beteiligten Parteien gegeben werden dürfen. Eine Ausnahme werde nur zugelassen gegenüber Personen, die mit einem besondern von der Generaldirektion oder der zuständigen Kreisdirektion ausgestellten Ausweise versehen sind.

6. Im Jahre 1915 wurde beschlossen, auf der Depotstation Erstfeld, mit Rücksicht auf die dortigen Betriebsverhältnisse, eine sogenannte „Milchküche“ einzurichten, in der dem Bahnpersonal Milch und andere alkoholfreie Getränke, sowie Käse, Wurst und Brot zum Selbstkostenpreise abgegeben werden. Als diese Absicht bekannt wurde, richtete der Wirtverein von Erstfeld an den Regierungsrat des Kantons Uri das Verlangen, er möchte das „genannte Gewerbe nach Möglichkeit zu verhindern suchen“. Der Regierungsrat hat hierauf beschlossen, „die Bahnverwaltung sei verhalten, vor Eröffnung der in Frage stehenden Speiseanstalt mit einem bezüglichen Gesuche bei der Gemeindebehörde behufs Begutachtung desselben einzukommen. Die Erteilung der regierungsrätlichen Betriebsbewilligung muss vom Nachweise des Bedürfnisses abhängig gemacht werden.“ Gegen diesen Beschluss haben wir beim Eisenbahndepartement zuhanden des Bundesrates Beschwerde erhoben, indem wir geltend machten, dass es sich bei der Errichtung der vorgesehenen Milchküche um eine durch die besondern Bedürfnisse des Bahnbetriebes bedingte, rein bahndienstliche Fürsorge handle, die daher der ausschliesslichen

Polizeihoheit der Eisenbahnaufsichtsbehörde unterstellt sei. Der Bundesrat hat in seiner Sitzung vom 27. Mai 1916 unseren Rekurs gutgeheissen, den Beschluss des Regierungsrates des Kantons Uri aufgehoben und die Bundesbahnen ermächtigt, die geplante Milchküche zu errichten und sofort zu eröffnen. In den Erwägungen zum Entscheide des Bundesrates wurde unter anderem ausgeführt, dass derartige Einrichtungen geeignet seien, auf die Betriebssicherheit einen günstigen Einfluss auszuüben, und dass die Bundesbehörde daher allen Grund habe, solche Bestrebungen zu unterstützen. Wir haben die Kreisdirektionen auf diese Erwägungen aufmerksam gemacht, und sie eingeladen, auf Vermehrung der bereits vorhandenen Milchabgabestellen Bedacht zu nehmen.

7. Um die Wirkung unserer im Jahre 1913 erlassenen vorläufigen Weisungen an die Kreisdirektionen festzustellen (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1913, Ziffer 8, Seite 184), haben wir über den Stand der Abtretungen und Pfändungen von Gehalts- und Lohnguthaben auf Ende Mai 1916 Erhebungen gemacht mit folgendem Ergebnis:

		Personalbestand		Anzahl der Schuldner		Anzahl der Abtretungen und Pfändungen		Betrag der monatlichen Abzüge	
		Ende		Ende		Ende		Ende	
		(März 1913)	Mai 1916	(März 1913)	Mai 1916	(März 1913)	Mai 1916	(März 1913)	Mai 1916
								Fr.	Fr.
Kreis	I: . . . . .	( 7 180)	7 390	(176)	172	(240)	441	(3 697)	3 435
"	II: . . . . .	(10 044)	8 908	( 76)	65	(389)	265	(1 658)	1 685
"	III: . . . . .	( 8 073)	7 470	( 47)	24	( 15)	29	( 441)	945
"	IV: . . . . .	( 5 566)	5 136	( 40)	23	( 38)	26	( 647)	456
"	V: . . . . .	( 4 888)	5 946	( 59)	76	( 70)	85	(2 876)	1 870
Zusammen		(35 751)	34 850	(398)	360	(752)	846	(9 319)	8 391

Gegenüber 1913 ergibt sich also eine starke Zunahme der Abtretungen und Pfändungen im Kreise I und eine bedeutende Abnahme im Kreise II. Der Betrag der monatlichen Abzüge hat sich in diesen beiden Kreisen gegenüber früher nicht wesentlich verändert. In den übrigen Kreisen ist der Stand der Abtretungen und Pfändungen sich ungefähr gleich geblieben. Die Anzahl der Schuldner hat im ganzen eine kleine Verminderung erfahren; ihre Zunahme im Kreise V ist hauptsächlich eine Folge der Zuteilung neuer Linien.

Die auffallende Zunahme der Zahl der Pfändungen in ihrem Kreise führt die Kreisdirektion I hauptsächlich darauf zurück, dass beim Ersatz des P. L. M.-Arbeiterpersonals im Bahnhofe Genf durch einheimisches Personal wegen der Mobilisation oft Leute angestellt werden mussten, die bereits verschuldet oder sonst nicht einwandfrei waren. Im Jahre 1913 bestanden in Genf 36 und Ende Mai 1916 150 Pfändungen. Die Kreisdirektion I wird der Sache ihre volle Aufmerksamkeit schenken und auf Abhülfe bedacht sein.

Im übrigen machen sich die Folgen des Krieges natürlich auch auf diesem Gebiete bemerkbar.

Wir stellten in einem Schreiben an die Kreisdirektionen die Voraussetzungen und Bedingungen fest, unter welchen wir die Bewilligung von Darlehen an unverschuldet in Not geratene Angestellte und Arbeiter für zulässig halten. Die endgültige Regelung dieser Angelegenheit muss bis zum Wiedereintritte normaler Verhältnisse verschoben werden.

8. Bei Ausbruch des europäischen Krieges mussten viele Reisende ihr Gepäck aus irgend einem Grunde in Feindesland zurücklassen, wo es später behördlich beschlagnahmt worden ist. Die von uns gemachten Erfahrungen und namentlich die eingegangenen zahlreichen Nachfragen haben uns zur Überzeugung gebracht, dass es für viele eine grosse Wohltat wäre, wenn durch Vermittlung eines neutralen Landes ein Austausch dieser Gepäckstücke, der den Angehörigen aller kriegführenden Länder zugute käme, stattfinden könnte. Wir haben deshalb den massgebenden Eisenbahnverwaltungen der kriegführenden europäischen Staaten die Frage eines solchen gegenseitigen Austausches zur Prüfung unterbreitet und für die allfällige Durchführung unserer Anregung die Dienste der schweizerischen Bundesbahnen als Vermittler zur Verfügung gestellt.

9. Vom eidgenössischen Finanzdepartement ist zur Beratung der Einführung einer eidgenössischen Stempelsteuer (inbegriffen Stempelabgabe auf Frachtdokumenten) eine Expertenkommission bestellt worden, in der wir vertreten waren.

10. In seiner Sitzung vom 25. November 1913 hat der Verwaltungsrat unserer Auffassung zugestimmt, dass die schweizerischen Bundesbahnen das Ziel, den Dampfbetrieb in umfassender Weise durch den elektrischen Betrieb zu ersetzen, stets im Auge behalten müssen, und nichts unterlassen dürfen, was dessen Verwirklichung erleichtern und beschleunigen könnte, und dass es ferner grundsätzlich geboten erscheine, die zur Erzeugung der für den elektrischen Betrieb erforderlichen Energie notwendigen Kraftwerke selbst zu bauen und zu betreiben.

Nun stösst aber die Durchführung des Programmes der Elektrifizierung der schweizerischen Bundesbahnen mit bahneigenen Werken auf eine grosse Schwierigkeit. Wasserkräfte von einem Umfange und einer Stetigkeit,

dass sie sich für den Bahnbetrieb eignen, werden in unserem Lande immer seltener, und auch da, wo sich solche vorfinden, besteht die Gefahr, dass bis zu dem Zeitpunkte, in welchem wir an deren Ausbau schreiten können, bereits Kantone, Gemeinden oder Private die Hand darauf gelegt haben.

Anderseits geht es aber auch nicht an, dass die schweizerischen Bundesbahnen heute schon für diejenigen Wasserkräfte, deren Besitz für die spätere Elektrifizierung unerlässlich erscheint, die Konzessionen erwerben, trotzdem deren Ausbau noch in ungewisser Ferne steht. Einmal hätten wir, wie dies bei den Wasserkraften im Reussgebiet, in der Leventina und im Wallis bereits der Fall ist, auf Jahre hinaus ohne Gegenwert sehr erhebliche Konzessionsgebühren und Wasserzinsen zu entrichten, und sodann läge das Brachliegenlassen günstiger Gefälle auch nicht im Interesse der betreffenden Landesgegenden und der schweizerischen Volkswirtschaft überhaupt.

Wir glauben nun ein System gefunden zu haben, das diesen verschiedenen Bedürfnissen Rechnung trägt.

Die Bundesbahnen erwerben solche Konzessionen auf ihren Namen und erteilen daran an Dritte, die in der Zwischenzeit die Wasserkräfte ausbeuten, Unterkonzessionen, mit Bedingungen, welche die bahnseitigen Interessen sichern.

Bei der Abfassung dieser Subkonzessionsverträge sind für uns nachstehende Gesichtspunkte wegleitend:

Während der Dauer des Subkonzessionsvertrages soll der Subkonzessionär zum mindesten die Lasten tragen: Konzessionsgebühr, Wasserrechtszins und Steuern, die den schweizerischen Bundesbahnen obliegen. Der Verkehr zwischen Subkonzessionär und der verleihenden Behörde geschieht durch die Generaldirektion. Der Subkonzessionär muss das Werk so bauen, dass es sich nachher mit möglichst wenig Änderungen für den Eisenbahnbetrieb eignet. Zu diesem Zwecke behalten wir uns das Plangenehmigungsrecht und die Aufsicht während des Baues und des Betriebes durch den Subkonzessionär vor. Die Baurechnungen unterliegen der Genehmigung durch die Generaldirektion. Die Bundesbahnen sichern sich ein Rückkaufsrecht, ohne aber eine Pflicht zum Rückkauf zu übernehmen. Der Rückkaufstermin wird so angesetzt, dass er unter tunlichster Berücksichtigung der kommerziellen Interessen des Subkonzessionärs eine ungestörte Verwirklichung der nach und nach zu erfolgenden Elektrifizierung unseres ganzen Netzes ermöglicht. Damit diese Verträge aber auch eine wider Erwarten früher eintretende Elektrifizierung nicht hindern, ist überall vorgesehen, dass der Subkonzessionär schon vor dem Rückkaufstermin den Bundesbahnen die nötige Energie in der von ihnen gewünschten Form auf dreijährige Voranzeige hin zu den Selbstkosten abzutreten hat. Die Grundsätze, nach welchen diese Selbstkosten berechnet werden müssen, werden vertraglich festgesetzt. Anderseits kann den Subkonzessionären in den meisten Fällen auch für die Zeit nach dem Rückkauf ein Weiterbezugsrecht zugesichert werden, in Ansehung allfälliger den Bundesbahnen verbleibender überschüssiger Energie. Es erleichtert dies jenen die Anpassung an die durch den Rückkauf geschaffenen neuen Verhältnisse. In den Verträgen ist endlich bestimmt, in welchem Umfange der Subkonzessionär die Amortisation der Anlagen vorzunehmen hat, so dass der Rückkaufpreis jederzeit ohne Schwierigkeit ermittelt werden kann.

Im Sinne dieser Grundsätze haben wir mit der A.-G. Lonza Subkonzessionsverträge abgeschlossen über die uns im obern Wallis zustehenden Wasserrechtskonzessionen an der Binna und an der Rhone beim Dorfe Mörel. Vom Verwaltungsrate sind dieselben am 9. Februar 1917 genehmigt worden.

Verhandlungen sind im Gange über die Subkonzessionierung der Wasserkräfte der Barberine und Eau-Noire und des Trient im Unterwallis, sowie der Monte-Piottinostrecke im Kanton Tessin.

## **b. Versicherungswesen.**

1. Infolge der Einführung eines neuen Brandversicherungsgesetzes auf den 1. Januar 1916 wurde im Kanton Bern eine Neuschätzung sämtlicher Gebäude vorgenommen. Wir haben alle Gebäudeteile, für welche nach dem Gesetz kein Versicherungszwang besteht, von der Versicherung ausgenommen. Im weiteren hat unsere Selbstversicherung  $\frac{1}{6}$  der ganzen Versicherung übernommen. Die dadurch erzielte jährliche Ersparnis an Versicherungsprämien beträgt über Fr. 3000.

2. Von den kantonalen Brandversicherungsanstalten sind uns für 8 Brandfälle Fr. 15,416 vergütet worden.

3. Die unserer Selbstversicherung unterstellten Werte sind im Berichtsjahre von 59 Brandfällen betroffen worden. Zu Lasten des Versicherungsfonds gegen Feuerschaden wurden Fr. 8479.45 verrechnet.

## **c. Kautionswesen.**

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



**2. Der Stand der Sicherheiten war auf 31. Dezember 1916 folgender:**

**a. Barhinterlagen:**

Generaldirektion:	346	im Betrage von	Fr. 409 660.—
Kreisdirektion I:	177	" " " " " " " " " " " "	" 68 275.—
" II:	156	" " " " " " " " " " " "	" 40 945.—
" III:	35	" " " " " " " " " " " "	" 8 615.—
" IV:	45	" " " " " " " " " " " "	" 14 280.—
" V:	117	" " " " " " " " " " " "	" 30 318.—

**b. Wertschriftenhinterlagen:**

Generaldirektion:	657	im Betrage von	Fr. 5 328 664.—
Kreisdirektion I:	37	" " " " " " " " " " " "	" 105 106.—
" II:	53	" " " " " " " " " " " "	" 118 883.—
" III:	62	" " " " " " " " " " " "	" 137 485.—
" IV:	52	" " " " " " " " " " " "	" 192 100.—
" V:	35	" " " " " " " " " " " "	" 110 053.—

**c. Bürgschaften:**

Generaldirektion:	932	im Betrage von	Fr. 8 868 977.—
Kreisdirektion I:	56	" " " " " " " " " " " "	" 187 630.—
" II:	78	" " " " " " " " " " " "	" 392 025.—
" III:	95	" " " " " " " " " " " "	" 199 475.—
" IV:	59	" " " " " " " " " " " "	" 85 120.—
" V:	22	" " " " " " " " " " " "	" 129 300.—

Zusammen 3014 Sicherheiten im Gesamtbetrage von Fr. 16 426 911.— (1915: 3174 — Fr. 17 133 836.—).  
Hierin sind 23 Generalsicherheiten im Betrage von Fr. 2 244 500.— inbegriffen.

**d. Steuerwesen.**

1. Unser im Geschäftsbericht für das Jahr 1915 auf Seite 25 unter Ziffer d 2 erwähnte Rekurs gegen die Einschätzung des Grundbesitzes der Bundesbahnen in Albisrieden zur Besteuerung ist vom Regierungsrate des Kantons Zürich abgewiesen worden. Diesen ablehnenden Entscheid haben wir an das Bundesgericht weitergezogen, das unseren Standpunkt gutgeheissen und den fraglichen Grundbesitz als steuerfrei erklärt hat.

2. Gegen die Höhe der Einschätzung steuerpflichtigen Grundeigentums in der Gemeinde Altstetten (Zeh.) durch die Gemeindesteuerkommission musste Rekurs erhoben werden.

**e. Unfallwesen.**

Bezüglich der Anzahl der Unfälle und der im Jahre 1916 ausbezahlten Haftpflichtentschädigungen verweisen wir auf die statistischen Tabellen und die Rechnungen.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden

von der Kreisdirektion	I:	22,
" "	II:	12,
" "	III:	37,
" "	IV:	15,
" "	V:	22,

Zusammen: 108 (1915: 123) Haftpflichtfälle erledigt.

Von den getroffenen Abfindungen mussten uns auf Grund der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetze 11 zur Genehmigung vorgelegt werden.

## f. Grunderwerbungen und Landverkäufe.

Die statistischen Tabellen enthalten hierüber folgende Angaben:

Grunderwerbungen:				Landverkäufe:			
	Parzellen	Grösse m <sup>2</sup>	Kaufpreis Fr.		Parzellen	Grösse m <sup>2</sup>	Kaufpreis Fr.
Kreis	I: . . . 44	15 848	180 999. 40		57	49 747	24 429. 35
„	II: . . . 54	110 063	412 137. 70		63	33 480	43 243. 20
„	III: . . . 34	22 481.6	709 517. 65		23	7 743.6	3 073. 50
„	IV: . . . 42	26 598	105 077. 80		15	4 556	1 612. —
„	V: . . . 297	245 731	435 164. 95		7	46 076	15 688. —
	Zusammen: 471	420 721.6	1 842 897. 50		165	141 602.6	88 046. 05

## g. Reklamationswesen.

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 1915 über- nommen	1916 eing- gegangen	durch Zahlung erledigt		abgewiesen		auf Ende 1916 unerledigt	von 1915 über- nommen	1916 eing- gegangen	durch Zahlung erledigt	ab- gewiesen	auf Ende 1916 unerledigt
			durch die Rechtsbureaux	durch die Stationen	durch die Rechtsbureaux	durch die Stationen						
Generaldirektion . .	2 010	3 658	578	779	1 863	865	1 583	574	98	23	533	116
Kreisdirektion I . .	79	1 834	331	957	295	232	98	22	167	102	66	21
" II . . .	36	2 283	430	1 156	525	192	16	4	200	139	61	4
" III . . .	7	2 387	351	1 546	176	314	7	3	203	108	95	3
" IV . . .	2	1 342	188	607	260	284	5	—	114	71	43	—
" V . . .	14	1 495	201	677	329	281	21	2	79	56	21	4
Zusammen . . .	2 148	12 999	2 079	5 722	3 448	2 168	1 730	605	861	499	819	148
1915 . . .	1 264	13 923	2 231	4 938	3 194	2 676	2 148	337	1 448	638	542	605

#### II. Entschädigungsbeträge.

	Wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung				Wegen Verspätung		
	Gefordert	Ausbezahlt			Gefordert	Ausbezahlt	Anteil der S. B. B.
		durch die Rechtsbureaux	durch die Stationen	Anteil der S. B. B.			
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Generaldirektion . .	798 486	93 361	20 493	24 422	58 161	1 282	128
Kreisdirektion I . .	88 378	15 539	12 018	27 167	5 500	2 198	2 191
" II . . .	76 444	25 684	14 986	40 113	4 768	1 506	1 464
" III . . .	90 863	20 534	29 420	48 827	10 373	1 949	1 936
" IV . . .	47 112	11 307	7 094	17 112	3 838	793	789
" V . . .	53 346	10 859	8 204	17 629	2 254	896	733
Zusammen . . .	1 154 629	177 284	92 215	175 270	84 894	8 624	7 241
1915 . . .	1 226 575	166 732	72 056	154 876	128 827	13 659	8 188

**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 . . . . .	1 120	642	20	15	111 718	23 340	1 487	282
Kreisdirektion I . . . . .	226	169	18	8	4 673	2 999	77	72
"    II . . . . .	201	201	5	5	6 208	4 216	245	42
"    III . . . . .	203	197	20	10	4 234	3 412	131	118
"    IV . . . . .	67	67	2	2	1 649	1 136	15	7
"    V . . . . .	62	55	12	7	1 935	1 143	342	201
Zusammen . . . . .	1 879	1 331	77	47	130 417	36 246	2 297	722
1915 . . . . .	2 069	1 321	375	147	138 977	41 978	18 846	6 272

**C. Unregelmässigkeiten.**

	Beschädigungen oder Minderungen	Ablieferungshindernisse
Generaldirektion . . . . .	923	459
Kreisdirektion I . . . . .	1 133	519
"    II . . . . .	67	284
"    III . . . . .	83	384
"    IV . . . . .	308	367
"    V . . . . .	131	93
Zusammen . . . . .	2 645	2 106
1915 . . . . .	2 597	2 604

**D. Prozesse.**

Wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung						Wegen Verspätung						
	Am 1. Januar 1916 anhängig	Im Jahre 1916 anhängig gemacht	Erledigt im Jahre 1916			Am 31. Dezember 1916 anhängig	Am 1. Januar 1916 anhängig	Im Jahre 1916 anhängig gemacht	Erledigt im Jahre 1916			Am 31. Dezember 1916 anhängig
			Ganz oder zum Teil zu- gunsten der S.B.B.	Zu- gunsten der Rekla- manten	Zusammen				Ganz oder zum Teil zu- gunsten der S.B.B.	Zu- gunsten der Rekla- manten	Zusammen	
Generaldirektion . . . . .	31	17	14	6	20	28	2	1	—	—	—	3
Kreisdirektion I . . . . .	7	2	4	1	5	4	1	—	1	—	1	—
„ II . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ III . . . . .	2	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—
„ IV . . . . .	1	1	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—
„ V . . . . .	5	1	4	—	4	2	—	—	—	—	—	—
Zusammen	46	21	26	7	33	34	3	1	1	—	1	3
1915	23	44	17	4	21	46	2	2	1	—	1	3

## h. Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen.

### A. Allgemeines.

1. Die dem schweizerischen Eisenbahndepartement und dem Bundesamt für Sozialversicherung vorgelegten Rechnungen und Bilanzen für das Jahr 1915 haben diesen Behörden keinen Anlass zu Bemerkungen und besonderen Verfügungen geboten.

2. Gestützt auf Art. 54 des Bundesgesetzes über die Kranken- und Unfallversicherung ersuchten wir die Unfallversicherungsanstalt in Luzern um Übertragung einer Agentur für unser gesamtes versicherungspflichtiges Personal und um Übertragung der Versicherung im Sinne von Art. 55 und ff. dieses Gesetzes (vgl. auch Ziffer 2, Seite 27, unseres Geschäftsberichtes pro 1915). Die Direktion der Unfallversicherungsanstalt hat uns geantwortet, dass sie von ihrem Verwaltungsrate ermächtigt worden sei, mit den eidgenössischen Regiebetrieben besondere Vereinbarungen über die Mitwirkung bei der Versicherung zu treffen. Der Abschluss einer solchen Vereinbarung steht zurzeit noch aus.

3. Veranlasst durch das Gesetz über die Kranken- und Unfallversicherung mussten die Statuten der Kranken- und Hilfskasse für unsere Arbeiter einer Umarbeitung unterworfen werden (vgl. auch Ziffer 2, Seite 27, unseres Geschäftsberichtes pro 1915); dabei haben wir nicht unterlassen, die Vorentwürfe der neuen Statuten in verschiedenen Sitzungen mit den Delegierten der interessierten Arbeiter zu besprechen. Die neuen Statuten sowohl der Krankenversicherung als auch der Invaliditäts- und Sterbeversicherung sollen nach erfolgter Vorlage an den Verwaltungsrat gleichzeitig mit der Tätigkeit der Unfallversicherungsanstalt in Luzern in Kraft treten (1. Januar 1918).

Eine Prüfung der durch das genannte Bundesgesetz auch für die Statuten unserer Beamtenpensionskasse notwendig werdenden Änderungen hat ergeben, dass diese sich nur auf etwa drei Artikel beschränken und leicht durch eine Teilrevision angebracht werden können. Diese Teilrevision wird ebenfalls erst mit der Betriebseröffnung der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Kraft treten können.

4. Im Laufe des Berichtsjahres hat der Zentralvorstand pensionierter Eisenbahner neuerdings um Ausrichtung von Pensionszulagen nachgesucht und dieses Gesuch mit der verteuerten Lebenshaltung begründet. Wie dies schon im Jahre 1913 der Fall war (vgl. auch Ziffer 8, Seite 200, unseres Geschäftsberichtes pro 1913), mussten wir es mit dem Hinweis auf den Mangel jeder rechtlichen Grundlage und in Ansehung der finanziellen Tragweite ablehnen, auf das Gesuch einzutreten.

5. Die Umarbeitung der versicherungstechnischen Grundlagen unserer Beamtenpensionskasse nach Massgabe unserer eigenen seit 1907 gemachten Erfahrungen ist im Berichtsjahre weitergediehen; wir hoffen, diese Angelegenheit im Jahre 1917, soweit dies an uns liegt, zum Abschlusse zu bringen und das Ergebnis dem Bundesrate als Aufsichtsbehörde für die Eisenbahn-pensions- und Hilfskassen zur Prüfung und Genehmigung vorlegen zu können.

### B. Die Pensions- und Hilfskasse.

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

Fälle	General- direktion	Kreise					Zu- sammen
		I	II	III	IV	V	
<i>Invalide</i> . . . . .	5	78	73	80	22	56	314
mit weniger als 5 Dienstjahren . . . . .	—	2	2	1	—	1	6
mit mehr als 5 Dienstjahren . . . . .	5	76	71	79	22	55	308
<i>Gestorbene Aktive</i> . . . . .	4	24	27	19	12	19	105
Abfindungen an Witwen . . . . .	—	3	1	—	—	1	5
„ „ Waisen . . . . .	—	4	1	—	—	1	6
„ „ Doppelwaisen . . . . .	—	—	—	—	—	4	4
pensionierte Witwen . . . . .	3	20	23	17	11	12	86
„ Waisen . . . . .	3	40	50	27	26	13	159
„ Doppelwaisen . . . . .	1	—	—	1	—	—	2
<i>Gestorbene Invalide</i> . . . . .	16	33	35	38	25	19	166
pensionierte Witwen . . . . .	11	20	23	20	18	9	101
„ Waisen . . . . .	9	16	6	7	6	12	56
„ Doppelwaisen . . . . .	1	2	1	1	—	1	6
<i>Gestorbene Witwen</i> . . . . .	3	13	16	17	23	10	82
pensionierte Doppelwaisen . . . . .	—	—	2	3	—	2	7
<i>Wiederverheiratete Witwen</i> . . . . .	—	3	2	—	4	1	10
pensionierte Doppelwaisen . . . . .	—	—	3	—	8	1	12



Ausserdem sind 158 Gesuche um Unterstützung gemäss Art. 36 der Statuten eingegangen, welchen von den zuständigen Hilfskassenkommissionen entsprochen wurde. Die Summe der so bewilligten Unterstützungen beträgt Fr. 21 503. 30.

Aus Haftpflicht herrührend sind 11 Invaliditäts- und 14 Todesfälle zur Anzeige gelangt.

2. Bezüglich der Mutationen im Bestande der versicherten Aktiven und ihrer versicherten Besoldungssummen gibt nachstehende Zusammenstellung Auskunft:

	Anzahl	Versicherte Besoldungs- summe
Am 31. Dezember 1915:		
Versicherte Aktive . . . . .	22 699	62 720 946
Zuwachs im Jahre 1916:		
1. Vom Fonds de retraites P. L. M. übernommene versicherte Aktive . . . . .	38	97 550
2. Eintritte . . . . .	671	1 277 140
3. Besoldungserhöhungen . . . . .	—	4 473 228
	709	5 847 918
Abgang im Jahre 1916:		
1. Austritte . . . . .	118	296 395
2. Invalid mit Aversalentschädigung . . . . .	6	12 275
3. „ „ Jahrespension . . . . .	284	974 100
4. „ infolge haftpflichtigen Unfalles . . . . .	12	32 865
5. Tod mit Aversalentschädigung an Hinterlassene . . . . .	5	13 755
6. Tod mit pensionsberechtigten Hinterlassenen . . . . .	93	300 665
7. Tod ohne Hinterlassene . . . . .	11	26 890
8. „ infolge haftpflichtigen Unfalles . . . . .	16	44 840
9. Besoldungsreduktionen . . . . .	—	170
	545	1 701 955
Am 31. Dezember 1916:		
Versicherte Aktive . . . . .	22 863	66 866 909

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

	Anzahl	Betrag der Jahres- pensionen
Am 31. Dezember 1915:		
Versicherte Invalide . . . . .	3 263	5 395 474. 60
Zuwachs im Jahre 1916:		
1. Vom Fonds de retraites P. L. M. übernommene Invalide . . . . .	1	2 800. 20
2. Neue Invalide . . . . .	291	614 937. —
3. Pensionserhöhungen . . . . .	—	3 423. 60
	292	621 160. 80
Abgang im Jahre 1916:		
1. Gestorbene Invalide . . . . .	168	269 701. —
2. Pensionsauskauf . . . . .	1	634. 80
3. Aufgehobene und reduzierte Pensionen . . . . .	3	7 059. 60
	172	277 395. 40
Am 31. Dezember 1916:		
Versicherte Invalide . . . . .	3 383	5 739 240. —

Auf den einzelnen der neu entstandenen Invaliden entfällt eine mittlere Jahrespension von  $\frac{\text{Fr. 614 937}}{291} =$

Fr. 2113.19, gegenüber Fr. 2211.16 des Vorjahres. Zu beachten ist, dass das Vorjahr 1915 mit seinen 477 neuen Invaliden eine Hochflut darstellt, welcher erfahrungsgemäss eine starke Ebbe folgen musste; diese Reaktion

ist auch eingetreten; die Invalidisierung war aber, wie wir weiter unten sehen werden, gegenüber unsern Voraussetzungen (den Erfahrungen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen) doch noch eine fast 200%ige.

Auf den einzelnen im Rechnungsjahre ausgeschiedenen Invaliden entfällt eine mittlere Jahrespension von  $\frac{\text{Fr. 269 701}}{168} = \text{Fr. 1605.36}$ , gegenüber Fr. 1623.94 des Vorjahres.

	Anzahl	Betrag der Jahres- pensionen
<i>Bestand der pensionierten Witwen.</i>		
Am 31. Dezember 1915:		
Versicherte Witwen . . . . .	2 534	1 665 842.55
Zuwachs im Jahre 1916:		
1. Vom Fonds de retraites P. L. M. übernommene Witwen . . . . .	2	700.—
2. Neue Witwen . . . . .	191	164 489.40
	193	165 189.40
Abgang im Jahre 1916:		
1. Gestorbene Witwen . . . . .	83	45 989.80
2. Wiederverheiratete Witwen . . . . .	12	8 082.20
	95	54 072.—
Am 31. Dezember 1916:		
Versicherte Witwen . . . . .	2 632	1 776 959.95

<i>Bestand der pensionierten Waisen.</i>		
Am 31. Dezember 1915:		
Versicherte Waisen . . . . .	1 226	230 986.85
Zuwachs im Jahre 1916:		
Neue Waisen . . . . .	182	32 302.80
Abgang im Jahre 1916 . . . . .	162	30 910.35
Am 31. Dezember 1916:		
Versicherte Waisen . . . . .	1 246	232 379.30

<i>Bestand der pensionierten Doppelwaisengruppen.</i>		
Am 31. Dezember 1915:		
Versicherte Doppelwaisengruppen . . . . .	149	71 176.25
Zuwachs im Jahre 1916:		
Neue Doppelwaisengruppen . . . . .	17	8 995.20
Abgang im Jahre 1916 . . . . .	22	7 178.20
Am 31. Dezember 1916:		
Versicherte Doppelwaisengruppen . . . . .	144	72 993.25

Für die ausschliesslich nach S.B.B.-Statuten pensionierten neuen Aktivenwitwen und -waisen ergeben sich folgende Mittelwerte der Jahrespensionen:

auf eine neue Witwe  $\frac{\text{Fr. 80 127. —}}{93} = \text{Fr. 861.58}$

gegenüber Fr. 871.45 im Vorjahre;

auf eine neue Waise  $\frac{\text{Fr. 26 638.80}}{149} = \text{Fr. 178.78}$

gegenüber Fr. 156.81 im Vorjahre.

4. Die Gewinn- und Verlustrechnung ist auf Seite 138 dieses Berichtes aufgeführt; sie schliesst mit einem Jahresverlust von Fr. 2 167 076.03 ab. Über die Ursachen dieses Verlustes gibt die auf Seite 142 dieses Berichtes gegebene Zusammenstellung Auskunft. Bedeutenden Gewinnen aus Neueintritten (Fr. 317 700),

aus Austritten (Fr. 288 000), aus der gegenüber dem angenommenen Zinsfusse von  $3\frac{1}{2}\%$  erzielten Mehrverzinsung (Fr. 986 700), aus der Untersterblichkeit der versicherten Aktiven (Fr. 694 500) stehen noch grössere Verluste gegenüber: aus Besoldungserhöhungen (Fr. 1 400 900) und insbesondere auch aus der gegenüber unsern Voraussetzungen (Erfahrungen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, 1868—1889) fast 100%igen Überinvalidisierung (Fr. 2 456 000). Diese bisher festgestellten abnormen Gewinne und Verluste werden erst dann auf ein normales Mass zurückgeführt werden können, wenn wir an Hand der in Bearbeitung stehenden neuen versicherungstechnischen Grundlagen in der Lage sind, eine neue, den tatsächlichen Verhältnissen mehr entsprechende Eintrittsbilanz aufzustellen; selbstverständlich wird diese neue Eintrittsbilanz mit einem wesentlich erhöhten Fehlbetrage abschliessen müssen, woraus sich wieder die Notwendigkeit einer erhöhten Amortisationsquote ergeben wird.

5. Die Bilanz ist auf Seite 144 dieses Berichtes aufgeführt; sie schliesst, zusammen mit den Fehlbeträgen der Vorjahre, mit einem Fehlbetrage von Fr. 40 947 044.98 ab.

Wenn wir zu mehrerem Verständnis der Bilanz die für die bereits laufenden Pensionen und für die Anwartschaften bereits vorhandener Invalidenfrauen und -kinder notwendigen Deckungskapitalien, sowie die Sparguthaben und sonstigen Verpflichtungen mit ihrer Deckung aus der Gesamtbilanz ausscheiden, so erhalten wir als Bilanz für die am 31. Dezember vorhandenen aktiven, d. h. beitragspflichtigen Versicherten folgendes in Millionen Franken ausgedrücktes Ergebnis (die Zahlen des Vorjahres sind in Klammern () beigefügt):

<i>Aktiven.</i>		
Verschiedene . . . . .	71.7	(64.9)
Fehlbetrag . . . . .	40.9	(38.9)
	<u>112.6</u>	<u>(103.8)</u>
<i>Passiven.</i>		
Beitragsreserve . . . . .	112.6	(103.8)

Zerlegt man noch die Beitragsreserve in ihre Bestandteile, so ergibt sich schliesslich als Bilanz für die aktiven Versicherten:

<i>Aktiven.</i>		
Verschiedene . . . . .	71.7	(64.9)
Barwert künftiger Einnahmen . . . . .	106.5	(100.5)
Fehlbetrag . . . . .	40.9	(38.9)
	<u>219.1</u>	<u>(204.3)</u>
<i>Passiven.</i>		
Barwert künftiger Ausgaben . . . . .	219.1	(204.3)

### C. Die Arbeiterversicherung.

1. In der Krankenkasse waren am 31. Dezember versichert:

Klasse a: 265 Männer und 6 Frauen, zusammen 271 Personen gegenüber 209 Personen im Vorjahre;  
Klasse c: 9068 Männer und 1288 Frauen, zusammen 10 356 Personen gegenüber 11 124 Personen im Vorjahre.

Die Klasse a (Art. 16 der Statuten) versichert nur ärztliche Behandlung und Arznei; ihr werden insbesondere solche Personen zugeteilt, welche nicht mehr im Dienste der Bundesbahnen stehen, aber gemäss Gesetz das Recht bei uns versichert zu bleiben bewahrt haben. Daher auch wird die Zahl dieser Versicherten noch jahrelang zunehmen.

Die Klasse c gewährt die Vollversicherung von Arzt und Arznei neben einem Krankengeld und andern statutarischen Unterstützungen. Die Zahl der hier Versicherten hat im Rechnungsjahre um fast 10% des vorjährigen Bestandes abgenommen, was auf den Einfluss der Zeitläufe (Nichtwiederbesetzung vakant gewordener Stellen) zurückzuführen ist.

Der Klasse b, welche nur ein tägliches Krankengeld versichert, sind bisher keine Versicherungsberechtigten zugewiesen worden.

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

Am 31. Dezember 1915:

Versicherte Aktive . . . . . 8 309

Zuwachs vom 1. Januar bis 31. Dezember 1916:

Neueintritte . . . . . 401

Abgang vom 1. Januar bis 31. Dezember 1916:

1. Austritte . . . . .	943
2. Invalide ohne Aversalentschädigung . . . . .	1
3. „ mit „ . . . . .	1
4. „ „ Jahrespension . . . . .	64
5. „ infolge von haftpflichtigem Unfall . . . . .	3
6. Tod ohne Aversalentschädigung an Hinterlassene . . . . .	22
7. „ mit „ „ . . . . .	31
8. „ infolge von haftpflichtigem Unfall . . . . .	5

Am 31. Dezember 1916:

Versicherte Aktive . . . . .	7 640
------------------------------	-------

Lässt man die haftpflichtigen Unfälle weg, so ergibt sich aus obiger Zusammenstellung eine Invaliditätsgefahr von 0,83 ‰ (1915: 1,48 ‰) und eine Sterblichkeit von 0,66 ‰ (1915: 0,73 ‰) der Versicherten.

Bezüglich der pensionierten Invaliden ergibt sich folgende Zusammenstellung:

Am 31. Dezember 1915:

Pensionierte Invalide . . . . .	791	Fr. 534 587. 60
---------------------------------	-----	-----------------

Zuwachs vom 1. Januar bis 31. Dezember 1916 . . . . .	117	75 918. 50
---	-----	------------

Abgang vom 1. Januar bis 31. Dezember 1916 . . . . .	82	60 978. 35
--	----	------------

Am 31. Dezember 1916:

Pensionierte Invalide . . . . .	826	549 527. 75
---------------------------------	-----	-------------

Von den hier aufgeführten 117 neuen Invaliden sind 53 gemäss Beschluss des Verwaltungsrates vom 23. April 1903 pensioniert worden.

**3.** Über die Gewinn- und Verlustrechnung unserer Arbeiterversicherung geben die Seiten 150 u. 151 dieses Berichtes Auskunft.

Bei der Krankenversicherung schliesst die Klasse *a* mit einem Aktivsaldo von Fr. 6808.28 ab, welcher in den Reservefonds fällt.

Die Klasse *c* schliesst mit einem Passivsaldo von Fr. 55 341.36 ab. Dieser ungünstige Abschluss ist zum Teil noch auf die Jahre 1914 und 1915 zurückzuführen, indem dort irrtümlich erhobene Auflagen wieder zu ungunsten des Rechnungsjahres 1916 zurückgebucht werden mussten; im übrigen ist darauf hinzuweisen, dass infolge Abnahme des Mitgliederbestandes weniger Einnahmen erzielt wurden, anderseits aber die Ausgaben namentlich an Arzthonoraren bedeutend gestiegen sind; endlich ist zu bemerken, dass das Jahr 1916 ein sehr sonnenarmes war und demnach eine erhöhte Krankheitsfrequenz zur Folge hatte.

Der Spezialfonds dieser Klasse ist von Fr. 102 864.99 auf Fr. 104 221.68 gestiegen, weil die aus ihm gewährten Unterstützungen an bedürftige Mitglieder die Einnahmen an Zinsen, Ordnungsbussen und Geschenken nicht erreichten.

Die nach administrativen Einheiten gesonderten Gewinne und Verluste sind auf Seite 152 dieses Berichtes dargestellt.

Wegen des Einflusses der allgemeinen Mobilisation im Jahre 1914 und ihrer starken Beeinflussung der Morbiditätsmessung musste diese für das Rechnungsjahr 1914 unterlassen werden (vgl. Seite 31, Ziffer 2, unseres Geschäftsberichtes pro 1915). Im Rechnungsjahr 1915 ist dann die allgemeine Mobilisation durch den sogenannten Ablösungsdienst ersetzt worden; zwar musste auch noch dieser auf die Beobachtung der Versicherten störend einwirken; mit diesem Vorbehalt konnte unsere Morbiditätsmessung für das Jahr 1915 wieder aufgenommen werden. Aus der auf Seite 153 dieses Berichtes enthaltenen „Statistik zur Gewinn- und Verlustrechnung pro 1915“ erhellt wieder, dass die Werkstättenkrankenkassen, sowohl auf einen Krankentag als auch auf einen Versicherten berechnet, mehr kosten als die Betriebskrankenkassen; das rührt daher, dass die Belohnung der meist gelernten Arbeiter der Werkstätten und damit auch deren Krankengelder höher sind als bei den vorwiegend Bauarbeitern der Betriebskrankenkassen. Um aber die Krankheitsfrequenz unter den verschiedenen administrativen Einheiten vergleichen zu können, haben wir diese in Altersgruppen abgeteilt und deren, nach einer von Dr. Dumas für die Mitglieder der Krankenkasse des Personals schweizerischer Transportanstalten aufgestellten Morbiditätskurve zu erwartende Zahlen an Krankentagen mit den wirklichen Zahlen verglichen. So sind wir zu der auf Seite 154 dieses Berichtes gegebenen „Zusammenstellung der im Rechnungsjahre 1915 wirklich entstandenen und der zu erwartenden Zahl der Krankentage“ gekommen; sie bestätigt, dass die Krankheitsfrequenz der Werkstattearbeiter eine stärkere ist als diejenige der meist im Freien beschäftigten Mitglieder der Betriebskrankenkassen; weiter ist daraus zu entnehmen, dass die Erkrankungsgefahr bei unsern Arbeitern eine grössere ist als beim Personal der schweizerischen Transportanstalten überhaupt.



Die Resultate der Mobilitätsmessung für das Jahr 1916 können erst im nächsten Jahresberichte veröffentlicht werden, da diese Arbeit mehr Zeit in Anspruch nimmt, als sie uns bis zum Drucke dieses Berichtes zur Verfügung steht.

Über die Gewinn- und Verlustrechnung der Invaliditäts- und Sterbeversicherung geben die Seiten 150 u. 151 dieses Berichtes Auskunft. Verteilt man den Betrag von Fr. 551 212. 80, welcher im Rechnungsjahre 1916 an Invalidenpensionen zur Ausgabe gelangte, auf die mittlere Zahl der pensionierten Invaliden, so kommt auf einen derselben durchschnittlich eine Jahrespension von Fr. 681.77, was einer mittleren Tagespension von Fr. 1. 87 (1915: 1. 93) und einer mittleren Dienstzeit von 22 Jahren (1915: 24 Jahre) entspricht. Wie wir schon in den früheren Berichten betonten, nehmen bei dem eingeschlagenen Umlageverfahren die Ausgaben an Invalidenpensionen von Jahr zu Jahr zu; es wurden in runden Zahlen verausgabt in den Jahren: 1911 Fr. 275 900, 1912 Fr. 344 200, 1913 Fr. 391 500, 1914 Fr. 437 500, 1915 Fr. 523 800 und 1916 Fr. 551 200. Die Zunahme dieser Ausgaben wird noch weiter andauern und zur Folge haben, dass spätere Rechnungsjahre mit einer grossen Zahl von Invaliden belastet werden, für welche die früheren Rechnungsjahre keine Deckung hinterlassen haben.

4. Die Bilanzen der Arbeiterversicherung sind auf der Seite 155 dieses Berichtes aufgeführt; nach den zu den Gewinn- und Verlustrechnungen angebrachten Bemerkungen geben sie uns zu eingehender Besprechung nicht Anlass.

### **i. Abteilung für bahnärztlichen Dienst.**

1. Mit Beschluss vom 13. März 1916 hat der Bundesrat die für die Inkraftsetzung des vom Verwaltungsrate in seiner Sitzung vom 18. Februar 1916 genehmigten Reglementes für den bahnärztlichen Dienst (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1915, Ziffer 3, Seite 24) notwendigen Ergänzungen der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetz und der Gehaltsordnung für die Beamten und ständigen Angestellten der S. B. B. vorgenommen, durch Schaffung einer Abteilung für den bahnärztlichen Dienst und der etatmässigen Stelle eines Oberbahnarztes. Wir wählten den Inhaber der provisorischen Stelle, Herrn Dr. Michalski, zum Oberbahnarzt; der Verwaltungsrat hat diese Wahl am 29. April genehmigt.

Das Reglement Nr. 46 für den bahnärztlichen Dienst wurde auf den 1. Juni 1916 in Kraft gesetzt, nachdem die Organisation dieses Dienstzweiges auf den genannten Zeitpunkt vollendet war.

Das ganze Bundesbahnnetz ist nunmehr in 30 Bahnarztbezirke eingeteilt, und es sind die 30 Bahnärzte (bis anhin waren es mehr als 300) auf Grund eines einheitlichen Vertragsformulars angestellt worden. Sie haben ebenfalls am 1. Juni ihre Funktionen aufgenommen.

Für die Aufnahmeuntersuchungen und für das Meldewesen über Erkrankungen, Heilungen etc. wurden neue einheitliche Formulare eingeführt.

Das Personal ist durch eine allgemeine dienstliche Mitteilung mit den Neuerungen, welche das Reglement Nr. 46 mit sich brachte, vertraut gemacht worden; im weitern erliessen wir an die Bahnärzte eine einlässliche Instruktion über ihre Obliegenheiten.

Wir haben die Überzeugung, dass diese neue einheitliche Organisation sowohl der Verwaltung, als auch dem Personal Vorteile bringen werde. Die nunmehr gewährleistete gründliche ärztliche Untersuchung aller sich um Anstellung im Bahndienste bewerbenden Personen wird sich in der Folge mit Bezug auf den Gesundheitszustand des gesamten Personals günstig fühlbar machen; sodann bürgt die Möglichkeit der Überwachung der ärztlichen Behandlung dafür, dass sowohl die Verwaltung als auch die gewissenhaften Kassenangehörigen weniger als bisher durch die Gepflogenheiten weniger gewissenhafter Ärzte oder Patienten zu Schaden kommen.

2. Da über die Anwendung der Vorschriften über den bahnärztlichen Dienst betreffend die ärztlichen Aufnahmeuntersuchungen, die Ausübung der bahnärztlichen Krankenkontrolle usw. da und dort noch Ungewissheit herrschte, wurden zur Erreichung eines einheitlichen Verfahrens allgemeine Wegleitungen erlassen.

3. In der gegenwärtigen Zeit geht es nicht an, in grösserem Umfange hygienische Verbesserungen einzuführen. Der Oberbahnarzt greift jedoch auch jetzt ein, da wo sich Übelstände zeigen, deren Hebung dringlich ist, und da, wo sich Verbesserungen ohne grosse Kosten durchführen lassen.

4. Die Verbandkisten alten Modells in den Zügen und auf den Stationen entsprechen hinsichtlich ihres Inhaltes und der Verpackung des Verbandmaterials den heutigen Anforderungen nicht mehr in vollem Umfange. Ein neues Modell ist aufgestellt worden, das nach Verbrauch des alten Materials zur Einführung gelangen wird.

5. Aus der Tätigkeit des bahnärztlichen Dienstes vom 1. Juni bis 31. Dezember 1916 heben wir folgende Angaben hervor:

	General- direktion	Kreise					Total
		I	II	III	IV	V	
<b>A. Aufnahmenuntersuchungen der Bahnärzte*)</b> . . . . .	8	460	432	222	20	209	1351
Von den Bewerbern sind tauglich befunden worden:							
Für jeden Dienst . . . . .	7	351	328	160	9	136	991
Für jeden Dienst, ausgenommen Zugs- und Lokomotivdienst . . .	—	10	13	6	—	6	35
Nur für Bureaudienst . . . . .	—	12	14	12	2	10	50
Nur für Werkstätte- oder vorübergehenden Hilfsdienst . . . .	—	10	18	12	2	11	53
Zur Beobachtung und nochmaligen Untersuchung wurden zurück- gestellt . . . . .	—	55	45	22	3	29	154
Als untuglich wurden abgewiesen . . . . .	1	22	14	10	4	17	68
<b>B. Begutachtung von Pensionierungen.</b>							
a. durch den Oberbahnarzt . . . . .	1	17	25	11	1	15	70
Er beantragte:							
Pensionierung . . . . .	—	4	5	2	—	5	16
Versetzung in einen andern Dienst . . . . .	—	2	3	1	—	1	7
Überweisung in ein Spital zur Beobachtung . . . . .	—	—	1	1	—	1	3
Ablehnung der Pensionierung . . . . .	1	11	16	7	1	8	44
b. durch die Bahnärzte . . . . .	—	29	24	7	3	14	77
Der Oberbahnarzt beantragte auf Grund der Gutachten der Bahnärzte:							
Pensionierung . . . . .	—	24	20	6	3	14	67
Versetzung in einen andern Dienst . . . . .	—	2	3	—	—	—	5
Überweisung in ein Spital zur Beobachtung . . . . .	—	1	—	—	—	—	1
Ablehnung der Pensionierung . . . . .	—	2	1	1	—	—	4
<b>C. Begutachtung von Unfallfolgen durch den Oberbahnarzt und die Bahnärzte</b> . . . . .	—	5	11	5	—	4	25
Der Unfall wurde als Ursache bleibender Invalidität erklärt . .	—	1	7	4	—	3	15
Das Vorhandensein einer Invalidität oder ihr Zusammenhang mit dem Unfall wurde verneint . . . . .	—	4	4	1	—	1	10
<b>D. Kontrolluntersuchungen</b> . . . . .	3	33	27	17	8	35	123
a. durch den Oberbahnarzt . . . . .	—	4	11	2	1	7	25
b. durch die Bahnärzte . . . . .	3	29	16	15	7	28	98
Die Zahl der angemeldeten Erkrankungen mit mehr als 5 Tagen Krankheitsdauer betrug für die Zeit vom 1. Juni bis 31. Dezember 1916	77	1986	2683	2113	1354	2132	10345

6. Dem Oberbahnarzte ist die Aufstellung und Führung einer bahnärztlichen Statistik übertragen. Das hierzu notwendige Material liegt vom 1. Juni an vor und ist auch bearbeitet worden. Von der Veröffentlichung von Tabellen wird in diesem Bericht Umgang genommen, weil die Ergebnisse sich nur auf ein halbes Jahr beziehen und die Vorarbeiten für die endgültige Gestaltung der Statistik und die notwendigen Vergleiche noch nicht abgeschlossen werden konnten. Sodann sind in diesem ersten Halbjahre noch Unsicherheiten, besonders im Meldewesen, vorgekommen, die nicht ohne Einfluss auf die statistischen Tabellen wären, in Zukunft jedoch verschwinden werden.

## D. Kreisdirektionen.

Die Kreisdirektionen haben über die von ihnen nach Massgabe des Rückkaufgesetzes 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 98 Sitzungen 1022, die Kreisdirektion II in 93 Sitzungen 1560, die Kreisdirektion III in 95 Sitzungen 1301, die Kreisdirektion IV in 100 Sitzungen 982, und die Kreisdirektion V in 99 Sitzungen 1297 Geschäfte behandelt. Über die Geschäftsführung im einzelnen geben die erwähnten Berichte an die Kreiseisenbahnräte nähern Aufschluss.

\*) Hierin sind inbegriffen die bahnärztlichen Untersuchungen bei der Überführung von provisorisch Angestellten in das definitive Anstellungsverhältnis (Aufnahme in die Pensions- und Hilfskasse und in die Invaliditäts- und Sterbeversicherung der Arbeiter).

## Schlussbemerkungen und Anträge.

Am Schlusse unserer Berichterstattung bemerken wir bezüglich des Rechnungsabschlusses noch folgendes:

Der Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung beträgt auf Ende 1916 . . . . .	Fr. 44 533 033. 22
Auf Ende 1915 betrug derselbe . . . . .	„ 25 826 206. 38
Der Ausgabenüberschuss des Jahres 1916 beträgt somit . . . . .	Fr. 18 706 826. 84
Im Jahre 1915 betrug der nämliche Überschuss ohne den Passivsaldo des Vorjahres „	16 630 119. 57
Der Abschluss des Jahres 1916 ist somit um den Betrag von . . . . .	Fr. 2 076 707. 27
ungünstiger als derjenige des Jahres 1915.	

Gleich wie in den frühern Jahren haben wir auch in der Rechnung 1916 alle im Voranschlage enthaltenen Operationen durchgeführt. Dieselbe enthält somit ausser den reglementarischen Einlagen in den Erneuerungsfonds auch die gesetzliche Abschreibung, die Abschreibung der untergegangenen Anlagen und der sonstigen Verluste, sowie die Quote zur Verzinsung und Deckung des Defizits der Pensions- und Hilfskasse. Wir sind der Ansicht, dass dieses Verfahren im Interesse einer gleichmässigen Aufstellung unserer Jahresrechnungen der nur teilweisen Verrechnung oder einer vollständigen Unterlassung der erwähnten Operationen auch für das Jahr 1916 vorzuziehen sei. Der Bundesrat hat sich mit dieser Auffassung in seiner Botschaft vom 19. Mai 1916 betreffend die Jahresrechnungen der Bundesbahnen pro 1915 einverstanden erklärt; sie ist von der Bundesversammlung mit der Genehmigung dieser Rechnungen bestätigt worden.

Der Abschluss der Rechnung für das Jahr 1916 mit dem zunehmenden Defizite der Gewinn- und Verlustrechnung bedingt, dass der finanziellen Lage der Bundesbahnen unausgesetzt die grösste Aufmerksamkeit geschenkt werde. Alle neuen Anforderungen an ihre Leistungsfähigkeit müssen auf das genaueste geprüft werden. Die Fortdauer der wirtschaftlichen Krisis erheischt vermehrte Opfer für das Personal, und die verminderte Rohmaterialerzeugung infolge des europäischen Krieges bringt eine weitere Verteuerung unserer notwendigsten Verbrauchsmaterialien. Die Verbesserung des Rechnungsabschlusses und die Wiederherstellung des Gleichgewichtes in unserem Finanzhaushalte kann daher nur in einer Vermehrung der Verkehrseinnahmen im Wege der Tarifierhöhung gefunden werden.

\* \* \*

Wir haben unserm Verwaltungsrate vorgeschlagen, Sie zu ersuchen, der Bundesversammlung zu beantragen:

1. Die Rechnungen des Jahres 1916 und die Bilanz auf 31. Dezember 1916 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.
2. Die Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1916, abschliessend mit einem Passivsaldo von Fr. 44 533 033. 22, wird genehmigt. Dieser Saldo wird auf neue Rechnung vorgetragen in der Meinung, dass über seine Deckung später zu entscheiden sei.
3. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen des Jahres 1916 wird genehmigt.

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

Bern, den 30. März 1917.

Für die Generaldirektion  
der schweizerischen Bundesbahnen,  
Der Präsident:  
Dinkelmann.

### Beilagen:

Rechnungen und Bilanz, nachstehend;  
Statistische Tabellen, in besonderer  
Ausgabe.