Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1917)

Artikel: Geschäftsbericht der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1917 an den schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung

Autor: Dinkelmann

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676011

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: 05.08.2025

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

Geschäftsbericht

der

Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen

für das

Jahr 1917

an den

schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung.

(Vom 4. April 1918.)

Hochgeachteter Herr Bundespräsident!
Hochgeachtete Herren Bundesräte!

Wir haben die Ehre, Ihnen zuhanden der Bundesversamlung gemäss Art. 17 des Rückkaufsgesetzes über die Geschäftsführung der Bundesbahnverwaltung für das Jahr 1917 zu berichten und gleichzeitig die Rechnungen dieses Jahres zur Genehmigung vorzulegen.

* * *

Die Länge der dem Bunde gehörenden Linien beträgt auf Ende 1917:

	Baulänge km	Betriebslänge km
Kreis I	698,106	713,222
„ II	487,713	493,890
„ III	687,245	706,598
„ IV	428,701	433,322
„ V	480,615	480,307
Total	2782,380	2827,339

Ausserdem besorgten die Bundesbahnen den Betrieb der Bodensee-Toggenburgbahn (einschliesslich der Strecke Ebnat-Nesslau) bis zu deren Übergang zum Selbstbetriebe am 1. Mai 1917, sodann während des ganzen Berichtsjahres denjenigen der Nebenbahnen Vevey-Chexbres, Bulle-Romont, Cossonay Bahnhof-Stadt, Visp-Zermatt, Nyon-Crassier samt Anschlussstrecke Crassier—Divonne-les-Bains, sowie der im Auslande gelegenen Anschlusstrecken Koblenz Mitte Rhein-Waldshut, 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 (14,639 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 zurückgetretenen Herrn Fürsprecher Walter Held wählte der Bundesrat den neuen Präsidenten des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten, Herrn Dr. iur. Harald Woker, Fürsprecher in Bern, als Vertreter des Personals im Verwaltungsrate. Für die verstorbenen Herren Staatsrat Eugène Fonjallaz und Stadtpräsident Robert Billeter ernannten der Kreiseisenbahnrat I am 31. März 1917 Herrn Stände-

rat Henri Simon in Grandson und der Kreiseisenbahnrat III am 14. April 1917 Herrn Stadtpräsidenten Hans Nägeli in Zürich zu ihren Vertretern im Verwaltungsrate.

In der Besetzung der ständigen Kommission sind keine Änderungen eingetreten.

* * *

Der Verwaltungsrat hat im Berichtsjahre 14 und die ständige Kommission 18 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 1916.

Die Rechnungen, mit einer Bilanzsumme von Fr. 1 816 987 120. 71 und einem auf neue Rechnung vorzutragenden Passivsaldo von Fr. 44 533 033. 22, sowie die Geschäftsführung der Verwaltung im Jahre 1916 sind von den eidgenössischen Räten am 28. Juni 1917 genehmigt worden. Die Beschlussfassung über die Deckung des Passivsaldos hat die Bundesversammlung einem späteren Zeitpunkte vorbehalten.

b. Ausrichtung von Kriegsteuerungszulagen und ausserordentlichen Kriegsbeihülfen.

Durch den Bundesbeschluss vom 3. Oktober 1916 (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1916, S. 2) waren für das Jahr 1917 für die Beamten und Angestellten des Bundes, einschliesslich der Bundesbahnen, sowie die ständig in eidgenössischen Anstalten und Werkstätten beschäftigten Arbeiter Kriegsteuerungszulagen in folgendem Umfange beschlossen worden:

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.

Am 27. Juni 1917 haben die eidgenössischen Räte einen weitern Bundesbeschluss gefasst betreffend die Ausrichtung von ausserordentlichen Kriegsbeihülfen an das Bundespersonal für das Jahr 1917, mit folgendem Wortlaute:

„Art. 1. Den Beamten und Angestellten des Bundes, einschliesslich der Bundesbahnen, sowie den ständig in eidgenössischen Anstalten und Werkstätten beschäftigten Arbeitern, mit Ausnahme der Arbeiter der eidgenössischen Militärverwaltung, werden für das Jahr 1917, über die bereits beschlossenen Zulagen hinaus, folgende Kriegsbeihülfen bewilligt:

a. an Verheiratete, sowie an Verwitwete und Geschiedene mit eigenem Haushalt Fr. 375; ausserdem, sofern die Besoldung Fr. 6000 nicht übersteigt, Fr. 25 für jedes Kind unter 16 Jahren, das im Haushalt lebt oder anderweitig untergebracht ist oder unterhalten wird;

b. an Ledige Fr. 225.

Den Arbeitern der eidgenössischen Militärverwaltung werden an Stelle der vorstehenden Kriegsbeihülfen für das Jahr 1917 Konjunkturzulagen vom 1. April 1917 hinweg verabfolgt. Diese Konjunkturzulagen werden vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 2. Sofern das Diensteinkommen des festangestellten, das ganze Jahr ausschliesslich im Dienst des Bundes beschäftigten Personals für das Jahr 1917, Kriegsteuerungszulagen inbegriffen, weniger als Fr. 1800 beträgt, ist die Beihülfe bis zur Erreichung dieses Betrages zu erhöhen.

Art. 3. Soweit es sich um das Personal der schweizerischen Bundesbahnen handelt, werden bei der Berechnung des Diensteinkommens die Nebenbezüge in dem für die Pensions- und Hülfskasse anrechenbaren Betrag berücksichtigt.

Art. 4. Für Beamte, Angestellte und Arbeiter, die mehreren Verwaltungen angehören, ist das gesamte Diensteinkommen massgebend.

Art. 5. Der Bundesrat und die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen werden ermächtigt, dem nicht ausschliesslich im Dienste des Bundes stehenden Personal und dem Aushülfspersonal im Verhältnis zu seinen Dienstleistungen ebenfalls eine ausserordentliche Beihülfe zu gewähren.

Art. 6. Für die nach dem 1. Januar 1917 in den Dienst des Bundes oder der Bundesbahnen getretenen Beamten, Angestellten und Arbeiter wird die Beihülfe im Verhältnis zur Dienstzeit berechnet und nur dann verabfolgt, wenn die Dienstzeit mindestens drei Monate beträgt.

Art. 7. Zur Auszahlung der Kriegsbeihülfen, einschliesslich der Konjunkturzulagen an die Arbeiter der Militärverwaltung, werden dem Bundesrat und der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen die nötigen Kredite eröffnet.

Art. 8. Der Bundesrat und die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen werden mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt, soweit es die ihnen unterstellten Verwaltungen betrifft.

Art. 9. Gegenwärtiger Beschluss tritt, als nicht allgemein verbindlich, sofort in Kraft."

Die auf Grund dieser Beschlüsse dem Personal der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1917 ausgerichteten Zulagen belaufen sich auf rund Fr. 17 242 000 (vgl. Seite 91 dieses Berichtes).

Mit Bezug auf die im Jahre 1918 zu gewährenden Kriegsteuerungszulagen bestimmt der Bundesbeschluss vom 21. Dezember 1917:

„Art. 1. Den Beamten und Angestellten des Bundes, einschliesslich der Bundesbahnen, sowie den ständig in eidgenössischen Anstalten und Werkstätten beschäftigten Arbeitern, mit Ausnahme der Arbeiter der eidgenössischen Militärverwaltung, werden für das Jahr 1918 folgende Kriegsteuerungszulagen bewilligt:

a. eine Grundzulage von 15 % des auf Ende 1917 bezogenen Gehalts oder Lohnes, mindestens aber Fr. 450 und höchstens Fr. 1 200;

b. eine Familienzulage von Fr. 250 für Verheiratete bis zu Gehältern von Fr. 3 600 und von da an sinkend um Fr. 15 auf je Fr. 100 Gehalt;

c. eine Zulage von Fr. 100 an Verheiratete pro Kind und pro Jahr bis zu Gehältern von Fr. 4 500 und von da an sinkend um Fr. 5 auf je Fr. 100 Gehalt.

An Verwitwete und Geschiedene, die einen eigenen Haushalt haben, wird die gleiche Familien- und Kinderzulage ausgerichtet wie an Verheiratete.

Ledige, die erwerbsunfähige Eltern, Grosseltern oder Geschwister nachweislich dauernd unterhalten, beziehen die Hälfte der obigen Familienzulage.

Für die Kinderzulage fallen nur die Kinder unter 18 Jahren in Betracht, die im Haushalt leben oder anderweitig untergebracht sind oder unterhalten werden.

Art. 2. Den Arbeitern der eidgenössischen Militärverwaltung werden wiederum an Stelle der vorstehenden Kriegsteuerungszulagen für das Jahr 1918 Konjunkturzulagen, und zwar vom 1. Januar 1918 hinweg, verabfolgt. Die Konjunkturzulagen werden vom Bundesrat auf Antrag des Militärdepartements bestimmt und den Kriegsteuerungszulagen möglichst angepasst.

Art. 3. Die vorstehenden Kriegsteuerungszulagen und Konjunkturzulagen treten an Stelle der durch die Bundesbeschlüsse vom 3. Oktober 1916 und 27. Juni 1917 bewilligten Kriegsteuerungszulagen, Kriegsbeihülfen und Konjunkturzulagen. Sie werden in monatlichen Raten jeweilen mit dem Gehalt oder Lohn ausbezahlt. Für das im Taglohn beschäftigte Personal sind die Zulagen in das Tagesbetreffnis umzurechnen und mit den jeweiligen Lohnzahlungen auszurichten.

Art. 4. Sofern das Jahresdiensteinkommen des festangestellten, das ganze Jahr ausschliesslich im Dienste des Bundes beschäftigten Personals, Kriegsteuerungszulagen inbegriffen, weniger als Fr. 1 800 beträgt, sind die Zulagen bis zur Erreichung dieses Betrages zu erhöhen.

Art. 5. Soweit es sich um das Personal der schweizerischen Bundesbahnen handelt, werden bei der Berechnung des Diensteinkommens die Nebenbezüge in dem für die Pensions- und Hülfskasse anrechenbaren Betrag berücksichtigt.

Art. 6. Für Beamte, Angestellte und Arbeiter, die mehreren Verwaltungen angehören, ist das gesamte Diensteinkommen massgebend.

Art. 7. Der Bundesrat und die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen werden ermächtigt, dem nicht ausschliesslich im Dienste des Bundes stehenden Personal und dem Aushülfepersonal im Verhältnis zu seinen Dienstleistungen ebenfalls Kriegsteuerungszulagen zu gewähren.

Art. 8. Für die nach dem 1. Januar 1918 in den Dienst des Bundes oder der Bundesbahnen getretenen Beamten, Angestellten und Arbeiter werden die Kriegsteuerungszulagen im Verhältnis zur Dienstzeit berechnet und nur dann verabfolgt, wenn die Dienstzeit mindestens 3 Monate beträgt.

Art. 9. Zur Auszahlung der Kriegsteuerungszulagen, einschliesslich der Konjunkturzulagen an die Arbeiter der Militärverwaltung, werden dem Bundesrat und der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen die nötigen Kredite eröffnet.

Art. 10. Der Bundesrat und die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen werden mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt, soweit es die ihnen unterstellten Verwaltungen betrifft.

Art. 11. Anstände und Einsprachen, die sich bei der Vollziehung dieses Bundesbeschlusses ergeben, werden vom Bundesrat und von der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen endgültig erledigt, soweit es die ihnen unterstellten Verwaltungen betrifft.

Art. 12. Gegenwärtiger Beschluss tritt, als nicht allgemein verbindlich, sofort in Kraft."

c. Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1918.

Der Genehmigungsbeschluss der Bundesversammlung vom 17. Dezember 1917 hat folgenden Wortlaut:

„I. Die Voranschläge der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1918 werden in folgender berichtigter Fassung genehmigt:

1. Der Bauvoranschlag für das Jahr 1918 im Betrage von Fr. 58 674 900, mit der Erweiterung, dass im Falle des Eintretens besserer finanzieller Verhältnisse eine Erhöhung dieses Betrages um Fr. 4 179 700, d. h. auf Fr. 62 854 600, stattfinden könne.

2. Der Betriebsvoranschlag für das Jahr 1918, abschliessend mit Fr. 217 230 530 Einnahmen und mit Fr. 182 979 410 Ausgaben.

3. Der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1918, abschliessend mit Fr. 45 336 140 Einnahmen und mit Fr. 83 930 100 Ausgaben.

4. Der Voranschlag des Kapitalbedarfes im Betrage von rund Fr. 93 000 000.

II. Die Beschaffung dieses Kapitals hat durch Entnahme von Fr. 8 000 000 aus dem Geldbestande der Pensions- und Hülfskasse und durch Ausgabe von dreijährigen Kassascheinen zu $4^1/_2$ % im Betrage von Fr. 85 000 000 zu erfolgen."

Die durch diesen Bundesbeschluss vorgenommene Erhöhung des Bauvoranschlages gegenüber dem vom Verwaltungsrate genehmigten Budget entspricht dem Beschlusse des Verwaltungsrates vom 20. November 1917, womit dem Bundesrate zuhanden der eidgenössischen Räte beantragt wurde, es seien die Strecken Scherzligen-Bern und Brig-Sitten so schnell als möglich für den elektrischen Betrieb einzurichten und für die Ausführung sei ein Kredit von Fr. 9 700 000 zu bewilligen. Hinsichtlich der Deckung des Kapitalbedarfes hat sich das Eisenbahndepartement einverstanden erklärt, dass die weitern Kapitalaufnahmen jeweilen zu den möglichen und vorteilhaftesten Bedingungen und nach bisheriger Übung im Einverständnisse mit den zuständigen Amtsstellen erfolgen sollen.

d. Ausrichtung einer Kriegsteuerungszulage an die pensionierten ehemaligen Beamten, ständigen Angestellten und Arbeiter der schweizerischen Bundesbahnen. Der Bundesbeschluss hierüber vom 22. Dezember 1917 bestimmt:

„1. Die Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen wird ermächtigt, den aus ihren Hülfskassen pensionierten ehemaligen Beamten, ständigen Angestellten und Arbeitern, die in der Schweiz leben, eine Kriegsteuerungszulage auszurichten, und zwar:

250 Fr. für einen pensionierten Invaliden,
150 „ für eine pensionierte Witwe,
30 „ für eine pensionierte Waise, und
200 „ für einen pensionierten Arbeiter.

Wenn das Pensionsverhältnis erst seit kürzerer Zeit bestanden hat, kann die Generaldirektion eine angemessene Reduktion der Kriegsteuerungszulage vornehmen.

2. Auf die Kriegsteuerungszulage haben keinen Anspruch solche Pensionierte, deren Einkommen aus Vermögen oder Nebenverdienst mit der bezogenen Pension zusammengerechnet folgende Beträge übersteigt:

bei pensionierten Invaliden	Fr. 4200
bei pensionierten Witwen	„ 3000
bei pensionierten Waisen	„ 1000
bei pensionierten Arbeitern	„ 3000

In Zweifelsfällen entscheidet endgültig die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen.

3. Für die Ausrichtung der Kriegsteuerungszulage im Sinne der Ziffern 1 und 2 hiervor wird der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen ein Kredit von Fr. 1 600 000 auf Betriebsrechnung bewilligt.

4. Der Bundesrat wird mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

5. Gegenwärtiger Beschluss tritt, als nicht allgemein verbindlich, sofort in Kraft. Er findet Anwendung auf die am 31. Dezember 1917 pensionsberechtigten Personen."

Die Ausführung dieses Bundesbeschlusses hat eine Aufwendung von rund Fr. 1 372 000 erfordert.

2. *Organisation der Verwaltung.*

a. In teilweiser Abänderung des Art. 32 der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetze hat der Bundesrat auf Grund eines Antrages des Verwaltungsrates mit Beschluss vom 23. November 1917 die Zahl der Vertreter der Kantone im Kreiseisenbahnrate I wie folgt festgesetzt: Für Genf 3, Waadt 4, Wallis 3, Freiburg 3, Neuenburg 2, Bern 1.

b. Provisorische Massnahmen wurden getroffen für die Stellvertretung des Herrn Generaldirektor Dr. Haab, während seiner anfangs Februar 1917 erfolgten Beurlaubung zur Ausübung des ihm vom Bundesrate vorübergehend übertragenen Amtes als ausserordentlicher Gesandter und bevollmächtigter Minister bei dem Deutschen Reiche und dem Könignreiche Bayern.

c. In der Sitzug vom 7. Mai 1917 beschloss der Verwaltungsrat, dem Bundesrate zu beantragen, die infolge Hinscheides des Herrn Dr. Heinrich Hafner vakant gewordene Stelle eines Mitgliedes der Kreisdirektion III vorläufig nicht wieder zu besetzen und die Bundesbahnverwaltung zu ermächtigen, die dadurch notwendig werdende Änderung in der Organisation und Geschäftsführung der Kreisdirektion III vorzunehmen. Mit Beschluss vom 22. Mai 1917 stimmte der Bundesrat diesem Antrage zu.

3. *Tarifwesen.*

a. Gestützt auf den Bericht und Antrag des Verwaltungsrates vom 10. Februar 1917 hat der Bundesrat mit Beschluss vom 20. Februar 1917 unter Aufhebung der mit Bundesratsbeschluss vom 12. September 1916 auf 1. Oktober 1916 eingeführten Taxzuschläge folgende ausserordentliche Zuschläge zu den Transporttaxen bewilligt, die auf den 15. März 1917 in Kraft getreten sind:

I. Personen.	Gewöhnliche Billette einfacher Fahrt	Alle andern Fahrausweise (einschliesslich Abonnemente)
Zuschlag auf jedem Fahrausweis		
a. im Preise von 50—95 Rp.	5 Rp.	10 Rp.
b. „ „ „ 1 Fr. und mehr: für jeden ganzen Franken	10 „	20 „

unter Ausschluss der gegen Empfehlungsscheine auszugebenden Billette für inländische Arme, für aus dem Auslande heimkehrende mittellose Schweizer und für heimreisende mittellose Ausländer.

II. Gepäck- und Expressgut.

Erhöhung der Taxe pro 100 kg und pro Tarifkilometer von 5 auf 6 Rp. und der Mindesttaxen um 10 Rp.

III. Leichen, Traglasten und lebende Tiere.

Zuschlag von 20 % des Frachtbetrags unter Aufrundung auf 10 Rp. und mit einem Mindestbetrag von 10 Rp. für die Sendung.

IV. Güter.

Zuschlag für Eilstückgut: für je angefangene 100 kg Taxgewicht	10 Rp.
„ „ Frachtstückgut: für je angefangene 100 kg Taxgewicht	5 „
„ „ Wagenladungen, die zu den Taxen für 5 Tonnen abgefertigt werden: für je angefangene 100 kg Taxgewicht	4 „
„ „ Wagenladungen, die zu den Taxen für 10 Tonnen abgefertigt werden: für je angefangene 100 kg Taxgewicht	3 „

unter Aufrundung des Zuschlages auf die nächsten 10 Rp. und mit einem Mindestbetrag von 10 Rp. für die Sendung.

b. Im Hinblick sowohl auf den bestehenden Kohlenmangel, der die Einführung von geeigneten Massnahmen behufs Verminderung des Personenverkehrs auf den mit Dampf betriebenen Transportanstalten gebieterisch erheischte, als auch auf die bedeutende Verteuerung des Betriebes sämtlicher Transportanstalten, welche eine Erhöhung der Tarife, insbesondere im Güterverkehr, rechtfertigte und in der Meinung, dass die zu treffenden Massnahmen vorübergehenden Charakter tragen sollen, hat der Bundesrat am 4. Oktober 1917 gemäss dem Antrage des Verwaltungsrates vom 15. September 1917 sodann beschlossen:

I. Den sämtlichen schweizerischen Bahn- und Schiffsunternehmungen wird mit Wirkung vom 22. Oktober 1917 an die Vornahme folgender vorübergehender Taxmassnahmen bewilligt und, wo das ausdrücklich bemerkt ist, vorgeschrieben:

A. Personenverkehr.

1. Auf den Billetten einfacher Fahrt dürfen höchstens folgende Zuschläge erhoben werden:
   a. auf Fahrgeldbeträgen bis 95 Rp. . . . . 5 Rp.
   b. auf Fahrgeldbeträgen von Fr. 1 und mehr für jeden ganzen Franken . . . . 10 „
2. Die Taxermässigung für Hin- und Rückfahrt kann aufgehoben werden.

Das Post- und Eisenbahndepartement kann den Transportunternehmungen, die von dieser Befugnis keinen Gebrauch machen wollen, die Erhebung eines angemessenen Zuschlages zu den tarifgemässen Fahrpreisen für einfache Fahrt und für Hin- und Rückfahrt bewilligen.

3. Die Ausgabe von direkten Billetten für den Verkehr zwischen Transportanstalten, die ungleiche Massnahmen treffen, kann vorübergehend eingestellt werden.

4. Für die Benützung der gemäss Fahrplan zuschlagspflichtigen Schnellzüge dürfen folgende Zuschläge erhoben werden:

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
	Fr.	Fr.	Fr.
1. Zone 1— 50 km	1. —	—. 75	—. 50
2. Zone 51—100 km	2. —	1. 50	1. —
3. Zone 101—200 km	3. —	2. 25	1. 50
4. Zone über 200 km	4. —	3. —	2. —

Auf den vor dem 22. Oktober 1917 ausgegebenen Fahrausweisen aller Art dürfen diese Zuschläge nicht erhoben werden.

5. Für die mit Dampf betriebenen Strecken ist die Ausgabe von Sonntags-, Lust- und Rundfahrt-, zusammenstellbaren, sowie Gesellschafts- und Schulfahrtsbilletten einzustellen. Das Post- und Eisenbahndepartement ist indessen ermächtigt, den Bergbahnen und Schiffsunternehmungen Ausnahmen zu bewilligen. Den elektrisch betriebenen Bahnen ist die Einschränkung oder Aufhebung der Ausgabe dieser Billette freigestellt.

6. Die Ausgabe von Generalabonnements bleibt auf solche mit dreimonatlicher Gültigkeitsdauer, unter Beibehaltung des Zuschlags von 20% zu den tarifgemässen Taxen, beschränkt. Bei Benützung eines zuschlagspflichtigen Schnellzuges ist von den Inhabern von Generalabonnements der unter Ziffer 4 oben festgesetzte Zuschlag zu zahlen. Es können indessen auch feste Zusatzkarten für die Benützung beliebiger Schnellzüge mit folgenden für je einen Monat geltenden Preisen ausgegeben werden:

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
Franken	40. —	30. —	20. —

7. Auf Streckenabonnements kann ein Zuschlag bis zu 40% der tarifgemässen Taxen erhoben werden. Für die Schüler- und die gewöhnlichen Arbeiterabonnements soll jedoch der bisherige Zuschlag von 20% nicht überschritten werden. Sofern Arbeiterabonnements mit Berechtigung auch zu einer Hin- und Rückfahrt um die Mittagszeit ausgegeben werden, ist ein Zuschlag bis zu 40% zulässig. Das Post- und Eisenbahndepartement kann die sofortige Einstellung der Ausgabe der bei einigen Transportunternehmungen noch bestehenden Inhaberabonnements bewilligen. Für die Benützung der zuschlagspflichtigen Schnellzüge haben die Inhaber von Streckenabonnements (einschliesslich Schüler- und Arbeiterabonnements) nach ihrer Wahl entweder die gewöhnlichen Schnellzugszuschläge zu zahlen oder Zusatzkarten zu lösen, deren Preis höchstens 20% der bezahlten Abonnementstaxe betragen darf.

8. Für Kilometerabonnements ist ein Zuschlag bis auf 40% der tarifgemässen Taxen zulässig.

9. Auf Billetten, die an inländische Arme, an aus dem Auslande heimkehrende mittellose Schweizer und an heimreisende mittellose Ausländer gegen Empfehlungsscheine abgegeben werden, darf ein Zuschlag nicht erhoben werden. In zuschlagspflichtigen Schnellzügen werden die Inhaber solcher Billette aber nur gegen Bezahlung des vollen Schnellzugszuschlags zugelassen.

10. Die mit halben Billetten reisenden Krankenschwestern und die auf Grund von Ausweisen für die Arbeitsvermittlung zur halben Taxe reisenden Personen haben bei Benützung der zuschlagspflichtigen Schnellzüge ebenfalls den vollen Schnellzugszuschlag zu zahlen.

11. Für Polizeitransporte wird der Zuschlag nach dem nämlichen Prozentsatz berechnet wie für gewöhnliche Billette. In den zuschlagspflichtigen Schnellzügen werden Polizeitransporte nur gegen Bezahlung des vollen Schnellzugszuschlages zugelassen. Polizisten in Uniform, die mit halben Billetten reisen, haben ebenfalls den vollen Schnellzugszuschlag zu bezahlen.

12. Extrafahrten. Auf den mit Dampf betriebenen Strecken der Bahn- und Schiffsunternehmungen dürfen keine Züge oder Fahrten ausgeführt werden, die nicht in den genehmigten Fahrplänen festgelegt sind. Vorbehalten bleiben Notfälle und militärische Anordnungen.

B. Gepäck und Expressgut.

Für diesen Verkehr verbleibt es bei der jetzt gültigen kilometrischen Taxe von 6 Rp. für 100 kg; dagegen wird allen Transportunternehmungen die Ansetzung der Mindesttaxe auf 50 Rp. für eine Sendung gestattet.

C. Leichen.

Der Zuschlag darf auf 40% der tarifgemässen Fracht angesetzt werden.

D. Traglasten.

Für das taxpflichtige Mehrgewicht darf der im Güterverkehr für Frachtstückgut angesetzte Zuschlag erhoben werden. Die Mindesttaxe für eine taxpflichtige Sendung darf 50 Rp. nicht übersteigen.

Frachtfreie Traglasten bleiben vom Zuschlag befreit.

E. Lebende Tiere.

Auf den tarifgemässen Taxen für Einzelsendungen darf ein Zuschlag bis auf 40% erhoben werden. Bei Aufgabe von Wagenladungen ist für jedes verladene Stück ein gegenüber den Ansätzen für Einzelsendungen ermässigter Frachtsatz zu gewähren.

Die Mindestgebühr für eine Sendung darf betragen:

Für die I. Tarifklasse (Pferde usw.)	Fr.	4. —
„ „ II. „ (Ochsen, Kühe usw.)	„	3. —
„ „ III. und IV. Tarifklasse (Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen usw.)	„	—. 50

F. Militärtransporte.

1. Bei Militärtransporten aller Art, die auf Rechnung der Militärverwaltung stattfinden, darf der Zuschlag der für den Zivilverkehr geltenden durchschnittlichen Belastung prozentual gleichgestellt werden.

Die Benützung der zuschlagspflichtigen Schnellzüge wird den mit Militärgutscheinen oder Freifahrtausweisen reisenden Wehrpflichtigen nur gestattet, wenn hierfür von der zuständigen Militärstelle auf dem Marschbefehl oder dem Transportgutschein die Ermächtigung erteilt worden ist. Die Militärverwaltung vergütet in diesem Falle der Transportunternehmung bei Transporten des aktiven Dienstes einen Viertel und bei solchen des Friedensbetriebes die Hälfte des normalen Schnellzugszuschlages III. Klasse.

2. Bei Transporten auf Rechnung der Mannschaften wird zur halben Taxe noch der halbe Zuschlag, und zur Viertelstaxe der Viertelszuschlag erhoben. Für Pferde wird der Zuschlag auf 40% angesetzt.

Militärpersonen, die mit halben Billetten oder Viertelsbilletten reisen, haben keine Schnellzugszuschläge zu zahlen. An Sonn- und Feiertagen wird indessen die Benützung von zuschlagspflichtigen Schnellzügen durch Offiziere, Unteroffiziere und Soldaten nur gegen Vorweis einer von der zuständigen Militärstelle ausgestellten schriftlichen Ermächtigung gestattet.*)

G. Güterverkehr.

1. Diejenigen Bahnunternehmungen, für welche die Tarife der schweizerischen Bundesbahnen gelten, werden zur Erhebung folgender Taxzuschläge ermächtigt:

	Eilstückgut	Frachtstückgut	Güter der allgem. Wagenl.-Kl. und des schweiz. Ausnahmetarifs 3, sowie Ausfuhrgüter aller Art		Übrige Güter	
			5 t	10 t	5 t	10 t
	Rappen für je angefangene 100 kg Taxgew.					
Bis 10 Tfkm.	20	10	6	5	5	4
11 bis 20 Tfkm.	30	15	8	7	7	5
21 „ 30 „	40	20	11	10	9	6
31 „ 40 „	50	25	14	13	11	8
41 „ 50 „	60	30	17	16	14	10
51 „ 70 „	70	35	21	19	17	12
71 „ 100 „	80	40	25	22	20	14
101 „ 130 „	90	45	29	26	23	16
131 „ 180 „	100	50	34	30	26	19
181 „ 240 „	110	55	38	34	29	21
241 „ 300 „	120	60	41	37	31	23
301 „ 350 „	130	65	44	39	33	24
351 und mehr „	140	70	46	41	35	25

unter Aufrundung der Zuschlagsbeträge auf die nächsten 10 Rappen.

Für jede Abfertigung (auch im Umbehandlungsverkehr) darf die Zuschlagstaxe besonders berechnet und erhoben werden.

2. Für Güter, die nicht auf Grund des Gewichtes taxiert werden, darf ein Zuschlag von 20% der tarifgemässen Fracht erhoben werden.

3. Vom Zuschlag befreit sind die Milchtransporte im Abonnement und der die Schweiz transitierende Güterverkehr.

---

*) Diese Bestimmung wurde nachträglich in der Weise gemildert, dass Militärpersonen die Schnellzüge an Sonntagen auch ohne militärische Bewilligung benützen dürfen, sofern sie den vollen Schnellzugszuschlag bezahlen.

4. Ferner werden die Transportunternehmungen ermächtigt, die Anwendung der folgenden allgemeinen schweizerischen Ausnahmetarife vorübergehend einzustellen:

A. T. 1 für Bier in Fässern,
„ 2 für lebende Pflanzen,
„ 5 für Käse,
„ 7 für Wein,
„ 8 für Eis,
„ 9 für landwirtschaftliche Produkte,
„ 11 für Heu und Stroh,
„ 12 für Borke,
„ 13 für Zement,
„ 14 für Düngemittel,
„ 16 für Edelmetalle und Geld,
A. T. 17 für Holzstoff etc.
„ 18 für Holz,
„ 20 für Steinkohlen,
„ 32 für den Export von Obst,
„ 34 für den Export von Papier,
„ 35 für den Export von Holzstoff,
„ 42 für Zuckerrüben,
„ 43 für Materialien zur Bekämpfung von Pflanzenkrankheiten,
„ 45 für Stickböden, Garne etc.

5. Den Transportunternehmungen mit abweichenden Tarifgrundlagen kann das Post- und Eisenbahndepartement den Ziffern 1—4 entsprechende Tarifmassnahmen bewilligen.

6. Die Anwendung des Reglementes über die Gewährung von Taxermässigungen für Ausstellungsgegenstände vom 1. März 1909 wird bis auf weiteres eingestellt. Die Transportunternehmungen werden jedoch ermächtigt, für Ausstellungen mit öffentlichen Subventionen Taxbegünstigungen zu gewähren.

II. Die Bundesratsbeschlüsse vom 20. Februar, 28. Juli und 30. August 1917 *) werden damit aufgehoben.

III. Das Post- und Eisenbahndepartement wird mit dem Vollzuge dieses Beschlusses beauftragt. Demselben steht bei Meinungsverschiedenheiten zwischen den Transportunternehmungen der endgültige Entscheid zu.

Diese Massnahmen wurden von der Verwaltung der Bundesbahnen in Ersetzung der seit dem 15. März 1917 gültig gewesenen Taxzuschläge auf den 22. Oktober 1917 eingeführt.

4. *Reglemente.*

Am 20. November 1917 hat der Verwaltungsrat folgende Reglemente erlassen:

a. Nachtrag III zu den Statuten der Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten, vom 19. Oktober 1906;

b. Statuten der Krankenkasse für die Arbeiter der schweizerischen Bundesbahnen;

c. Reglement über die Verwaltung der Krankenkasse für die Arbeiter der schweizerischen Bundesbahnen;

d. Statuten betreffend die Invaliditäts- und Sterbeversicherung der Arbeiter der schweizerischen Bundesbahnen;

e. Reglement betreffend ausserordentliche Leistungen der schweizerischen Bundesbahnen für die Unfallversicherung des Personals.

Die erforderliche Genehmigung ist für die Statuten der Krankenkasse für die Arbeiter mit dem zugehörigen Reglement vom Bundesamte für Sozialversicherung am 12. Dezember, für die Statuten betreffend die Invaliditäts- und Sterbeversicherung der Arbeiter sowie den Nachtrag III zu den Statuten der Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten vom schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement, Eisenbahnabteilung, im Namen des Bundesrates am 18. Dezember 1917 erteilt worden. Alle diese Reglemente sind mit dem Tage der Betriebseröffnung der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern (1. April 1918) in Kraft getreten.

5. *Bauvorlagen.*

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

a. Projekt für die Erstellung des zweiten Geleises Daillens-Ependes mit einem Kostenvoranschlage von Fr. 3 200 000 nebst Fr. 51 000 für Abschreibungen (Beschluss vom 8. Mai 1917).

b. Projekt für die Erweiterung der Station Göschenen mit einem Kreditbegehren von Fr. 1 310 000 für die Ausführung der in einer ersten Bauperiode zu erstellenden Arbeiten, dazu Fr. 25 000 für Abschreibungen (Beschluss vom 30. Juli 1917).

c. Projekt für die Erweiterung der Station Airolo; Kreditbegehren von Fr. 660 000 für die in einer ersten Bauperiode vorgesehenen Arbeiten, nebst Fr. 1 600 für Abschreibungen (Beschluss vom 30. Juli 1917).

d. Projekt für die Ersetzung der Eisenkonstruktionen der untern Limmatbrücke bei Wettingen für die Doppelspur Zürich-Baden und die Verstärkung der Eisenkonstruktion für die Linie Wettingen-Suhr im Voranschlagsbetrage von Fr. 815 000, ausser der Abschreibung der wegfallenden zwei

*) Siehe Gesetzsammlung, Bd. XXXIII, S. 80, 576 und 688

bestehenden Eisenkonstruktionen, abzüglich des Erlöses aus dem Altmaterial, im Betrage von Fr. 130 000 (Beschluss vom 15. September 1917).

e. Projekt für die Erweiterung des Bahnhofes Chiasso mit einem Kreditbegehren von Fr. 9 000 000, sowie Fr. 660 000 für Abschreibungen (Beschluss vom 29. September 1917).

6. Am 8. Mai 1917 behandelte der Rat die *Bauabrechnung für die neue Hauensteinlinie,* deren Gesamtkosten sich auf Fr. 28 083 088 stellen. Er genehmigte die nachgewiesene Kreditüberschreitung von Fr. 2 083 088 und nahm einen Bericht der Generaldirektion entgegen, wonach die mit der neuen Hauensteinlinie verwirklichten Ersparnisse an Betriebskosten, wie sie auf Grund der Ergebnisse der ersten drei Betriebsmonate mit Umrechnung auf den normalen, gegenüber den gegenwärtigen Verhältnissen um 35 % höhern Verkehr berechnet wurden, den im Jahre 1911 bei der Vergebung des neuen Hauensteintunnels aufgestellten schätzungsweisen Berechnungen ziemlich genau entsprechen.

7. *Elektrifikation der Strecken Scherzligen-Bern und Brig-Sitten, sowie Anschaffung von Akkumulatorenlokomotiven.*

In Ansehung des sich je länger je drückender gestaltenden Kohlenmangels wurde am 20. November 1917 beschlossen, die Strecken Scherzligen-Bern und Brig-Sitten so schnell als möglich für den elektrischen Betrieb einzurichten; für die Ausführung wurde ein Kredit von Fr. 9 700 000 bewilligt. Der Bundesrat wurde ersucht, den Bauvoranschlag für das Jahr 1918 nachträglich um diesen Betrag zu erhöhen, was auch geschehen ist und im Bundesbeschlusse vom 17. Dezember 1917 (vgl. S. 4 dieses Berichtes) zum Ausdrucke kommt.

Ebenfalls im Interesse der Einschränkung des Kohlenbedarfes erklärte sich der Verwaltungsrat gleichzeitig einverstanden mit der Anschaffung einer grössern Anzahl, bis zu 17 Stück, elektrischer Akkumulatorenlokomotiven im Jahre 1918 für den Verschiebedienst auf Stationen mittlerer Grösse, in der Meinung, dass die Ausgaben hierfür und für die Einrichtung der erforderlichen Ladestationen soweit notwendig auf dem Budgetposten für Dampflokomotiven verrechnet werden sollen und die Anschaffung von Dampflokomotiven eine entsprechende Kürzung zu erfahren habe.

8. *Bauverträge.*

a. In seiner Sitzung vom 17. Februar 1917 hat der Verwaltungsrat dem von der Kreisdirektion II unterm 13. Januar 1917 mit den Herren Gosetto, Bernasconi, Henry und Cordero in Pieterlen abgeschlossenen Vertrage über die Ausführung der Unterbauarbeiten für den neuen Personenbahnhof Biel (2. Baulos) im Betrage von Fr. 2 564 940 die Zustimmung erteilt.

b. Ebenso erklärte sich diese Behörde in der nämlichen Sitzung mit der Übertragung der Unterbauarbeiten der Druckleitung des Kraftwerkes Amsteg an Herrn Dr. G. Lüscher, Ingenieur in Aarau, um den Voranschlagsbetrag von Fr. 880 861 einverstanden und erteilte dem zwischen ihm und der Generaldirektion abgeschlossenen Bauvertrage vom 12. Dezember 1916 die Genehmigung.

9. Auf eine Eingabe des Schweizerischen Baumeisterverbandes betreffend *Revision des Submissionsverfahrens* der schweizerischen Bundesbahnen nahm der Verwaltungsrat am 30. Juli 1917 in zustimmendem Sinne Vormerkung von dem Vorhaben der Generaldirektion, die allgemeinen Bestimmungen für die Übernahme und Ausführung von Bauarbeiten und Lieferungen einer Revision zu unterziehen, wobei dem Schweizerischen Baumeisterverbande Gelegenheit gegeben werden soll, die eingereichten Vorschläge mit ihr zu besprechen.

10. *Lieferungsverträge.*

Vom Verwaltungsrate wurden genehmigt:

a. die Verträge

1. mit der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft in Neuhausen vom 4. Januar 1917 über die Lieferung von
   5 vierachsigen Personenwagen II/III. Klasse, Serie $BC^{4ü}$,
   10 zweiachsigen Gepäckwagen, Serie F,
   200 gedeckten Güterwagen, Serie K^3, und
   100 offenen Güterwagen, Serie M^6 (Beschluss vom 10. Februar 1917),
   vom 10./12. September 1917 über die Lieferung von
   50 gedeckten Güterwagen, Serie K^3,
   200 offenen Güterwagen, Serie L^6,
   50 offenen Güterwagen, Serie M^6 (Beschluss vom 29. September 1917).
2. mit der Schweizerischen Wagonsfabrik A.-G. in Schlieren vom 4. Januar 1917 über die Lieferung von
   40 zweiachsigen Personenwagen, Serie C und
   200 gedeckten Güterwagen, Serie K^3 (Beschluss vom 10. Februar 1917), sowie
   vom 10. September 1917 über die Lieferung von
   250 gedeckten Güterwagen der Serie K^3 (Beschluss vom 29. September 1917).

b. die Verträge

1. mit der Firma Piccard, Pictet & Cie. in Genf, betreffend die Lieferung von 3 Turbinen für das Kraftwerk Ritom von je 12 000 PS Leistung zum Preise von Fr. 631 000;
2. mit der A.-G. Brown, Boveri & Cie. in Baden, betreffend die Lieferung von 3 Generatoren für das Kraftwerk Ritom von je 9 000 kVA Leistung zum Preise von Fr. 1 866 800;
3. mit der A.-G. Maschinenfabrik Oerlikon in Oerlikon, betreffend die Lieferung von 4 Transformatoren für das Kraftwerk Ritom von je 8500 kVA Dauerleistung, 11 000 kVA 1 ½ stündige Leistung zum Preise von Fr. 980 000 (Beschluss vom 8. Mai 1917).

c. der Entwurf des mit der A.-G. der Maschinenfabriken Escher, Wyss & Cie. in Zürich auf Grund der Offerte vom 23. Juni 1917 abgeschlossenen Vertrages betreffend die Übertragung der Lieferung und Aufstellung der Druckleitung des Kraftwerkes Ritom im Betrage von Fr. 3 326 905 (Beschluss vom 30. Juli 1917).

d. die Verträge mit den Firmen Brown, Boveri & Cie. in Baden und Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur einerseits, und Maschinenfabrik Oerlikon und Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur anderseits, vom 30. April/3. Mai 1917 betreffend die Lieferung von vier elektrischen Probelokomotiven, mit gleichzeitiger Bewilligung des hierfür erforderlichen Kredites von Fr. 2 030 000 zu Lasten der Baurechnung 1917 (Beschluss vom 31. Juli 1917).

e. der mit dem Stahlwerksverbande A. G. in Düsseldorf abgeschlossene Nachtrag zu den zwei Verträgen vom 29. November 1913 über die Lieferung von 20 000 Tonnen Stahlschienen, 2000 Tonnen eisernen Schwellen und 1000 Tonnen Vollschienen zu Weichenzungen im Betrage von Fr. 11 700 000 (Beschluss vom 21. November 1917).

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

Im Berichtsjahre wurde die Ratifikation des Verwaltungsrates für folgende Verträge eingeholt:

a. Verträge mit der Berner Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon, betreffend: die Einführung ihrer Linie in den Bahnhof Brig und die Mitbenützung desselben, vom 6./31. Oktober 1916; den Betrieb der Linie Münster-Lengnau vom 24. November 1916.

b. Vertrag mit der Wohlen-Meisterschwanden-Bahn, vom 14./19. Oktober 1916, betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Wohlen durch diese Unternehmung;

c. Vertrag mit der Bodensee-Toggenburgbahn, vom 3. November 1916, über die Beziehungen der Bundesbahnen zu jener Gesellschaft für deren eigenen Betrieb;

d. Vertrag mit der Schweizerischen Seetalbahn, vom 2. Februar/29. März 1917, betreffend die Mitbenützung der Station Wildegg;

e. Vertrag mit der Steffisburg-Thun-Interlaken-Bahn, vom 12. Januar/12. Februar 1917, betreffend ihren Anschluss an den Bahnhof Thun;

f. Vertrag mit der Schöllenenbahn A.G., vom 11. September/24. Oktober 1917, betreffend den Anschluss der elektrischen Zahnradbahn Göschenen-Andermatt an die Station Göschenen.

12. *Subkonzessionsverträge.*

a. Die von der Generaldirektion mit der A. G. Lonza in Basel abgeschlossenen Verträge vom 19./20. Dezember 1916 betreffend Erteilung von Subkonzessionen bezüglich der den schweizerischen Bundesbahnen zustehenden Wasserrechtskonzessionen an der Binna und an der Rhone beim Dorfe Mörel im Kanton Wallis wurden am 9. Februar 1917 gutgeheissen.

b. Ebenso stimmte der Rat am 30. Juli 1917 dem Nachtrage vom 25. September 1916 zu dem unterm 23./25. März 1909 mit der Gesellschaft „Dinamo" in Mailand abgeschlossenen Vertrage betreffend die Übertragung eines Wasserrechtes an der Cairasca auf der Südseite des Simplons und die Lieferung elektrischer Energie zu, durch welchen Nachtrag das Kraftwerk Iselle zeitweilig der Gesellschaft „Dinamo" abgetreten wird.

13. *Wahlvorschlag für die Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen.*

Infolge Ablaufes der Amtsdauer der Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen wurde dem Bundesrate vorgeschlagen, die sämtlichen bisherigen Inhaber dieser Stellen für die neue Amtsdauer vom 1. Januar 1918 bis 31. Dezember 1923 im Amte zu bestätigen. Mit Beschluss vom 27. November 1917 hat der Bundesrat die Neuwahlen im Sinne dieses Antrages vorgenommen.

14. *Wahlgenehmigungen.*

Der Verwaltungsrat hat den nachstehend aufgeführten, durch die Generaldirektion vorgenommenen Wahlen von Abteilungsvorständen die Genehmigung erteilt:

des Herrn Adolf Wirz zum Abteilungschef für das Gütertarifwesen;
des Herrn Hans Etter zum Oberingenieur bei der Generaldirektion.

B. Kreiseisenbahnräte.

Im Berichtsjahre sind vom Kreiseisenbahnrate I fünf und von den Kreiseisenbahnräten II—V je vier 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:

Stellungnahme der Kreiseisenbahnräte zu der Vorlage der Generaldirektion über die Reorganisation der Bundesbahnverwaltung, provisorische Organisation der Kreisdirektion V, Vermehrung der Einnahmen durch Erhöhung der Lagergebühren, tarifarische Gleichstellung der Linie Schaffhausen-Zürich über Eglisau und Winterthur, Betriebsverhältnisse auf der Strecke Bouveret-St. Gingolph, Verkehrsverbesserung Schweiz-Bayern über St. Margrethen-Lindau, Verlegung des Güterbahnhofes Lausanne ins Flontal, Umbau und Erweiterung des Bahnhofes Neuenburg, Inangriffnahme der Arbeiten für die Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich, Errichtung von Haltestellen in Buix und Polleggio und Umbau des Bahnhofes Lenzburg.

C. Generaldirektion.

Die Generaldirektion behandelte in 106 Sitzungen 1846 Geschäfte. Neben der Vorbereitung der Vorlagen an den Verwaltungsrat erwähnen wir folgende wichtigere Angelegenheiten:

Allgemeines.

1. Zu unserm grossen Bedauern hat Herr Bundesrat Dr. L. Forrer auf Ende des Jahres seinen Rücktritt aus der obersten Landesbehörde erklärt, als deren Mitglied er seit 1903 wirkte. Während der acht Jahre, in denen er dem Eisenbahndepartemente vorgestanden hatte, war es uns vergönnt, in ständigem Verkehre mit ihm alle wichtigen Fragen zu erörtern, deren Lösung für die Gestaltung des schweizerischen Eisenbahnwesens und insbesondere der Bundesbahnen von massgebendem Einflusse gewesen ist. Hierbei liess Herr Bundesrat Forrer den Interessen unseres nationalen Unternehmens stets grosses Wohlwollen, weitgehende Fürsorge und tatkräftige Unterstützung angedeihen. Es ist uns eine angenehme Pflicht, ihm beim Rücktritte von seinem hohen Amte auch an dieser Stelle unsere tiefempfundene Dankbarkeit auszusprechen.

Zufolge seiner Wahl in die oberste Landesbehörde hat Herr Dr. Robert Haab noch vor Ablauf des Jahres dem Bundesrate seinen Rücktritt als Mitglied der Generaldirektion erklärt. In die Freude, die wir darüber empfinden, dass das hohe Amt einem Mitgliede unseres Kollegiums übertragen worden ist, mischt sich das Gefühl des Bedauerns über den Verlust des geschätzten Kollegen, der uns seit seinem Eintritte in den Dienst der Bundesbahnen mit seinen reichen Kenntnissen, mit Tatkraft und Entschlossenheit zur Seite gestanden hat.

Herzlichen Dank schuldet die Verwaltung auch dem am 2. April unerwartet verstorbenen Herrn Dr. jur. Heinrich Hafner, Mitglied der Kreisdirektion III, der ihr mit seinen grossen Fachkenntnissen, seiner reichen Erfahrung und seiner Gewissenhaftigkeit vorzügliche Dienste geleistet hat.

2. Auf seine Einladung sind dem Eisenbahndepartemente unsere Bemerkungen zu den von ihm ausgearbeiteten Entwürfen eines Bundesgesetzes betreffend den freihändigen Ankauf der Tösstalbahn und der Eisenbahn Wald-Rüti, sowie zu den beiden Rückkaufsverträgen mitgeteilt worden.

Nachdem die Verhandlungen des Departements mit den Verwaltungsbehörden der beiden Gesellschaften im Monat September zu einer Einigung geführt und die Aktionärversammlung der Tösstalbahn am 24. November 1917, diejenige der Wald-Rüti-Bahn am 11. gl. M. den Kaufverträgen ihre Zustimmung erteilt hatten, fand am 27. und 28. November eine vom Eisenbahndepartemente veranstaltete kontradiktorische Untersuchung über den gegenwärtigen Zustand der Bahnanlagen und festen Einrichtungen sowie des Rollmaterials der beiden Unternehmungen statt, an welcher auch technische Organe unserer Verwaltung teilnahmen. Hierauf unterbreitete der Bundesrat den eidgenössischen Räten mit Botschaft vom 22. Dezember 1917 den Entwurf eines Bundesgesetzes betreffend den freihändigen Ankauf der Tösstalbahn und der Wald-Rüti-Bahn durch den Bund nach Massgabe der vereinbarten Kaufverträge.

3. Dem schweizerischen Departement des Innern haben wir auf sein Ansuchen unsere Bemerkungen zum Entwurfe einer Botschaft an die eidgenössischen gesetzgebenden Räte betreffend die Kompetenz des Bundes zur Gesetzgebung über die Schiffahrt mitgeteilt.

4. Das Eisenbahndepartement hat uns mit Schreiben vom 12. Juni eingeladen, im Benehmen mit dem Verwaltungsrate zu prüfen, ob und zutreffenden Falles in welcher Weise das Rückkaufsgesetz abzuändern sei, in der Meinung, dass die Beschlüsse des Verwaltungsrates alsdann als Vorlage der Bundesbahnen an den Bundesrat mit Bezug auf die Revision des Rückkaufsgesetzes gelten sollen. Das Departement wünschte diese Vorlage bis Mitte Oktober, damit es dieselbe mit seinem Berichte und seinen Anträgen noch im Laufe des Monates November dem Bundesrate unterbreiten und die parlamentarische Beratung bereits im Laufe des nächsten Jahres erfolgen könne.

Am 6. August haben wir der ständigen Kommission den Entwurf eines revidierten Gesetzes über den Eisenbahnrückkauf, begleitet von einem erläuternden Berichte, vorgelegt. Im Schosse dieser Kommission fand darüber am 23. August eine vorläufige Meinungsäusserung statt, und es wurde beschlossen, vorgängig der definitiven Stellungnahme zur Vorlage, den Kreiseisenbahnräten Gelegenheit zu geben, sich zum Revisionsentwurfe auszusprechen, in der Meinung, dass die Gutachten bis zum 22. September der ständigen Kommission zugestellt werden sollen. Innerhalb dieser Frist haben alle 5 Kreiseisenbahnräte zum Entwurfe Stellung genommen, allein ein abschliessliches Gutachten ist von keinem derselben erstattet worden, weil ihres Erachtens unsere Vorlage keine geeignete Grundlage für die Beratung bilde. Der Kreiseisenbahnrat I hielt zudem den Zeitpunkt für die Inangriffnahme einer Revision als verfrüht und den gegenwärtigen Moment als nicht geeignet. Gleichwohl hat keiner der fünf Räte gegen die Aufnahme der Revisionsarbeiten eine entschieden ablehnende Haltung eingenommen, sondern in der Hauptsache nur verlangt, dass unsere Vorlage durch eine genauere Umschreibung der Organisation, Funktionen und Kompetenzen der darin an Stelle der Kreisdirektionen vorgesehenen Kreisinspektionen und durch eine bestimmtere Regelung der Beziehungen zwischen dem schweizerischen Eisenbahndepartement und der Verwaltung der Bundesbahnen, sowie durch ein auf der Grundlage der Dezentralisation unter Mitwirkung der Kreisdirektionen auszuarbeitendes Projekt ergänzt und ihnen hierauf nochmals Gelegenheit zur Äusserung gegeben werden möchte.

Die ständige Kommission des Verwaltungsrates hat uns hierauf eingeladen, auf die im Schosse der Kreiseisenbahnräte geäusserten kritischen Bemerkungen zum Gesetzesentwurfe zu antworten, und namentlich auch darüber Auskunft zu geben, ob nicht unter Beibehaltung der bisherigen Teilung der Geschäftsführung zwischen Zentral- und Kreisverwaltungen in der einen oder anderen Form der Zweck der Reorganisation — Vereinfachung und Verbilligung — erreichbar wäre. Wir erklärten uns bereit, diesem Auftrage nachzukommen und bei diesem Anlasse auch die Kreisdirektionen anzuhören und von deren Auffassung im Ergänzungsberichte Mitteilung zu machen. Diese Anhörung der Kreisdirektionen hat in zwei Direktorenkonferenzen am 22. und 27. Oktober stattgefunden.

Die Kreiseisenbahnräte sind von der ständigen Kommission über das weitere Vorgehen in der Reorganisationsfrage verständigt, gleichzeitig aber darauf aufmerksam gemacht worden, dass es nach Ansicht der Kommission verfrüht wäre, schon jetzt die Ausarbeitung alternativer Entwürfe anzuordnen, bevor sie selbst zu unserer Vorlage Stellung genommen habe. Sollte die Kommission dazu gelangen, dem Verwaltungsrate eine Lösung der Reorganisationsfrage zu beantragen, welche von der von uns vorgeschlagenen grundsätzlich abweiche, so werde sie von sich aus die Ausarbeitung eines solchen Entwurfes veranlassen und vor Weiterleitung desselben das Gutachten der Kreiseisenbahnräte einholen.

Der Ergänzungsbericht wird gegenwärtig von uns ausgearbeitet.

5. Der Dienstverkehr zwischen dem Armeekommando und den schweizerischen Eisenbahn- und den vom Bunde konzessionierten Schiffahrtsunternehmungen während der Dauer der Mobilmachung der Armee ist nach der Aufhebung des Kriegsbetriebes durch Bundesratsbeschluss vom 20. Februar 1917 in der Weise geordnet worden, dass die genannten Transportanstalten den Weisungen Folge zu leisten haben, welche ihnen seitens des Transportdienstes im Armeestabe über den Transport von Truppen, Kriegsmaterial und Verpflegungsgegenständen zugehen. Der Chef des Transportdienstes im Armeestabe verkehrt zu diesem Zwecke ausschliesslich mit dem Betriebsdepartemente der Generaldirektion, welches die Weisungen weiterleitet.

6. Mit Beschluss vom 6. März 1917 hat der Bundesrat eine schweizerische Zentralstelle für die Einfuhr der zur Verproviantierung des Landes und der für das wirtschaftliche Leben desselben erforderlichen Waren, sowie für die Ausfuhr der schweizerischen Erzeugnisse geschaffen, an deren Spitze ein Generalkommissär steht, dessen Funktionen Herr Nationalrat A. Cailler, Fabrikant in Broc, übertragen worden sind. In den ihm gutscheinenden Fällen hat der Generalkommissär das Gutachten einer beratenden Kommission einzuholen, welcher auch eine Vertretung der schweizerischen Bundesbahnen angehört. Die Befugnisse der Zentralstelle werden, soweit sie die Anordnung und Ausführung der Transporte im Inlande und die Verständigung mit ausländischen Transportunternehmungen über Rollmaterial und Transportleitung betreffen, im Einvernehmen mit der Generaldirektion ausgeübt. Auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Zentralstelle wurden die Bundesratsbeschlüsse vom 21. Dezember 1915 und 2. Mai 1916 betreffend die Schaffung einer Zentralstelle für die Leitung des Güterverkehrs vom Auslande nach der Schweiz aufgehoben.

7. Die internationale Simplondelegation versammelte sich am 24. und 25. April in Bern zur Beratung der üblichen Fahrplan- und Tariffragen, sowie der auf den 31. Dezember 1915 abgeschlossenen Baurechnung, der Betriebsrechnung und der Gewinn- und Verlustrechnung der Strecke Brig-Iselle.

Diese Rechnungen, die vom Bundesrate am 21. Juni 1917 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. 36 796 298. 14
„ „ italienische „	„ 40 723 842. 66
Total	Fr. 77 520 140. 80

Betriebsrechnung:

Total der Betriebseinnahmen	Fr. 1 184 780. 23
„ „ Betriebsausgaben	„ 1 145 050. 40
Überschuss der Einnahmen	Fr. 39 729. 83

Gewinn- und Verlustrechnung:

Total der Einnahmen	Fr. 111 849. 58
„ „ Ausgaben	„ 2 383 895. 60
Überschuss der Ausgaben	Fr. 2 272 046. 02

Die Bau- und Betriebsrechnung der Simplonstrecke Brig-Iselle für das Jahr 1914 (vgl. Geschäftsbericht 1916, Seite 7, Ziffer 3) hat der Bundesrat am 30. Januar, diejenigen für das Jahr 1915 am 24. September definitiv genehmigt, nachdem ihnen zuvor von der italienischen Regierung die Zustimmung unter den üblichen Vorbehalten erteilt worden war.

Die regelmässig im September stattfindende Sitzung der Delegation konnte im Berichtsjahre nicht stattfinden, weil die italienischen Delegierten wegen der von den italienischen Militärbehörden verfügten vorübergehenden Grenzsperre am Erscheinen verhindert waren.

8. Anschluss- und Mitbenützungsverhältnisse.

a. Der Vertrag vom 30. April 1898 betreffend die Dienstbesorgung auf der Haltestelle Territet nebst dem Nachtrag vom 1. Dezember 1903 ist von der Eisenbahngesellschaft Territet-Glion auf den 31. Dezember 1917 gekündigt worden. Wir haben die Kreisdirektion I mit den Unterhandlungen für den Abschluss eines neuen Vertrages beauftragt.

b. Entsprechend dem Gesuche der Elektrischen Greyerzerbahnen erklärten wir uns einverstanden, die Gültigkeit des von uns auf den 31. Dezember 1916 gekündigten Vertrages vom 13. November 1900 betreffend die Mitbenützung der Station Palézieux (vgl. Geschäftsbericht 1916, Seite 7, Ziffer 4 *d*) bis Ende 1917 zu verlängern und die für das Jahr 1917 angebotene Erhöhung der Mitbenützungsentschädigung von Fr. 2500 auf Fr. 4000 unter dem Vorbehalte anzunehmen, dass daraus für die künftige Vertragsgestaltung kein Präjudiz abgeleitet werden solle.

Auf Wunsch der Verwaltung der Nebenbahn stimmten wir einer nochmaligen Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Vertrages bis Ende 1918 bei unter gleichzeitiger Herabsetzung der zu entrichtenden Mitbenützungsentschädigung für das Jahr 1918 auf Fr. 3500 mit Rücksicht auf den Umstand, dass die Anschlussbahn vom 1. Januar 1918 hinweg ihren Rangierdienst mit eigenem Personal und in eigenen Kosten besorgen wird.

c. Wir sahen uns veranlasst, den Abschnitt VI des mit der Gürbetalbahn abgeschlossenen Vertrages vom 26. Januar 1909 betreffend die Einführung dieser Bahn in den Bahnhof Bern und die Mitbenützung desselben durch die Nebenbahn auf den 31. Dezember 1917 zu kündigen, nachdem sich ergeben hatte, dass die vertragliche Entschädigung im Vergleiche zu andern den Bahnhof mitbenützenden Bahnen den Verhältnissen nicht entspricht.

d. Durch eine mit der Direktion der Elektrischen Strassenbahnen im Kanton Zug getroffene Abmachung wird die für die Mitbenützung des Bahnhofes Zug durch die Nebenbahn vereinbarte jährliche Entschädigung von Fr. 1200 unverändert belassen, diejenige für die Mitbenützung der Station Baar dagegen mit Wirkung vom 1. Januar 1917 an von Fr. 2000 auf Fr. 3000 erhöht. Dem Wunsche der Direktion der Strassenbahnen entsprechend erklärten wir uns auch bereit, die nach Massgabe der Verträge der Nebenbahn obliegende Abfertigung ihrer Züge in Zug und Baar als Gemeinschaftsdienst anzuerkennen und auf Zusehen hin durch Beamte unserer Verwaltung besorgen zu lassen.

e. Ausser den unter Abschnitt A, lit. *e* und *f* (Seite 10) erwähnten, vom Verwaltungsrate genehmigten Mitbenützungs- und Anschlussverträgen sind ferner mit der Verwaltung der Berner Oberland-Bahnen und der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon die Verhältnisse betreffend die gemeinschaftliche

Benützung des Bahnhofes Interlaken-Ost vertraglich geordnet worden. Der Verwaltungsrat hat dem bezüglichen Abkommen vom 13./30./31. Juli 1917 unterm 4. Dezember 1917 die vorbehaltene Genehmigung erteilt.

f. Im Hinblicke auf die seit Vertragsabschluss eingetretene Änderung der massgebenden Verhältnisse und insbesondere mit Rücksicht auf die unzureichend gewordenen Entschädigungen haben wir die Verträge:

1. mit der Regionalbahn Tramelan-Tavannes, vom 24. August 1910, betreffend die Mitbenützung der Station Tavannes,
2. mit der Sihltalbahn, vom 15./26. Mai 1903, betreffend die Mitbenützung der Station Sihlbrugg, und
3. mit der Schweizerischen Südostbahn betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Arth-Goldau, vom 25. März 1899, sowie betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Rapperswil und der Stationen Wädenswil und Pfäffikon (Schwyz), vom 7. Dezember 1903,

auf den 31. Dezember 1918 gekündigt und die zuständigen Kreisdirektionen eingeladen, Unterhandlungen über den Abschluss neuer Verträge zu führen.

9. Nach Einholung unseres Gutachtens hat der Bundesrat am 31. März beschlossen, seinen Beschluss vom 11. September 1914, Ziffer 2, wonach Beförderungen nur dann stattfinden dürfen, wenn sie die direkte Folge der Erledigung von Stellen infolge Todesfalles, Dienstaustrittes usw. oder einer notwendigen Änderung in der Organisation der betreffenden Verwaltungsabteilung sind, auf 1. April 1918 aufzuheben.

Unter Verweisung auf diesen Beschluss haben wir ein uns vom Verbande des Personals schweizerischer Transportanstalten am 30. Juni unterbreitetes Gesuch abgelehnt, welches dahin ging, die Verwaltung der Bundesbahnen möchte zur Verminderung eintretender Härten diejenigen Beamten und Angestellten unter Ausrichtung der Beförderungszulage rückwirkend auf 1. Januar 1917 befördern, deren Beförderung budgetmässig auf den Beginn der gegenwärtigen Amtsperiode (1. April 1915) in Aussicht genommen war.

10. In Sachen der Wahrung des Besitzstandes des ehemaligen Gotthardbahnpersonals hat der Bundesrat am 18. Juni seinen früheren Beschluss vom 23. April 1915 durch die nachstehende neue Fassung abgeändert:

„Dem ehemaligen G.B.-Personal ist auch der sogenannte „anwartschaftliche Besitzstand" für die Stellung, in der sich der Beamte bis zum 30. April 1909 befunden hat, eingerechnet die Neujahrsgratifikation, zu gewähren, d. h. es sind diesem Personal, sofern es in der nämlichen Stellung verbleibt, die periodischen Gehaltsaufbesserungen bis zum G.B.-Höchstgehalt, eingerechnet die Neujahrsgratifikation, zu entrichten.

Diese Garantie des „anwartschaftlichen Besitzstandes" ist zeitlich unbeschränkt und gilt vom 1. Januar 1916 an. Die Gehaltserhöhungen auf den 1. Januar 1916 im Rahmen der G.B.-Höchstgehalte können nur so weit entrichtet werden, als die Berechtigten nicht bereits eine ganze oder teilweise gesetzliche Gehaltserhöhungsquote erhalten haben.

Soweit durch Ausrichtung der nach Massgabe des „anwartschaftlichen Besitzstandes" für die Jahre 1916 und 1917 zu verabfolgenden Gehaltsaufbesserungen diejenigen Gehaltsgrenzen überschritten werden, bis zu welchen gemäss dem Bundesbeschluss vom 3. Oktober 1916 die Ausrichtung von Kriegsteuerungszulagen erfolgt, sind die bereits bezogenen Zulagen als Akontozahlung an den Gehaltsaufbesserungen in Anrechnung zu bringen, sofern diese letztern die Zulagen übersteigen.

Sollte infolge Revision die Gehaltsordnung der S. B. B. in der Zukunft eine Änderung erfahren, so können die Gehaltserhöhungen nur bis zu den neuen S.B.B.-Maxima bewilligt werden, sofern sie die G.B.-Maxima erreichen oder überschreiten, d. h. der Mehrbetrag der neuen S.B.B.-Maxima kann nicht den ehemaligen G.B.-Höchstgehalten zugeschlagen werden."

11. Um im Interesse der Förderung der Lebensmittelerzeugung im kleinen den Beamten und Angestellten die Vornahme landwirtschaftlicher Arbeiten zu ermöglichen, haben wir nach der mit Bundesratsbeschluss vom 14. April erfolgten Ablehnung der Freigabe des Samstag Nachmittags die zuständigen Organe angewiesen, Gesuchen betreffend den Bezug vorbehaltener Urlaubstage im Sinne der reglementarischen Vorschriften, sowie betreffend Bewilligung unbezahlter Ruhetage, soweit die Arbeitsverhältnisse es gestatten, in weitgehendem Masse zu entsprechen.

Mit Zustimmung des Eisenbahndepartements wurde ferner angeordnet, dass Beamte, Angestellte oder Arbeiter, denen gemäss Art. 7 des Arbeitsgesetzes ein zusammenhängender Erholungsurlaub von mehr als 6 Tagen zusteht, ausnahmsweise für das laufende Jahr nur 6 Tage als zusammenhängenden Urlaub zu beziehen brauchen und die übrigen Tage, soweit es der Dienst gestattet, nach freier Wahl während der Zeit der landwirtschaftlichen Arbeiten beziehen können.

Unsern weitern Vorschlag, im Berichtsjahre von der Bestimmung des Art. 6 des Arbeitsgesetzes, wonach von den 52 Ruhetagen mindestens 17 auf Sonntage zu fallen haben, abzuweichen, um denjenigen Angestellten und Arbeitern, die Landwirtschaft treiben, soweit es der Dienst gestatte, mehr Ruhetage auf Werktage zuteilen zu können, hat die Aufsichtsbehörde dagegen nicht gutgeheissen, weil diese Sonntage gerade diejenigen Tage seien, an denen das Personal die nötige Erholung von den Anstrengungen seiner bahndienstlichen Tätigkeit finde und diese Erholung im Interesse der Bahnbetriebssicherheit durchaus notwendig erscheine.

12. Auf ein Gesuch des Generalsekretariates des Verbandes des Personals schweizerischer Tranportanstalten, wir möchten die Kreisdirektionen anweisen, bei der Auswahl des Dienstpersonals, das eine besondere Vergünstigung beim Besuche fremdsprachlicher Unterrichtskurse geniesse, in Zukunft grundsätzlicher und weitherziger zu verfahren, antworteten wir, dass die Verwaltung die Teilnahme an fremdsprachlichen Kursen in der Weise zu erleichtern suche, dass sie demjenigen Dienstpersonal, dessen Funktionen die Kenntnis zweier Landessprachen oder neben der Muttersprache des Englischen notwendig oder doch sehr wünschenswert erscheinen lasse, das Kursgeld unter der Bedingung vergüte, dass die Sprachkurse mit Erfolg absolviert werden. Dabei habe nie die Meinung obgewaltet, den Kreis der in Frage kommenden Beamten enge zu ziehen und die Vergünstigungen etwa auf diejenigen Dienstkategorien zu beschränken, welche direkt mit dem reisenden Publikum in Berührung kommen. Dagegen würden wir es nicht als zweckmässig erachten, zum vornherein bestimmte Kategorien zu bezeichnen, deren Angehörige ein für allemal auf die Gewährung der Begünstigung Anspruch erheben können. Vielmehr müsse es dem Ermessen der zuständigen Organe anheimgestellt bleiben, ob für die erfolgreiche Absolvierung eines Fremdsprachkurses der Beamte oder Angestellte wenigstens über eine ausreichende Vorbildung verfüge und ob er in Ansehung seiner Kenntnisse und Fähigkeiten voraussichtlich je in den Fall kommen werde, die zu erwerbenden Sprachkenntnisse praktisch zu verwerten.

13. Am 25. April 1917 haben wir ein einheitliches Prüfungsprogramm für die Abiturienten der Eisenbahnschulen erlassen und in einem besondern Reglement die Grundsätze für die Abhaltung der Fähigkeitsprüfungen aufgestellt. Bei Ausarbeitung des letztern war wegleitend der Gesichtspunkt, unter voller Wahrung der selbständigen und unabhängigen Stellung der Eisenbahnschulen gegenüber der Verwaltung der Bundesbahnen an diesen Anstalten besondere, unsern Bedürfnissen entsprechende Fähigkeitsprüfungen zu veranstalten, welche dieselbe Bedeutung haben sollen, wie die von den Bundesbahnen für den Eintritt in den Eisenbahndienst abgehaltenen theoretischen Aufnahmeprüfungen. Eine solche Bedeutung konnten wir den Fähigkeitsprüfungen der Eisenbahnschulen jedoch nur zuerkennen, wenn uns ein massgebender Einfluss auf die Art ihrer Durchführung eingeräumt blieb. Er soll ausgeübt werden einmal durch die Aufstellung eines einheitlichen Prüfungsprogrammes und sodann durch die Mitwirkung und Kontrolle von Prüfungsdelegierten bei den Fähigkeitsprüfungen selbst.

Das Prüfungsprogramm ist unabhängig von den gegenwärtigen Lehr- und Unterrichtsplänen der Eisenbahnschulen ausgearbeitet worden, in der Meinung, dass den Schulen für eine gewisse Übergangszeit besondere Rücksicht getragen werde, insbesondere da, wo die Annahme unserer Prüfungsvorschriften eine stärkere Umgestaltung des Unterrichtsplanes nötig machen wird. Das Prüfungsprogramm legt das Hauptgewicht darauf, dass die Schüler mit einer möglichst guten allgemeinen Bildung ausgerüstet und dass ihnen daneben die Grundlagen beigebracht werden, welche das Verständnis für den praktischen Dienst vermitteln. Die eigentliche Ausbildung selbst soll der spätern Lehrzeit überlassen bleiben. Die Abnahme der Prüfung und die Ausstellung der Fähigkeitszeugnisse finden unter Mitwirkung einer aus sechs Mitgliedern gebildeten Prüfungskommission unserer Verwaltung statt, welcher je ein Oberbeamter der Generaldirektion und der Kreisdirektionen angehören.

Sämtliche von uns bzw. vom Bunde subventionierten Eisenbahnschulen haben diese Ordnung begrüsst und die Erklärung abgegeben, dass sie bereit seien, unser einheitliches Prüfungsprogramm anzunehmen und die Fähigkeitsprüfungen im Sinne des Reglementes erstmals am Schlusse des Schuljahres 1917/18 abzuhalten.

14. In den im Berichtsjahre stattgefundenen drei Direktorenkonferenzen sind folgende wichtigere Geschäfte behandelt worden:

Gewährung von Urlaub für die Vornahme landwirtschaftlicher Arbeiten des Personals; Dienstanweisung für die Betriebsinspektoren in den Kreisen; Pflichtenheft betreffend die Verpachtung des Verkaufs von Zigarren, Zigaretten usw. auf den Bahnhöfen und Stationen der Bundesbahnen; Lohnverhältnisse der Arbeiter der Bundesbahnen; allgemeine Aussprache über die Revision des Eisenbahnrückkaufsgesetzes; anderweitige Verwendung von Personal, für das infolge der auf den 22. Oktober eingetretenen Verkehrseinschränkungen keine ausreichende Beschäftigung mehr vorhanden ist; Klagen über Disziplinwidrigkeiten des Lokomotivpersonals und Rückerstattung der Einlagen in die Pensions- und Hülfskasse bei Austritt von versicherten Aktiven.

15. *Freifahrtwesen.*

a. Im Berichtsjahre haben wir insgesamt 682 Jahresfreikarten für das ganze Bundesbahnnetz, einzelne Kreise oder Strecken, ausgestellt, gegen 751 im Jahre 1916. Darin sind nicht inbegriffen die vom schweizerischen Eisenbahndepartemente für die Mitglieder des Bundesrates und 34 Beamte seiner technischen Abteilung ausgestellten auf dem ganzen Bundesbahnnetze gültigen Freikarten.

b. Für ausserdienstliche Fahrten über Strecken der Bundesbahnen wurden im Berichtsjahre an Beamte, Angestellte und Arbeiter unserer eigenen Verwaltung, sowie deren Familienglieder 325 714 (gegen 330 664 im Jahre 1916), an Beamte und Angestellte fremder Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen, sowie an Familienglieder solcher 14 868 (gegen 15 707 im Jahre 1916) Freifahrtscheine für einzelne Fahrten abgegeben.

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

Im Jahresdurchschnitte betrug die Zahl der Beamten und Angestellten mit festem Gehalte insgesamt 25 546, diejenige der im Taglohn Angestellten 9 245, zusammen 34 791 gegen 35 300 im Jahre 1916.

	Beamte mit festem Gehalt	Angestellte im Taglohn
bei der Generaldirektion	757	16
beim Kreis I	5 533	1 766
beim Kreis II	6 071	2 570
beim Kreis III	5 459	1 936
beim Kreis IV	3 535	1 370
beim Kreis V	4 191	1 587
	25 546	9 245

I. Finanzdepartement.

a. Rechnungswesen.

1. Die wirtschaftlichen Folgen des europäischen Krieges haben das Rechnungsergebnis der Bundesbahnen auch im Jahre 1917 fortgesetzt stark beeinflusst. Die Betriebseinnahmen von Fr. 201 441 792 sind zwar um Fr. 8 844 231 höher als diejenigen des Jahres 1916 und übersteigen den Voranschlag um Fr. 5 256 472; sie erreichen aber bei weitem nicht die Höhe des Jahres 1913, d. h. des letzten Rechnungsjahres vor dem Kriege. Anderseits haben sich die Betriebsausgaben bedeutend vermehrt, indem ihr Betrag von Fr. 158 907 063 denjenigen der Rechnung 1916 um Fr. 16 918 148 übersteigt, aber um Fr. 1 014 397 unter dem Voranschlage geblieben ist. Dazu ist zu bemerken, dass zur bessern Vergleichung mit dem Jahre 1917 die Kriegsteuerungszulagen ebenfalls in die Betriebsausgaben sowohl der Rechnung 1916 als auch des Voranschlages 1917 eingestellt sind. Die bedeutendsten Mehrausgaben des Jahres 1917 wurden durch die hohen Preise des Brennmaterials und durch die Kriegsteuerungszulagen an das Personal verursacht.

Infolge dieser Ausgabenvermehrung ist der Betriebsüberschuss von Fr. 42 534 729 um Fr. 8 073 917 geringer als im Vorjahre; er übersteigt den Voranschlag um Fr. 6 270 869. Der Betriebsüberschuss vom Jahre 1917 beträgt rund 60 % desjenigen des Jahres 1913; zur Deckung aller Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung ist er unzureichend, weshalb sich das Defizit dieser letzteren im Jahre 1917 weiter vermehrt hat.

Der Betriebskoeffizient betrug in den Jahren 1913 = 66,94; 1914 = 73,66; 1915 = 71,21; 1916 = 73,72; im Jahre 1917 hat er sich auf 78,88 erhöht. In beiden Jahren 1916 und 1917 sind die Aufwendungen für Kriegsteuerungszulagen an das Personal inbegriffen. Der hohe Betriebskoeffizient des letzten Jahres enthebt uns weiterer Erörterungen über den Einfluss, den die Folgen des Krieges auf die Gestaltung unserer Einnahmen und Ausgaben und auf die finanzielle Lage der Bundesbahnen ausüben.

Der Ausgabenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1917 beträgt Fr. 29 238 394; auf Ende 1916 erreichte er Fr. 44 533 033. Das Defizit der Bundesbahnen, inbegriffen die Zinslasten, die Aufwendungen für Abschreibungen und die Einlagen in die Spezialfonds beträgt somit auf Ende des Jahres 1917 Fr. 73 771 427.

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

2. Die Gehalts- und Lohnerhöhungen auf 1. Januar 1916, welche mit den Bundesratsbeschlüssen vom 2. November 1915 und 29. Februar 1916 bewilligt worden sind, haben auch das Rechnungsjahr 1917 entsprechend belastet. Wenn auch durch die gegenüber 1916 eingetretene Verminderung der Personalzahl und durch die Personalverjüngung die Mehrausgaben für diese Gehalts- und Lohnerhöhungen einigermassen ausgeglichen worden sind, ist nicht ausser Acht zu lassen, dass die daherigen vermehrten Aufwendungen im Jahre 1916 eine Summe von über 5 Millionen Franken erforderten (siehe Jahresrechnung 1916, Seite 88), welcher Betrag zum grössten Teil auch die Rechnung pro 1917 weiter belastet hat.

3. Eine bedeutende Ausgabe haben die Opfer erfordert, welche zur Verbesserung der Einkünfte des Personals infolge der gewaltigen Verteuerung aller täglichen Lebensbedürfnisse gebracht werden mussten. Zu den mit Bundesratsbeschluss vom 3. Oktober 1916 für die Jahre 1916 (ab 1. April) und 1917 bewilligten Kriegsteuerungszulagen ist mit Bundesbeschluss vom 27. Juni 1917 die Zuwendung eines weiteren Zuschusses als ausserordentliche Kriegsbeihülfe zugunsten des Personals beschlossen worden. Die hieraus entstandene gesamte Ausgabe belastet die Betriebsrechnung pro 1917 mit Fr. 17 241 824, wozu noch Fr. 1 372 353 Teuerungszulagen an Pensionierte zu zählen sind, welche mit Bundesbeschluss vom 22. Dezember 1917 bewilligt wurden. Die gesamten Teuerungszulagen betrugen somit im Jahre 1917 Fr. 18 614 177, gegenüber Fr. 3 225 985 im Jahre 1916.

4. Wie in den bisherigen Jahresrechnungen haben wir auch im Jahre 1917 die sämtlichen Operationen auf Grund des Eisenbahnrechnungsgesetzes und des Rückkaufsgesetzes durchgeführt, weil die Jahresrechnungen

der Bundesbahnen dadurch eine gleichmässige Form annehmen und zu Vergleichungen besser herangezogen werden können. Die fraglichen Operationen (jährliche Amortisation der Bauausgaben, Abschreibung untergegangener Anlagen, Einlagen in die Spezialfonds) beruhen überdies auf gesetzlichen Bestimmungen und sind somit durchzuführen, solange diese Vorschriften nicht geändert werden. Überdies ist die Lösung der Frage, wie das Defizit der Bundesbahnen zu decken sei, der Zeit nach dem Kriege vorbehalten worden.

Im Jahre 1917 ist, gestützt auf die Beratungen in der ständigen Kommission des Verwaltungsrates vom 17. April 1917, die Frage geprüft worden, ob es angezeigt sei, die Wertbestände im Portefeuille des Erneuerungsfonds zu liquidieren und diesen Fonds nur buchmässig zu führen. Wenn die Frage bejaht wird, ist der Art. 59 der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetz zu revidieren. Ein Entscheid ist noch nicht getroffen.

b. Kassenwesen und Wertschriftenverwaltung.

1. Es wurden 47 Kassen- und Wertschriftenrevisionen vorgenommen, die sich wie folgt verteilen:

Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung:					11,
Kreiskasse	I	II	III	IV	V
	12	4	5	10	5

Das Ergebnis hat in allen Fällen befriedigt.

2. Die im Jahre 1915 begonnene Erneuerung der Couponsbogen des $3^1/_2$ % Anleihens der schweizerischen Bundesbahnen von 1899/1902 ist fortgeführt worden. Die endgültige Erledigung dieses Geschäftes wird erst nach Beendigung des Krieges möglich sein. Auf das Jahresende verblieben noch 19 263 Couponsbogen zu erneuern.

3. Zur Deckung unserer Geldbedürfnisse haben wir die seit 1914 ausgegebenen Fr. 35 000 000 Schatzscheine erneuert und für Fr. 33 000 000 neue Scheine ausgegeben, so dass auf den 31. Dezember 1917 zusammen für einen Betrag von Fr. 68 000 000 solcher Scheine im Umlaufe waren.

4. Im Verlaufe des Jahres sind der Pensions- und Hülfskasse, zur Anlage ihrer verfügbaren Mittel, Fr. 9 780 000 $4^1/_2$ % Depotscheine der schweizerischen Bundesbahnen zugeteilt worden. Auf Ende Dezember 1917 besass diese Kasse für Fr. 119 808 000 solcher Scheine im Portefeuille.

5. Während des Berichtsjahres wurden für Rechnung der Pensions- und Hülfskasse an Beamte und Angestellte unserer Verwaltung 7 Hypothekardarlehen, im Betrage von Fr. 98 500, im I. Range, bewilligt. Diese Darlehen sind durch Wohnhäuser sichergestellt, die von den Schuldnern selbst bewohnt werden.

6. Nach Massgabe des zwischen der Schweiz und Deutschland abgeschlossenen Abkommens über den Ausfuhrverkehr vom 20. August 1917 und der sich aus dem Bundesratsbeschlusse vom 8. September 1917 für die Kohlenverbraucher ergebenden Pflichten haben wir uns bei der Gründung der Kohlenzentrale A.-G. in Basel beteiligt. Auf Ende des Jahres hatten wir gezeichnet:

Fr. 10 521 000 nom. Prioritätsaktien,
„ 6 542 500 „ Stammaktien,
zusammen Fr. 17 063 500, wovon auf Wunsch der Kohlenzentrale jedoch erst Fr. 12 245 000 einbezahlt sind. Diese Aktien wurden dem Portefeuille der Eigenen Wertschriften zugewiesen.

7. Im Einverständnis mit dem Bundesrate und mit der schweizerischen Nationalbank haben wir am 21. September, gestützt auf die Bundesbeschlüsse vom 22. Dezember 1914, 21. Dezember 1915 und 19. Dezember 1916, bei den schweizerischen Banken bis zu einem Betrage von 60 Millionen Franken $4^1/_2$ % Kassascheine, auf 3 Jahre fest, al pari, mit Zinsberechnung ab 1. November 1917, zur Zeichnung aufgelegt. Bis zum Jahresende waren für einen Betrag von Fr. 10 677 000 solcher Kassascheine gezeichnet und voll einbezahlt. Die Titel lauten auf den Inhaber; sie sind in Abschnitte von Fr. 1000, 5000 und 10 000 eingeteilt und mit Halbjahrescoupons, zahlbar in Schweizerwährung je auf den 1. Mai und den 1. November, versehen. Die Rückzahlung erfolgt auf den 1. November 1920.

8. Es fanden 11 Auslosungen von Titeln verschiedener Anleihen statt; insgesamt wurden 9851 Titel gezogen. Der Betrag ist auf Seite 125 ausgewiesen.

9. Die verjährten Titel und Coupons unserer verschiedenen Anleihen erreichten im verflossenen Jahre einen Betrag von Fr. 7019. 62, welche wir zu unsern Gunsten verrechnet haben.

10. Auf den 31. Dezember 1917 hatten die Hinterlagen von Obligationen der schweizerischen Bundesbahnen und der verstaatlichten ehemaligen Eisenbahngesellschaften, die von Privaten bei der Hauptkasse kostenfrei in Verwahrung und Verwaltung gegeben werden können, einen Bestand von Fr. 72 479 950. Gegenüber dem Vorjahre ergibt sich eine Abnahme von Fr. 10 147 800.

11. Das Studium betreffend die Schaffung eines Eisenbahnschuldbuches für die schweizerischen Bundesbahnen ist noch nicht zum Abschlusse gekommen; infolge längerer Abwesenheit des Vorstehers des Rechtsdepartements erlitt die Behandlung dieser Angelegenheit einen Unterbruch. Wir hoffen, im Verlaufe des Jahres 1918 einen Entwurf vorlegen zu können.

c. Publizitätsdienst.

Die Beschränkung der Auslandsreisen seitens der kriegführenden Staaten, sowie die in der Schweiz notwendig gewordenen Verkehrseinschränkungen und Lebensmittelrationierungen haben im Berichtsjahre den schweizerischen Fremdenverkehr weiterhin sehr ungünstig beeinflusst.

Die in schweizerischen Fremdenverkehrskreisen seit Jahren angestrebte Schaffung einer schweizerischen Verkehrszentrale ist nunmehr zur Tatsache geworden. Unbeschadet der Absicht, ihren eigenen Publizitätsdienst aufrechtzuerhalten und auszubauen, sind die S. B. B. der Vereinigung zum Betriebe der Verkehrszentrale mit einer für drei Jahre zugesicherten jährlichen Beitragsleistung von Fr. 25 000 beigetreten. Bundesbahnen und Verkehrszentrale werden sich nunmehr auf Grund der bestehenden Interessengemeinschaft in die kommenden Aufgaben, deren wichtigste die Wiederaufnahme der Werbearbeit nach dem Kriege sein wird, zu teilen haben.

II. Kommerzielles Departement.

a. Allgemeines.

1. Im Berichtsjahre sind die nachbezeichneten neuen schweizerischen Eisenbahnlinien dem Betriebe übergeben worden:

a. am 19. März das Schlussstück Sisselen-Finsterhennen-Ins B. N. der Biel-Täuffelen-Ins-Bahn;

b. am 12. Juli die Schöllenenbahn (Göschenen-Andermatt);

c. am 18. August die Strecke St. Cergue-La Cure und am 24. November die Strecke Nyon halte terminus provisoire-Nyon C. F. F. der elektrischen Schmalspurbahn Nyon-St. Cergue-Morez;

d. am 6. Oktober die Langenthal-Melchnau-Bahn;

e. am 15. Dezember die Strecke Bern Tierspital-Bern Bahnhofplatz der Bern-Zollikofen-Bahn.

2. Am 15. März sind, gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 20. Februar, neue erhöhte Zuschläge zu den Transporttaxen eingeführt worden, die aber schon am 22. Oktober wieder aufgehoben und durch die provisorischen Tarifmassnahmen gemäss dem Bundesratsbeschluss vom 4. Oktober ersetzt wurden (vgl. Ziffer 3 auf Seite 5 dieses Berichts).

3. Der Kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten, die im Berichtsjahre zwei Sitzungen abgehalten hat, sind neu beigetreten: die Bodensee-Toggenburgbahn, die Allaman-Aubonne-Gimel-Bahn und die Rolle-Gimel-Bahn.

4. Der Übereinkunft betreffend den Personen-, Tier- und Güterverkehr vom 1. Januar 1910 sind beigetreten: die Langenthal-Melchnau-Bahn und die Solothurn-Niederbipp-Bahn.

5. Auf 1. Juli sind das Reglement und der Tarif für den Bezug der Nebengebühren, sowie der Anhang dazu neu herausgegeben worden. Dabei wurden die Nebengebühren zum grossen Teil in bescheidenem Masse erhöht und ferner für verschiedene Leistungen der Transportanstalten, die diese früher unentgeltlich besorgten, neue Gebühren eingeführt.

b. Personenverkehr.

1. Zur Durchführung der Taxzuschläge ab 15. März mussten zu den meisten schweizerischen Personen- und Gepäcktarifen, wie auch zu jenen für den Verkehr mit dem Auslande Nachträge oder Anhänge herausgegeben werden. Hinsichtlich des Auslandes wurde bei diesem Anlass die direkte Abfertigung auf diejenigen Verbindungen beschränkt, die trotz der aussergewöhnlichen Zeitlage noch einen erheblichen Verkehr aufwiesen.

2. Gemäss Beschluss des Bundesrates vom 28. Juli ist die Ausgabe der Generalabonnements für 15, 30 und 45 Tage, sowie für 6 und 12 Monate (für eine und zwei Personen) auf den genannten Tag eingestellt und der Tarif für Gesellschaften und Schulen auf 1. September ausser Kraft gesetzt worden. Ferner wurde nach dem gleichen Beschluss die Entgegennahme von Bestellungen auf Extrazüge und Extraschiffe vom 1. August an untersagt (Notfälle und militärische Anordnungen vorbehalten).

Für die dreimonatigen Generalabonnements, deren Ausgabe nach dem genannten Bundesratsbeschluss weiter erfolgt, wurden im Einvernehmen mit dem Eisenbahndepartement und den beteiligten Transportanstalten neue Rückvergütungsbestimmungen festgesetzt.

3. Die bei den Bundesbahnen am 22. Oktober zur Einführung gelangten neuen provisorischen Tarifmassnahmen für den Personenverkehr (Sistierung der ermässigten Hin- und Rückfahrtsbillette etc.) sind, abgesehen von der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn und der Bern-Neuenburg-Bahn, von den meisten grössern schweizerischen Privatbahnen ebenfalls angenommen worden. Dagegen haben eine Anzahl kleinerer Privatbahnen abweichende Massnahmen (Beibehaltung der Hin- und Rückfahrtsbillette mit erhöhten Zuschlägen etc.) getroffen oder, was namentlich bei Berg- und Touristenbahnen zutrifft, auf solche ganz verzichtet. Durch diese Verschiedenartigkeit hat die direkte Personenabfertigung vorübergehend eine Einschränkung erlitten, der durch die sukzessive Erstellung von Nachträgen oder Anhängen zu den betreffenden Tarifen begegnet wird.

4. Infolge der am 22. Oktober in Kraft getretenen weitern Einschränkung des Fahrplans wurde mit der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn als betriebsführender Verwaltung der Gürbetalbahn für die Dauer der anormalen Verhältnisse eine Vereinbarung getroffen, wonach die Billette für den gesamten Verkehr zwischen Bern Hauptbahnhof transit (für Bern loko bestand die Massnahme schon) einerseits und Thun loko und transit anderseits wahlweise über Münsingen oder Belp benützt werden können. Für Gepäck und Expressgutsendungen wurde Beförderung über die jeweils günstigere Route angeordnet. — Aus dem gleichen Grunde sind für Abonnements zwischen Bern und Thun, sowie Bern und Scherzligen Erleichterungen für die Benützung der beiden Linien über Münsingen und über Belp getroffen worden.

5. Die im internen Abonnementstarif der Bundesbahnen für den Bezug von Arbeiterabonnements festgesetzte Verdienstgrenze wurde mit Rücksicht auf die allgemeine Verteuerung der Lebensverhältnisse, die sich zum Teil auch in den Arbeitslöhnen ausdrückt, ab 1. Juli von Fr. 8 auf 10 pro Arbeitstag, von Fr. 200 auf 250 im Monat und von Fr. 2400 auf 3000 im Jahr erhöht. Ab 22. Oktober ist sodann infolge weiterer Verteuerung der Lebenslage eine abermalige Erhöhung vorgenommen worden, und zwar diesmal auf Fr. 12 pro Arbeitstag, Fr. 300 pro Monat und Fr. 3600 pro Jahr.

Auf den letztgenannten Termin wurde zugleich die im Tarif festgesetzte Benützungsfrist für die gewöhnlichen Arbeiterabonnements der Serie III allgemein ausgedehnt auf Züge, die fahrplanmässig bis 9 Uhr morgens (vorher 8½ Uhr) auf der Station des Arbeitsortes eintreffen und von 4 Uhr abends an (vorher 5 Uhr) von derselben nach der Station des Wohnortes abgehen. Überdies sind die Stationen mit Rücksicht auf die vielfach veränderten Arbeitsverhältnisse der gegenwärtigen Zeit einerseits und die Einschränkungen im Fahrplan anderseits bis auf weiteres ermächtigt worden, die Arbeiterabonnements unter gewissen Voraussetzungen zur Benützung von geeigneten, ausserhalb der vorgeschriebenen Zeit verkehrenden Zügen gültig zu erklären.

6. Mit folgenden Bahnen ist ein direkter Personen- und Gepäckverkehr neu eingerichtet worden: Nyon-St. Cergue-Morez-Bahn, Schöllenenbahn, Biel-Täuffelen-Ins-Bahn und Langenthal-Melchnau-Bahn.

7. Am 1. November sind neue Vorschriften über die Nachsendungen von eingeschriebenem Reisegepäck und von zur Aufbewahrung übernommenem Handgepäck zur Einführung gelangt.

8. Da der infolge des Krieges sehr geringe Verkehr die kostspieligen Änderungen, welche die Erhebung des schweizerischen Taxzuschlages verursacht hätte, nicht gerechtfertigt haben würde, ist die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften für den internationalen Verkehr (Vereinsreiseverkehr) aus und nach der Schweiz mit dem 1. April bis auf weiteres eingestellt worden.

9. Infolge der auf den 22. Oktober in der Schweiz eingeführten neuen Taxmassnahmen und verschiedener Tarifänderungen im Ausland (vgl. Ziffer 10 hiernach) wurde die Ausgabe direkter Billette nun auch im Verkehr nach und von den ausländischen Nachbarbahnen bis auf weiteres stark eingeschränkt.

10. Die deutschen Staatsbahnverwaltungen haben wiederholt Fahrpreiserhöhungen für die Benützung der Schnellzüge und Eilzüge durchgeführt; seit 18. Oktober 1917 wird allgemein ein Zuschlag von 100 % auf den Schnellzugsfahrpreisen erhoben. Ferner sind ab 20. November 1917 die Gepäckfrachten um 100 % erhöht worden. Eine allgemeine Neuordnung der deutschen Personen- und Gepäcktarife soll unter gleichzeitiger Berücksichtigung der neuen deutschen Verkehrssteuer auf 1. April 1918 stattfinden.

Die österreichischen Staatsbahnen erheben seit 1. Dezember 1917 einen 50 %igen Zuschlag auf den tarifmässigen Personen- und Gepäcktaxen.

Seitens der italienischen Staatsbahnen ist der Taxzuschlag im Personenverkehr ab 10. Dezember 1917 für die I. und II. Klasse auf 50 % und für die III. Klasse auf 30 % erhöht worden.

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

	Anzahl Karten 1916	Anzahl Karten 1917	Differenz
a. Kurzfristige Karten	12 521	4 616	— 7 905
b. Langfristige Karten	25 174	25 014	— 160
Zusammen	37 695	29 630	— 8 065

Die Einnahmen betrugen:

	1916 Fr.	1917 Fr.	Differenz Fr.
a. Kurzfristige Karten			
Gesamteinnahmen	985 817	447 286	— 538 531
Anteil der S. B. B.	801 932	361 635	— 440 297
b. Langfristige Karten			
Gesamteinnahmen	6 275 832	6 487 254	+ 211 422
Anteil der S. B. B.	5 230 573	5 529 284	+ 298 711
c. Kurz- und langfristige Karten zusammen			
Gesamteinnahmen	7 261 649	6 934 540	— 327 109
Anteil der S. B. B.	6 032 505	5 890 919	— 141 586

Bei dieser Vergleichung ist vorab zu beachten, dass seit dem 28. Juli nur noch dreimonatige Generalabonnements zur Ausgabe gelangen (vgl. Ziffer 2 hiervor). Daraus erklärt sich in erster Linie der starke Rückgang von Frequenz und Einnahmen der kurzfristigen Karten; im übrigen ist dieser Rückgang auf die weitere Verschlimmerung der Zeitverhältnisse und auf den beinahe vollständigen Ausfall des ausländischen Touristenverkehrs zurückzuführen. Die Anzahl der langfristigen Karten ist im gesamten nur unbedeutend zurückgegangen; aber in dieser Zahl sind wesentlich weniger 6- und 12monatige, dafür mehr 3monatige Karten inbegriffen, da eben erstere ab 28. Juli nicht mehr ausgegeben wurden. Dass die langfristigen Karten trotzdem eine Einnahmenvermehrung aufweisen, ist der Einführung des Taxzuschlages ab 15. März zuzuschreiben.

12. Die Gesamteinnahmen aus schweizerischen zusammenstellbaren Billetten betrugen im Berichtsjahr Fr. 1 301 205 gegen Fr. 1 416 333 im Vorjahr. Der Rückgang wird in der Hauptsache auf den Umstand zurückzuführen sein, dass die Ausgabe dieser Billette gemäss dem Bundesratsbeschluss vom 4. Oktober vom 22. Oktober an bis auf weiteres eingestellt worden ist.

13. Der Verkauf von Fahrscheinen für die Strecken der S. B. B. durch die privaten Reisebureaux hat beinahe aufgehört; der Gesamtumsatz belief sich nur noch auf Fr. 98 011. Desgleichen ist auch der Billetabsatz unserer eigenen Agenturen in London und Paris gegenüber dem Vorjahr wiederum erheblich zurückgegangen.

c. Tierverkehr.

1. Einem Gesuche der Militärverwaltung Folge gebend, haben wir im Einvernehmen mit den übrigen beteiligten Transportanstalten beschlossen, für die Beförderung derjenigen Pferde, welche die Militärverwaltung zur Behebung des Mangels an Arbeitspferden in der Landwirtschaft vorübergehend an Private ausmietet, mit Rücksicht auf die besondern Umstände die Anwendung des Militärtarifs für den Friedensbetrieb zu bewilligen, obschon es sich nicht um eigentliche Militärtransporte handelt.

2. Auf 22. Oktober ist ein provisorischer neuer schweizerischer Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren herausgegeben worden. Er enthält diejenigen Änderungen, die sich aus dem Beschluss des Bundesrates vom 4. Oktober betreffend provisorische Tarifmassnahmen für den Tierverkehr ergeben. Gleichzeitig ist ein II. Nachtrag zur Instruktion zum genannten Tarif erschienen.

d. Güterverkehr.

1. Am 6. Januar und 6. September haben in Bern die 13. und 14. Sitzung der Kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten stattgefunden. — Die erste dieser Sitzungen war der Beratung der Revision des schweizerischen Reglements und Tarifs über den Bezug der Nebengebühren gewidmet. — In der zweiten wurde neben einigen untergeordneten Änderungen an den allgemeinen Tarifvorschriften und an der Güterklassifikation der schweizerischen Eisenbahnen die Aufhebung des schweizerischen Ausnahmetarifs Nr. 5 für unverpackten Käse beschlossen. Für Steinkohle (auch Anthrazit) und Braunkohle (auch Schieferkohle) wurde bei direkter Aufgabe ab den die schweizerischen Gewinnungsorte bedienenden Stationen die Anwendung des allgemeinen schweizerischen Ausnahmetarifs Nr. 22 zugestanden. Ein Kollektivgesuch der schweizerischen Likör- und Spirituosenhändler und anderer Interessentenverbände, für Sendungen gebrauchter Emballagen den Frankaturzwang und das Verbot der Nachnahmebelastung einzuführen, wurde, weil mit den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen nicht vereinbar, abgewiesen.

2. Am 1. Januar ist eine Neuausgabe der schweizerischen allgemeinen Tarifvorschriften und Güterklassifikation in Kraft getreten. Die Neuausgabe enthält in der Hauptsache die mit den Nachträgen I und II zur Ausgabe vom 1. März 1913 eingetretenen Änderungen. Neu in die Güterklassifikation aufgenommen wurde der Artikel „Abfälle von Elektrodenkohlen (auch gemahlen)“ mit Tarifierung zum Spezialtarif III. Eine weitere wesentliche Änderung besteht in der Versetzung des Artikels „Sodalauge“ vom Spezialtarif I in den Spezialtarif III.

3. Zur Deckung der Feuerversicherung für alle Güter, die in unsern Lagerhäusern Gratislagerung geniessen, wird vom 1. Mai an eine besondere Versicherungsgebühr von 15 Centimes für je angefangene Fr. 1000 Wert und jeden Lagermonat erhoben.

4. Die anhaltende Steigerung der Selbstkosten der Camionneure hat auch in diesem Jahre dazu genötigt, die Taxen der Camionnagetarife einer weiteren Anzahl Stationen angemessen zu erhöhen.

Auf der Station Wallisellen ist ein offizieller Camionnagedienst eingerichtet und ein bezüglicher Tarif herausgegeben worden.

5. Folgende neue Tarife für den direkten schweizerischen Güterverkehr sind in Kraft gesetzt worden, womit die Durchführung der Tarifvereinheitlichung nun in der Hauptsache zum Abschluss gekommen ist:

Der Tarif Bulle-Romont-Bahn—Schweiz,
„ „ Schweizerische Seetalbahn—Schweiz,
„ „ Elektrische Greyerzerbahnen—Schweiz,
„ „ Montreux-Berner-Oberland-Bahn—Schweiz,
„ „ Elektrische Viviserbahnen—Schweiz.

Ausserdem ist für den Güterverkehr Orbe-Chavornay-Bahn—Schweiz erstmals ein direkter Tarif erstellt worden, der auf den 1. Januar 1918 in Kraft getreten ist.

6. Die Instruktion betreffend den Vollzug der bundesrätlichen Verordnung vom 17. November 1905 über die Statistik des Warenverkehrs der Schweiz mit dem Auslande, vom 1. Februar 1906, ist auf 1. Dezember neu herausgegeben worden.

7. Zum Zwecke der Einnahmenvermehrung sind auf den 1. Juli nachgenannte schweizerische Ausnahmetarife aufgehoben worden, bei denen die Voraussetzungen, die seinerzeit zu deren Einführung Anlass gaben, heute nicht mehr zutreffen:

a. Ausnahmetarif Nr. 15 für Kalzium-Karbid schweizerischen Ursprungs;
b. Ausnahmetarif Nr. 31 für den Export von Käse, festem;
c. Ausnahmetarif Nr. 33 für den Export von Eisenlegierungen schweizerischen Ursprungs.

Aus den gleichen Gründen und auf den nämlichen Zeitpunkt sind eine Anzahl Ausnahmetaxen für Kalk zur Karbidfabrikation und für den Export von Zement ausser Kraft gesetzt worden.

8. Die normalspurige Wohlen-Meisterschwanden-Bahn ist mit Gültigkeit vom 22. Januar an dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterstellt worden.

9. Die von uns im Güterverkehr Schweiz-Ausland und umgekehrt bisher noch gewährten besonderen Ausnahmefrachtsätze sind auf 31. Dezember ausser Kraft gesetzt worden. Ob und in welchem Umfange hierfür später Ersatzmassnahmen zu treffen sind, wird von der Gestaltung der Verhältnisse nach dem Kriege abhängen.

10. In den deutsch-schweizerischen Güterverkehren sind am 1. August, veranlasst durch verschiedene Massnahmen der deutschen Bahnen, eine grössere Anzahl von Ausnahmetarifen, worunter auch diejenigen für Kohlen, Eisen und Stahl ausser Kraft gesetzt worden. Damit waren namentlich für den Eisen- und Stahlverkehr bedeutende Frachterhöhungen verbunden.

Für Kohlen wurden auf den gleichen Zeitpunkt Ersatztarife ausgegeben, während für den Eisen- und Stahlverkehr seither die Sätze der allgemeinen Tarife (Spezialtarife I, II bzw. III) zur Anwendung gelangen.

Parallel mit diesen Tarifmassnahmen trat eine weitere deutsche, allerdings nicht bahn-, sondern regierungsseitige Fiskalmassnahme in Kraft, die darin besteht, dass vom 1. August an auf den deutschen Strecken für alle Güter, mit Ausnahme von Kohlen, eine Verkehrssteuer von 7 % der Frachtbeträge berechnet wird.

Infolge Beseitigung der deutschen Ausfuhrbegünstigungen sind alle deutsch-schweizerischen Ausnahmetarife, in denen diese Begünstigungen berücksichtigt waren, teils am 4. Oktober, teils am 30. November ausser Kraft getreten.

11. Am 1. Juni ist eine Neuausgabe des Teiles I, Abteilung B (Allgemeine Tarifvorschriften und Güterklassifikation) der österreichisch-ungarisch-schweizerischen Gütertarife in Kraft getreten. Diese Neuausgabe hat die vielfach veraltete Ausgabe vom 1. Januar 1900 ersetzt.

12. Im Verkehr mit den französisch-schweizerischen Grenzpunkten hat eine Neuordnung der Tarifverhältnisse im folgenden Umfange stattgefunden:

a. Für den Güterverkehr zwischen Delle-frontière einerseits und schweizerischen Stationen anderseits ist am 1. Mai ein neuer Tarif zur Ausgabe gelangt, wodurch die bisherigen Tarife Alt-Münsterol-Grenze und Delle-frontière-Basel S. B. B. und Basel-St. Johann loko und transit vom 1. Mai 1905, und Delle-frontière-Schweiz vom 1. August 1906 aufgehoben und ersetzt wurden;

b. am 1. Juni ist eine Neuausgabe des Tarifs für den Güterverkehr zwischen Bouveret-frontière, Crassier-frontière, Vallorbe-trs (Frasne), Vallorbe-frontière, Les Verrières-frontière und Le Locle-frontière einerseits und schweizerischen Stationen anderseits eingeführt worden. Infolgedessen sind sämtliche Frachtsätze für die erwähnten Grenzpunkte in den Tarifen Genève (Genf)-Cornavin-transit, Les Verrières-frontière usw.—Zentralschweiz und Westschweiz vom 1. Februar 1900 und —Ostschweiz vom 1. Januar 1897 hinfällig geworden. Diese neuen Tarife enthalten Frachterhöhungen für denjenigen Verkehr, für welchen in den frühern Tarifen ermässigte, durch den Wettbewerb dritter Routen bedingte Ausnahmetaxen vorgesehen waren.

Die sämtlichen schweizerischen normal- und schmalspurigen Privatbahnen, welche die Taxgrundlagen der S. B. B. angenommen haben und mit denen die Bundesbahnen im direkten Verkehr stehen, sind in die neuen Tarife aufgenommen worden.

Weiter ist zu den Gütertarifen Genève-Cornavin transit (Frankreich)—Schweiz am 1. November ein provisorischer Nachtrag ausgegeben worden. Er enthält eine Neuausgabe des Ausnahmetarifes Nr. 39 für Wein, in Ladungen von mindestens zehn Tonnen, mit Herkunft von Cette-ville (P. L. M) und Marseille (überseeisch) und von Cette transit (Midibahn und weiter).

Endlich ist die Anwendung des Ausnahmetarifs für Steinkohlen usw. im Verkehr ab Genève-Cornavin transit nach Stationen der S. B. B. und der F. M. A., vom 1. Juni 1911, zum Zwecke der Einnahmenvermehrung mit Wirkung vom 22. Oktober an und bis auf weiteres sistiert worden.

13. Am 1. März sind, zur Durchführung der im Geschäftsbericht 1916 unter II *d*, Ziffer 12, erwähnten Taxerhöhungen für den schweizerisch-italienischen Güterverkehr, eingeführt worden:

a. ein Nachtrag zum Teil II, Abteilung A, der Tarife (Schnittaxen für die schweizerischen Strecken);
b. eine Neuausgabe des Teiles II, Abteilung B, der Tarife (Schnittaxen der italienischen Strecken);
c. eine Neuausgabe des Ausnahmetarifs für Lebensmittel aus Italien nach der Schweiz.

Zum gleichen Zwecke sind auf den genannten Zeitpunkt im Teil I, Abteilung B, der Tarife (Tarifvorschriften und Warenklassifikation) und im Reexpeditionstarif für Mühlenfabrikate usw. ab Brunnen Lagerhaus eine Anzahl Änderungen durchgeführt worden.

Auf den 31. Juli sind ferner, bedingt durch die im internen schweizerischen Verkehr getroffenen analogen Massnahmen (siehe Ziffer 7 hiervor und Geschäftsbericht 1916, Seite 14, Ziffer 4), die Taxen der Eilgutklasse *b* und des Ausnahmetarifs Nr. 6 für Bier in Fässern, sowie die Ausnahmetarife Nr. 4 für Kalzium-Karbid und Nr. 9 für Käse aufgehoben worden.

Sodann sind in Kraft getreten:

a. am 16. August ein erster Nachtrag zum Teil I B, enthaltend eine Neuauflage der Tarifvorschriften und zahlreiche Änderungen der Güterklassifikation;
b. am 23. September die von der Generaldirektion in Rom verlangte Massnahme, dass auf den italienischen Bahnstrecken für die Distanzen von 1—26 km die Taxen wenigstens für 27 km berechnet werden.

Am 22. Oktober endlich sind die Ergänzungstaxen wieder ausser Kraft gesetzt worden, die durch die im ersten Absatz dieser Ziffer erwähnten Massnahmen am 1. März 1917, als Folge italienischer Taxerhöhungen und daherrührender Erhöhung der Taxen der Gotthard- und Simplon-Transitstrecken, eingeführt worden waren. An Stelle dieser Ergänzungstaxen werden nunmehr auch auf den genannten Transitstrecken die allgemeinen Taxzuschläge erhoben.

14. Zwecks Durchführung der italienischerseits eingetretenen Taxerhöhungen sind im französisch-italienischen Güterverkehr am 1. April eingeführt worden:

a. ein Nachtrag zum Tarif P. L. M.-Italien;
b. Nachträge zu den verschiedenen Tarifheften des Tarifs franco-italien und eine Neuausgabe des Heftes III dieses Tarifs.

Ferner ist in diesem Verkehr die italienischerseits angeordnete Frachtberechnung für mindestens 27 km mittelst Nachträgen zu den vorerwähnten Tarifen auf den 16. Oktober zur Durchführung gelangt.

15. Die Frachtenkontrolle ist im Berichtsjahre in 12 Bahnhöfen und 97 Stationen vorgenommen worden.

e. Einnahmenkontrolle und Abrechnungswesen.

1. Infolge der auf den 15. März eingeführten neuen erhöhten Taxzuschläge im Personenverkehr mussten 26 Millionen Billette teils von Hand, teils mittelst der Billetdruckmaschinen mit dem Überdruck „Zuschlag Fr. . . ." versehen werden. Für die Verteilung dieser Zuschläge unter die beteiligten Verwaltungen wurden einheitliche Grundsätze ausgearbeitet.

Die Einführung neuer Tarifmassnahmen auf den 22. Oktober erforderte den Druck von weiteren 14 Millionen Billetten.

2. Über die Erhebung und Verrechnung der auf den 1. August vorerst für den Güter-, Expressgut- und Tierverkehr eingeführten deutschen Verkehrssteuer durch unsere auf badischem Gebiet gelegenen Stationen ist mit der Badischen Bahn eine Vereinbarung getroffen worden, wonach die Generaldirektion in Karlsruhe die Vermittlung zwischen uns und der deutschen Steuerbehörde übernimmt.

3. Zur Herbeiführung einer wesentlichen Vereinfachung der Abrechnungen ist mit der Militärverwaltung eine Pauschalierung der Transportentschädigung für einen Teil der Mobilisationstransporte vereinbart worden.

4. Bei den Kassastellen der Stationen und Lagerhäuser und den Kassierern der Dampfboote auf dem Bodensee wurden 1722 Kassen- und Bücherrevisionen vorgenommen, nämlich:

Kreise	I	II	III	IV	V
	514	284	430	295	199

Wegen Unterschlagung wurden 2 Kassabeamte aus dem Dienste der Bundesbahnen entlassen und dem Gerichte verzeigt.

5. Im Frachtkreditwesen haben folgende Änderungen stattgefunden:

Kreise	I	II	III	IV	V	Total
Neue Kredite wurden eröffnet . . .	50	51	69	38	29	237
Bestehende Kredite wurden geändert	46	71	60	47	36	260
Aufgehoben wurden	15	15	30	49	9	118
	111	137	159	134	74	615

Bestand am 31. Dezember: 2111 Frachtkredite. Zunahme pro 1917: 119.

6. Nachstehend lassen wir eine vergleichende Übersicht über die Betriebseinnahmen der Bundesbahnen und des Dampfschiffbetriebes auf dem Bodensee der Jahre 1916 und 1917 folgen, und verweisen auf die der Einnahmentabelle nachfolgende Begründung der Verkehrsschwankungen.

Betriebseinnahmen der schweizerischen Bundesbahnen.

1916 Bis Juli = 2820 km Vom August = 2836 km			1917 2836 km		Gegenüber 1916	
		A. Bahnverkehr.			mehr	weniger
Fr.	%		Fr.	%	Fr.	Fr.
63 028 485	34.79	I. Ertrag des Personentransportes	69 688 729	37.00	6 660 244	—
		II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes:				
5 129 545	2.83	1. vom Gepäck . . .	6 791 968	3.61	1 662 424	—
3 596 380	1.99	2. von Tieren	3 659 442	1.94	63 062	—
107 978 213	59.62	3. von Gütern	106 349 518	56.48	—	1 628 695
116 704 138	64.44		116 800 928	62.03	96 791	—
1 396 750	0.77	III. Ertrag aus d. Postverkehr	1 822 649	0.97	425 898	—
181 129 373	100.00	Total	188 312 306	100.00	7 182 933	—
		B. Dampfschiffverkehr auf dem Bodensee.				
Fr.	%		Fr.	%	Fr.	Fr.
60 622	22.68	I. Personentransport . .	42 148	23.92	—	18 474
4 800	1.79	II. Gepäcktransport . . .	4 330	2.46	—	470
4 348	1.63	III. Tiertransport	853	0.48	—	3 495
194 951	72.93	IV. Gütertransport . . .	126 240	71.66	—	68 711
2 600	0.97	V. Posttransport	2 600	1.48	—	—
267 321	100.00	Total	176 171	100.00	—	91 150

Im Ergebnis des Bahnverkehrs pro 1917, der mit einer Mehreinnahme von Fr. 7 182 933 = 3.96 % abschliesst, sind inbegriffen:

a. Die Einnahmen aus Militärtransporten zu Lasten des Bundes der Monate August 1916 bis Juni 1917 . . . . . Fr. 3 448 785

b. Die Vergütungen für den Transport Evakuierter und Schwerverwundeter in den Monaten Januar bis Dezember 1917 . . . . . „ 3 012 642

c. Die Einnahmen aus dem Transport Internierter der Monate November 1916 bis September 1917 . . . . . „ 388 876

d. Die Taxzuschläge für die ersten neun Monate (die aus den auf den 22. Oktober eingeführten Tarifmassnahmen resultierenden Mehreinnahmen lassen sich ziffermässig nicht nachweisen, weil sie zumeist auf einer Verschiebung der Taxgrundlagen beruhen und daher nicht für sich zum Ausdruck kommen) . . . . . „ 9 366 526

e. Die Schnellzugszuschläge vom 22. Oktober bis 31. Dezember . . . . . „ 430 000

Prozentual ergeben sich auf den Ergebnissen der einzelnen Transportkategorien gegenüber dem Vorjahr folgende Differenzen:

Personenverkehr	+ 10.56 %	(1916: + 12.31 %)
Gepäckverkehr	+ 3.24 %	(1916: + 7.57 %)
Tiertransport	+ 1.75 %	(1916: + 10.29 %)
Gütertransport	— 1.51 %	(1916: + 6.72 %)

Die Einnahmen der einzelnen Monate verglichen mit dem Vorjahr zeigen folgendes Bild:

	Personenverkehr	Güterverkehr (inkl. Gepäck u. Tiere)		Personenverkehr	Güterverkehr (inkl. Gepäck u. Tiere)
Januar . .	+ Fr. 428 290	+ Fr. 1 553 602	Juli . . .	+ Fr. 864 842	— Fr. 70 780
Februar . .	+ „ 388 492	— „ 981 381	August . .	+ „ 607 968	— „ 60 132
März . . .	+ „ 928 582	— „ 668 756	September .	+ „ 768 289	+ „ 439 969
April . . .	+ „ 430 599	— „ 420 859	Oktober . .	+ „ 105 411	+ „ 1 034 869
Mai . . .	+ „ 1 211 260	— „ 420 603	November .	+ „ 71 278	— „ 59 772
Juni . . .	+ „ 869 233	+ „ 349 532	Dezember .	— „ 14 000	— „ 173 000

Hierzu wird folgendes bemerkt:

Personenverkehr.

Der auf die Taxzuschläge zurückzuführenden Mehreinnahme von Fr. 6 660 244 steht eine Verminderung der Zahl der beförderten Personen um 4 356 305 gegenüber. Die Durchschnittseinnahme per Reisenden hat sich dadurch von 72.69 Rp. auf 84.33 Rp. erhöht.

Auf der Tunnelstrecke Brig-Iselle wurden im Berichtsjahr aus dem Personenverkehr Fr. 106 700 vereinnahmt (1914: Fr. 823 355).

Güterverkehr (inkl. Gepäck und Tiere).

In den Ergebnissen kommen die eingetretenen Einfuhrschwierigkeiten zum Ausdruck. Quantitativ ist der Verkehr um 1 023 398 Tonnen, oder um 6.7 % zurückgegangen. Infolge der das ganze Jahr zur Einrechnung gelangten, vom 22. Oktober an ca. 20 % der Fracht betragenden Taxzuschläge hat sich der Durchschnittsertrag pro Tonne von Fr. 7. 66 auf Fr. 8. 33 erhöht. Bei dem eingetretenen Verkehrsrückgang reichten die Zuschläge knapp aus, die Einnahmen auf ihrer bisherigen Höhe zu erhalten.

Die Einnahmen der Tunnelstrecke Brig-Iselle sind weiter von Fr. 629 131 auf Fr. 474 365 gesunken.

Im Bodenseeverkehr, Abschnitt B der vorstehenden Tabelle, ergibt sich bei der erzielten Jahreseinnahme von Fr. 176 171 ein Ausfall gegenüber dem Vorjahr von Fr. 91 150, an welchem alle Verkehrskategorien beteiligt sind.

f. Fahrgeld- und Frachtreklamationen.

Im Jahre 1917 sind an neuen Geschäften eingegangen:

8 863 Fahrgeldreklamationen (einschliesslich 340 Taxrückerstattungsgesuche auf Generalabonnements);

11 758 Reklamationen betreffend Frachten, Nebengebühren und Verschleppungen (Fehlinstradierungen) aus dem direkten schweizerischen und dem internationalen Güter- und Viehverkehr.

Erledigt wurden:

8 459 Fahrgeldreklamationen;

12 182 Reklamationen betreffend Frachten, Nebengebühren und Verschleppungen (umfassend 80 465 Sendungen).

III. Betriebsdepartement.

a. Allgemeines.

1. Die anhaltend unbefriedigende Zufuhr an Lokomotivkohlen brachte es mit sich, dass im allgemeinen Landesinteresse auf eine Streckung der vorhandenen Vorräte Bedacht genommen werden musste. Auf unsern Antrag beschloss der Bundesrat unterm 5. Januar eine Einschränkung der Fahrleistungen auf allen Eisenbahnen und Dampfschiffen, die zu ihrem Betriebe Kohlen verwenden. Gleichzeitig wurde die Einstellung der im Gange befindlichen Arbeiten für den Sommerfahrplan 1917 verfügt und die beschleunigte Aufstellung eines Fahrplanes mit verminderten Zugsleistungen angeordnet. Dieser Fahrplan, für dessen Vorlage, Prüfung und Genehmigung ein besonderes, von der bezüglichen Verordnung abweichendes abgekürztes Verfahren in Anwendung kam, wurde auf den 20. Februar 1917 in Kraft gesetzt. Er brachte für die Bundesbahnen eine Verminderung der Fahrleistungen um täglich rund 20 000 Zugskilometer.

Die zurückgegangene Kohleneinfuhr zwang indessen zu weiterer Einschränkung der Fahrleistungen. Auf den 22. Oktober 1917 gelangte ein neuer Fahrplan zur Einführung mit nochmaliger Verminderung der Leistungen um täglich rund 13 000 Personenzugskilometer. Im Vergleich zum Fahrplan vor dem 20. Februar 1917 ergibt derjenige vom 22. Oktober 1917 eine Verminderung der Personenzugskilometer um etwas mehr als 50 %. Der Verbrauch an Brennmaterial verminderte sich mit der Einführung des Fahrplanes vom 20. Februar um etwa 11 000 Tonnen monatlich und vom 22. Oktober 1917 ab um rund weitere 5000 Tonnen monatlich. Die Gesamteinsparung ist also auf etwa 16 000 Tonnen im Monat zu veranschlagen.

2. Mit Rücksicht auf die Ersparnisse, die sich aus der Kürzung der Beleuchtungsdauer für die Bundesbahnen ergeben hätten (zirka Fr. 10 000 im Monat), haben wir uns auf eine vom schweizerischen Departement des Innern mit Schreiben vom 6. Februar gestellte Anfrage betreffend Vorrücken der gesetzlichen Landeszeit um eine Stunde (Sommerzeit) für deren Einführung ausgesprochen. Durch Beschluss vom 24. März 1917 hat der Bundesrat indessen auf die Einführung der Sommerzeit verzichtet. Dagegen wurde das Eisenbahndepartement mit der Prüfung der Frage beauftragt, ob sich nicht empfehle, auf die Frage der Einführung der Stundenzählung 1—24 für sämtliche Verkehrsanstalten der Schweiz zurückzukommen, die im Jahre 1913 in Ablehnung des von uns gestellten Antrages zurückgewiesen worden war.

3. Das schweizerische Post- und Eisenbahndepartement übermittelte uns eine vom 12. Februar datierte, an den Bundesrat gerichtete Eingabe des Föderativverbandes eidgenössischer Beamter, Angestellter und Arbeiter, worin auf die für das Personal voraussichtlich entstehenden Folgen des am 20. Februar in Kraft tretenden Fahrplans hingewiesen und ersucht wurde, es möchten diejenigen Vorkehren ins Auge gefasst werden, die geeignet wären, allfällig nachteilige Wirkungen für die Angestellten und Arbeiter möglichst abzuschwächen.

Mit Schreiben vom 20. Februar haben wir dem Post- und Eisenbahndepartement die nach Möglichkeit im Sinne der geäusserten Wünsche der Personalverbände bereits getroffenen Anordnungen bekanntgegeben.

4. Der Zentralvorstand des schweizerischen Zugspersonalvereins machte unter Hinweis auf die Bestimmungen des Reglements Nr. 22, betreffend die Nebenbezüge des Zugs- und Lokomotivpersonals unterm 15. Juli 1916 eine Eingabe betreffend Ausrichtung einer höhern Stundenvergütung an das Zugspersonal, das bei mangelnder Verwendungsmöglichkeit im Zugsdienste aushülfsweise im Depot- oder Stationsdienst beschäftigt wird (20 Rappen anstatt 10 Rappen pro Stunde).

Obschon dem Begehren einige grundsätzliche Bedenken entgegenzuhalten waren, haben wir verfügt, dass dem Gesuche mit Wirkung vom 1. August 1916 an entsprochen werde. Der Verwaltungsrat hat in seiner Sitzung vom 9. Februar von dieser Anordnung in zustimmendem Sinne Kenntnis genommen.

5. Mit Rücksicht auf die eingetretene Teuerung haben wir die Kreisdirektionen am 18. April ermächtigt, die in Ausführung von Art. 3 des Reglements Nr. 25 betreffend die Löhnung der im Taglohn angestellten Arbeiter festgesetzten Mindesttaglöhne bis zu 50 Rappen zu erhöhen, soweit dies notwendig erschien, um die Gewinnung von Hülfsarbeitern zu ermöglichen. Gleichzeitig mussten auch da, wo der Mindestlohn eine Erhöhung erfährt, die Taglöhne von bereits beschäftigten Arbeitern, die noch den Mindestlohn oder einen niedrigern Lohn als den erhöhten Mindestlohn bezogen, auf die Höhe dieses letztern aufgebessert werden.

6. In Entsprechung eines Gesuches der Personalverbände ist am 22. Juni die Ausrichtung einer Entschädigung an das zeitweise versetzte Personal beschlossen worden. Diese Massnahme hat nur vorübergehende Wirkung und gilt bis zum Wiedereintritte normaler Verkehrsverhältnisse.

7. Nach vorausgegangener Beratung in einer Direktorenkonferenz wurde unterm 22. Mai die Dienstanweisung Nr. 106 für die Betriebsinspektoren in den Kreisen herausgegeben; sie trat am 1. Juli 1917 in Kraft.

8. Am 2. Juni haben wir einheitliche Vorschriften erlassen betreffend die Berechnung der Kostenanteile für die an Zentralheizungen von Dienstgebäuden angeschlossenen Dienst- und Mietwohnungen. Gleichzeitig haben wir die Zuschläge festgesetzt, die mit Rücksicht auf die hohen Kohlenpreise für den Winter 1917/18 zu diesen Vergütungen zu machen sind.

9. Nach erfolgter Beratung in einer Direktorenkonferenz wurde am 22. Mai zuhanden der Kreisdirektionen das Pflichtenheft betreffend die Verpachtung des Verkaufs von Zigarren, Zigaretten, Rauchtabak und Rauchartikeln in den Bahnhöfen und Stationen der S. B. B. genehmigt und auf den 1. Juli 1917 in Kraft gesetzt.

10. Mit Bezug auf die Unterdrückung der I. Wagenklasse in allen Zügen wurden neuerdings Untersuchungen angehoben. Deren Ergebnisse führten aber zu keinem andern, als dem ablehnenden Resultate.

11. Über die Abgabe von warmen Getränken und Erfrischungen an das Personal zum Zwecke der Einschränkung des Alkoholgenusses wurden einheitliche Grundsätze aufgestellt.

12. Im Einverständnis mit dem schweizerischen Eisenbahndepartement und den Verwaltungen des schweizerischen Wagenverbandes wurden im Wagenmieteabrechnungsverfahren Ersparnisse bringende Vereinfachungen eingeführt. Sie traten auf 1. Januar 1918 in Kraft und bedingen eine Änderung der Tabellen 18 und 19 der schweizerischen Eisenbahnstatistik.

13. Mit ausländischen Bahnverwaltungen wurden folgende Verträge abgeschlossen:

a. Mit den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen auf 1. Juni 1917 über die aushülfsweise Stellung von S. B. B.-Lokomotiven, Lokomotiv- und Zugspersonal für die Bedienung der Güterzüge (nach der Schweiz bestimmte Frachten, namentlich Kohlen) auf den Strecken St. Ludwig-Basel und Hüningen-St. Ludwig.

b. Mit der P. L. M. betreffend die Übernahme des Fahrdienstes auf der Strecke Genève-Ambérieu zur Erleichterung der Einfuhr von Lebensmitteln (Getreide etc.), von Rohprodukten und andern Waren und als Kompensation für die Führung der für die Schweiz bestimmten Züge ab französischen Meerhäfen. Die regelmässigen Fahrten mit unsern Lokomotiven und unserm Personal haben auf dieser Strecke am 29. April begonnen. In der Folge haben wir dann noch auf folgenden Strecken der P. L. M. den Fahrdienst übernommen: Bellegarde-Le Bouveret; Bellegarde-Divonne-les-Bains; Annemasse-Genève-Eaux-Vives; Annemasse-Annecy-Aix-les-Bains; La Roche sur Foron-St. Gervais et Culoz-Chambéry.

c. Mit den Badischen Staatsbahnen über Fahrleistungen mit S. B. B.-Lokomotiven und Lokomotivpersonal für den Rangierdienst in Schaffhausen, ferner auf den Strecken Konstanz-Villingen und Gottmadingen-Erzingen; auf der letztgenannten Strecke stellen wir auch das Zugsbegleitungspersonal.

Alle diese Leistungen wurden gegen entsprechende Entschädigungen übernommen. Die Verträge können jederzeit aufgelöst werden. Von einigen Werkstätten der S. B. B. werden ferner Reparaturen an Lokomotiven ausländischer Verwaltungen ausgeführt.

b. Stationsdienst und Zugsbegleitung.

Nichts zu bemerken.

c. Telegraphendienst und elektrische Anlagen.

Die Ausgabe von technischen Mitteilungen zur Ausbildung des Personals wurde fortgesetzt. Im Berichtsjahr sind erschienen die Beschreibung der Apparate der Streckenblockeinrichtungen und eine solche über die Telegraphie mit Parallelschaltung der Apparate.

d. Fahr- und Werkstättedienst.

1. Gemäss Voranschlag waren für das Jahr 1917 zur Anschaffung vorgesehen:

14 Dampflokomotiven,
6 elektrische Probelokomotiven,
50 Personenwagen,
10 Gepäckwagen,
500 Güterwagen.

Mit Rücksicht auf die gewaltigen Preissteigerungen und die Einführung des elektrischen Betriebes haben wir auf die Bestellung von Dampflokomotiven verzichtet.

Statt der vorgesehenen 6 elektrischen Probelokomotiven sind nur 4 Stück bestellt worden, und zwar mit Verträgen vom 30. April/3. Mai 1917 bei den Firmen A.-G. Brown, Boveri & Cie. in Baden, Maschinenfabrik Örlikon in Örlikon (für den elektrischen) und der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur für den mechanischen Teil der Lokomotiven.

Gegen Ende des Berichtsjahres wurden die Verhandlungen eingeleitet für die Beschaffung der für den elektrischen Betrieb der Gotthardlinie erforderlichen Lokomotiven. Es wird Ihnen hierüber ein besonderer Bericht unterbreitet werden.

Statt der vorgesehenen 10 zweiachsigen Personenwagen haben wir 5 vierachsige Wagen der Serie B C[4] bauen lassen und die sämtlichen Wagen mit Verträgen vom 4. Januar 1917 der Schweizerischen Waggonsfabrik A.-G. in Schlieren und der Schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen in Auftrag gegeben. Ferner haben wir diesen Fabriken die Lieferung der im Budget 1918 vorgesehenen 550 Güterwagen übertragen.

2. Zur Vermehrung des Güterwagenparkes haben wir beschlossen, 209 ältere Personenwagen in gedeckte und offene Güterwagen umzubauen. Zudem werden 33 Gepäckwagen so eingerichtet, dass sie für die Beförderung von Gütern im internationalen Verkehr verwendbar sind.

3. Einige ältere Dampflokomotiven, die den heutigen Anforderungen nicht mehr entsprechen und daher nur noch beschränkte Verwendung fanden, sind in Anbetracht der günstigen Preislage und im Hinblick auf die Elektrifizierung der Gotthardlinie veräussert worden.

4. Mit der schon in den Jahresberichten 1915 und 1916 erwähnten zentralen Beschaffung verschiedener Materialien durch den Fahr- und Werkstättedienst ist im Berichtsjahre fortgefahren worden, wobei durch Engroseinkäufe wiederum wesentliche Ersparnisse und andere Vorteile erzielt wurden. Die Einfuhrschwierigkeiten haben sich gegenüber den Vorjahren immer noch gesteigert und trotz fortgesetzter, unablässiger Bemühungen, z. T. unter Inanspruchnahme diplomatischer Vermittlung, war es in einzelnen Fällen nicht möglich, das bestellte Material zu erhalten.

Es sind folgende Gegenstände und Materialien bestellt worden:

3	Tiegelstahl-Kropfachsen,	160 000	kg	Soda,
1 354	Radscheiben,	4 200	„	Schreibkreide,
210	Radreifen,	700	„	Kaltleim,
8	Schlittenwinden,	40 000	„	Benzin,
8 958	diverse Federn und Federblätter,	395 000	„	Petrol,
1 150	Stangen Federstahl,	56 000	„	Lampenöl,
153	diverse Ersatzteile zu Personenwagen,	25 000	„	Terpentinöl und Terpentinölersatz,
84	Röhrenpuffer und Hülsen,	74 000	„	Leinöl,
600	Hochdruckdichtungsplatten,	31 000	„	Stellwerk- und Zentralweichenöl,
1 090	t Bremsklötze,	5 000	„	Bodenöl,
65	t Roststäbe,	30 000	„	Desinfektionsmittel (Oloform und Kresolnatrium),
644	t Eisen und Bleche,			
34 149	St. Siederohrbrandringe,	1 300	„	Karbolineum,
68	Zugsbeleuchtungsdynamos,	7 000	„	Pissoiröl und Pissoir-Desinfektionspasta „Parafaecol“,
80	Zugsbeleuchtungsbatterien und sonstige Ausrüstungen,	5 300	„	Bohröl,
67	Antriebriemenscheiben,	6 100	„	Schmierseife,
9 400	m Riemen für Zugsbeleuchtungsdynamos,	6 000	„	verschiedene Fette,
14 000	Glühlampen,	282	t	Schmiedekohlen,
23 440	kg Kupfermaterial,	220	t	buchene Holzkohlen,
40 600	„ Straitszinn,	5 130	t	Anthrazitwürfelkohlen, Anthrazitbriketts und Braunkohlenbriketts (für Hausbrand).
940	„ Blei und Zink,			

Unter Berücksichtigung der durch den Fahr- und Werkstättedienst noch beschafften 349 300 t Lokomotivfeuerungsmaterial und 1 019 t Schmieröl für Betriebsmittel beläuft sich der Gesamtwert dieser Bestellungen auf rund Fr. 29 310 000, wovon rund Fr. 26 883 000 im Posten „Materialanschaffungen“ der Rechnungen der Materialverwaltungen (Seiten 114 u. 115 hiernach) enthalten sind, während der Restbetrag von rund Fr. 2 427 000 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. 4 188 000 oder 13,1 % der in deren Rechnungen enthaltenen Gesamtsummen von Fr. 31 877 000.

5. Die Verkäufe von Altmaterial der Werkstätten belaufen sich im Berichtsjahre auf Fr. 761 400.

6. Den Werkstättearbeitern wurden Lohnerhöhungen über das ordentliche Maximum hinaus mit einer Jahresausgabe von rund Fr. 109 700 gewährt.

7. Der Bestand der Werkstättearbeiter, ihre Lohnklasseneinteilung und Durchschnittsstundenlöhne auf 1. Mai 1917 bzw. 1916 stellen sich wie folgt:

Bestand der Werkstättearbeiter, ihre Lohnklasseneinteilung und Durchschnittsstundenlöhne auf 1. Mai 1917 und 1916.

Werkstätten		Eingeteilte Arbeiter: Anzahl pro Lohnklasse I	II	III	Total	Nicht eingeteilte Arbeiter	Lehrlinge	Gesamt-Total der Arbeiter und Lehrlinge	Arbeiter, die das ordentliche Maximum überschritten haben: Anzahl pro Lohnklasse I	II	III	Total	%	Durchschnittlicher Stundenlohn pro Lohnklasse* I Cts.	II Cts.	III Cts.	Total Cts.
Yverdon	1917	242	112	74	428	1	20	449	167	89	32	288	67,29	78,93	66,45	56,12	71,72
	1916	*283*	*109*	*76*	*468*	*13*	*13*	*494*	*160*	*84*	*29*	*273*	*58,33*	*74,84*	*64,76*	*55,70*	*69,38*
Freiburg	1917	66	37	15	118	—	6	124	29	22	7	58	49,15	76,45	66,57	59,93	71,25
	1916	*72*	*36*	*18*	*126*	—	*6*	*132*	*26*	*20*	*6*	*52*	*41,27*	*74,94*	*65,97*	*58,67*	*70,06*
Biel	1917	227	167	39	433	—	11	444	168	140	19	327	75,52	81,04	68,19	58,77	74,08
	1916	*250*	*157*	*55*	*462*	—	*15*	*477*	*130*	*111*	*23*	*264*	*57,14*	*78,58*	*67,84*	*57,64*	*72,26*
Olten	1917	417	289	56	762	7	43	812	273	207	30	510	66,93	78,97	66,27	59,48	72,72
	1916	*427*	*269*	*92*	*788*	*10*	*46*	*844*	*217*	*164*	*36*	*417*	*52,92*	*76,74*	*65,32*	*56,50*	*70,47*
Zürich	1917	470	138	100	708	7	—	715	275	100	43	418	59,04	80,39	69,01	60,56	75,37
	1916	*487*	*137*	*111*	*735*	*11*	—	*746*	*242*	*81*	*44*	*367*	*50,00*	*78,43*	*67,47*	*58,76*	*73,41*
Romanshorn	1917	36	8	18	62	7	2	71	25	6	7	38	61,29	79,06	64,50	55,39	71,31
	1916	*39*	*7*	*18*	*64*	*8*	*1*	*73*	*26*	*6*	*5*	*37*	*57,81*	*78,13*	*66,14*	*54,56*	*70,19*
Rorschach	1917	152	77	51	280	2	16	298	91	60	27	178	63,57	77,05	67,52	59,37	71,21
	1916	*164*	*76*	*55*	*295*	*2*	*14*	*311*	*70*	*51*	*19*	*140*	*47,46*	*75,07*	*66,97*	*57,96*	*69,80*
Chur	1917	134	78	23	235	—	10	245	111	69	13	193	82,13	79,96	66,23	58,74	73,32
	1916	*139*	*78*	*24*	*241*	—	*6*	*247*	*91*	*62*	*12*	*165*	*68,46*	*78,88*	*64,94*	*57,96*	*72,29*
Bellinzona	1917	332	117	70	519	—	11	530	174	76	44	294	56,65	77,46	65,44	57,71	72,09
	1916	*350*	*123*	*73*	*546*	—	*11*	*557*	*158*	*75*	*39*	*272*	*49,82*	*75,95*	*63,93*	*56,70*	*70,67*
Total und Gesamt-Durchschnitt	1917	2076	1023	446	3545	34	119	3698	1313	769	222	2304	64,99	79,12	66,96	58,63	73,03
	1916	*2211*	*992*	*522*	*3725*	*44*	*112*	*3881*	*1120*	*654*	*213*	*1987*	*53,34*	*76,93*	*65,83*	*57,24*	*71,21*

* Die Stundenlöhne basieren auf dem 9stündigen Arbeitstag.

Bei Annahme von 305 Arbeitstagen zu 9 Stunden beträgt im Durchschnitt das Jahreseinkommen eines Werkstättearbeiters pro 1917:

a. der I. Lohnklasse Fr. 2 171. 84 (305 × 9 × 79,12)
b. „ II. „ „ 1 838. 05 (305 × 9 × 66,96)
c. „ III. „ „ 1 609. 39 (305 × 9 × 58,63)

im Gesamtdurchschnitt pro 1917 Fr. 2 004. 67 (305 × 9 × 73,03)
„ „ „ 1916 „ 1 954. 71 (305 × 9 × 71,21)
somit Erhöhung des durchschnittlichen Jahreseinkommens = Fr. 49,96.

Die eingetretene Erhöhung des durchschnittlichen Jahreseinkommens bedeutet für die oben angegebene Zahl von 3545 eingeteilten Arbeitern eine jährliche Mehrausgabe von 3545 × Fr. 49.96 = Fr. 177 108. 20.

Für die im Akkord Arbeitenden stellt sich das Jahreseinkommen höher.

Ausser obigen Beträgen sind den betr. Werkstättearbeitern an Teuerungszulagen pro 1917 pro Mann durchschnittlich Fr. 550 ausbezahlt worden.

8. Im Jahre 1917 sind an Brennmaterial für die Lokomotivfeuerung im ganzen geliefert worden . . . . . 349 300 t,
der Gesamtverbrauch betrug . . . . 521 209 t,
so dass 171 909 t den Reserven entnommen werden mussten.

Die Preise, die zu Beginn des Jahres zwischen Fr. 29. 50 bis 52. 50 pro t ab Zechen- oder Grubenstation betrugen, sind nach und nach gestiegen. Mit dem Inkrafttreten des III. schweizerisch-deutschen Wirtschaftsabkommens mussten vom Monat August ab je nach Herkunft Fr. 83. — bis Fr. 96. 50 pro t bezahlt werden. Vor der zweiten Fahrplaneinschränkung (20. Februar 1917) betrug der Bestand an Lokomotivfeuerungsmaterial noch rund 220 000 t, während er vor der dritten Fahrplaneinschränkung (22. Oktober 1917) auf rund 153 000 t gesunken war; seither ist er wieder zurückgegangen.

IV. Baudepartement.

a. Allgemeines.

1. Im Bericht über die Geschäftsführung während des Jahres 1916 ist angeführt worden, dass mit Rücksicht auf die durch die Kriegslage geschaffene Unsicherheit beschlossen wurde, bis auf weiteres in die Bauverträge einen Risikoartikel aufzunehmen. Der schweizerische Baumeisterverband stellte nun das Gesuch, diesen Artikel in dem Sinne abzuändern, dass der Unternehmer die Lohnerhöhungen ganz auf sich nehme, während die Bundesbahnen die Preiserhöhungen auf den Baumaterialien ganz zu tragen hätten. Mit der gänzlichen Übernahme der Lohnerhöhungen durch den Unternehmer konnten wir uns einverstanden erklären, nicht aber damit, dass die Preiserhöhungen auf den Baumaterialien von uns vollständig zu tragen seien, weil sonst der Unternehmer kein Interesse mehr gehabt hätte, die Materialien billig einzukaufen. Mit Rücksicht auf eine neue Eingabe des Baumeisterverbandes haben wir nach weiterer Prüfung dem Risikoartikel die folgende Fassung gegeben:

„Tritt während der Bauzeit eine Erhöhung der Preise der wichtigern Baumaterialien und der Arbeitslöhne ein, so ist der hierdurch entstehende Mehraufwand bis zu 7 % der Preis- und Lohnansätze des Angebotes ganz vom Unternehmer und der Rest zu zwei Drittel von den schweizerischen Bundesbahnen und zu einem Drittel von dem Unternehmer zu tragen. Sinken dagegen während der Bauzeit die Preise der wichtigern Baumaterialien und der Arbeitslöhne, so fallen die dadurch erzielten Ersparnisse bis zu 7 % ganz dem Unternehmer und der Rest zu zwei Drittel den schweizerischen Bundesbahnen und zu einem Drittel dem Unternehmer zu.

Für die Berechnung der dem Unternehmer zu gewährenden Aufbesserung und des zugunsten der schweizerischen Bundesbahnen zu machenden Abzuges sind die von dem Unternehmer mit seinem Angebot in einer besondern Liste einzureichenden Materialpreise und Arbeitslöhne massgebend. Auf Materialpreise und Arbeitslöhne, die in der Liste nicht enthalten sind, können die vorstehenden Bestimmungen nicht angewendet werden.

Die Bezugsquellen der Materialien sind bei Einreichung des Angebotes anzugeben. Die Änderungen der Baumaterialpreise müssen durch Vorlage der Originalfakturen nachgewiesen werden. In diese sind die dem Unternehmer vom Lieferanten gewährten Abzüge jeder Art aufzunehmen. Die Verwaltung behält sich im Falle von Preiserhöhungen vor, die Materialien selber zu beschaffen und dem Unternehmer gegen Anrechnung der bis zu 7 % und einem Drittel weiterer Mehrkosten erhöhten Angebotspreise zu überlassen.

Die Höhe der wirklich bezahlten Arbeitslöhne ist durch die Lohnlisten nachzuweisen. Für die Berechnung der Aufbesserung und des Abzuges ist der aus diesen Listen für jede Arbeiterkategorie zu ermittelnde Durchschnittslohn dem dem Angebot zugrunde liegenden Lohne gegenüberzustellen."

2. In bezug auf die Kostenbeteiligung der Privaten bei Erstellung von Anschlussgeleisen an Stationen sind folgende Grundsätze als Wegleitung für die Kreisdirektionen aufgestellt worden:

a. In der Regel sind die gesamten Anlagekosten der Verbindungsgeleise von den Besitzern derselben zu tragen. Ausnahmen hiervon sind statthaft, wenn ein Teil des Verbindungsgeleises von der Bahn benützt wird.

b. Wenn ein Anschlussgeleise an zwei Stellen mit den Stationsgeleisen verbunden wird, so sind die Kosten des zweiten Anschlusses ebenfalls dem Besitzer des Verbindungsgeleises zu überbinden, wenn derselbe ausschliesslich vom Anschlussnehmer benützt wird.

c. Die durch die Erstellung des Anschlussgeleises auf der Station notwendig gewordenen Änderungen und Erweiterungen fallen vollständig zu Lasten des Anschlussnehmers, wenn daraus für die Bahnverwaltung keine Vorteile erwachsen, oder wenn die Arbeiten für die Bahn nicht notwendig erachtet werden und für eine Erweiterung der Station nicht in Betracht kommen.

3. Die Grundzüge für den Bahnbegehungsdienst wurden in dem Sinne abgeändert, dass die Hauptlinien künftig in der Regel nur noch zweimal statt dreimal zu begehen sind, einmal vor dem ersten Morgenzuge und das zweitemal vor dem Eintritt der Dämmerung, wobei die Benützung der Draisine zur Morgenkontrolle zulässig ist.

4. Für die Überwachung, Untersuchung und Unterhaltung der Brücken aus Eisen, Eisenbeton und Stein, sowie der Perrondächer und Hallen, wurde eine Dienstanweisung aufgestellt und auf 1. Januar 1918 in Kraft gesetzt.

5. Um Ödland zu urbarisieren und bahneigene Grundstücke mit Feld- und Gartenfrüchten bepflanzen zu können, sind umfangreiche Arbeiten ausgeführt worden. Es wurden dabei 165 600 m² nutzbaren Bodens gewonnen.

b. Bahnbau.

Im Berichtsjahr blieben die wirklichen Ausgaben um rund Fr. 17 800 000 unter dem budgetierten Betrag von Fr. 37 894 540. Einerseits konnten verschiedene grössere Bauten noch nicht begonnen werden, weil das Plangenehmigungsverfahren nicht zum Abschluss gelangte, anderseits wirkten aber auch die durch den Krieg geschaffenen Verhältnisse lähmend auf die Bautätigkeit ein. Die erhebliche Steigerung der Preise und die Schwierigkeit in der Beschaffung gewisser Baumaterialien, sowie namentlich der Mangel an Arbeitskräften machten sich bei der Ausführung der Bauten immer mehr fühlbar. Die Schienenlieferungen trafen spärlich ein. Aus diesem Grunde konnte das zweite Geleise Visp-Brig, dessen Unterbau vollendet ist, nicht in Betrieb genommen werden; dagegen war es möglich, das erforderliche Oberbaumaterial für die zweite Spur von Landeron bis Neuenstadt zu erhalten, die gegen Ende des Berichtsjahres dem Betrieb übergeben werden konnte. Mit der Erstellung dieses letzten Teilstückes ist der Bau des zweiten Geleises auf der Strecke St. Blaise-Neuenstadt vollendet.

Die Erweiterungsbauten im Bahnhof Baden, sowie auf den Stationen Wildegg und Pratteln gelangten im Berichtsjahr zum Abschlusse. Im Bahnhof Biel konnten die Bauarbeiten dermassen gefördert werden, dass es möglich war, den neuen Rangier- und Güterbahnhof in Betrieb zu nehmen. Damit hat die erste Bau-Etappe des Bahnhofumbaues ihren Abschluss gefunden, und es konnten die Arbeiten für den neuen Personenbahnhof in Angriff genommen werden.

Die Arbeiten für das zweite Geleise Lengnau-Mett nehmen nicht den gewünschten Fortgang, weil das zur Eindeckung von Brücken notwendige Eisen nicht erhältlich war und die Schienenlieferungen zum grossen Teil ausblieben.

Mit dem Bau des zweiten Geleises auf den Strecken Siviriez-Romont und Kiesen-Thun ist begonnen worden. Für die Erstellung einer neuen Aarebrücke bei Uttigen, die infolge der Elektrifikation der Linie Bern-Thun nicht mehr verschoben werden kann, weil die bestehende eiserne Brücke des ersten Geleises für den Verkehr der schweren elektrischen Lokomotiven zu schwach ist, konnte das erforderliche Konstruktionseisen im Lande erhältlich gemacht werden.

Im Berichtsjahre wurde ferner gearbeitet an den beiden Ausweichstationen der Monte Ceneri-Linie, Al Sasso und St. Ambrogio. Auf der Haltestelle Roches wurde mit dem Bau eines Ausweichgeleises begonnen. Ferner sind auf mehreren Stationen kleinere Ergänzungsbauten zur Ausführung gelangt.

Den Gesuchen der Gemeinden Pontenet und Buix um Errichtung von Haltestellen wurde im Hinblick auf die von den Interessenten übernommenen Leistungen entsprochen, und es sind die Bauarbeiten begonnen worden. Auch bei Altendorf wurde in Verbindung mit der Erstellung einer Blockstation die Errichtung einer Haltestelle in Angriff genommen.

Beim Bau des Simplontunnels II wirkte der Arbeitermangel ausserordentlich verzögernd. Auf der Südseite musste schliesslich die Ausführung wegen fortwährenden Mangels an Arbeitskräften und wegen der Unmöglichkeit, die nötigen Baumaterialien zu beschaffen, am 15. April 1917 eingestellt werden. Hierauf wurde für die Vollendung auf der Südseite ein neues Programm aufgestellt. Danach soll der Ausbau für die noch zu vollendende Strecke auf italienischem Gebiete von Norden her betrieben werden. Infolgedessen wurden die Installationen in Iselle entbehrlich. Sie sind zum grossen Teile beseitigt und verkauft worden. Die Wiederaufnahme der Arbeiten auf italienischem Gebiete mit Betrieb von Norden her erfolgte erst Ende des Jahres. Die Gesamtlänge der vollendeten Tunnelstrecke betrug bei einem Fortschritt von 1810 m im Berichtsjahre am 31. Dezember 1917 16 622 m oder 84 % der ganzen Tunnellänge.

Beim Umbauprojekt für den Bahnhof Thun ist das Plangenehmigungsverfahren noch nicht zum Abschluss gelangt. Weitgehende Gegenvorschläge und Begehren, die von der B. L. S. und der Gemeinde Thun zu unserem Projekte gestellt wurden, und deren Behandlung viel Zeit erforderte, brachten im Berichtsjahre neue Verzögerungen.

Die Grunderwerbung für die Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich ist auch im Jahre 1917 wesentlich gefördert worden. Die Bauarbeiten für ein erstes Baulos, umfassend die Sihlverlegung, den Tunnel unter dem Flusse und die daran anschliessenden Tunnelstrecken gelangten zur Ausschreibung. Die Vergebung fällt in das Jahr 1918.

Für die gemäss Bundesgesetz vom 23. Dezember 1915 zu erstellende neue Linie von Niederweningen nach Döttingen (Surbtalbahn) sind die Feldaufnahmen durchgeführt, und es geht die Aufstellung des definitiven Bauprojektes der Vollendung entgegen. Das Bundesgesetz vom 23. Dezember 1915 sieht vor, dass der Bundesrat den Zeitpunkt festzusetzen habe, in welchem der Bau zu beginnen ist.

c. Bahnunterhalt.

Unsere Bemerkungen sind am Schlusse der Betriebsrechnung beigefügt.

d. Einführung der elektrischen Zugförderung.

1. Mit Rücksicht auf die Kohlenknappheit wurde beschlossen, neben der Gotthardlinie auch die Strecken Scherzligen-Bern als Fortsetzung der elektrisch betriebenen Berner Alpenbahn und Brig-Sitten im Anschluss an den Simplontunnel so schnell als möglich für den elektrischen Betrieb einzurichten.

2. Zum Zwecke des Studiums der Frage der Schaffung grosser Kraftanlagen im Interessengebiete der st. gallisch-appenzellischen Kraftwerke A.-G. haben wir uns mit dieser Gesellschaft in Verbindung gesetzt.

3. Bauausführung.

a. Strecke Erstfeld-Bellinzona. Die Bauarbeiten für die Kraftwerke an der Reuss bei Amsteg und am Ritomsee bei Piotta sind im Berichtsjahre weiter gefördert worden.

In Amsteg wurde die Reussumleitung bei der Wasserfassung in Angriff genommen. Mit der Ausmauerung des 280 m langen Tunnels ist bereits begonnen worden. Das Wehr für die Wasserableitung steht ebenfalls in Arbeit. Die Seitenstollen des Zulaufkanals werden in Regie ausgeführt. Auch die Unterbauarbeiten der Druckleitung wurden im Berichtsjahr angefangen.

In Piotta ist am 3. Februar 1917 der Anstich des Ritomsees in 30 m Tiefe unter dem Wasserspiegel glücklich gelungen. Die Staumauer von 8 m Höhe über dem normalen Seespiegel wurde bis auf die Bekrönung fertiggestellt, so dass die Stauung des Sees programmgemäss auf Kote 1839,00 erfolgen konnte. Das im See aufgespeicherte Wasser soll vorläufig zur Verbesserung des Wasserhaushaltes des Biaschinawerkes im Winter dienen, und es hat die A.-G. Motor deshalb auch einen namhaften Teil der Baukosten der Staumauer übernommen. Das unter Wasser gesetzte Gelände hat sich als wasserundurchlässig erwiesen, da nirgends auch nur die geringsten Wasserverluste nachgewiesen werden konnten. Die Aushubarbeiten für die Druckleitung sind zur Hauptsache vollendet, und die Mauerung des Seilbahnunterbaues ist bis zum Sanatorium ausgeführt worden. Die Fundamente des Maschinen-, Schalt- und Transformatorenhauses wurden in Angriff genommen. Das Zufahrtsgeleise von der Station Ambri-Piotta bis zur Baustelle ist dem Betrieb übergeben worden. Die Rohrleitung mit den Abschlussvorrichtungen und die maschinelle und elektrische Ausrüstung der Zentrale wurden vergeben.

Auf der Strecke Erstfeld-Bellinzona sind in allen Tunneln die Löcher für die Mauerbolzen zur Befestigung der Fahrleitung gebohrt und die Bolzen zum Teil eingegossen worden. Zwischen Erstfeld und Amsteg wurden die Masten für die Probeleitung aufgestellt, welche zur Festsetzung des weiterhin anzuwendenden Bauverfahrens und zur Ermöglichung von Messungen zur Kontrolle der Richtigkeit der Konstruktion der Einzelheiten der Fahrleitung dienen soll. Eine ähnliche Fahrleitungsversuchsstrecke wurde auch im Gotthardtunnel ausgerüstet, wo bereits Proben stattgefunden haben, deren Ergebnisse den Erwartungen entsprachen. Auf den Strecken Amsteg-Göschenen und Faido-Lavorgo ist mit der Erstellung der Betonsockel für die Fahrleitungsmasten begonnen worden. Zur Erlangung von Entwürfen und Offerten für die Kabelkanäle im Gotthardtunnel wurde eine öffentliche Konkurrenz eröffnet.

b. Strecke Scherzligen-Bern. Die Ausführung der Elektrifizierung dieser Strecke wird von der Generaldirektion geleitet. Es wurde eine Bausektion gebildet und die Leitung derselben Herrn Ingenieur L. Thormann in Bern übertragen. Die Arbeiten für die Erstellung des zweiten Geleises Kiesen-Thun mit Inbegriff der neuen Brücken über die Aare und die Rotachen werden von der Kreisdirektion II ausgeführt. Im Berichtsjahre wurde bereits die Lieferung der Schienenverbinder, der Stangenschuhe in Eisenbeton, der Holzmasten für die Tragwerke, von Aluminium zur Herstellung von Draht und von verzinktem Eisenseil als Tragseil für die Fahrleitung vergeben.

c. Strecke Brig-Sitten. Mit der Ausführung der Elektrifizierung dieser Strecke ist die Kreisdirektion I betraut worden. Als Leiter der Bausektion, mit Bureau in Sitten, wurde Herr Ingenieur H. Morgenthaler in Bern ernannt. Der A.-G. Brown, Boveri & Cie. in Baden ist die Projektierung und die Ausarbeitung der Planvorlagen im Anschluss an den bestehenden elektrischen Betrieb im Simplontunnel übertragen worden.

e. Oberbaumaterialverwaltung.

1. Der Erlös aus dem Verkaufe von alten Oberbaumaterialien erreichte im Berichtsjahre den Betrag von Fr. 1 893 161. 75.

Die seit dem Kriegsbeginne stetig gestiegenen Verkaufspreise für altes Oberbaumaterial erfuhren eine weitere Erhöhung. Die Nachfrage für den Inlandbedarf war fortwährend sehr stark. Zur Ausfuhr gelangte kein Oberbaumaterial. Gebrauchte Schienen, Befestigungsmittel und Weichenbestandteile wurden in bedeutenden Mengen zum Bau privater Anschlussgeleise verlangt. Diesen Kaufbegehren konnte zum grösseren Teil entsprochen werden. Nach Sicherstellung des eigenen Bedarfes und Rückstellung eines angemessenen Postens für Unvorhergesehenes sind in erster Linie die der inländischen Lebensmittel- und Rohstoffversorgung dienenden privaten Geleiseanschlüsse berücksichtigt worden.

2. Die Lieferung neuer Stahlschienen und Eisenschwellen durch den Stahlwerks-Verband A.-G. in Düsseldorf war zur Durchführung der projektierten Neu- und Ergänzungsbauten, sowie der streckenweisen Geleise-Umbauten ungenügend.

Anstatt der für das Jahr 1917 angeforderten 22 000 Tonnen Schienen und Schwellen wurden nur 3525 Tonnen, nämlich 2780 Tonnen aus luxemburgischen und 745 Tonnen von deutschen Werken geliefert.

Die am 29. November 1913 mit dem Stahlwerks-Verband A.-G. in Düsseldorf abgeschlossenen Verträge über die Lieferung von Stahlschienen, Schwellen und Zungenschienen sind Ende 1917 abgelaufen, ohne dass die vereinbarten Mengen fertig zur Ablieferung gelangt wären. Der Stahlwerks-Verband erklärte sich wegen höherer Gewalt ausserstande, diese Verträge zu erfüllen. Auf Grund neuer Verhandlungen und einer veränderten Preisgestaltung wurde unterm 23./29. Oktober 1917 ein Nachtrags-Vertrag abgeschlossen, wodurch sich der Stahlwerks-Verband verpflichtet, uns die für die Jahre 1918 und 1919 erforderlichen Quantitäten an Schienen, Schwellen und Vollschienen zu Weichenzungen beizustellen.

3. Zum Zwecke der Beschaffung der für das Jahr 1918 nötigen Holzschwellen fand im September eine Submissions-Ausschreibung statt. Auf Grund der eingegangenen Offerten wurden 9500 Stück Bahnschwellen und 161 m³ Weichen- und Brückenschwellen um die Summe von Fr. 104 148 an 15 schweizerische Holzhandlungen vergeben. Das Angebot war aber zur Deckung unseres ganzen Bedarfes für das Jahr 1918 unzureichend. Wir sahen uns deswegen veranlasst, im Benehmen mit der eidgenössischen Oberforstinspektion weitere Massnahmen zur Beschaffung der uns fehlenden Mengen zu ergreifen. Eine zweite Ausschreibung erfolgte im Dezember. Die Vergebung des Restbedarfes entfällt auf das Jahr 1918.

4. Die Lieferung von Schienenbefestigungsmitteln für das Jahr 1918 ist an zwei schweizerische Fabriken um die Summe von Fr. 661 291 übertragen 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	=	2 744 Tonnen
„ „ S.B.B. V, „ 36,0 „ „ „ „	=	678 „
Zusammen	=	3 422 Tonnen

Eisenschwellen:

Weichenschwellen S. B. B., für Hauptlinien	= 934 Stück	=	103 Tonnen
Schienenbefestigungsmittel		=	1 055 Tonnen

Holzschwellen:

a. Bahnschwellen:

eichene	=	18 753 Stück
buchene	=	33 738 „
föhrene	=	1 290 „
lärchene	=	651 „
Zusammen	=	54 432 Stück

b. Weichen- und Brückenschwellen:

eichene	=	650 m³

Imprägnierstoffe:

Teeröl (von schweizerischen Gaswerken)	=	590 Tonnen

Das zur Imprägnierung von Holzschwellen bezogene Teeröl ist ausschliesslich durch die Wirtschaftliche Vereinigung schweizerischer Gaswerke geliefert worden. Das Öl stammt aus den Gaswerken der Städte Basel, Genf, St. Gallen und Zürich. Aus Deutschland war kein Teeröl erhältlich. Der Preis des schweizerischen Teeröles beträgt das fünffache des deutschen Destillates vor dem Kriege.

Die Beschlagnahme der Teererzeugnisse durch die Bundesbehörden veranlasste uns, das Teeröl selbst anzukaufen und den Imprägnieranstalten nach Massgabe ihres Bedarfes zuzuteilen.

V. Rechtsdepartement.

a. Allgemeines.

1. Der Verwaltungsrat hat in seiner Sitzung vom 9. Februar dem Vertrag mit dem Elektrizitätswerk Lonza A.-G. in Basel betreffend Erteilung einer Subkonzession zur Ausnützung der Wasserkräfte an der Binna und an der obern Rhone bei Mörel zugestimmt (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1916, Seite 28/29, Ziffer 10).

Am 30. Juli genehmigte er den Nachtrag vom 25. September 1916 zu dem unterm 23./25. März 1909 mit der Gesellschaft „Dinamo" in Mailand abgeschlossenen Vertrag. Mit diesem Nachtrag treten die Bundesbahnen der „Dinamo" das Recht der Ausnützung der Wasserkräfte der Diveria und die zu diesem Zweck erstellten Anlagen zur zeitweiligen Benützung ab.

2. Mit Beschluss vom 20. Juli hat uns der Bundesrat die Konzession erteilt zur Ausnützung der Wasserkräfte der Barberine und der Eau-Noire im Kanton Wallis (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1915, Seite 24, Ziffer 4).

Die uns am 8. März 1917 von den Gemeinden Salvan und Vernayaz erteilte Konzession zur Ausnützung der Wasserkräfte des Trient ist vom Regierungsrat des Kantons Wallis mit Beschlüssen vom 5. Oktober und 29. Dezember genehmigt worden.

3. Die Regierungen der Kantone Zürich, Schwyz und Zug übermittelten uns im Juli 1916 einen Gegenentwurf zu dem von uns ausgearbeiteten und ihnen im September 1910 übermittelten Konzessionsvertrage für eine Etzelwerkkonzession. Mit Schreiben vom 19. November 1917 haben wir den genannten Regierungen die Bemerkungen, zu denen uns ihr Gegenentwurf Anlass gibt, bekanntgegeben (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1910, Seite 174, Ziffer 1).

4. Im Prozess gegen die Bern-Neuenburg-Bahn betreffend die Entschädigung für die Mitbenützung der Bahnhöfe Bern und Neuenburg und der Station Kerzers (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1914, Seite 149, Ziffer 1) hat das Bundesgericht am 1. März folgenden Entscheid gefällt:

„1. Die Beklagte hat den Klägern für das Jahr 1911 eine Anschlussentschädigung von netto Fr. 134 123. 84 Cts. zu zahlen; für das Jahr 1910 ist die Entschädigung unter Berücksichtigung des Verkehrszunahme-Koeffizienten von 1.8 Prozent entsprechend niedriger zu berechnen.

2. Für die Zeit ab 1. Januar 1912 ist die von der Beklagten an die Kläger zu leistende Anschlussentschädigung nach Massgabe des wirtschaftlichen Wertes der von den Klägern für die Beklagte aufgewendeten Gesamtleistungen auf Grund der von den Sachverständigen in der verbesserten Anlage 2 ihres Gutachtens aufgestellten Rechnungsmethode unter Berücksichtigung der jeweiligen Betriebs- und Verkehrsverhältnisse festzusetzen.

3. Alle weitergehenden Anträge der Parteien werden abgewiesen."

5. In seiner Sitzung vom 20. November genehmigte der Verwaltungsrat das ihm mit unserem Berichte vom 20. Oktober vorgelegte Reglement Nr. 48 betreffend ausserordentliche Leistungen der schweizerischen Bundesbahnen für die Unfallversicherung des Personals (Zuschussreglement). Durch dieses Reglement, das gewisse Zuschüsse zu den Leistungen der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt vorsieht, wird das vom schweizerischen Eisenbahndepartement im Jahre 1912 dem Verband des Personals schweizerischer Transportanstalten gemachte Versprechen (sog. Promesse Comtesse) erfüllt, wonach durch das Inkrafttreten des Bundesgesetzes über die Kranken- und Unfallversicherung die Lage des Bundesbahnpersonals nicht verschlechtert werden soll.

6. Mit Beschluss vom 16. Oktober hat der Bundesrat die Beschwerde des Herrn Paul Schmidt in Basel gegen die Anwendung der kantonalen ruhetagspolizeilichen Vorschriften auf die Bahnhofbuchhandlung in Frauenfeld gutgeheissen.

7. Am 21. September haben wir dem Eisenbahndepartement unsere Bemerkungen zu dem von Herrn Dr. Jäger ausgearbeiteten 2. Entwurf eines Bundesgesetzes betreffend die Zwangsenteignung übermittelt (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1914, Seite 149, Ziffer 2).

In der vom schweizerischen Justiz- und Polizeidepartement eingesetzten Expertenkommission sind wir vertreten.

8. Das schweizerische Finanzdepartement hat uns eingeladen, uns zu den von ihm ausgearbeiteten Entwürfen eines Bundesgesetzes und von Statuten für die zu errichtende Versicherungskasse des Personals der Bundesverwaltung zu äussern. Wir haben ihm unsere Bemerkungen am 28. November eingesandt.

9. Die dem schweizerischen Eisenbahndepartement und dem Bundesamt für Sozialversicherung vorgelegten Rechnungen und Bilanzen der Hülfskassen für das Jahr 1916 haben diesen Behörden keinen Anlass zu Bemerkungen oder besonderen Verfügungen gegeben.

10. Die Umarbeitung der Statuten der Kranken- und Hülfskasse für die Arbeiter ist zu Ende geführt worden. Die neuen Statuten und Reglemente, vom 20. November 1917, haben die Genehmigung der zuständigen Bundesorgane erhalten. Sodann ist ein III. Nachtrag zu den Statuten der Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten, ebenfalls vom 20. November 1917, erstellt worden. Die Inkraftsetzung der neuen Bestimmungen erfolgt mit der Betriebseröffnung der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt, d. h. auf den 1. April 1918.

11. Auf Grund eines von der Leitung des Verbandes pensionierter Eisenbahn- und Dampfschiffangestellter am 29. Juni an den Bundesrat gerichteten Gesuches und gestützt auf einen bezüglichen Antrag unseres Verwaltungsrates vom 29. September haben uns die eidgenössischen Räte durch Beschluss vom 22. Dezember für die Ausrichtung einer Kriegsteuerungszulage an die pensionierten ehemaligen Beamten, ständigen Angestellten und Arbeiter der schweizerischen Bundesbahnen einen Kredit von Fr. 1 600 000 auf Betriebsrechnung bewilligt. Der Beschluss der eidgenössischen Räte ist auf Seite 4, Ziffer 1, lit. *d*, dieses Berichtes im Wortlaute aufgeführt.

12. Vom geschäftsleitenden Ausschuss der freisinnig-demokratischen Partei der Schweiz wurde der Wunsch geäussert, die Frage der absoluten Kapitaldeckung für die Pensions- und Hülfskasse der schweizerischen Bundesbahnen zum Gegenstande einer fachmännischen Untersuchung zu machen. Wir haben nicht unterlassen, diesem Wunsche zu entsprechen und eine Expertenkommission bestellt, der die Herren Dr. G. Schärtlin, Direktor der schweizerischen Lebensversicherungs- und Rentenanstalt in Zürich, F. Trefzer, Direktor des eidgenössischen Versicherungsamtes in Bern, und auf Vorschlag des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten Dr. A. Bohren, Subdirektor der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern, angehören. Diese Kommission wird zugleich die von unserer Hülfskassenverwaltung neu erstellten versicherungstechnischen Grundlagen der Beamtenpensionskasse auf ihre Verwendbarkeit nachprüfen. Die Berichterstattung fällt in den Geschäftsbericht über das Rechnungsjahr 1918.

13. Für die Krankenversicherung der beim Regiebau der Seitenstollen des Kraftwerkes Amsteg beschäftigten Arbeiter haben wir ein Reglement erlassen.

14. Infolge Überganges der Bodensee-Toggenburgbahn zum Selbstbetrieb ist eine Anzahl unserer Beamten und Angestellten in den Dienst dieser Bahngesellschaft übergetreten. Über die Regelung der Verhältnisse dieser Übergetretenen zu unserer Pensions- und Hülfskasse wurde mit der Bodensee-Toggenburgbahn ein Übereinkommen in dem Sinne abgeschlossen, dass wir uns damit einverstanden erklärten, für die übertretenden Beamten und ständigen Angestellten den ganzen Wert der Pensionskassaversicherung (Statuten vom 19. Oktober 1906) der Bodensee-Toggenburgbahn zur Verfügung zu stellen. Auf Grund dieser Vereinbarung, die vom schweizerischen Eisenbahndepartement am 25. September genehmigt wurde, zahlten wir eine Summe von Fr. 54 933. 65.

b. Abteilung für das Rechtswesen.

I. Versicherungswesen.

1. Von den kantonalen Brandversicherungsanstalten sind uns für 15 Brandfälle Fr. 38 659 vergütet worden.

2. Die unserer Selbstversicherung unterstellten Werte wurden im Berichtsjahre von 85 Brandfällen betroffen. Zu Lasten des Versicherungsfonds gegen Feuerschaden sind Fr. 6 786. 42 verrechnet worden.

II. Kautionswesen.

Der Stand der Sicherheiten war auf 31. Dezember 1917 folgender:

	799	Barhinterlagen	Fr. 607 715
	878	Wertschriftenhinterlagen	„ 7 011 249
	1318	Bürgschaften	„ 12 702 163
Zusammen	2995	Sicherheiten im Gesamtbetrage von . . .	Fr. 20 321 127

(1916: 3014 = Fr. 16 426 911).

Hierin sind 25 Generalsicherheiten im Betrage von Fr. 2 261 500 inbegriffen.

III. Steuerwesen.

1. In den Kantonen Uri und Graubünden hat eine neue vergleichsweise Festsetzung des steuerpflichtigen Grundeigentums der Bundesbahnen stattgefunden.

2. In Erledigung unseres Rekurses (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1916, Seite 30, Ziffer d 2) ist die Einschätzung steuerpflichtigen Grundeigentums in der Gemeinde Altstetten (Zürich) durch Vergleich von Fr. 200 000 auf Fr. 120 000 herabgesetzt worden.

IV. Unfallwesen.

Bezüglich der Anzahl der Unfälle und der im Jahre 1917 ausbezahlten Haftpflichtentschädigungen verweisen wir auf die statistischen Tabellen und die Rechnungen.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden von den Kreisdirektionen 88 Haftpflichtfälle erledigt (1916: 108).

Von den getroffenen Abfindungen mussten uns auf Grund des Rückkaufsgesetzes 8 zur Genehmigung vorgelegt werden.

V. Reklamationswesen.

A. Bei den Bundesbahnen eingereichte Reklamationen.

Aus dem Jahre 1916 wurden unerledigt übernommen	1 878	Reklamationen.	
Im Berichtsjahre sind neu dazugekommen	15 779	„	(1916: 13 860)
Erledigt wurden: durch Abweisung	5 505	„	(„ 6 435)
durch Zahlung	10 489	„	(„ 8 300)

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

Den Bundesbahnen wurden von andern Verwaltungen überwiesen	2386	Reklamationen	(1916: 1956)
Davon gaben zu einer Zahlung der Bundesbahnen Anlass . . .	1708	„	(„ 1378)

C. Unregelmässigkeiten.

Wegen Beschädigung oder Minderung sind . . .	3017	(1916: 2645)
und wegen Ablieferungshindernissen	2501	(„ 2106)

Meldungen eingegangen.

D. Prozesse.

Aus dem Vorjahre hängige Prozesse . . .	37	(1916: 49)
Im Berichtsjahre neu dazugekommen . . .	25	(„ 22)
Im ganzen erledigt	36	(„ 34)

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

I. Die Pensions- und Hülfskasse.

1. Im Laufe des Berichtsjahres sind unserer Hülfskassenverwaltung nachstehend aufgeführte Fälle zu statutengemässer Erledigung überwiesen worden:

Fälle	Generaldirektion	Kreise I	Kreise II	Kreise III	Kreise IV	Kreise V	Zusammen
Invalide	*3*	*67*	*55*	*54*	*17*	*52*	*248*
mit weniger als 5 Dienstjahren	—	—	2	—	—	1	3
mit 5 und mehr Dienstjahren	3	67	53	54	17	51	245
Gestorbene Aktive	*5*	*27*	*22*	*19*	*26*	*11*	*110*
Abfindungen an Witwen	—	—	—	—	—	—	—
„ „ Waisen	—	—	1	—	—	—	1
„ „ Doppelwaisen	—	—	—	—	—	—	—
pensionierte Witwen	4	16	19	17	19	10	85
„ Waisen	6	19	32	34	26	17	134
„ Doppelwaisen	—	1	—	4	2	—	7
Gestorbene Invalide	*10*	*42*	*37*	*55*	*27*	*19*	*190*
pensionierte Witwen	6	28	21	31	17	13	116
„ Waisen	3	6	20	17	8	17	71
„ Doppelwaisen	—	—	2	2	—	—	4
Gestorbene Witwen	*4*	*24*	*19*	*15*	*16*	*9*	*87*
pensionierte Doppelwaisen	—	7	—	1	1	—	9
Wiederverheiratete Witwen	*1*	*5*	*2*	*2*	*1*	*2*	*13*
pensionierte Doppelwaisen	1	8	4	2	1	5	21

Ausserdem sind 247 Gesuche um Unterstützung gemäss Art. 36 der Statuten eingegangen, welchen von den zuständigen Hülfskassenkommissionen entsprochen wurde; die Summe der bewilligten Unterstützungen beträgt *Fr. 35 279. 85.*

Aus Haftpflicht herrührend sind 8 Invaliditäts- und 6 Todesfälle zur Anzeige gelangt.

2. Bezüglich des Bestandes auf den 31. Dezember 1917 an versicherten Aktiven mit deren anrechenbaren Besoldungssummen, sowie an pensionierten Invaliden, Witwen, Waisen und Doppelwaisengruppen gibt nachstehende Zusammenstellung Auskunft, wobei wir die Bestände am 31. Dezember des Vorjahres in Klammern anführen:

Versicherte Aktive . . .	23 432	(22 863)	Versicherte Besoldungen .	Fr.	67 602 014	(Fr. 66 866 909)
Pensionierte Invalide . .	3 441	(3 383)	Betrag der Jahrespensionen	„	5 923 892	(„ 5 739 240)
„ Witwen . .	2 733	(2 632)	„ „ „	„	1 888 554	(„ 1 776 960)
„ Waisen . .	1 256	(1 246)	„ „ „	„	233 776	(„ 232 379)
„ Doppelwaisengruppen .	151	(144)	„ „ „	„	73 349	(„ 72 993)

3. Die Gewinn- und Verlustrechnung ist auf Seiten 126—129 dieses Berichtes aufgeführt; sie schliesst am 31. Dezember 1917 mit einem Fehlbetrag von Fr. 40 387 938. 66 ab. Da sich der Fehlbetrag vom 31. Dezember 1916 in der Höhe von Fr. 40 947 044. 98 um die Amortisation von Fr. 66 853. 43 verringert hat, ist im Jahre 1917 ein Gewinn von *Fr. 492 252. 89* entstanden. Über die Ursache dieses Gewinnes gibt die auf Seite 130 dieses Berichtes gegebene „Darstellung der Gewinne und Verluste des Geschäftsjahres 1917 nach ihren Quellen" Auskunft; bemerkt sei hier nur noch, dass das Rechnungsjahr 1917 das erste ist, das an Stelle der gewohnten Verluste einen Gewinn aufweist.

4. Die auf den 31. Dezember 1917 abgesehlossene Bilanz ist auf Seite 132 dieses Berichtes aufgeführt; sie gibt zu besondern Bemerkungen nicht Anlass.

II. Die Arbeiterversicherung.

1. In der Krankenkasse waren am 31. Dezember 1917 gemäss Art. 13 der Statuten vom 23. Juni 1914 versichert (die entsprechenden Zahlen des Vorjahres sind in Klammern angegeben):

Klasse *a* (nur Arzt und Arznei)	206	(265)	Männer und	17 (6) Frauen;
„ *b* (nur Krankengeld)	1	(—)	Mann, keine	Frauen;
„ *c* (Arzt u. Arznei und Krankengeld)	8253	(9069)	Männer und	1280 (1288) Frauen.

2. Die Invaliditäts- und Sterbeversicherung (Art. 12 der Statuten vom 7. März 1910, Ziffern IV und V) umfasste am 31. Dezember 1917:

7057 (7640) versicherte Aktive;
844 (826) pensionierte Invalide mit einer jährlichen Pensionssumme von Fr. 560 632. 90 (Fr. 549 527. 75).

Die Invaliditätsgefahr war im Rechnungsjahre 1917:

$0._{95}$ % ($0._{83}$ %) und die Sterblichkeit $1._{05}$ % ($0._{66}$ %).

3. Die Resultate der Morbiditätsmessung für das *Jahr 1916* sind auf Seiten 141 u. 142 dieses Berichtes: „Statistik zur Gewinn- und Verlustrechnung pro 1916" und „Zusammenstellung der im Rechnungsjahre 1916 wirklich entstandenen und der zu erwartenden Zahl der Krankentage" dargestellt. Diese Zusammenstellung ergibt gegenüber dem Jahre 1915 bezüglich der Morbidität eine Besserung. Der Prozentsatz der wirklichen Krankentage gegenüber der Erwartung beträgt $116._{85}$ ($120._{24}$) bei den Werkstätten und $113._{65}$ ($117._{06}$) bei den Kreiskrankenkassen.

Die Resultate der Morbiditätsmessung für das *Jahr 1917* können erst im nächsten Jahresberichte erscheinen, da diese Arbeit mehr Zeit in Anspruch nimmt, als uns bis zum Drucke dieses Berichtes zur Verfügung steht.

4. Über die Gewinn- und Verlustrechnung unserer Arbeiterversicherung geben die Seiten 138 u. 139 dieses Berichtes Auskunft.

Die nach administrativen Einheiten gesonderten Gewinne und Verluste sind auf Seite 140 dieses Berichtes dargestellt. Sämtliche administrativen Einheiten haben mit Verlusten abgeschlossen.

5. Die Bilanzen der Arbeiterversicherung sind auf Seite 143 dieses Berichtes aufgeführt.

d. Abteilung für den bahnärztlichen Dienst.

1. Der Oberbahnarzt führt seit dem 1. Juni 1916 eine Statistik über alle Erkrankungen, die eine Dienstaussetzung von mehr als 5 Tagen zur Folge haben.

Im Jahre 1917 wurden 21 291 Krankheitsfälle statistisch verarbeitet. Darüber werden fünf Zusammenstellungen in den statistischen Tabellen Aufschluss geben.

Die erste Zusammenstellung (Tabelle A) enthält Angaben über die Krankheitsverhältnisse der allgemeinen Verwaltung und der Dienstabteilungen der Betriebsverwaltung.

Tabelle B zeigt den Einfluss der Arbeitsbedingungen, unter denen unser Personal arbeitet (Dienst im Bureau, im Freien, in den Stationen, bei der Maschine, im Zug und Dampfboot, in der Werkstätte).

Tabelle C gibt eine Zusammenstellung der Krankheitsfälle nach Altersgruppen, während Tabelle D über die Krankheitsursachen aufklären soll.

Tabelle E stellt die Ursachen der Todes- und Invaliditätsfälle zusammen.

Bei der Ausarbeitung der Tabellen haben wir uns an das vom eidgenössischen Gesundheitsamt aufgestellte Schema der Krankheitsgruppen gehalten. Dieses Schema soll auch bei einer anzustrebenden allgemeinen schweizerischen Krankenstatistik verwendet werden. Unsere Statistik lässt sich daher später leicht mit denjenigen anderer Betriebe (Krankenkassen etc.) vergleichen und kann auch für die allgemeine schweizerische Krankenstatistik Verwendung finden.

In der Krankenstatistik sind alle Krankheitsfälle mit einer Dienstaussetzung von mehr als 5 Tagen enthalten, in denen die Wiederaufnahme des Dienstes im Jahr 1917 erfolgte.

2. Die grösste Zahl der Kranken am Ende eines Monates betrug 2462 (Februar), die kleinste 1260 (September). Jahresdurchschnitt der Zahl der Kranken am Monatsende: 1699.

3. Aus der Tätigkeit des bahnärztlichen Dienstes heben wir folgende Angaben hervor:

	Generaldirektion	Kreis					Total
		I	II	III	IV	V	
Aufnahmeuntersuchungen der Bahnärzte	6	473	428	490	223	237	1857
Begutachtung von Pensionierungen durch den Oberbahnarzt und durch die Bahnärzte	7	83	47	67	17	65	286
Begutachtung von Unfallfolgen	—	6	19	7	—	6	38
Kontrolluntersuchungen	4	157	79	103	56	95	494
Angemeldete Erkrankungen	215	4494	6184	4821	2929	4493	23136

D. Kreisdirektionen.

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

Die Kreisdirektion I hat in 102 Sitzungen 1187, die Kreisdirektion II in 93 Sitzungen 1820, die Kreisdirektion III in 99 Sitzungen 1267, die Kreisdirektion IV in 101 Sitzungen 1223, und die Kreisdirektion V in 92 Sitzungen 1313 Geschäfte behandelt. Über die Geschäftsführung im einzelnen geben die erwähnten Berichte an die Kreiseisenbahnräte nähern Aufschluss.

Schlussbemerkungen und Anträge.

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

Der Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung beträgt auf Ende 1917 . .	Fr. 73 771 427. 54
Auf Ende 1916 betrug derselbe	„ 44 533 033. 22
Der Ausgabenüberschuss des Jahres 1917 beträgt somit	Fr. 29 238 394. 32
Im Jahre 1916 betrug der nämliche Überschuss ohne den Passivsaldo des Vorjahres	„ 18 706 826. 84
Der Abschluss des Jahres 1917 ist somit um den Betrag von . . . . . ungünstiger als derjenige des Jahres 1916.	Fr. 10 531 567. 48

Wie im Verlaufe dieses Berichtes erwähnt wurde, enthält die vorliegende Jahresrechnung, gleichwie die bisherigen Rechnungen, alle Operationen, welche auf Grund der bezüglichen Gesetze und Vorschriften zu machen sind; ebenso ist die Quote zur Verzinsung und Tilgung des Defizites der Pensions- und Hülfskasse eingestellt worden. Der Bundesrat hat sich mit diesem Vorgehen in seiner Botschaft vom 19. Mai 1916 betreffend die Jahresrechnungen der Bundesbahnen für 1915 einverstanden erklärt; sie ist von der Bundesversammlung mit der Genehmigung der seitherigen Rechnungen bestätigt worden.

Der Abschluss der Rechnung des Jahres 1917 mit dem zunehmenden Defizite der Gewinn- und Verlustrechnung, ferner die schlimmen Aussichten für die Gestaltung der Einnahmen und Ausgaben des Jahres 1918 infolge der durch den Kohlenmangel bedingten Zugsreduktion, der hohen Materialpreise, welche wegen der auf 1. Mai 1918 eintretenden weiter erhöhten Kohlenpreise eine neue Steigerung erfahren werden, und der neuerdings vermehrten Zuwendungen an das Personal in Form von erhöhten Teuerungszulagen sowie der Gehalts- und Lohnerhöhungen auf 1. April 1918 machen es zur dringenden Pflicht, dem Finanzhaushalte der Bundesbahnen die grösste Aufmerksamkeit zu schenken. Die Verbesserung der Rechnungsabschlüsse und die Herstellung des finanziellen Gleichgewichtes muss mit allen zu Gebote stehenden Mitteln angestrebt werden.

* * *

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

beantragen:

1. Die Rechnungen des Jahres 1917 und die Bilanz auf 31. Dezember 1917 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1917, abschliessend mit einem Passivsaldo von Fr. 73 771 427. 54 auf Ende des Geschäftsjahres, wird genehmigt. Dieser Saldo ist auf neue Rechnung vorzutragen in der Meinung, dass über seine Deckung später zu entscheiden sei.

3. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen des Jahres 1917 wird genehmigt.

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

Bern, den 4. April 1918.

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

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