

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen  
**Herausgeber:** Schweizerische Bundesbahnen  
**Band:** - (1918)

**Artikel:** Geschäftsbericht der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1918 an den schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung  
**Autor:** Dinkelmann  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-676020>

### **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:** 06.02.2026

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

# Geschäftsbericht

der

## Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen

für das

### Jahr 1918

an den

### schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung.

(Vom 21. März 1919.)

*Hochgeachteter Herr Bundespräsident!*  
*Hochgeachtete Herren Bundesräte!*

Wir haben die Ehre, Ihnen zuhanden der Bundesversammlung gemäss Art. 17 des Rückkaufgesetzes über die Geschäftsführung der Bundesbahnverwaltung für das Jahr 1918 zu berichten und gleichzeitig die Rechnungen für diesen Zeitraum zur Genehmigung vorzulegen.

\* \* \*

Die Länge der dem Bunde gehörenden Linien beträgt auf Ende 1918:

	Baulänge km	Betriebslänge km
Kreis I . . . . .	698,109	713,222
„ II . . . . .	487,713	493,890
„ III . . . . .	687,096	706,598
„ IV . . . . .	473,893	479,529
„ V . . . . .	480,615	480,307
Total	2827,426	2873,546

Ausserdem besorgten die Bundesbahnen den Betrieb der Nebenbahnen Vevey-Chexbres, Bulle-Romont, Cossonay Bahnhof-Stadt, Visp-Zermatt, Nyon-Crassier samt Anschlussstrecke Crassier-Divonne-les-Bains, sowie der im Auslande gelegenen Anschlussstrecken Koblenz Mitte Rhein-Waldshut, Les Verrières Grenze-Pontarlier und Delle Grenze-Delle, mit einer gesamten Betriebslänge von 84,885 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).

Die Tösstalbahn und die Wald-Rüti-Bahn gingen am 1. Oktober mit Rückwirkung auf 1. Januar 1918 in das Eigentum des Bundes über.

### A. Verwaltungsrat.

Für die neue Amtsdauer vom 1. Januar 1918 bis 31. Dezember 1920 sind Bureau und ständige Kommission wie folgt bestellt worden:

Bureau: Präsident des Verwaltungsrates: Herr Ständerat *C. von Arx*; Vizepräsident: Herr Nationalrat *Emil Gaudard*; Stimmenzähler: die Herren Nationalräte *Emil Keller* (Aargau) und *Joseph Kuntschen*.

Ständige Kommission: Präsident von Amtes wegen: Herr *C. von Arx*; Vizepräsident: Herr *J. Hirter*; Mitglieder die Herren *J. Chuard*, *L. Dubois*, *A. Eugster*, *E. Gaudard*, *G. Keller* (Zürich), *A. Lachenal*, *J. Räber*, *P. Speiser*, *K. E. Wild*.



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

a. An Stelle der verstorbenen Herren Dr. Rob. Moser und Ständerat Adrien Lachenal hat der Bundesrat zu Mitgliedern des Verwaltungsrates gewählt:

am 12. Februar Herrn Dr. *Klötli*, Mitglied des Stadtrates in Zürich,

am 29. Juli Herrn alt Staatsrat *Victor Charbonnet*, Ingenieur in Genf, und

am 16. Dezember für den zurückgetretenen Herrn H. Knüsli, Herrn Dr. *Oskar Denzler*, Direktionspräsidenten der Schweizerischen Lokomotivfabrik in Winterthur.

b. Als Ersatz für den verstorbenen Herrn Nationalrat Charles Wuilleret wurde vom Staatsrate des Kantons Freiburg am 10. August Herr Nationalrat *Eugen Grand*, Advokat in Romont, gewählt; der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt ernannte für den aus dieser Behörde zurückgetretenen Herrn Dr. H. Blocher als Vertreter des Kantons im Verwaltungsrate Herrn Regierungsrat Dr. *Fritz Hauser*.

In der ständigen Kommission ist der verstorbene Herr Ständerat Lachenal durch Herrn alt Staatsrat *Victor Charbonnet* ersetzt worden.

\* \* \*

Der Verwaltungsrat hat im Berichtsjahre 13, die ständige Kommission 21 Sitzungen abgehalten; in denselben sind die folgenden wichtigeren Geschäfte behandelt worden:

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

a. Geschäftsbericht und Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1917.

Die Rechnungen, mit einer Bilanzsumme von Fr. 1 877 519 096. 41 und einem auf neue Rechnung vorzutragenden Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von Fr. 73 771 427. 54, sowie die Geschäftsführung der Verwaltung im Jahre 1917 sind von den eidgenössischen Räten am 12. Juni 1918 genehmigt worden. Die Beschlussfassung über die Deckung des Passivsaldo hat die Bundesversammlung einem späteren Zeitpunkte vorbehalten.

b. Kriegsteuerungszulagen.

1. Gemäss Bundesbeschluss vom 21. Dezember 1917 (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1917, S. 3) haben die Beamten und Angestellten des Bundes, einschliesslich der Bundesbahnen, sowie die ständig in eidgenössischen Anstalten und Werkstätten beschäftigten Arbeiter, mit Ausnahme derjenigen der eidgenössischen Militärverwaltung im Jahre 1918 folgende Kriegsteuerungszulagen erhalten:

a. eine Grundzulage von 15 % des auf Ende 1917 bezogenen Gehalts oder Lohnes, mindestens aber Fr. 450 und höchstens Fr. 1200;

b. eine Familienzulage von Fr. 250 für Verheiratete bis zu Gehältern von Fr. 3600 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. 4500 und von da an sinkend um Fr. 5 auf je Fr. 100 Gehalt.

2. Durch den Bundesbeschluss vom 30. September 1918 ist sodann dem Personal des Bundes, inbegriffen demjenigen unserer Verwaltung, eine Nachsteuerungszulage von Fr. 500 bewilligt worden; Verheiratete erhielten überdies für jedes Kind unter 18 Jahren die Hälfte der durch den Bundesbeschluss vom 21. Dezember 1917 bewilligten Kinderzulage.

3. Da die abschliessliche Beratung des Bundesbeschlusses über die Ausrichtung von Teuerungszulagen im Jahre 1919, worüber sich der Verwaltungsrat am 28. November in einem einlässlichen Gutachten an das schweizerische Finanzdepartement ausgesprochen hatte, auf die Fortsetzung der ordentlichen Wintertagung der eidgenössischen Räte verschoben werden musste, hat der Bundesrat am 30. Dezember beschlossen, es seien für den Monat Januar 1919 die Teuerungszulagen an das Personal auf gleicher Grundlage auszurichten, wie sie im Jahre 1918 mit Inbegriff der Nachsteuerungszulagen bezahlt wurden.

4. Am 27. September 1918 ist von den eidgenössischen Räten eine Kriegsteuerungszulage für das Jahr 1918 an die pensionierten Beamten, ständigen Angestellten und Arbeiter der Bundesbahnen in folgendem Ausmasse beschlossen worden:

340	Fr. für einen pensionierten Invaliden,
210	„ für eine pensionierte Witwe,
40	„ für eine pensionierte Waise und
270	„ für einen pensionierten Arbeiter.

c. Kreditbewilligung für die Anschaffung elektrischer Lokomotiven.

Durch den Bundesbeschluss vom 26. Juni 1918 ist unserer Verwaltung vorgängig der Beratung des ordentlichen Voranschlages für das Jahr 1919 zum Zwecke der Anschaffung von 20 elektrischen Lokomotiven ein Kredit von Fr. 16 800 000 bewilligt worden, wovon Fr. 5 600 000 als Nachtragskredit zum Baubudget 1918 gelten.

*d. Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1919.*

Der Genehmigungsbeschluss der Bundesversammlung vom 20. Dezember 1918 hat folgenden Wortlaut:

„I. Die nachfolgenden Voranschläge der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt:

1. Der Bauvoranschlag für das Jahr 1919 im Betrage von Fr. 78 639 540.

2. Der Betriebsvoranschlag für das Jahr 1919, abschliessend mit Fr. 261 684 650 Einnahmen und mit Fr. 254 592 070 Ausgaben.

3. Der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1919, abschliessend mit Fr. 19 652 620 Einnahmen und Fr. 91 433 400 Ausgaben.

4. Der Voranschlag für den Kapitalbedarf für das Jahr 1919 im Betrage von Fr. 137 000 000.

II. Der Bundesrat wird ermächtigt, im Benehmen mit den Organen der schweizerischen Bundesbahnen im geeigneten Zeitpunkte zur Deckung der schwebenden Schulden und des Kapitalbedarfs für das Jahr 1919 feste Anleihen aufzunehmen.“

*e. Erwerbung neuer Linien.*

Am 10. Juni hat die Bundesversammlung den ihr vom Bundesrate mit Botschaft vom 22. Dezember 1917 (vgl. Geschäftsbericht vom Jahre 1917, S. 11) vorgelegten Entwurf eines Bundesgesetzes über den freihändigen Ankauf der Tösstalbahn und der Wald-Rüti-Bahn mit folgendem Wortlaute genehmigt:

„Art. 1. Der Bund erwirbt auf den 1. Januar 1918 zu den zwischen dem Bundesrate und den Gesellschaften der Tösstalbahn am 29. September/12. Oktober 1917 und der Wald-Rüti-Bahn am 22. September/12. Oktober 1917 vereinbarten Bedingungen die Eisenbahnlinien Winterthur-Bauma-Wald und Wald-Rüti, die vom genannten Tage an Bestandteile des Netzes der schweizerischen Bundesbahnen bilden werden.

Art. 2. Der Bundesrat wird ermächtigt, im Sinne der Art. 8 und 13 des Bundesgesetzes vom 27. Juni 1901 betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen für die beiden Linien Zuschläge zu den wirklichen Stationsentfernungen zu bewilligen. Diese Zuschläge sollen so bemessen werden, dass nach der Verstaatlichung annähernd die bisherigen Betriebsergebnisse erzielt werden.

Art. 3. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Gesetzes beauftragt.“

Nach unbenützt verstrichener Referendumsfrist ist das Gesetz auf 1. Oktober in Kraft erklärt worden. Entsprechend dem Antrage des Verwaltungsrates hat der Bundesrat die beiden Linien dem Kreise IV zugeteilt. Da alle nötigen Anordnungen getroffen waren, konnte ihre Betriebsübernahme durch unsere Verwaltung auf den nämlichen Zeitpunkt stattfinden.

*2. Tarifwesen.*

*a.* Gestützt auf den Bericht und Antrag des Verwaltungsrates vom 2. März 1918 hat der Bundesrat am 18. gleichen Monats seinen Beschluss vom 22. Oktober 1917 betreffend vorübergehende Tarifmassnahmen für den Abonnements-, Gepäck- und Expressgutverkehr durch nachstehenden, auf 1. April 1918 in Kraft getretenen Beschluss ersetzt:

„1. Die schweizerischen Bundesbahnen und die Transportunternehmungen, die dem Abonnementstarif der schweizerischen Bundesbahnen beigetreten sind, werden ermächtigt, vom 1. April 1918 an auf den Streckenabonnements für den allgemeinen Verkehr (Serie I des Tarifs) einen zeitweiligen Zuschlag bis zu 100 % der tarifmässigen Taxen zu erheben.

2. Diese Transportunternehmungen sind berechtigt, vom Zeitpunkte dieses Beschlusses an bis zum 1. April 1918 die Ausgabe von Streckenabonnements für den allgemeinen Verkehr mit einer längern Gültigkeitsdauer als 1 Monat abzulehnen.

3. Das Eisenbahndepartement wird ermächtigt, den Verwaltungen der Transportunternehmungen, die dem Bundesbahnabonnementstarif nicht beigetreten sind, auf Verlangen eine Erhöhung des gegenwärtigen Taxzuschlages auf den Streckenabonnements für den allgemeinen Verkehr bis zu 100 % der tarifmässigen Taxen zu bewilligen, sofern dabei für die Fahrten mit diesen Abonnements mindestens noch eine Taxermässigung von 20 % gegenüber den Fahrten mit gewöhnlichen Billetten gewahrt bleibt.

4. Die Transportunternehmungen, die Arbeiterabonnements ausgeben, werden ermächtigt, die Ausgabe dieser Abonnements für Strecken von mehr als 40 Tarifkilometer Länge sofort einzustellen. Ausnahmen hiervon sind zu bewilligen in allen Fällen, in denen der Nachweis geleistet wird, dass täglich oder periodisch auf weitere Entfernungen als 40 Tarifkilometer zur Arbeit gefahren wird.

5. Die schweizerischen Transportunternehmungen werden ermächtigt, vom 1. April 1918 an zu den Taxen für die Beförderung von Gepäck und Expressgut neben der mit Bundesratsbeschluss vom 4. Oktober 1917 bewilligten Erhöhung um 20 % noch den mit dem gleichen Beschluss für Eilstückgut eingeführten Zuschlag hinzuzurechnen. Vom gleichen Zeitpunkte an darf das Mindesttaxgewicht einer Sendung auf 20 kg angesetzt werden.

6. Das schweizerische Post- und Eisenbahndepartement wird mit dem Vollzuge dieses Beschlusses beauftragt.“

*b.* Eine Erweiterung dieser Massnahme ist vom Bundesrate, auf den 10. Mai und teilweise auf den 1. und 10. Juni 1918 bewilligt worden. Der bezügliche Bundesratsbeschluss vom 16. April 1918 lautet:

„I. Den sämtlichen schweizerischen Bahn- und Schiffsunternehmungen wird die Vornahme folgender vorübergehender Taxmassnahmen bewilligt und, wo das ausdrücklich bemerkt wird, vorgeschrieben:

#### A. Personenverkehr.

1. Auf den normalen Taxen der Billette einfacher Fahrt dürfen folgende Zuschläge erhoben werden:
  - a. in I. und II. Wagenklasse bis 40 %;
  - b. in III. Wagenklasse bis 30 %.

2. Zur Gewährung einer Taxermässigung für Hin- und Rückfahrt sind die Transportunternehmungen nicht verpflichtet.

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

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

	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
	Fr.	Fr.	Fr.
für Entfernungen von 1—100 km . . . . .	2. —	1. 50	1. —
„ „ „ 101—200 km . . . . .	4. —	3. —	2. —
„ „ „ über 200 km . . . . .	6. —	4. 50	3. —

5. Für die mit Dampf betriebenen Strecken dürfen Sonntags-, Lust- und Rundfahrts-, zusammenstellbare, sowie Gesellschafts- und Schulfahrtsbillette im allgemeinen nicht ausgegeben werden. Das Post- und Eisenbahndepartement ist indessen ermächtigt, den Bergbahnen und Schiffsunternehmungen Ausnahmen zu bewilligen. Den elektrisch betriebenen Bahnen wird die Ausgabe solcher Billette freigestellt.

6. Es sind Generalabonnements mit dreimonatiger Gültigkeit auszugeben, wobei höchstens folgende Taxen erhoben werden dürfen:

in I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
Fr.	Fr.	Fr.
600. —	450. —	300. —

Für die Benützung von Schnellzügen ist der gleiche Zuschlag wie bei der Fahrt mit gewöhnlichen Billetten zu zahlen. Es können indessen auch Zuschlagskarten mit folgenden, für je einen Monat geltenden Preisen ausgegeben werden:

in I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
Fr.	Fr.	Fr.
40. —	30. —	20. —

7. Für das Netz der in den Verkehr mit Generalabonnements einbezogenen Bahn- und Schiffsunternehmungen ist ausserdem die Ausgabe von Abonnements mit dreimonatiger Gültigkeit, die den Inhaber zu beliebigen Fahrten zur Hälfte der gewöhnlichen Billettstaxen berechtigen, in Aussicht zu nehmen. Die Preise dieser Abonnements (Grundtaxen) sollen folgende Ansätze nicht überschreiten:

in I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
Fr.	Fr.	Fr.
200. —	150. —	100. —

8. Auf den Streckenabonnements darf im allgemeinen ein Zuschlag bis zu 100 % der tarifgemässen Taxen erhoben werden. Bei den Abonnements für Schüler und Lehrlinge soll der Zuschlag jedoch 60 % und bei den Arbeiterabonnements 40 % nicht überschreiten. Arbeiterabonnements, die zu zwei täglichen Hin- und Rückfahrten berechtigen, dürfen um 60 % höher als diejenigen, die zu einer täglichen Hin- und Rückfahrt berechtigen, gehalten werden.

Die Taxen der Streckenabonnements aller Art müssen jedoch gegenüber denjenigen der gewöhnlichen Billette eine Ermässigung von mindestens 20 % aufweisen.

Streckenabonnements sollen nur für Strecken bis auf 40 Tarifikilometer Länge ausgegeben werden. Ausnahmen hiervon sind zu bewilligen in allen Fällen, in denen der Nachweis geleistet wird, dass mindestens dreimal wöchentlich auf Entfernungen von über 40 Tarifikilometer zur Arbeit gefahren wird.

9. Die tarifmässigen Preise der bei privaten Transportunternehmungen bestehenden Kilometerabonnements dürfen höchstens um 100 % erhöht werden; sie müssen jedoch gegenüber den Taxen der gewöhnlichen Billette einfacher Fahrt eine Ermässigung von mindestens 20 % aufweisen.

10. Auf Billetten, die an inländische Arme, an aus dem Ausland heimkehrende mittellose Schweizer und an heimreisende mittellose Ausländer gegen Empfehlungsscheine abgegeben werden,

sollen 50 % Ermässigung auf den gewöhnlichen Taxen (einschliesslich Taxzuschlag) gewährt werden. In zuschlagspflichtigen Schnellzügen werden die Inhaber solcher Billette aber nur gegen Bezahlung des vollen Schnellzugzuschlags zugelassen.

11. 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 Schnellzugzuschlag zu bezahlen.

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

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

#### B. Gepäck und Expressgut.

Die Taxen für diesen Verkehr dürfen bis auf 8 Rappen, bzw. um 60 % der tarifgemässen Taxen, für 100 kg und den Tarifkilometer erhöht werden. Das Mindesttaxgewicht einer Sendung darf auf 20 kg, die Mindesttaxe für eine Sendung auf 70 Rappen angesetzt werden.

#### C. Leichen.

Der Zuschlag darf auf 100 % der tarifgemässen Fracht angesetzt werden.

#### D. Traglasten.

Für das taxpflichtige Mehrgewicht (über 25 bzw. 15 kg) darf der für Frachtstückgut angesetzte Zuschlag erhoben werden. Die Mindesttaxe für eine taxpflichtige Sendung darf 70 Rp. nicht übersteigen.

#### E. Lebende Tiere.

Die gegenwärtig gültigen Frachtsätze dürfen um 50 % erhöht werden.

Die Mindestgebühr für eine Sendung darf betragen:

Für die I. Tarifklasse (Pferde usw.)	Fr.	6. —
" II. " (Ochsen, Kühe usw.)	"	4. 50
" III. und IV. Tarifklasse (Kälber, Schweine, Schafe usw.)	"	— 75

#### F. Güterverkehr.

1. Denjenigen Transportunternehmungen, für die der Normaltarif der schweizerischen Bundesbahnen gilt, wird die Erhebung der folgenden Taxzuschläge bewilligt:

	Eilstückgut	Frachtstückgut	Güter der allgem. Wagenladungsklassen, A.-T. Nr. 3 und Ausfuhr		Übrige Güter	
	Rappen für je angefangene 50 kg Taxgewicht		5 t	10 t	5 t	10 t
Bis 10 Tarifkilometer	20	10	14	12	12	8
11 bis 20 Tarifkilometer	30	15	19	17	17	11
21 " 30 "	40	20	27	24	22	15
31 " 40 "	50	25	36	33	28	21
41 " 50 "	60	30	45	42	35	27
51 " 70 "	70	35	55	51	44	34
71 " 100 "	80	40	66	61	53	42
101 " 130 "	90	45	77	71	61	50
131 " 180 "	100	50	89	80	68	57
181 " 240 "	110	55	100	88	75	63
241 " 300 "	120	60	110	96	81	68
301 " 350 "	130	65	118	104	86	72
351 und mehr "	140	70	125	110	90	76

unter Aufrundung der Zuschlagsbeträge auf die nächsten 10 Rappen. Für jede Abfertigung (auch im Umbehandlungsverkehr) darf die Zuschlagstaxe besonders berechnet und erhoben werden.

Den übrigen Transportunternehmungen wird die Erhebung von Zuschlägen bis auf 65 % auf den tarifmässigen Taxen gestattet.

2. Für Güter, die nicht auf Grund des Gewichtes taxiert werden, darf ebenfalls ein Zuschlag bis auf 65 % erhoben werden.



3. Von jedem Zuschlag befreit sind Milchtransporte im Abonnement und auf Grund des allgemeinen Ausnahmetarifes Nr. 4.

4. Von den allgemeinen Ausnahmetarifen haben in Kraft zu bleiben Nrn. 3, 4, 6, 10, 21 und 41, deren Frachtsätze, abgesehen von den Milchtransporten, um die für den gewöhnlichen Verkehr geltenden Zuschläge erhöht werden dürfen. Die Anwendung der übrigen Ausnahmetarife kann vorübergehend eingestellt werden.

5. Das Post- und Eisenbahndepartement kann den privaten Transportunternehmungen die vorübergehende Aufhebung anderer besonderer Ausnahmetarife gestatten.

6. Das Post- und Eisenbahndepartement wird ermächtigt, den Transportunternehmungen vorübergehende Änderungen in der Warenklassifikation zu bewilligen, soweit dadurch die wirtschaftlichen Verhältnisse der Schweiz keine Schädigung erfahren.

7. 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.

#### G. Militärtransporte.

1. Bei Transporten auf Rechnung der Mannschaft wird zur halben Billettaxe noch der halbe Zuschlag des gewöhnlichen Verkehrs, zur Viertelsbillettaxe der Viertelszuschlag, erhoben. Für Gepäck kommt die Hälfte der neuen Fracht für Zivilgepäck zur Anwendung. Für Pferdetransporte darf die doppelte tarifgemässe Militärfracht und die halbe Mindestgebühr des Zivilverkehrs (siehe unter E) erhoben werden.

Die Benützung der zuschlagspflichtigen Schnellzüge wird Militärpersonen ohne Zahlung des Schnellzugszuschlages zugestanden, an Sonn- und Feiertagen jedoch nur gegen Vorweis einer von der zuständigen Militärstelle ausgestellten, schriftlichen Bewilligung. Ohne Vorweis einer solchen Bewilligung haben Militärpersonen an Sonn- und Feiertagen den für den Zivilverkehr geltenden vollen Schnellzugszuschlag zu bezahlen.

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

Hinsichtlich der Benützung von zuschlagspflichtigen Schnellzügen durch Militärpersonen, die ohne Billette oder auf Grund von militärischen Ausweisen fahren, gelten die besondern, vom schweizerischen Militärdepartement erlassenen Verfügungen.

II. Die Bundesratsbeschlüsse vom 4. Oktober 1917 und vom 18. März 1918 betreffend vorübergehende Taxmassnahmen werden damit aufgehoben.

III. Das Post- und Eisenbahndepartement wird mit dem Vollzuge dieses Beschlusses beauftragt und wird die Einführungszeitpunkte für die verschiedenen Massnahmen festsetzen.

c. Angesichts der unserer Unternehmung aus der Ausrichtung von Nachsteuerungszulagen für das Jahr 1918 erwachsenen neuen beträchtlichen finanziellen Opfer sah sich der Verwaltungsrat genötigt, dem Bundesrate am 25. Oktober 1918 eine abermalige Erhöhung der Zuschläge zu den Transporttaxen zu beantragen, die nach Einholung der Genehmigung des Bundesrates am 1. Januar 1919 eingeführt wurde. Der Bundesratsbeschluss vom 5. November 1918 ordnet dieselbe wie folgt:

I. Der Bundesratsbeschluss vom 16. April 1918 (siehe oben, lit. b.) wird hinsichtlich der darin vorgesehenen Massnahmen für die Beförderung von Gepäck und Expressgut, Traglasten, lebenden Tieren und Gütern aufgehoben und wie folgt ersetzt:

#### A. Gepäck- und Expressgut.

1. Der Zuschlag von 60% zu den tarifgemässen Taxen darf weiterhin erhoben werden. Darüber hinaus ist für Entfernungen bis 99 Tarifkilometer die Einrechnung folgender Beträge gestattet.

Auf Entfernungen	bis 10 Tarifkilometer	100 Rappen pro 100 kg
" " von 11 " 20	" 120	" " 100 "
" " " 21 " 30	" 140	" " 100 "
" " " 31	" 138	" " 100 "
" " " 32	" 136	" " 100 "

usw.; für jeden weitem Tarifkilometer 2 Rappen weniger.

2. Das Mindesttaxgewicht einer Sendung hat 10 kg zu betragen.

3. Die Mindesttaxe für eine Sendung darf auf 80 Rp. angesetzt werden.

#### B. Traglasten.

Für das taxpflichtige Mehrgewicht (über 25 bzw. 15 kg) darf der für Frachtstückgut angesetzte Zuschlag erhoben werden. Die Mindesttaxe für eine taxpflichtige Sendung darf 80 Rp. nicht übersteigen.

### C. Lebende Tiere.

1. Auf den Taxen des provisorischen Tiertarifs vom 22. Oktober 1917 darf ein Zuschlag bis auf 100 %/o, für Exportvieh bis auf 150 %/o erhoben werden.

Diejenigen Unternehmungen, für die der obige Tarif nicht gilt, werden zur Erhebung eines Zuschlages bis auf 180 %/o zu den tarifgemässen Taxen ermächtigt.

Als Minimaltaxen für eine Sendung werden folgende Ansätze bewilligt:

	a. Für Sendungen in gewöhnlicher Fracht Fr.	b. Für Sendungen in Eilfracht Fr.
Tarifklasse I . . . . .	8. —	11. 20
„ II . . . . .	6. —	8. 40
„ III und IV . . . . .	1. —	1. 40

2. Die in § 2, Absatz 4, des Tarifs der schweizerischen Eisenbahnen für die Beförderung von lebenden Tieren vom 1. März 1909 und des provisorischen schweizerischen Tiertarifs vom 22. Oktober 1917 vorgesehene, mit dem 1. April 1918 aufgehobene Taxbegünstigung für Aufzuchttiere des Pferde- und Rindviehgeschlechtes (Sömmerungsvieh) (schweiz. Gesetzsammlung, Bd. XXXIV, S. 358, Ziff. II), bestehend in der eilfrachtmässigen Beförderung der Sendungen ohne den tarifgemässen Eilfrachtzuschlag von 40 %/o, ist wieder einzuführen. Für solche Transporte ist zudem der allgemeine Taxzuschlag auf 50 %/o zu beschränken.

3. Der früher zugestandene frachtfreie Rücktransport der an Zuchtstiermärkten mit Ausstellungscharakter unverkauft gebliebenen Tiere ist wieder einzuführen.

### D. Güter.

1. Denjenigen Transportunternehmungen, für die der Normaltarif der schweizerischen Bundesbahnen gilt, wird die Einführung folgender Taxzuschläge bewilligt:

	Eil- stückgut	Fracht- stückgut	Allgemeine Wagenladungs- klassen, Ausnahme- tarif 3 und Ausfuhr Güter		Spezialtarif I und II, Aus- nahmetarif 6 und 21, mit Ausnahme der Ausfuhr Güter		Spezialtarif III, mit Ausnahme der Ausfuhr Güter		Ausnahme- tarif 19, mit Aus- nahme der Ausfuhr- güter
			5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	
			Rappen für je angefangene 100 kg Taxgewicht						
Rappen für je angefangene 10 kg Taxgewicht			5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	10 t
Bis 10 Tarifkilometer . . . . .	8	4	20	17	18	12	16	11	9
11 bis 20 Tarifkilometer . . . . .	12	6	29	26	28	18	25	16	12
21 „ 30 „ . . . . .	15	8	45	40	39	27	36	24	17
31 „ 40 „ . . . . .	18	9	65	60	54	40	49	37	24
41 „ 50 „ . . . . .	22	11	86	80	70	54	67	52	32
51 „ 70 „ . . . . .	26	13	110	102	93	72	86	67	40
71 „ 100 „ . . . . .	30	15	136	126	114	91	104	82	51
101 „ 130 „ . . . . .	35	18	162	150	135	110	119	98	60
131 „ 180 „ . . . . .	40	20	187	168	150	126	133	112	69
181 „ 240 „ . . . . .	50	25	210	185	165	139	147	123	76
241 „ 300 „ . . . . .	60	30	231	202	179	150	158	133	82
301 „ 350 „ . . . . .	70	35	248	219	190	159	168	141	87
351 und mehr „ . . . . .	80	40	263	231	198	168	176	149	92

unter Aufrundung der Zuschlagsbeträge auf die nächsten 10 Rappen. Für jede Abfertigung (auch im Umbehandlungsverkehr) darf die Zuschlagstaxe besonders berechnet und erhoben werden.

Den übrigen Transportunternehmungen wird die Erhebung von Zuschlägen bis auf 120 %/o auf den tarifgemässen Taxen gestattet.

2. Für Güter, die nicht auf Grund des Gewichtes taxiert werden, darf ebenfalls ein Zuschlag bis auf 120 %/o erhoben werden.

3. Von jedem Zuschlag befreit sind Milchtransporte im Abonnement und auf Grund der Ausnahmetarife.

4. Von den allgemeinen Ausnahmetarifen haben in Kraft zu bleiben Nrn. 3, 4, 6, 10, 19, 21 und 41, deren Frachtsätze, abgesehen von den Milchtransporten, um die für den gewöhnlichen Verkehr geltenden Zuschläge erhöht werden dürfen. Die Anwendung der übrigen Ausnahmetarife kann vorübergehend eingestellt werden.

5. Das Post- und Eisenbahndepartement kann den privaten Transportunternehmungen die vorübergehende Aufhebung anderer besonderer Ausnahmetarife gestatten.

6. Das Post- und Eisenbahndepartement wird ermächtigt, den Transportunternehmungen vorübergehende Änderungen in der Warenklassifikation zu bewilligen, soweit dadurch die wirtschaftlichen Verhältnisse der Schweiz keine Schädigung erfahren.

7. Die Anwendung des Reglementes über die Gewährung von Taxermässigungen für Ausstellungsgegenstände vom 1. März 1909 wird bis auf weiteres eingestellt.

II. Der Bundesrat behält sich vor, die Taxzuschläge für gewisse Waren niedriger anzusetzen, wenn dies im allgemeinen Landesinteresse geboten ist, und die Anwendung der Zuschläge sowohl im Personen- als im Güterverkehr Unternehmungen gegenüber, die genügende Erträge aufweisen, einzuschränken.

III. Das Post- und Eisenbahndepartement wird bei Meinungsverschiedenheiten zwischen den Transportunternehmungen über die Anwendung der Taxzuschläge und die Verteilung ihres Ertrages den Entscheid treffen.

IV. Dieser Beschluss tritt am 1. Januar 1919 in Kraft.

### 3. Elektrifikation.

- a. Gleichzeitig mit der Genehmigung des Projektes für die Erstellung eines zweiten Geleises Giubiasco-Lugano (Ziffer 4, lit. e, hiernach) ist vom Verwaltungsrate der erforderliche Kredit von Fr. 14 820 000, nebst Fr. 180 000 für Abschreibungen, für die Ausdehnung der elektrischen Zugförderung auf die Strecke Bellinzona-Chiasso, sowie die dadurch erforderliche Erweiterung der Kraftwerke bewilligt worden.
- b. Am 30. August hat der Verwaltungsrat in zustimmendem Sinne von dem von uns ausgearbeiteten Programm für die Einführung der elektrischen Zugförderung Kenntnis genommen, sich aber vorbehalten, bezüglich der Reihenfolge, in welcher die Elektrifikation durchgeführt werden soll, je nach den Umständen und Verhältnissen die ihm zweckmässig scheinenden Änderungen vorzunehmen. Gleichzeitig wurden wir eingeladen, beförderlich die Projekte und Kreditbegehren für diejenigen Kraftwerke vorzulegen, die zur Speisung der in der I. Gruppe aufgezählten Linien mit elektrischer Energie erforderlich sein werden. Die nach Massgabe des Programmes der I. Gruppe zugewiesenen Linien, deren Elektrifizierung ungefähr den Zeitraum eines Dezenniums beanspruchen wird, umfassen 1128 km, d. h. ungefähr  $\frac{2}{5}$  des Bundesbahnnetzes. Infolge ihrer Elektrifikation wird unser Kohlenbedarf um mehr als die Hälfte vermindert werden.

### 4. Bauvorlagen.

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

- a. Projekt für die Erweiterung des Bahnhofes Neuenburg mit einem Kreditbegehren von Fr. 8 300 000, nebst Fr. 430 000 für Abschreibungen (Beschluss vom 29. Januar 1918).
- b. Projekt für den Bau der Verbindungsbahn zwischen den Genfer Bahnhöfen Cornavin und Eaux-Vives mit einem Kreditbegehren von Fr. 10 000 000. Dieser Betrag entspricht einem Drittel der Kosten, den die Bundesbahnen nach Massgabe von Art. 5 des zwischen dem Bundesrate und dem Staatsrate des Kantons Genf abgeschlossenen Vertrages vom 7. Mai 1912 zu übernehmen haben (Beschluss vom 2. März 1918).
- c. Projekt für die Erweiterung des Bahnhofes Bellinzona mit einem Kreditbegehren von Fr. 3 565 000, sowie Fr. 204 800 für Abschreibungen (Beschluss vom 2. März 1918).
- d. Projekt für die Erstellung einer Reparaturwerkstätte für elektrische Lokomotiven in Bellinzona mit einem Kreditbegehren von Fr. 2 170 000 (Beschluss vom 17. August 1918).
- e. Projekt für die Verbesserung der Cenerilinie zwischen Giubiasco und Lugano, wonach das II. Geleise längs der bestehenden Bahn zu erstellen ist. Der für die Ausführung erteilte Kredit beläuft sich auf Fr. 12 900 000, nebst Fr. 45 000 für Abschreibungen (Beschluss vom 31. August 1918).

### 5. Bauverträge.

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

- a. Vertrag zwischen der Kreisdirektion III und den Herren Fietz & Leuthold, Baugeschäft in Zürich, vom 31. Januar 1918 betreffend die Übertragung der Arbeiten für die Ausführung des neuen Sihlbettes mit dem Überfalle, des Tunnels unter dem Flusse und der anschliessenden Tunnelstrecken im Sihlhölzli in Zürich an diese Firma um den Voranschlagsbetrag von Fr. 2 330 800 (Beschluss vom 2. März 1918).
- b. Vertrag vom 14. März 1918 betreffend die Übertragung der Ausführung des Zulaufstollens, des Wasserschlosses und der Apparatenkammer des Kraftwerkes Ritom an die Unternehmung Baumann & Stiefenhofer in Wädenswil um den Voranschlagsbetrag von Fr. 1 113 830 (Beschluss vom 3. Mai 1918).
- c. Vertrag zwischen der Kreisdirektion V und den Firmen Emil Baumann & Sohn in Altorf und Renfer Graber & Cie. in Biberist vom 28. Juni 1918 betreffend die Übertragung der Unterbauarbeiten für die Erweiterung der Station Göschenen und den Ersatz von drei eisernen Brücken zwischen Wassen und Göschenen durch steinerne an diese Firmen (Beschluss vom 17. August 1918).
- d. Vertrag zwischen der Kreisdirektion V und der Unternehmung Ing. Antognini & Noli in Bellinzona vom 5. November 1918 betreffend die Übertragung der Unterbauarbeiten für die Erweiterung des Güter-

bahnhofes Bellinzona an die genannte Firma auf Grund des Voranschlagsbetrages von Fr. 1 020 456 (Beschluss vom 28. November 1918).

#### **6. Lieferungsverträge.**

Vom Verwaltungsrate wurden genehmigt:

- a. die Verträge vom 6. April 1918 mit den Firmen Brown, Boveri & Cie. in Baden, Maschinenfabrik Oerlikon in Oerlikon und Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur betreffend die Lieferung von 20 elektrischen Lokomotiven für die Gotthardlinie, unter gleichzeitiger Bewilligung des hierfür erforderlichen Kredites von Fr. 16 800 000 zu Lasten der Baurechnung 1918/19, wovon Fr. 5 600 000 als Nachtragskredit für 1918 zu behandeln und den eidg. Räten zur Genehmigung zu unterbreiten waren, während Fr. 11 200 000 in den Voranschlag des Jahres 1919 eingestellt wurden (Beschluss vom 2. Mai 1918).
- b. die Verträge vom 22./30. März 1918 mit der Schweiz. Industriegesellschaft in Neuhausen über die Lieferung von 70 offenen Güterwagen der Serie L<sup>6</sup>; mit der Schweiz. Wagonsfabrik A. G. in Schlieren über die Lieferung von 20 offenen Güterwagen der Serie L<sup>6</sup>; unter gleichzeitiger Bewilligung des hierfür erforderlichen Kredites von Fr. 1 280 000 (Beschluss vom 2. Mai 1918).
- c. die Verträge mit der A. G. Brown, Boveri & Cie. in Baden vom 22. Februar 1918 über die Lieferung von fünf Dreiphasentransformatoren von 2000 kVA Leistung und 3000/25 000 V Spannung, sowie der zu den Transformatoren der Unterwerke Leuk und Granges gehörenden Apparate zum Gesamtpreise von Fr. 703 746; mit der Maschinenfabrik Oerlikon in Oerlikon vom 26. März 1918 über die Lieferung von sechs Einphasen-Autotransformatoren von 2000 kVA Leistung und 15 000/2 x 15 000 V Spannung zum Gesamtpreise von Fr. 529 500 (Beschluss vom 3. Mai 1918).
- d. der am 9. April 1918 von der Kreisdirektion II mit der Kommanditgesellschaft Julius Schoch & Cie. in Zürich abgeschlossene Vertrag über die Lieferung der Eisenträger für die Eindeckung der Brücken im neuen Personenbahnhofe Biel im Betrage von Fr. 964 124. 95; ferner der am 19. April 1918 von der Kreisdirektion V mit der nämlichen Firma abgeschlossene Vertrag über die Lieferung von zirka 1060 Tonnen Differdingerträger als Leitungsmaste für die elektrische Fahrleitung der Strecke Airolo-Bellinzona im Kostenbetrage von ca. Fr. 777 500 (Beschluss vom 3. Mai 1918).
- e. die Verträge betreffend Lieferung der Hochspannungs- und Schwachstromkabel für die Elektrifikation der Strecke Erstfeld-Bellinzona mit der Société d'exploitation des câbles électriques système Berthoud, Borel & Cie. in Cortaillod, vom 4. April 1918 im Betrage von Fr. 3 500 270; mit der Kabelfabrik Aubert, Grenier & Cie. in Cossonay-gare vom 3. April 1918, im Betrage von Fr. 3 553 050; mit den Kabelwerken Brugg A. G. in Brugg vom 2. April 1918 im Betrage von Fr. 731 219 (Beschluss vom 3. Mai 1918).
- f. der mit dem Stahlwerksverband A. G. in Düsseldorf abgeschlossene II. Nachtrag zu den zwei Verträgen vom 29. November 1913 über die Lieferung von 10 000 Tonnen Stahlschienen, 1000 Tonnen eisernen Schwellen und 500 Tonnen Vollschienen zu Weichenzungen im Betrage von Fr. 5 800 000 (Beschluss vom 7. Oktober 1918).
- g. der Nachtrag vom 5./6. September 1918 zum Verträge mit der A. G. Maschinenfabrik Escher, Wyss & Cie. in Zürich vom 27. Juli und 18./29. Oktober 1917 betreffend die Ausführung des vierten Rohrstranges der Druckleitung des Kraftwerkes Ritom im Kostenbetrage von Fr. 584 860 (Beschluss vom 7. Oktober 1918).
- h. der Vertrag mit der Gesellschaft der L. von Roll'schen Eisenwerke in Gerlafingen vom 1. November 1918 über die Lieferung von Schienenbefestigungsmitteln für das Jahr 1919 (Beschluss vom 28. November 1918).

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

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

- a. Vertrag mit der Direktion der Berner Oberland Bahnen und der Direktion der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon vom 13./30./31. Juli 1917 betreffend die gemeinschaftliche Benützung des Bahnhofes Interlaken-Ost (Beschluss vom 29. Januar 1918);
- b. Vertrag mit der Direktion der Burgdorf-Thun Bahn vom 21./31. Dezember 1917 über die Mitbenützung der Station Konolfingen-Stalden (Beschluss vom 2. Mai 1918);
- c. Vertrag mit der Direktion der Langenthal-Melchnau Bahn vom 16. April/10. Juni 1918 über den Anschluss der Nebenbahn an den Bahnhof Langenthal (Beschluss vom 7. Oktober 1918).



### 8. Verkauf entbehrlicher Liegenschaften.

a. Dem Verwaltungsrate wurde zur Ratifikation unterbreitet der unterm 11. April 1918 von der Kreisdirektion III mit der Firma H. Gessler & Cie. in Zürich 2 abgeschlossene Vertrag betreffend den Verkauf der den Bundesbahnen gehörenden Bleicherweg-Liegenschaft in Zürich zum Kaufpreise von Fr. 360 000 (Beschluss vom 17. August 1918).

b. Die nämliche Behörde ermächtigte in ihrer Sitzung vom 7. Oktober 1918 die Generaldirektion, die auf öffentliche Versteigerung gebrachte Liegenschaft Kornhausstrasse 3 in St. Gallen zum Preise von Fr. 195 000 Herrn R. Mader junior, Hotelier in St. Gallen, zuzuschlagen.

### 9. Allgemeine Personalangelegenheiten.

a. In teilweiser Änderung des Reglementes Nr. 21 betreffend die Entschädigungen für Dienstreisen und bei Versetzungen hat der Verwaltungsrat am 16. August 1918 der beantragten vorübergehenden Erhöhung der reglementarischen Ansätze zugestimmt. Nach Massgabe dieses Beschlusses wurden im allgemeinen die Vergütungen für Abwesenheiten vom dienstlichen Wohnsitze um Fr. 1.— pro Tag, 50 Rappen für den halben Tag und Fr. 1.— für das Nachtlager, sowie ferner die Entschädigungen für Umzugskosten um 20 % der reglementarischen Ansätze erhöht.

b. In der nämlichen Sitzung genehmigte der Verwaltungsrat einen Antrag, wonach vom 1. Januar 1918 hinweg und bis auf weiteres die nach Massgabe der Bestimmungen des Reglementes Nr. 22 dem Zugbegleitungs-, Lokomotiv- und Dampfbootpersonal auszurichtenden Vergütungen zur Bestreitung der Auslagen für auswärtige Verköstigung erhöht wurden.

c. Am 16. August 1918 hat der Verwaltungsrat beschlossen, es sei auf die Postulate des schweizerischen Werkstättearbeiter-Verbandes betreffend Einführung der achtstündigen Arbeitszeit in den Werkstätten der Bundesbahnen, beziehungsweise Festsetzung der Arbeitszeit auf 51 Stunden, mit Freigabe des Samstagnachmittages, ohne entsprechende Verlängerung der Arbeitszeit an den übrigen Wochentagen, nicht einzutreten, dagegen aber, und zwar schon mit Wirkung für das Jahr 1918, die Ferienberechtigung der Werkstättearbeiter wie folgt festzusetzen:

nach 2 Dienstjahren	3 Tage.
" 5 " und mit dem 25. Altersjahr	6 "
" 10 " " " 35.	9 "
" 15 " " " 42.	12 "

in der Meinung:

a. dass, soweit es der Erholungszweck gestattet, die Verwendung der Ferien zur Bestellung von Feldern und Gärten nach Möglichkeit erleichtert werde, und

b. dass es hinsichtlich der Einführung des freien Samstagnachmittags in den Bundesbahnwerkstätten, die ihn noch nicht haben, bei den bisher angewendeten Grundsätzen sein Bewenden habe.

Gleichzeitig pflichtete der Verwaltungsrat der Auffassung bei, dass die Behandlung des Begehrens um Einführung der achtstündigen Arbeitszeit in den Werkstätten der Bundesbahnen in Verbindung oder nach Erledigung mit der anhandzunehmenden Revision des Arbeitsgesetzes für das Personal der Verkehrsanstalten stattzufinden habe.

Gestützt auf den Beschluss seiner am 25. August 1918 in Luzern abgehaltenen Delegiertenversammlung wurde vom Werkstättearbeiter-Verband in der Folge an den Verwaltungsrat das Gesuch gerichtet, er möchte auf das Begehren der Werkstättearbeiter zurückkommen und eine die Arbeiterschaft der Werkstätten befriedigende Lösung wenigstens durch Einführung des freien Samstagnachmittages mit entsprechender Verkürzung der Arbeitszeit bewilligen. Sollte wider Erwarten auf dieses Gesuch nicht eingetreten werden, so sei der Verband gezwungen, sich gegenüber dieser ablehnenden Haltung mit denjenigen Mitteln zur Wehre zu setzen, die ihm zur Verfügung stehen und die zu gegebener Zeit geeignet seien, dem Verwaltungsrate und der Generaldirektion mehr Achtung und Entgegenkommen gegenüber der Arbeiterschaft abzurufen.

Der Verwaltungsrat hat es abgelehnt, auf das Wiedererwägungsgesuch einzutreten, sich aber vorbehalten, auf die Angelegenheit zurückzukommen, wenn nach durchgeführter Revision des Bundesgesetzes betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen eine Verkürzung der Arbeitszeit auch bei den diesem Gesetze nicht unterstellten Werkstättearbeitern im Sinne der Anpassung an die für das Betriebspersonal geltenden Bestimmungen angezeigt erscheine.

Vom Eisenbahnwerkstättearbeiter-Verband ist in der Folge über die Reparaturwerkstätten der Bundesbahnen die Sperre verhängt worden, um damit durch Verhinderung des Ersatzes von austretenden Arbeitern die Werkstätten nach und nach in die Unmöglichkeit zu versetzen, ihrer Aufgabe nachzukommen. Da wegen des Verkehrsrückganges auch die Beschäftigung der Werkstätten zurückgegangen ist, haben sich aus der Sperre, die inzwischen, zum Zwecke der Erleichterung der Schaffung von Arbeitsgelegenheit für beschäftigungslose Metallarbeiter gegen das Zugeständnis der Einführung der 51-Stundenwoche unter Freigabe des Samstagnachmittages vorläufig bis 1. Oktober 1919 aufgehoben worden ist, Störungen des Werkstättebetriebes nicht ergeben.

### 10. Personalversicherung.

a. Vom Verwaltungsrat ist am 8. Oktober 1918 ein IV. Nachtrag zu den Statuten der Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten genehmigt worden, durch welchen der für die

Pensions- und Hilfskasse anrechenbare Verdienst von Fr. 6000 auf Fr. 10 000 erhöht, ein Teil der Teuerungszulagen in den anrechenbaren Verdienst einbezogen und die Unterstützungen für Krankenpflege und Krankenbehandlung im Sinne einer Erweiterung der Fürsorge in Krankheitsfällen der Versicherten geordnet werden.

b. In der Sitzung vom 25. Oktober 1918 hat der Verwaltungsrat auch den provisorischen Vorschriften zugunsten der vom 1. Januar 1918 an bis zum Inkrafttreten eines neuen Besoldungsgesetzes nach Massgabe der Statuten der Pensions- und Hilfskasse pensionierten Beamten und Angestellten seine Zustimmung erteilt. Auf Grund dieser Vorschriften wird zur Pension der vom 1. Januar 1918 an invalid gewordenen Versicherten (nebst ihren Hinterbliebenen), sowie der Witwen und Waisen von während der gleichen Periode verstorbenen Aktiven vom 1. Januar 1918 an ein Zuschlag gemacht, der wie folgt berechnet wird: Für jedes Jahr wird der Betrag der jeweiligen nicht zum anrechenbaren Verdienste gehörenden Teuerungszulagen, welche der Versicherte erhalten hätte, wenn er im Dienste geblieben wäre, mit der Zahl der für die Festsetzung der Pension massgebenden Prozente multipliziert und durch Hundert dividiert. Die  $\frac{7}{12}$  der auf diese Weise erhaltenen Summe bilden den Zuschlag zur Invalidenpension. Von dem zu bezahlenden Zuschlage kommt die allfällig auf die gleiche Zeitdauer entfallende Teuerungszulage für Pensionierte in Abzug.

#### 11. Wahlvorschläge und Wahlgenehmigungen.

a. Entsprechend dem Antrage des Verwaltungsrates hat der Bundesrat am 1. Februar 1918 an Stelle des Herrn Dr. Haab für den Rest der am 31. Dezember 1923 ablaufenden Amtsdauer Herrn *Arsène Niquille*, Abteilungschef für das Rechtswesen, zum Mitgliede der Generaldirektion und Vorsteher ihres Rechtsdepartementes gewählt. Der Gewählte hat sein neues Amt am 2. Februar angetreten.

b. Vom Verwaltungsrate sind sämtliche von uns für die Amtsdauer vom 1. April 1918 bis 31. März 1921 vollzogenen Erneuerungswahlen der Abteilungsvorstände bei der Generaldirektion und den Kreisdirektionen genehmigt worden. Dasselbe gilt für die im Laufe des Berichtsjahres infolge eingetretener Vakanzen stattgefundenen Wahlen der Herren

*Paul Toggenburger* zum Abteilungschef für das Rechtswesen bei der Generaldirektion,

*Otto Tschanz* zum Obermaschineningenieur bei der Generaldirektion,

Dr. *Theodor Herzog* zum Vorstände des Rechtsbureaus des Kreises V in Luzern.

### B. Kreiseisenbahnräte.

Im Berichtsjahre sind von den Kreiseisenbahnräten I und II je vier, von den Kreiseisenbahnräten III und V je zwei und vom Kreiseisenbahnrate IV drei Sitzungen abgehalten worden.

Auf den Beginn der neuen Amtsperiode hat der Kreiseisenbahnrat II, wie dies bereits bei den anderen Kreiseisenbahnräten der Fall ist, für die Vorberatung der Geschäfte eine ständige Kommission von fünf Mitgliedern eingesetzt.

Neben den ordentlichen Geschäften, Genehmigung der Quartalberichte, Voranschläge und Rechnungen der Kreise, wurden hauptsächlich in Form von Anregungen, Interpellationen und Wünschen, Tarif- und Fahrplanangelegenheiten, sowie Baufragen behandelt.

Zu erwähnen sind insbesondere folgende Geschäfte: Sicherung der Wasserkräfte für den elektrischen Bahnbetrieb und Vorbereitungsarbeiten für denselben, Selbstversorgung mit elektrischer Energie der Bahnhöfe und Werkstätten der Bundesbahnen, Ausbau der Basler Verbindungsbahn auf Doppelspur, Erstellung eines Güterbahnhofes auf dem Muttenerfeld, Bahnhöferweiterung Zürich, Verbesserung der Monte Cenerilinie, Erweiterung des Bahnhofes Chiasso, Rollschemelanlage auf der Brüniglinie.

### C. Generaldirektion.

Die Generaldirektion behandelte in 117 Sitzungen 2068 Geschäfte. Neben der Vorbereitung der Vorlagen an den Verwaltungsrat erwähnen wir folgende wichtigere Angelegenheiten:

#### Allgemeines.

1. Durch den Geschäftsbericht für das Jahr 1917 (vgl. daselbst Seite 12, Ziffer 4) sind Sie über unsere Vorarbeiten für die Revision des Eisenbahnrückkaufgesetzes unterrichtet worden. In Vollziehung des uns von der ständigen Kommission des Verwaltungsrates erteilten Auftrages haben wir derselben unterm 10. August 1918 einen ergänzenden Bericht über den Gesetzesentwurf erstattet, worin die Ergebnisse niedergelegt sind, zu denen wir auf Grund näherer Prüfung und Untersuchung der sowohl im Schosse der ständigen Kommission als auch in den Beratungen der Kreiseisenbahnräte und in den Konferenzen mit den Kreisdirektionen gemachten kritischen Bemerkungen, Anregungen und Vorschläge gelangten. Die Beratung der Vorlage im Verwaltungsrate konnte im Berichtsjahre nicht mehr stattfinden.

Wir erwähnen in diesem Zusammenhange, dass der Nationalrat am 11. Juni 1918 die Motion der Herren Studer (Winterthur) und Mitunterzeichner vom 10. Dezember 1914 erheblich erklärt hat, durch welche der Bundesrat eingeladen wurde, die Revision des Eisenbahnrückkaufgesetzes vorzubereiten und den eidg. Räten seinen Bericht und seine Anträge vorzulegen. Gleichzeitig ist von ihm beschlossen worden, das Postulat seiner Geschäftsprüfungskommission vom 10. Juni 1915, lautend:

„Der Bundesrat wird eingeladen, die Frage zu prüfen und Bericht zu erstatten, in welcher Weise Vereinfachungen und Ersparnisse in der Bundesbahnverwaltung erzielt werden könnten“,

infolge Erheblicherklärung der Motion Studer als erledigt zu betrachten. Vom Ständerate ist die Motion durch Beschluss vom 11. September 1918 abgelehnt worden.

Bei aller Würdigung der Gesichtspunkte, die zu dem ablehnenden Beschlusse dieses Rates geführt haben, glauben wir doch, dass die während eines fünfzehnjährigen Zeitraumes gesammelten praktischen Erfahrungen den Beweis für die Wünschbarkeit einer erheblichen Vereinfachung der zu komplizierten und schwerfälligen Verwaltungseinrichtung erbracht haben. Wir sind denn auch überzeugt, dass die Bundesbehörden auf Grund der ihnen von unserer Verwaltung zu machenden Vorschläge sich der Notwendigkeit nicht verschliessen werden, dass die bestehende Organisation vereinfacht und verbessert werden sollte.

2. Dem schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement erstatteten wir unterm 30. August 1918 Bericht über die Eingabe der Finanzdirektion des Kantons Aargau vom 9. März gleichen Jahres an den Bundesrat betreffend die Rechtsstellung der Gotthardkantone gegenüber dem Bunde, begleitet von einem, den Gotthard-Subventionskantonen von Prof. Dr. Speiser in Basel erstatteten Gutachten vom 29. August 1917, ferner über eine Zuschrift des Staatsrates des Kantons Tessin vom 6. Februar 1918 an die Finanzdirektion des Kantons Aargau in der nämlichen Angelegenheit nebst einem Projekte des inzwischen verstorbenen alt Oberingenieurs Dr. Moser für den Ausbau der Cenerilinie, sowie endlich über ein Gutachten von Dr. Leo Weber, alt Bundesrichter in Bern, über die Rechtsstellung der Subventionsstaaten, insbesondere der schweizerischen Subventionskantone, beim Übergange der Gotthardbahn an den Staat vom März 1908.

3. Gemäss Bundesratsbeschluss vom 9. Dezember 1918 ist dem Verwaltungsrate der schweizerischen Seetalbahn in Anwendung von Art. 28 der einheitlichen Konzession vom 21. Juni 1907, abgeändert durch den Bundesratsbeschluss vom 12. Juni 1908, der konzessionsmässige Rückkauf dieser Bahn durch den Bund auf den 1. Januar 1922 angekündigt und die Eisenbahndelegation des Bundesrates mit der Führung der Rückkaufsverhandlungen beauftragt worden. Das Eisenbahndepartement hat uns über die der Ankündigung des Rückkaufes vorangegangenen vorbereitenden Massnahmen unterrichtet und unser Gutachten über die grundsätzliche Frage des Rückkaufes eingeholt.

4. Vom Regierungsrate des Kantons Uri ist am 1. Dezember 1917 an das Eisenbahndepartement und an die Finanzkommission der eidg. Räte das Gesuch gerichtet worden, die Schöllenenbahn möchte vom Bunde übernommen, oder die vorgesehene zweite Bundessubvention von Fr. 100 000 wesentlich erhöht werden. Das Eisenbahndepartement gab uns von dem Gesuche mit der Einladung Kenntnis, uns zur Frage der Verstaatlichung dieses Unternehmens auszusprechen. In unserer Antwort vom 11. Januar 1918 gelangten wir zum Schlusse, dass die Sanierung des Unternehmens weit eher durch den Abschluss eines Nachlassvertrages erreicht werden dürfte als durch die Verstaatlichung, weil in diesem Falle nur der Ertragswert im Zeitpunkt der Übernahme vergütet werden könnte. Halte aber der Bund dafür, dass die von ihm anerkannte militärische Bedeutung der Bahn und die aus diesem Grunde an die Unternehmung gestellten Bauanforderungen ein besonderes Entgegenkommen rechtfertigen, so scheine es uns richtiger, dass er eine ausserordentliche Unterstützung in der Form einer angemessenen Nachsubvention bewillige, womit gleichzeitig dem Kanton Uri ein Entgegenkommen bewiesen würde.

5. Auf Einladung des Eisenbahndepartementes haben wir uns über eine Anregung der Direktion der Rhätischen Bahn betreffend den Erwerb der Linie Göschenen-Andermatt und Andermatt-Disentis durch den Bund oder die Rhätische Bahn ausgesprochen. Veranlassung zu dieser Anregung gab der Rhätischen Bahn die Wahrnehmung, dass die im Rohen fertiggestellte Teilstrecke der Furkabahn Andermatt-Disentis dem Zerfalle entgegengehe, wenn sie im Laufe dieses Jahres nicht regelmässig unterhalten und baldmöglichst betrieben werden könne. In unserer Antwort vom 3. Januar 1919 gelangten wir zum Schlusse, dass die Erwerbung der Linien Göschenen-Andermatt-Disentis weder für den Bund, noch mit den verlangten Voranschüssen und Garantieleistungen für die Rhätische Bahn zweckmässig erscheine. Wenn der Bund aus militärischen Erwägungen Wert auf die Fertigstellung der Linie Andermatt-Disentis lege und dafür Opfer bringen wolle, so dürfte es richtiger sein, dieselben in Form einer Subvention zu gewähren, wie wir es in gleicher Weise für die Sanierung der Schöllenenbahn empfohlen hatten.

6. Am 24. September 1918 erstatteten wir dem Eisenbahndepartement Bericht über das Konzessionsgesuch der Gesellschaft der Traverstalbahn betreffend Erweiterung der Konzession für die Verlängerung ihrer Linie bis zur Station Noiraigue der Bundesbahnen. Das Ergebnis



unserer Prüfung lautete dahin, dass eine Konzessionserteilung unserer Verwaltung eine erhebliche Verkehrseinbusse verursachen, dass infolge der eintretenden Distanz- und Frachterhöhung gleichzeitig eine Mehrbelastung des Verkehrs für die durch die Traverstalbahn bediente Landesgegend entstehen und endlich, dass die Verlegung des Anschlusspunktes von Travers nach Noiraigue auch Bauausgaben im Betrage von rund  $\frac{3}{4}$  Millionen Franken zur Folge haben würde, für deren Deckung die Bundesbahnen zu sorgen hätten, während Bahnanlagen und Einrichtungen in Travers bestehen blieben und auf absehbare Zeit weder für die Bundesbahnen noch für die Nebenbahn von Nutzen wären. Wir befürworteten deshalb die Ablehnung der nachgesuchten Konzessionserweiterung.

7. Auf Veranlassung des Regierungsrates des Kantons Zürich hat am 19. August 1918 eine Konferenz der beteiligten Amtsstellen und Gemeinwesen zur Besprechung der finanziellen Lage der Uerikon-Bauma Bahn und der für die Sanierung dieses Unternehmens zu ergreifenden Massnahmen stattgefunden, an der die Bundesbahnen vertreten waren. Sowohl an dieser Konferenz als auch in der Antwort auf ein am 21. September gleichen Jahres eingegangenes Gesuch des Regierungsrates des Kantons Zürich haben wir die Erklärung abgegeben, dass die Bundesbahnen nicht in der Lage seien, einen Beitrag an die Deckung des Betriebsdefizites der notleidenden Unternehmung zu leisten. Zu dieser Stellungnahme waren wir genötigt, weil die Bundesbahnen für das Unternehmen bereits bedeutende Opfer gebracht haben und noch bringen. Infolge des freihändigen Rückkaufes der Nordostbahn ist unsere Verwaltung Eigentümerin von Fr. 900 000 Prioritätsaktien, sowie von Fr. 300 000 Stammaktien der Uerikon-Bauma Bahn. Einschliesslich der nach dem Übergange der Nordostbahn an den Bund geleisteten Restzahlung auf das Obligationenkapital beläuft sich die Beteiligung des Bundes auf über eine Million Franken. Eine weitere bleibende Belastung erwächst uns aus der der Nebenbahn eingeräumten unentgeltlichen Benützung der Stationen Uerikon, Bubikon und Hinwil.

8. Auf Wunsch der italienischen Mitglieder der internationalen Simplondelegation unterblieben auch in diesem Jahre die regelmässig im April und September stattfindenden Sitzungen der Delegation zur Beratung der üblichen Fahrplan- und Tariff Fragen.

Die Rechnungsausweise der Simplonlinie (Brig-Iselle) für das Jahr 1916, sowie der Bericht der bestellten Prüfungskommission vom 20. Februar 1918 sind vom Bundesrate am 9. Juli gleichen Jahres, gestützt auf die Erklärung des Präsidenten der Simplondelegation, wonach deren Mitglieder die Rechnungen auf dem Zirkulationswege gutgeheissen haben, genehmigt und entsprechend der italienisch-schweizerischen Vereinbarung vom 10. Mai 1903 der italienischen Regierung in Rom zur Kenntnisnahme und Erklärung unterbreitet worden. Dieselben weisen folgendes Ergebnis auf:

Bauausgaben:	
Für die schweizerische Strecke . . . . .	Fr. 36 797 963. 19
„ „ italienische „ . . . . .	„ 40 723 809. 11
	Fr. 77 521 772. 30
Betriebsrechnung:	
Total der Betriebseinnahmen . . . . .	Fr. 783 500. 58
„ „ Betriebsausgaben. . . . .	„ 987 091. 83
	Überschuss der Ausgaben Fr. 203 591. 25
Gewinn- und Verlustrechnung:	
Total der Einnahmen . . . . .	Fr. 68 684. 25
„ „ Ausgaben . . . . .	„ 2 582 110. 65
	Überschuss der Ausgaben Fr. 2 513 426. 40

Nach erfolgter bedingungsweiser Anerkennung durch die italienische Regierung ist diesen Rechnungen am 30. Dezember 1918 auch vom Bundesrate die Genehmigung erteilt worden.

#### 9. Anschluss- und Mitbenützungsverhältnisse.

Mit Rücksicht auf das Inkrafttreten der eidgenössischen Unfallversicherung und im Hinblick auf die seit Vertragsabschluss wesentlich veränderten Verhältnisse, die Erhöhung der Gehalte und Löhne des Personals und die beträchtliche Verteuerung aller Materialpreise, sowie die seither eingetretene Verkehrsvermehrung ist die Erhöhung der Entschädigungen für die Mitbenützung von Bahnhöfen, Stationen und Bahnstrecken unseres Netzes durch Anschlussbahnen einer eingehenden Prüfung unterzogen worden. Um nach deren Beendigung an der unverzüglichen Vornahme der nötigen Änderungen durch die Bestimmungen über die Vertragsdauer nicht gehindert zu sein, haben wir vorsorglich alle in Frage kommenden Anschluss- und Mitbenützungsverträge auf den nächsten offenen Termin gekündigt.

10. Der am 11. November 1918 ausgebrochene allgemeine Landesstreik hat während drei Tagen die fast vollständige Betriebseinstellung auf dem Netze der schweizerischen Bundesbahnen zur Folge gehabt.

Über die von den Organen unserer Verwaltung, dem Bundesrate und der Armeeleitung getroffenen Massnahmen sind die eidgenössischen Räte eingehend unterrichtet worden, so dass wir uns auf einige Mitteilungen beschränken können, die im besondern unsere Unternehmung und ihr Personal berühren.

Unmittelbar nach Bekanntwerden des Beschlusses für den Landesstreik erliessen wir am 11. November durch Vermittlung der Kreisdirektionen an sämtliche Dienststellen des Betriebes zur Bekanntgabe an das Personal folgenden Aufruf:

„Der angedrohte, zum Teil schon ausgebrochene Generalstreik veranlasst uns, das gesamte Personal darauf aufmerksam zu machen, dass die Verwirklichung einer solchen Massnahme schwere Störungen der Ruhe und Ordnung zur Folge haben, dass dadurch unsere wirtschaftlichen Verhältnisse, in erster Linie die Ernährung, gefährdet, die Zufuhren von aussen völlig unterbunden würden.

Wir ermahnen alle dringlich, ihre Pflicht gegenüber der Verwaltung und damit dem ganzen Lande gewissenhaft zu erfüllen, und wir weisen auf die ernsten Folgen hin, welche bei allfälligen Verweigerungen der Dienstpflicht des nunmehr unter die Militärgesetze gestellten Personals dem einzelnen, seiner Familie und seiner ganzen Zukunft erwachsen.“

Am gleichen Vormittage wurde uns die sofortige Einführung des Kriegsbetriebes bei den schweizerischen Eisenbahnen zur Kenntnis gebracht und beigelegt, dass der Vorsteher unseres Betriebsdepartementes mit den Funktionen des Militäreisenbahndirektors betraut worden sei. Dieser übernahm sofort die gesamte Betriebsleitung der Eisenbahnen und wies die Betriebsgruppendifektoren telegraphisch an, das Personal auf die Wirkungen des Bundesratsbeschlusses und besonders auf die Art. 202 und 207 der Militärorganisation aufmerksam zu machen.

Im Hinblick auf die eingehende Berichterstattung in der Tagespresse über die örtliche Ausdehnung des Streikes auf unserm Netze, die während der Dauer desselben getroffenen Anordnungen zur Einrichtung eines beschränkten Zugverkehrs, sowie die gegenüber dem fehlbaren Personal eingeleiteten zivil- und strafrechtlichen Massnahmen dürfen wir auf eine Darstellung der Vorgänge im vorliegenden Berichte verzichten. Wir beschränken uns darauf an dieser Stelle hervorzuheben, dass der Bundesrat am 19. November folgenden, auf das gesamte eidgenössische Personal anwendbaren Beschluss über die Auszahlung der Gehalte und Löhne während des Streiks gefasst hat:

„In Erwägung, dass der Lohnausfall ausschliesslich die zivilrechtliche Folge des Verlassens der Arbeit darstellt, denn es fällt bei Nichtleistung der Arbeit ohne weiteres auch der Anspruch auf die Gegenleistung, den Lohn, dahin, dass somit die Nichtzahlung des Lohnes nicht den Charakter einer Strafe hat und keine Massregelung bedeutet, beschliesst der schweizerische Bundesrat:

1. Alle diejenigen, die auf ihrem Arbeitsplatze erschienen sind und sich dort arbeitswillig gezeigt haben, erhalten Lohn bzw. Monatsgehalt.
2. Denjenigen, für welche diese Voraussetzung nicht zutrifft, wird der Lohn für die Tage, an denen sie ausständig waren, nicht ausbezahlt, bzw. es wird ihnen ein verhältnismässiger Gehaltsabzug gemacht.
3. Die Teuerungszulage wird behandelt wie der Lohn.
4. Nach Ziffer 1 sind zu behandeln diejenigen, welche infolge ernstlichen Zwanges auf dem Arbeitsplatze nicht erschienen sind.“

Demjenigen Personal, das während des Ausstandes in aufopfernder Weise seinen Dienst versehen und dabei besondere Leistungen verrichtet hat, ist als Anerkennung eine angemessene Zulage ausgerichtet worden. Sodann haben wir es auch als unsere Pflicht erachtet, denjenigen Beamten, Angestellten und Arbeitern, die seitens ihrer streikenden Kollegen wegen Nichtbeteiligung am Ausstande oder wegen Dienstleistungen während desselben verfolgt oder vermögensrechtlich benachteiligt werden sollen, nach Kräften unseren Schutz und Schirm angedeihen zu lassen.

**II.** Am 31. März 1918 endigte die dreijährige Amtsdauer für die Beamten und ständigen Angestellten der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen; auf 1. April hatten daher Neuwahlen für das gesamte festangestellte Personal stattzufinden.

Soweit nicht einzelne Beamte oder Angestellte aus Alters- und Gesundheitsrücksichten um Versetzung in den Ruhestand auf den Ablauf der Amtsdauer nachgesucht hatten oder aus andern Gründen nicht wiedergewählt werden konnten, wurden alle bisherigen Inhaber der Stellen für eine neue dreijährige Periode im Amte bestätigt, und zwar unter dem ausdrücklichen Vorbehalte, dass der Wahlbehörde das Recht gewahrt bleibe, jeden Beamten und Angestellten auch während der Amtsperiode nach Massgabe des dienstlichen Bedürfnisses zu versetzen oder ihm andere als die bisherigen dienstlichen Funktionen zuzuweisen. Gegen diesen Vorbehalt ist vom Kartell der Vereinigten Eisenbahnpersonalverbände Einsprache erhoben worden. Wir haben die Petenten auf Art. 17 des Reglementes Nr. 3 betreffend die allgemeinen Dienstvorschriften aufmerksam gemacht, der ausdrücklich bestimmt, dass die Beamten und Angestellten zu gegenseitiger Unterstützung und Vertretung in ihren Funktionen verpflichtet seien, wenn und soweit der Dienst es erfordere. Der Verwaltung könne das Recht nicht bestritten werden, Neu- und Bestätigungswahlen nur unter dem gemachten Vorbehalt zu vollziehen. In Ansehung der ausnahmsweisen Verhältnisse habe das Personal um so weniger Anlass, hierin eine Beeinträchtigung seiner dienstlichen Verhältnisse zu erblicken, als anders eine nützliche Verwendung desselben nicht mehr möglich wäre; nur dadurch könnten, trotz des Verkehrsrückganges, Entlassungen von Beamten und Angestellten vermieden werden.

12. Bei der Beratung des Voranschlages für das Jahr 1918 durch den Verwaltungsrat ist vom Vertreter des Personals der Wunsch geäußert worden, wir möchten vor der endgültigen Ordnung der Frage betreffend die Beförderungen und Gehaltsaufbesserungen auf 1. April 1918 einer Vertretung des Personals Gelegenheit zu einer Besprechung geben. Eine erste Aussprache in dieser Sache erfolgte am 7. Dezember 1917 mit einer Abordnung der Leitung des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten, die sich mit den von uns erteilten Aufschlüssen über die Art und Weise der nach Massgabe der bestehenden Vorschriften auf 1. April 1918 vorzunehmenden Beförderungen befriedigt erklärte. Sie behielt sich aber vor, in einer bis Ende Dezember einzureichenden Eingabe die Ausmerzung von Härten zu den auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens des geltenden Besoldungsgesetzes erlassenen Normen zu postulieren. Diese Eingabe ist uns anfangs des Jahres 1918 zugekommen; darin wurde der Standpunkt vertreten, dass nur durch eine vollständige Revision die Härten und Unzulänglichkeiten der bestehenden Besoldungsgesetzgebung gemildert werden könnten. Obwohl die Begehren wesentlich über das hinausgingen, was in der Konferenz vom 7. Dezember 1917 als Ausmerzung von Härten in den bestehenden Beförderungsvorschriften betrachtet werden durfte, haben wir uns bereit erklärt, einer Vertretung des Personals noch Gelegenheit zur mündlichen Begründung der gestellten Postulate zu geben. Diese Besprechung erfolgte am 5. März 1918 unmittelbar vor der Direktorenkonferenz. Gestützt auf deren Beratungen in den Sitzungen vom 5., 11. und 12. gleichen Monats haben wir dem Verbands des Personals schweizerischer Transportanstalten unsere Entschliessung mit Schreiben vom 20. März 1918 zur Kenntnis gebracht. Darin stellten wir in erster Linie fest, dass, soweit die Postulate eine Änderung der Vorschriften erforderten, deren Annahme schon aus formellen Gründen nicht in Frage kommen könne. Ferner wiesen wir darauf hin, dass durch die von den eidgenössischen Räten bewilligten Kriegsteuerungszulagen den unzureichend gewordenen Gehalts- und Lohnverhältnissen bereits Rechnung getragen worden sei. Es gehe deshalb nicht an, Erhöhungen gewisser Minimalgehälter zu postulieren und dabei die Teuerungszulage vollständig ausser Acht zu lassen.

Bei einer näheren Prüfung ergab sich, dass die Härten und Unbilligkeiten des geltenden Besoldungsgesetzes in dem in den Eingaben bezeichneten Masse nicht vorhanden waren, denn zum Teil sind die beanstandeten Einschränkungen weder angeordnet noch gehandhabt worden, zum Teil endlich konnten wir die behaupteten Härten als solche nicht anerkennen. Soweit dagegen nach unserer Auffassung Unbilligkeiten und Ungleichheiten irgendwie als solche anerkannt werden mussten, haben wir die Wünsche des Personals in weitgehendem Masse berücksichtigt, und es ist durch die auf 1. April 1918 zur Anwendung gebrachten revidierten Beförderungsvorschriften allen billigen Anforderungen Rechnung getragen worden.

13. Das schweizerische Post- und Eisenbahndepartement ist vom Finanzdepartement eingeladen worden, mit uns die Frage zu prüfen, ob die bestehenden bundesgesetzlichen Vorschriften über die Besoldungen, soweit dabei unsere Verwaltung in Frage kommt, einer Revision zu unterziehen seien. In unserer Antwort vom 1. November 1918 haben wir die Frage bejaht, gleichzeitig aber die Anregung gemacht, dass die für die Ausarbeitung der Entwürfe zur Revision des eidgenössischen Besoldungsgesetzes und desjenigen der schweizerischen Bundesbahnen massgebenden allgemeinen Grundsätze und Gesichtspunkte konferenziell beraten werden sollten. Das schweizerische Finanzdepartement hat sich mit diesem Vorgehen einverstanden erklärt, aber den Wunsch geäußert, dass vorgängig einer solchen Besprechung die in Frage kommenden eidgenössischen Verwaltungszweige ihre Anträge schriftlich vorbereiten sollten, damit dieselben den Beratungen zugrunde gelegt werden könnten. Gleichzeitig wurden wir eingeladen, die Anträge unserer Verwaltung bis Ende Januar 1919 auszuarbeiten. In unserer Rückäusserung an die genannte Amtsstelle vom 14. Dezember bezeichneten wir es als wünschenswert, dass bei der Besoldungsrevision die Organe und Instanzen unserer Verwaltung in weitgehendem Masse zur Mitarbeit herangezogen und dass auch dem gesamten Personal Gelegenheit geboten werde, seine Wünsche und Begehren zu äussern und geeignete Anregungen zu machen. Schliesslich machten wir in formeller Beziehung darauf aufmerksam, dass gemäss Art. 17, Ziffer 20, des Rückkaufsgesetzes die Vorlage des Entwurfes zu einem revidierten Besoldungsgesetze für die Beamten und Angestellten der Bundesbahnen in den Geschäftskreis des Verwaltungsrates falle und dass wir deshalb bei Einreichung der gewünschten grundsätzlichen Anträge für die konferenzielle Beratung mit den übrigen eidgenössischen Verwaltungszweigen die Stellungnahme dieser Behörde vorbehalten und daher das Finanzdepartement ersuchen müssten, uns für die Feststellung des Entwurfes zuhanden der ständigen Kommission und des Verwaltungsrates, sowie für die Behandlung der Vorlage im Schosse dieser beiden Behörden, nach erfolgter konferenzieller Beratung der allgemeinen Grundsätze und Richtlinien, die nötige Zeit und Gelegenheit einzuräumen.

Das eidgenössische Finanzdepartement hat sich in zuvorkommender Weise mit der Verlängerung des Termins für die Einreichung unserer Anträge bis Ende Februar 1919 einverstanden erklärt und auch anerkannt, dass durch die konferenzielle Beratung derselben den spätern Entschliessungen unserer Verwaltungsbehörden bei Beratung des Entwurfes in keiner Weise solle vorgegriffen werden.

Daraufhin haben wir unterm 24. Dezember sämtliche an der Besoldungsrevision interessierten Personalvereinigungen zu einer konferenziellen Besprechung der Grundsätze mit der Generaldirektion und den Kreisdirektionen auf den 28. Januar 1919 eingeladen, indem wir ihnen gleichzeitig eine Anzahl grundlegender Fragen zur Erörterung unterbreiteten in der Meinung, dass es den Abordnungen überlassen bleibe, anlässlich der Besprechung noch weitere Wünsche und Begehren zur Besoldungsrevision einzureichen. An der Konferenz waren 16 Personalvereinigungen und Unterverbände durch 33 Delegierte vertreten. Das Ergebnis der Besprechung, sowie dasjenige der unmittelbar anschliessenden Beratung in der Direktorenkonferenz bildete für die Ausarbeitung



unserer Anträge zuhanden des eidgenössischen Finanzdepartements eine wertvolle Orientierung. Wir hoffen, dass auf dem eingeschlagenen Wege eine allgemein befriedigende Lösung der für Verwaltung und Personal gleich wichtigen Besoldungsrevision sich werde finden lassen. Allerdings bleiben die schwierigsten Fragen, diejenigen über das Ausmass der Gehaltsansätze und über die Einreihung des Personals in die einzelnen Besoldungsklassen, späterer Erörterung vorbehalten.

14. In den im Berichtsjahre abgehaltenen vier Direktorenkonferenzen sind folgende wichtigere Geschäfte behandelt worden:

Revision der Beförderungsvorschriften; Erhöhung der reglementarischen Entschädigungen für Dienstreisen und bei Versetzungen; Verkürzung der Arbeitszeit beim Bahnunterhaltungsdienste; Übernahme der Militärsteuer durch die Verwaltung; Aussprache betreffend die Ausführung von Ergänzungsarbeiten durch Bauunternehmer oder in Regie; disziplinarische Ahndung von Fiskalvergehen; Besoldungsnachgenuss bei Unfällen mit tödlichem Ausgange; Krankenversicherung der Bauarbeiter durch die Unternehmer.

#### 15. Freifahrtwesen.

- a. Im Berichtsjahre haben wir insgesamt 668 Jahresfreikarten für das ganze Bundesbahnnetz, einzelne Kreise oder Strecken ausgestellt, gegen 682 im Jahre 1917. Darin sind nicht inbegriffen die vom schweizerischen Eisenbahndepartement für die Mitglieder des Bundesrates und Beamte der Eisenbahnabteilung des Post- und Eisenbahndepartementes ausgestellten, auf dem ganzen Bundesbahnnetze gültigen Freikarten.
- b. Für ausserdienstliche Fahrten über Strecken der Bundesbahnen wurden im Berichtsjahre an Beamte, Angestellte und Arbeiter der eigenen Verwaltung, sowie an Familienglieder derselben 162 197 (gegen 325 714 im Jahre 1917), an Beamte und Angestellte fremder Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen, sowie an Familienglieder solcher 8 321 (gegen 14 868 im Jahre 1917) Freifahrtscheine für einzelne Farten abgegeben.

Die Verminderung der Freifahrtscheine gegenüber dem Vorjahre ist auf den Beschluss des Verwaltungsrates vom 15. September 1917 zurückzuführen, gemäss welchem die reglementarisch festgesetzte Anzahl vorübergehend auf die Hälfte herabgesetzt worden ist.

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 Gehalt insgesamt 25 944, diejenige der im Taglohn Angestellten 8 670, zusammen 34 614, gegen 34 791 im Jahre 1917.

	Beamte mit festem Gehalt	Angestellte im Taglohn
Generaldirektion . . . . .	772	13
Kreis I . . . . .	5 617	1 651
Kreis II . . . . .	6 147	2 435
Kreis III . . . . .	5 565	1 759
Kreis IV . . . . .	3 635	1 295
Kreis V . . . . .	4 208	1 517
	<hr/> 25 944	<hr/> 8 670

## I. Finanzdepartement.

### a. Rechnungswesen.

1. Das Rechnungsergebnis der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1918 ist durch die wirtschaftlichen Folgen des Weltkrieges und die politischen Ereignisse in Europa fortgesetzt in ungünstiger Weise beeinflusst worden. Die schon im Berichte zum Voranschlag für das Jahr 1919 ausgesprochene Befürchtung, dass sich das Rechnungsergebnis weiterhin verschlechtern werde, hat sich leider in vollem Masse als begründet erwiesen. Die Erhöhung des Defizites ist hauptsächlich zurückzuführen auf die fortschreitende Verteuerung der Kohlen und der übrigen Verbrauchsmaterialien, sowie die grösseren Aufwendungen für die Teuerungszulagen an das Personal.

2. Der Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben beträgt Fr. 21 574 069; er ist gegenüber dem Jahre 1917 um Fr. 20 960 660 und gegenüber dem Voranschlage um Fr. 12 677 051 ge-

ringer. Im Jahre 1913 betrug der Betriebsüberschuss Fr. 70 315 599; im Jahre 1918 ist er auf 30,68 % dieser Summe zurückgegangen. Es ist einleuchtend, dass dieser Rückgang des Betriebsergebnisses in Verbindung mit den sich stets mehrenden Zinslasten der Gewinn- und Verlustrechnung das Defizit der letzteren vermehren muss.

Der Betriebskoeffizient hat sich wie folgt entwickelt: 1913 = 66,94, 1914 = 73,66, 1915 = 71,21, 1916 = 73,72, 1917 = 78,88; für das Jahr 1918 ist er auf 90,98 gestiegen.

3. Der Ausgabenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1918 beträgt Fr. 54 848 927; auf Ende des Vorjahres erreichte er Fr. 73 771 428. Das Defizit der Bundesbahnen, inbegriffen die Zinslasten, die Aufwendungen für Tilgungen und Abschreibungen und die Einlagen in die Spezialfonds, ist damit auf Ende des Geschäftsjahres 1918 auf Fr. 128 620 355 angewachsen.

Für alle weitem Angaben betreffend die Rechnungsergebnisse verweisen wir auf die Jahresrechnungen mit den denselben beigegebenen Erläuterungen.

4. Die auf den 1. April 1918 fällig gewesen, dreijährlichen Besoldungserhöhungen sind dem Personal ausgerichtet worden; sie haben für die neun Monate des Jahres 1918 eine Mehrausgabe von Fr. 2 862 251 erfordert, nicht inbegriffen die daherigen erhöhten Einlagen der Verwaltung in die Pensions- und Hilfskasse. Ebenso sind den Arbeitern die reglementarischen Lohnerhöhungen zugewendet worden, soweit die Löhne nicht bereits die Höchstansätze erreicht oder überschritten haben (siehe Erläuterungen zur Betriebsrechnung, Seite 95).

5. Eine weitere erhebliche Belastung unserer Jahresrechnung brachte die Ausrichtung von Kriegsteuerungszulagen an das Personal nach Massgabe der hierüber ergangenen Beschlüsse der eidgenössischen Räte. Die daherigen Ausgaben für das gesamte Personal der Bundesbahnen haben betragen:

für Kriegsteuerungszulagen gemäss Bundesbeschluss vom 21. Dezember 1917 . . . . .	Fr. 27 982 155
für Nachsteuerungszulagen gemäss Bundesbeschluss vom 30. September 1918 . . . . .	„ 19 581 381
Zusammen	Fr. 47 563 536
Hierzu sind zu lasten der Betriebsrechnung weitere . . . . .	„ 1 942 128

als Teuerungszulagen an die Pensionierten auf Grund des Bundesbeschlusses vom 27. September 1918 bezahlt worden, so dass die gesamten Aufwendungen für Teuerungszulagen im Jahre 1918 die Summe von . . . . . Fr. 49 505 664 erreichen (siehe Erläuterungen zur Betriebsrechnung, Seite 95).

6. Neben den Ausgaben für das Personal sind es vornehmlich diejenigen für das Brennmaterial der Lokomotiven, welche unsere Betriebsrechnung des Jahres 1918 in ausserordentlicher Weise belasten. Ob schon die kilometrischen Leistungen unter denjenigen des Jahres 1917 stehen, überschreiten die Ausgaben für das Brennmaterial pro 1918 mit rund Fr. 51 370 000 diejenigen des Vorjahres um nahezu 25 Millionen Franken. Wir verweisen auf die weitem Erläuterungen zu den Ausgaben des Fahrdienstes der Betriebsrechnung.

7. Die Einführung der obligatorischen Unfallversicherung des Personals auf 1. April 1918 hat uns veranlasst, das Schema der Betriebsrechnung im Kapitel V, Verschiedene Ausgaben, in der Weise zu erweitern, dass daraus die Ausgaben an Prämien für Betriebs- und Nichtbetriebsunfälle, sowie diejenigen für die Zuschüsse der Bundesbahnen zu den Versicherungsleistungen ersichtlich sind. Die Prämien für die Zeit vom 1. April bis 31. Dezember 1918 sind approximativ berechnet; ihre Ausgleichung erfolgt in der Rechnung für das Jahr 1919. Die Entschädigung der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt für die Besorgung des Agenturdienstes der Bundesbahnen ist von den Prämien abgezogen.

8. Anlässlich der Übernahme der vom Bunde erworbenen Tösstalbahn und Wald-Rüti-Bahn ist die Baurechnung der Bundesbahnen mit den in den Kaufverträgen festgesetzten Rückkaufspreisen belastet worden. Die Operationen für die Übernahme und Bezahlung der Materialvorräte, für die Übernahme der Betriebsrechnungen und der Pensions- und Hilfskasse der Beamten und Angestellten der Tösstalbahn sind vollzogen worden. Da der Eigentumsübergang der beiden Bahnen an die Bundesbahnen, Wert 1. Januar 1918, stattgefunden hat, sind die Betriebseinnahmen und -Ausgaben derselben für das ganze Jahr 1918 in unsere Betriebsrechnung eingestellt worden.

9. Ungeachtet des ungünstigen Rechnungsergebnisses haben wir in den Jahresrechnungen pro 1918, wie bisher, die sämtlichen Verrechnungen auf Grund des Eisenbahnrechnungsgesetzes und des Rückkaufsgesetzes durchgeführt, damit die Jahresrechnungen der Bundesbahnen eine gleichmässige Form annehmen und zu zuverlässigen Vergleichen herangezogen werden können. Die betreffenden Operationen (jährliche Tilgung der Bauausgaben, Abschreibung untergegangener Anlagen, Einlagen in die Spezialfonds) beruhen überdies auf ge-



setzlichen Bestimmungen und sind gemäss Art. 10 des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896 zu vollziehen, auch wenn die Betriebseinnahmen zur Bestreitung derselben nicht ausreichen. Die Lösung der Frage über die Deckung der Defizite der Bundesbahnen ist unabhängig davon zu behandeln.

10. Im Jahre 1917 haben wir, gestützt auf die Beratungen in der ständigen Kommission des Verwaltungsrates vom 17. April 1917, die Frage geprüft, ob es angezeigt erscheine, die Wertbestände des Erneuerungsfonds zu liquidieren und diesen Fonds nur buchmässig zu führen. Die Angelegenheit ist seither weiter verfolgt und dem schweizerischen Eisenbahndepartement unterbreitet worden, welches sich unter Zustimmung des schweizerischen Finanzdepartements am 25. März 1919 mit der Aufhebung des besondern Wertschriftenbestandes des Erneuerungsfonds grundsätzlich einverstanden erklärt hat.

## **b. Kassenwesen und Wertschriftenverwaltung.**

1. Bei den Kassen der allgemeinen Verwaltung wurden insgesamt 47 Kassen- und Wertschriftenrevisionen vorgenommen, die sich wie folgt verteilen:

Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung: 10.					
Kreiskasse	I	II	III	IV	V
	11	4	4	9	8

Die Ergebnisse haben in allen Fällen befriedigt.

2. Die im Jahre 1915 begonnene Erneuerung der Couponsbogen des  $3\frac{1}{2}\%$  Anleihens der schweizerischen Bundesbahnen von 1899/1902 ist fortgeführt worden. Dieses Geschäft konnte auch im Laufe des Jahres 1918 wegen der Kriegswirren nicht erledigt werden; immerhin blieben auf das Jahresende nur noch 16 450 Couponsbogen zu erneuern.

3. Die bei der Schweizerischen Nationalbank diskontierten  $4\frac{1}{2}\%$  Schatzscheine auf drei Monate im Betrage von Fr. 68 000 000 sind erneuert worden, und für einen Betrag von Fr. 72 000 000 wurden neue Scheine ausgegeben. Ihr Gesamtbetrag belief sich auf Ende des Jahres auf Fr. 140 000 000. Seit der am 3. Oktober 1918 stattgefundenen Erhöhung des Diskontosatzes auf  $5\frac{1}{2}\%$  kommt für alle erneuerten und neuen Schatzscheine dieser Satz zur Anwendung. Immerhin reduzieren sich die daherigen Kosten infolge einer Vergütung seitens der Nationalbank.

4. Im Benehmen mit dem Bundesrate und der Schweizerischen Nationalbank haben wir im Juni zur teilweisen Konsolidierung unserer schwebenden Schuld ein  $5\%$  Bundesbahnanleihen von Fr. 50 000 000 ausgegeben. Die Bedingungen des Anleihens sind: Zinsfuss  $5\%$ , Halbjahrescoupons zahlbar je am 30. Mai und 30. November, Rückzahlung am 30. November 1928; alle Zahlungen erfolgen in schweizerischer Währung; die Titel lauten auf den Inhaber; sie sind in Abschnitte von 100, 500, 1000 und 5000 Fr. eingeteilt. Für das Bankkonsortium, bestehend aus dem Kartell der schweizerischen Banken und dem Verbands schweizerischer Kantonalbanken, das das Anleihen fest übernommen hatte, stellte sich der Übernahmekurs auf  $97.75\%$ ; der Emissionskurs betrug  $99\%$ . Das Anleihen erzielte einen vollen Erfolg.

Die bei der Emission des Anleihens ausgegebenen Interimsscheine sind im Monat November gegen die definitiven Titel des Anleihens umgetauscht worden.

5. Von den im Herbst 1917 zur Zeichnung aufgelegten  $4\frac{1}{2}\%$  Kassascheinen auf drei Jahre sind während des Jahres weitere Fr. 9 000 begeben worden. Gegenwärtig sind für Fr. 10 686 000 solcher Scheine im Umlauf.

6. Nach Massgabe des Rückkaufsvertrages mit der Tösstalbahn vom 29. September/12. Oktober 1917 haben wir den vereinbarten Kaufpreis von Fr. 2 500 000 und die Entschädigung für die Materialvorräte, unter Abzug des  $4\frac{1}{4}\%$  Hypothekaranleihens von 1908 im Betrage von Fr. 1 200 000, auf den Tag der Abtretung der Bahnanlage, an die Gesellschaft entrichtet.

Da das vorgenannte  $4\frac{1}{4}\%$  Hypothekendarlehen der Tösstalbahn auf den 31. Dezember 1918 zur Rückzahlung fällig wurde, haben wir auf dieses Datum die Heimzahlung angeordnet.

Die der Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten der Tösstalbahn gehörenden Wertschriften haben wir in Verwahrung genommen. Bis zur Verschmelzung dieser Kasse mit der Pensions- und Hilfskasse der schweizerischen Bundesbahnen wird dieses Portefeuille separat verwaltet.

7. Der für die Erwerbung der Wald-Rüti-Bahn festgesetzte vertragliche Kaufpreis von Fr. 56 050, d. h. Fr. 50 für jede noch im Umlauf befindliche Aktie, ist der Finanzdirektion des Kantons Zürich, auf den Tag der Abtretung der Bahnanlage, zur Verfügung gestellt worden.

Die im Portefeuille der eigenen Wertschriften befindlichen 1479 Aktien der Wald-Rüti-Bahn im Nennwerte von Fr. 739 500, die mit Fr. 1 zu Buche standen, haben wir gänzlich abgeschrieben und entwertet.

8. Gemäss besonderer Vereinbarung sind die von der Tösstalbahn wegen der Kohlenversorgung eingegangenen Verpflichtungen abgelöst und dagegen die in ihrem Besitze befindlichen Fr. 270 000 Prioritätsaktien und Fr. 20 000 Stammaktien der Kohlenzentrale A.-G. Basel von uns übernommen worden. Die Titel wurden dem Portefeuille der eigenen Wertschriften einverleibt. Unsere Beteiligung am Aktienkapital der Kohlenzentrale A.-G. in Basel ist damit auf

Fr. 10 793 000 nom. Prioritätsaktien und  
„ 6 536 500 „ Stammaktien,

zusammen auf Fr. 17 329 500 gestiegen, die voll einbezahlt sind. Für das Geschäftsjahr 1917/1918 ist eine Dividende von je 6 % ausgerichtet worden.

Ausserdem hatten wir der Kohlenzentrale für unsere Kohlenbezüge bis zum Abschlusse des neuen Abkommens mit Deutschland eine Garantie von Fr. 20 471 000 zu leisten, wofür das eidgenössische Finanzdepartement die Bürgschaft übernahm.

9. Im Verlaufe des Jahres sind der Pensions- und Hilfskasse, zur Anlage ihrer verfügbaren Mittel, Fr. 14 300 000 4½ % Depotscheine der schweizerischen Bundesbahnen zugeteilt worden. Auf Ende Dezember 1918 besass diese Kasse für Fr. 134 108 000 solcher Scheine im Portefeuille.

10. Für Rechnung der Pensions- und Hilfskasse wurden an Beamte und Angestellte unserer Verwaltung acht Hypothekendarlehen, verzinslich zu 5 %, im Betrage von Fr. 92 000 im I. Range, bewilligt. Diese Darlehen sind durch Wohnhäuser sichergestellt, die von den Schuldner bewohnt werden.

Der Eisenbahnerbaugenossenschaft St. Gallen, deren Finanzlage einer Sanierung bedarf, haben wir vorläufig Fr. 120 400 zum Zinsfusse von 4¼ %, gegen Überlassung von drei Schuldtiteln im gleichen Betrage, zur Verfügung gestellt.

11. Es fanden 10 Auslosungen von Obligationen unserer verschiedenen Anleihen statt; insgesamt wurden 10 985 Titel gezogen. Nähere Angaben sind aus dem Kapitalnachweis auf Seite 136 ersichtlich.

12. Von unsern verschiedenen Anleihen sind im verflossenen Jahre für Fr. 13 403.37 Titel und Coupons verjährt; diesen Betrag haben wir zu unsern Gunsten verrechnet.

13. Auf den 31. Dezember 1918 erreichten die Hinterlagen von Obligationen der schweizerischen Bundesbahnen und der verstaatlichten Eisenbahngesellschaften, die von Privaten bei der Hauptkasse kostenfrei in Verwahrung und Verwaltung gegeben werden können, einen Betrag von Fr. 68 680 400. Gegenüber dem Vorjahre ist neuerdings eine Abnahme von Fr. 3 799 550 zu verzeichnen.

### c. Publizitätsdienst.

Die Lage der am schweizerischen Fremdenverkehr interessierten Unternehmungen und Gewerbe hat sich im Berichtsjahre weiterhin verschlimmert. Durch den auf Ende 1917 notwendig gewordenen Erlass strengerer fremdenpolizeilicher Vorschriften wurde der Eintritt ausländischer Reisender in die Schweiz bedeutend erschwert. Der Abschluss des Waffenstillstandes setzte dem Hospitalisierungswerk zugunsten kranker Kriegsgefangener ein rasches Ende; es ist jedoch anzunehmen, dass nunmehr der internationale Reiseverkehr seinen tiefsten Stand erreicht habe und eine langsame Besserung der Verhältnisse eintreten werde.

Die schweizerische Verkehrszentrale hat ihre innere Organisation vollendet, so dass die Voraussetzungen für ein gemeinsames Vorgehen mit den S. B. B. auf dem Gebiete der Fremdenverkehrspropaganda vorhanden sind. Die der neuen Institution für drei Jahre zugesicherte Subvention von jährlich Fr. 25 000 ist 1918 erstmals zur Auszahlung gelangt.

### d. Statistik.

Die Abteilung für Statistik hat keine besonderen Geschäfte zu verzeichnen, die im Jahresberichte zu erwähnen wären.

## II. Kommerzielles Departement.

### a. Allgemeines.

1. Am 9. Januar ist die elektrische Schmalspurbahn Solothurn-Niederbipp eröffnet worden.

2. Vom 1. März an ist der regelmässige Zugverkehr auf der Strecke Niederglatt-Otelfingen zur Erzielung von Ersparnissen an Kohlen und Betriebskosten im Einverständnis mit dem Eisenbahndepartement bis auf weiteres gänzlich eingestellt und die Station Buchs (Zürich) für den Verkehr geschlossen worden. Der durchgehende Verkehr wird, und zwar im allgemeinen ohne Taxerhebung für die Mehrdistanz, über Seebach und über Zürich geleitet. Für den Verkehr nach und von Buchs (Zürich) hat die nahe gelegene Station Buchs-Dällikon zu dienen.

3. Auf unsern Antrag sind vom Bundesrate am 18. März verschiedene einschränkende Vorschriften betreffend die Beförderung von Gepäck, lebenden Tieren und Gütern erlassen worden; dabei handelt es sich insbesondere um eine Ausdehnung der Lieferfristen für die beiden letzterwähnten Transportarten.

4. Auf den 1. April hat gemäss Beschluss des Bundesrates vom 18. März eine teilweise Erweiterung der provisorischen Tarifmassnahmen vom 22. Oktober 1917 stattgefunden. Sodann sind auf den 10. Mai für den Gepäck- und Expressgut-, sowie für den Tier- und Güterverkehr, und auf den 1. Juni für den Personenverkehr gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 16. April allgemein neue provisorische Tarifmassnahmen eingeführt worden. Jene für den Gepäck- und Expressgut-, sowie für den Tier- und Güterverkehr wurden nach Bundesratsbeschluss vom 5. November auf 1. Januar 1919 abermals geändert. (Siehe auch Ziffer 2, Tarifwesen, auf Seiten 3—8 dieses Berichtes.)

5. Gemäss Art. 2 des Bundesgesetzes betreffend den freihändigen Ankauf der Tösstalbahn und der Wald-Rüti-Bahn durch den Bund vom 10. Juni 1918 konnten für die beiden Linien Distanzzuschläge in dem Masse berechnet werden, dass nach der Verstaatlichung annähernd dieselben Betriebsergebnisse wie früher erzielt werden. Sie sind im Einvernehmen mit dem Eisenbahndepartement festgesetzt worden; in der Hauptsache konnten die bisherigen Zuschläge beibehalten werden.

6. Es sind folgende Haltestellen eröffnet worden: Am 5. Mai Buix, zwischen Boncourt und Grandgourt, sowie Pontenet, zwischen Malleray-Bévilard und Reconvilier; am 1. Juni Altendorf, zwischen Pfäffikon (Schwyz) und Lachen.

Diese Haltestellen sind für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr, ferner für Kleinvieh in Einzelsendungen, sowie für Einzelsendungen nach den Ausnahmetarifen Nrn. 4 und 41 eingerichtet.

7. Auf 1. September ist die Station Kaiserstuhl für den Eil- und Frachtstückgüterverkehr zugelassen worden.

8. Der Kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten, die im Berichtsjahre zwei Sitzungen abgehalten hat, sind neu beigetreten: die Langenthal-Melchnau-Bahn, die Solothurn-Niederbipp-Bahn und die Schöllenenbahn, die erstern beiden im Betriebe der Langenthal-Jura-Bahn stehend. Im Ausschuss der Verkehrsinteressenten ist als Vertreter des schweizerischen Handels- und Industrievereins für den zurückgetretenen Herrn Dr. Alfred Georg Herr *Louis Badan*, Chef des gleichnamigen Seidenwarengeschäftes in Genf, bezeichnet worden. Neben der Frage der Reorganisation der kommerziellen Konferenz gelangten in den abgehaltenen Sitzungen hauptsächlich Angelegenheiten des Güterverkehrs zur Behandlung (vgl. lit. d, Ziffer 1 hiernach).

9. Der Übereinkunft betreffend den Personen-, Tier- und Güterverkehr vom 1. Januar 1910 ist die Nyon-St. Cergue-Morez-Bahn beigetreten.

### b. Personenverkehr.

1. Für den Personen- und Gepäckverkehr der ehemaligen Tösstalbahn und Wald-Rüti-Bahn unter sich, sowie mit den übrigen Stationen der Bundesbahnen, finden seit 1. Dezember die internen Tarife, Reglemente und Instruktionen der Bundesbahnen im ganzen Umfange Anwendung.

2. Mit der Solothurn-Niederbipp-Bahn ist auf den 1. Februar ein direkter Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet worden.

3. Gemäss Beschluss des Bundesrates vom 29. Januar wurde von diesem Tage an

- a. die Ausgabe neuer Generalabonnements vollständig eingestellt (seit Ende Juli 1917 wurden noch dreimonatige Karten ausgegeben) und
- b. die Ausgabe neuer Streckenabonnements für den gewöhnlichen Verkehr (Serie I) auf Entfernungen bis zu 40 Tarifkilometer beschränkt.

Hinsichtlich der letztern ist jedoch die Zulassung von Ausnahmen für jene Fälle vorgesehen worden, in denen der Nachweis erbracht wird, dass auf weitere Entfernungen als 40 Tarifkilometer täglich (in Spezialfällen mindestens dreimal wöchentlich) zur Arbeit gefahren wird.

Generalabonnements für drei Monate sind gemäss dem Bundesratsbeschluss vom 16. April betreffend neue provisorische Tarifmassnahmen (vgl. lit. a, Ziffer 4, hiervor) mit erhöhten Preisen auf 1. Juni wieder eingeführt worden. Vom Zeitpunkte der Wiedereinführung bis Ende des Jahres gelangten 8521 dreimonatige Karten zur Ausgabe, während im gleichen Zeitraum pro 1917 nur 5388 solche verkauft wurden.

4. Für die im Bundesratsbeschluss vom 16. April betreffend neue provisorische Tarifmassnahmen (vgl. lit. a, Ziffer 4, hiervor) als Ergänzung der Generalabonnements vorgesehene Ausgabe von Abonnements zum Bezüge halber Billette ist auf 10. Juni ein provisorischer Tarif nebst einer Instruktion für das Stations- und Zugspersonal zur Einführung gelangt. Von diesen neuen Abonnements sind bis Ende des Jahres 723 Stück abgesetzt worden.

5. Um der eingetretenen weiteren Teuerung und den daherigen erhöhten Löhnen Rechnung zu tragen, ist die Verdienstgrenze für den Bezug von Arbeiterabonnements neuerdings erhöht worden, und zwar

- a. ab 1. Juni auf Fr. 14 pro Arbeitstag, Fr. 350 pro Monat und Fr. 4200 pro Jahr und
- b. ab 1. Januar 1919 auf Fr. 16 pro Arbeitstag, Fr. 400 pro Monat und Fr. 4800 pro Jahr.

Gegenüber den ursprünglichen Angaben im Tarif sind die Ansätze nunmehr verdoppelt.

6. Infolge der Inkraftsetzung des fünften reduzierten Fahrplans, verbunden mit der vollständigen Einstellung des Personenverkehrs an den Sonntagen und allgemeinen Feiertagen auf den mit Dampf betriebenen Linien, wurde den Inhabern der bis und mit dem 1. Dezember gelösten Generalabonnements und Abonnements zum Bezüge halber Billette freigestellt, ihre Abonnements in der Zeit vom 2. bis 15. Dezember gegen tarifmässige Taxrückerstattung zurückzugeben oder zur spätern Erwirkung einer Verlängerung der Gültigkeitsdauer bei einer Ausgabestelle zu hinterlegen. Von letzterer Begünstigung haben 440 Abonnenten Gebrauch gemacht. Die meisten haben jedoch ihre Abonnements schon im Laufe des Monats Januar 1919 wieder zurückgezogen, um sie weiter zu benützen.

7. Wegen der Betriebseinstellung während des Landesstreikes vom 12.—14. November haben wir — aus Gründen der Billigkeit — den Inhabern von Generalabonnements und von Abonnements zum Bezüge halber Billette auf jeweiliges Ansuchen hin eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer um drei Tage zugestanden.

Das nämliche Zugeständnis ist auch denjenigen Inhabern von Streckenabonnements gemacht worden, die durch die erwähnte Betriebseinstellung nachweisbar einen Nachteil erlitten.

8. Einem Gesuche der Zentralstelle für Unterbringung notleidender und erholungsbedürftiger Schweizerkinder in Basel um Einräumung einer Taxbegünstigung wurde durch vorübergehenden Einbezug der genannten Stelle in das Verzeichnis derjenigen Behörden und Verwaltungen von Privatwohlthätigkeitsanstalten, welche zur Abgabe von Empfehlungsscheinen für halbe Fahrtaxe an inländische Arme ermächtigt sind, entsprochen.

9. In Würdigung der grossen sozialen Bedeutung, die der Institution der Ferienversorgung armer Kinder zukommt, haben wir beschlossen, es sei für die Zeit, während welcher die Anwendung des schweizerischen Tarifs für Gesellschaften und Schulen sistiert ist, inländischen, sowie in der Schweiz niedergelassenen ausländischen Kindern, die ganz oder zum grössern Teil mit öffentlicher oder privater Unterstützung zum Zwecke der Erholung nach Ferienheimen usw. verbracht werden, sowie für Begleiter von solchen Kindern, auf gestelltes Gesuch hin von Fall zu Fall die im Armentransportreglement vorgesehene Begünstigung der halben Taxe zu bewilligen. Die gleiche Erleichterung wurde auch für hilfsbedürftige Schweizerkinder aus dem Ausland eingeräumt, die durch Vermittlung des schweizerischen politischen Departements in Erholungsorten der Schweiz untergebracht werden.

10. Die Zentralstelle für Soldatenfürsorge im Armeestab wurde ermächtigt, für solche schweizerische Wehrmänner, denen eine auswärtige Arbeitsstelle verschafft werden soll, auf Grund des Reglements betreffend Fahrbegünstigung zum Zwecke der Arbeitsvermittlung Ausweise zum Bezüge halber Billette auszustellen.

11. Im Bodensee-Personenverkehr sind auf 20. März folgende provisorische Tarifmassnahmen zur Durchführung gelangt:

- a. Einstellung der Ausgabe von Hin- und Rückfahrtsbilletten, Sonntagskarten, Kilometerabonnements und Streckenabonnements;
- b. Aufhebung der Fahrbegünstigungen für Lustfahrten, Gesellschaftsfahrten und Schulfahrten.



Veranlasst durch eine Reihe von Eingaben aus Interessentenkreisen mussten jedoch Kilometerabonnements für einzelne Personen für die Strecken des Ober- und Überlingersees schon auf 1. August wieder eingeführt werden. Diese Abonnements berechtigen zur Befahrung von 200 Kilometern innerhalb eines halben Jahres und kosten für den I. Platz 15 Fr., für den II. Platz 10 Fr.

**12.** Die deutschen Staatsbahnverwaltungen haben auf 1. April eine allgemeine Neuordnung ihrer Personen- und Gepäcktarife durchgeführt. Einschliesslich der neuen deutschen Verkehrssteuer belaufen sich die Erhöhungen der Personenfahrtpreise für gewöhnliche Züge durchschnittlich auf zirka 15—35 %. Für Schnellzüge und Eilzüge beträgt die Erhöhung zirka 90—115 %. Auf 1. April 1919 ist eine neuerliche Änderung der Personen- und Gepäcktarife der deutschen Staatsbahnen in Aussicht genommen, und zwar in dem Sinne, dass die Taxen für Personenzüge weiter erhöht, jene für Schnellzüge und Eilzüge sowie für Gepäck dagegen wieder etwas herabgesetzt werden sollen.

Bei den österreichischen und den ungarischen Staatsbahnen ist gegenüber der Zeit vor dem Kriege im Durchschnitt eine Erhöhung der Personentarife um zirka 70—120 % eingetreten.

Die französischen Bahnen haben ihre Personen- und Gepäcktarife mit Wirkung vom 15. April an allgemein um 25 % erhöht. Überdies ist seither die staatliche Verkehrssteuer von 12 auf 25 % erhöht worden.

Die italienischen Staatsbahnen haben auf 1. Oktober eine abermalige Erhöhung der Personen- und Gepäcktaxen vorgenommen. Der Zuschlag beträgt nun für die I. und II. Klasse 55 %, für die III. Klasse 35 % und für Gepäck 40 %.

Seitens der schwedischen Staatsbahnen wurden die Personentarife um 70—150 % erhöht.

**13.** Zuhanden der Generalstabsabteilung sind auf deren Verlangen u. a. auch die Transportleistungen festgestellt worden, welche die S. B. B. in der Zeit vom 4. August 1914 bis 30. September 1918 für den aktiven Militärdienst (Grenzbesetzungsdienst) für Rechnung des Bundes ausgeführt haben. Zur Gewinnung eines Überblickes über die Rendite wurden zugleich auch die für diese Leistungen bezogenen Entschädigungen zusammengestellt. Die Ergebnisse sind folgende:

Mannschaften		Gepäck- und Expressgut		Pferde und Schlachtvieh		Fuhrwerke und andere Militärgüter		Total
Anzahl Personen	Einnahmen	Tonnen	Einnahmen	Stücke	Einnahmen	Tonnen	Einnahmen	Einnahmen
	Fr.		Fr.		Fr.		Fr.	Fr.
6 188 363	6 801 493	22 461	274 632	583 209	2 581 010	2 153 372	6 053 797	15 710 932

Die Mobilisationstransporte, d. h. die ohne Fahrausweise oder Gutscheine ausgeführten Transporte der Einrückenden, sind in diesen Ziffern nur bis Ende 1916 inbegriffen, da die Abrechnungen pro 1917 und 1918 noch ausstehen; von grossem Einflusse auf die Einnahmen sind jedoch die fehlenden Transporte nicht. Für die Monate Juni—September 1918, mussten mangels der definitiven Angaben approximative Einnahmeneziffern eingestellt werden.

Die von den Militärpersonen des aktiven Dienstes (Grenzbesetzungsdienstes) gegen Barzahlung der Viertelstaxe (Urlauber) und gegen Barzahlung der halben Taxe (Entlassene) ausgeführten, ausserordentlich zahlreichen Fahrten sind in den obigen Ziffern nicht inbegriffen, da sie sich, weil in den Abrechnungen mit dem gewöhnlichen Verkehr vermengt, zahlenmässig nicht mehr feststellen lassen.

Nach dem Ziviltarif hätten für die vorstehend verzeichneten gleichen Transportleistungen rund Fr. 61 000 000, also zirka 45 Millionen Franken mehr, bezahlt werden müssen. Gegenüber den reinen Betriebskosten ergibt sich auf diesen Transporten ein gewaltiger Fehlbetrag. Diese enorme Last, welche die Bundesbahnen zugunsten der Militärverwaltung übernehmen mussten, ist zu einem grossen Teil auf den Art. 104 des schweizerischen Militärtransportreglements zurückzuführen, der den Transportanstalten für die Beförderung von Truppen, Kriegsmaterial und Bedürfnissen der Armee während des Kriegsbetriebes die Gewährung der halben Militärtaxe, d. i. Viertelsziviltaxe, vorschreibt, während die bestehende gesetzliche Verpflichtung (Art. 25 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872) nur auf halbe Ziviltaxe lautet.

**14.** Die für die kriegführenden Staaten bis Ende September 1918 ausgeführten Transporte von Evakuierten, Internierten, Rapatrierten und Schwerverwundeten etc. weisen folgende Ergebnisse auf:

	Anzahl Personen	Gepäck Tonnen	Hunde Stück	Einnahmen S. B. B. Fr.
a. Evakuierte und Zivilinternierte im Durchgang durch die Schweiz . . . . .	477 292	8 789	1041	6 768 743
b. In der Schweiz Internierte und Rapatrierte . . . . .	266 772	3 996	—	1 454 848
c. Schwerverwundete etc. im Durchgang durch die Schweiz . . . . .	61 751	—	—	877 680
Total	805 815	12 785	1041	9 101 271

Für die Transporte ad a. gelangte bis zum 1. September 1917 der schweizerische Tarif für die Beförderung von Gesellschaften zur Anwendung. Vom genannten Tage an ist die Anwendung dieses Tarifes durch

Bundesratsbeschluss vom 28. Juli 1917 allgemein eingestellt worden, und es hätte daher von diesem Zeitpunkte an, strenge genommen, die gewöhnliche Taxe für Einzelpersonen berechnet werden müssen. Im Einvernehmen mit dem schweizerischen Eisenbahndepartement und auf Wunsch des schweizerischen politischen Departements ist jedoch mit Rücksicht auf die ausserordentlichen Verhältnisse eine angemessen ermässigte Spezialtaxe zugestanden worden.

Für die unter *b.* und *c.* genannten militärischen Transporte ist im Einverständnis mit dem schweizerischen politischen Departement der schweizerische Militärtarif für den Friedensbetrieb (halbe Ziviltaxe) bewilligt worden (vgl. auch Jahresbericht 1915, Seite 11, Ziffer 8). Auch bei diesen Transporten werden die Selbstkosten der Bahn nicht ganz gedeckt.

15. Der Verkauf von Fahrscheinen für die Strecken der S. B. B. durch die privaten Reisebureaux hat gegenüber dem Vorjahr etwas zugenommen; der Gesamtumsatz belief sich auf Fr. 171 199 (1917: 98 011). Der Billetabsatz unserer eigenen Agenturen in London und Paris ist dagegen nochmals erheblich zurückgegangen.

### c. Tierverkehr.

Durch Bundesratsbeschluss vom 18. Januar ist verfügt worden, dass bis auf weiteres für alle Transporte von Militärpferden, für die früher die übliche Kilometerentschädigung ausgerichtet und die Fracht nach dem gewöhnlichen Militärtarif bezahlt wurde, Transportgutscheine zu verwenden seien. Für solche Transportgutscheine wird jedoch den Transportanstalten von der Militärverwaltung die nämliche Taxe vergütet, die bei Abfertigung gegen Barzahlung zu entrichten wäre; es erwachsen ihnen sonach aus der Neuerung keine finanziellen Nachteile.

### d. Güterverkehr.

1. In den am 5. April und 27. November in Bern abgehaltenen 15. und 16. Sitzungen der Kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten wurde zum Zwecke der Einnahmenvermehrung hauptsächlich über folgende Massnahmen verhandelt: Neuausgabe der Vorschriften über die Ablieferung und Reexpedition von Gütersendungen und über die Annahme von Gütern zur Verfügung Dritter oder zur Aufbewahrung, Änderungen der allgemeinen Tarifvorschriften, vorübergehende Höbertarifierung von Artikeln der Güterklassifikation, Einstellung der Anwendung des Ausnahmetarifs Nr. 22 für Steinkohlen und Braunkohlen schweizerischer Herkunft, Stalldünger usw., Erhöhung verschiedener Nebengebühren.

2. Das schweizerische Transportreglement hat im Laufe des Jahres folgende Änderungen und Ergänzungen erfahren:

*a.* Die Ziffer II von § 53 (1) ist in der Weise geändert worden, dass nunmehr Azetylen-Dissous (in Azeton gelöstes und in porösen Massen aufgesaugtes Azetylen) bei Erfüllung der dafür in der Anlage V vorgesehenen Verpackungsbedingungen auch als Eilgut zur Beförderung angenommen werden kann.

*b.* In der Anlage V (Vorschriften für die bedingungsweise zum Transport zugelassenen Gegenstände) sind die Bestimmungen für Azetylen, in Azeton gelöstes und in porösen Massen aufgesaugtes, in dem Sinne einer Änderung unterzogen worden, dass dieser Artikel unter gewissen Bedingungen nun auch in geschweissten Gefässen zur Beförderung zugelassen wird. Ferner ist die Anlage durch die Aufnahme erleichternder Bestimmungen über die Verpackung von Natriumsuperoxyd bei Aufgabe in Wagenladungen, sowie der Bedingungen, unter denen der Artikel „Azetaldehyd“ zur Beförderung auf den schweizerischen Bahnen zugelassen wird, ergänzt worden.

3. Am 1. Januar ist zu den Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweizerischen Transportanstalten vom 1. Januar 1917 ein I. Nachtrag und am 15. September ein II. Nachtrag erschienen. Der I. Nachtrag enthält in der Hauptsache neue Bestimmungen über die Tarifierung von auf eigenen Rädern laufenden Güterwagen bei Aufgabe als Eilgut, sowie über die Fristen für das Beladen und Entladen von Privatgüterwagen, ferner die Aufnahme des Artikels Retortenpech in den Spezialtarif III. Mit dem II. Nachtrag sind die von der kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten in ihrer 15. Sitzung beschlossenen Massnahmen (vgl. vorstehende Ziffer 1) durchgeführt worden.

4. Ab 1. Januar werden die Gebühren der Lagerhaustarife nach Massgabe des deklarierten Wertes der eingelagerten Waren berechnet. Im Juli sind sodann in diesen Tarifen die durch die Neuausgabe der Vorschriften über Ablieferung und Reexpedition von Gütersendungen (vgl. Ziffer 6 hiernach) notwendig gewordenen Gebührenänderungen durchgeführt worden.

5. Nachdem die Zunahme der Selbstkosten der Camionneure infolge der anhaltenden Steigerung der Preise für Futtermittel, Arbeitslöhne usw. stets weitere Fortschritte machte, mussten die Taxen der Camionnagetarife auch in diesem Jahre wiederholt erhöht werden. So sind im Januar die Taxen der Camionnagetarife für Clarens,

Couvet C. F. F., Lenzburg, Rolle, Zürich-Hauptbahnhof und Zürich-Tiefenbrunnen angemessen erhöht worden. Später haben wir, gleich wie dies auf 16. Januar für den Platz Zürich geschehen ist, die offiziellen Camionneure auf ein Gesuch ihres Verbandes hin allgemein ermächtigt, vom 15. Februar 1918 an auf den zurzeit in Kraft bestehenden Taxen (mit Ausnahme der Minimaltaxen) bis auf weiteres einen Kriegszuschlag von 30 % in Anrechnung zu bringen. Die Minimaltaxen wurden vorübergehend und für die gleiche Zeitdauer in der ersten und zweiten Zone um 10 Rappen, in den weitem Zonen um 20 Rappen erhöht. Am 28. August haben die Taxen des Camionnagetarifs für Basel S. B. B. und Basel-St. Johann neuerdings und auf den 2. Oktober nochmals erhöht werden müssen. Endlich haben wir auf 1. Oktober zu einer Erhöhung des obenerwähnten 30 %igen Kriegszuschlages auf 80 % Hand bieten müssen; dieser Zuschlag erstreckt sich indessen nicht auf die Camionnagetaxen für den Platz Basel.

Auf den Stationen Flawil, Moutier (Münster) und Stein a. Rh. sind offizielle Camionnagedienste eingerichtet und bezügliche Tarife herausgegeben worden.

6. Am 15. Juli ist eine Neuausgabe der Vorschriften über Ablieferung und Reexpedition von Gütersendungen und am 1. Oktober eine Neuausgabe der Vorschriften über die Annahme von Gütern zur Verfügung Dritter oder zur Aufbewahrung in Kraft getreten. Die neuen Vorschriften sind im Sinne der bessern Anpassung an die praktischen Bedürfnisse des Reexpeditionsverkehrs ausgebaut worden, wobei gleichzeitig eine bescheidene Erhöhung der einschlägigen Gebühren stattgefunden hat.

7. Gemäss Bundesratsbeschluss vom 10. Juni ist der Verkehr von Gütern in Wagenladungen vom 1. August an bis auf weiteres, ohne Rücksicht auf die in den Tarifen vorgesehenen Leitungsvorschriften, über die Linien mit geringstem Kohlenverbrauch zu führen.

Die durch diesen Beschluss bedingten zeitweiligen Instradierungsänderungen sind zu sämtlichen Tarifen für den internen und direkten schweizerischen Güterverkehr am 1. August in Kraft gesetzt und mit Gültigkeit vom 1. Oktober an auch auf die Beförderung dienstlicher Sendungen in Wagenladungen anwendbar erklärt worden.

8. Nach Absatz 2 von Art. 16 des Reglements betreffend die Gesetze und Gebräuche des Landkrieges (Haager Übereinkunft) sind Liebesgaben für Kriegsgefangene auf Staatsbahnen gratis zu befördern und auch von allen sonstigen Gebühren befreit. Durch Bundesratsbeschluss vom 24. Juni wurden wir indessen auf eine bezügliche Eingabe hin ermächtigt, vom 1. August an für die Beförderung von Lebensmitteln an Kriegsgefangene auf unsern Linien die Hälfte der tarifmässigen Fracht (einschliesslich des Kriegszuschlages) zu erheben. Diese Massnahme stützt sich auf folgende von uns vertretene und vom Bundesrate geschützte Auffassung: Mit Liebesgaben im Sinne von Art. 16 des vorgenannten Reglements soll nicht die eigentliche Ernährung der Kriegsgefangenen bezweckt werden, sondern hierfür habe die Regierung aufzukommen, in deren Gewalt sich die Kriegsgefangenen befinden (Art. 7 des Reglements), und zwar seien, besondere Vereinbarungen vorbehalten, die Kriegsgefangenen in bezug auf Nahrung, Kleidung und Unterkunft ebenso zu behandeln wie die Truppen der Regierung, die sie gefangen genommen hat. Die Liebesgaben seien vielmehr dazu bestimmt, den Kriegsgefangenen ihr Los durch derartige Beweise der Liebe seitens ihrer Angehörigen oder Freunde erträglicher zu gestalten. Sie sollten ein willkommenes Plus bilden zu der den Gefangenen von der feindlichen Regierung verabfolgten, im übrigen als hinreichend geltenden Kost. Demnach fielen als Liebesgaben im allgemeinen nicht gewöhnliche Lebensmittel, sondern angenehme Zutaten, Leckerbissen, Schokolade usw., Genussmittel wie Tabak, ferner Gebrauchsgegenstände, Zeitschriften, Musikinstrumente usw. in Betracht, die auf den Linien der Bundesbahnen nach wie vor frachtfrei befördert werden.

9. Am 1. Februar ist zum Zwecke der Durchführung der Tarifvereinheitlichung für die Strecken der Privatbahnen und weil die Handhabung der bisherigen Ausgabe vom 1. Juli 1904 durch die im Laufe der Zeit dazu erschienenen 21 Nachträge ausserordentlich erschwert worden war, der Tarif für den internen Güterverkehr der S. B. B. neu herausgegeben worden.

10. Für die Überfuhr von Gütern vom Bahnhof Luzern und von den Stationen Alpnach und Flüelen nach den Umladeplätzen und Trajektanlagen am Vierwaldstättersee und umgekehrt ist auf 6. November ein neuer Tarif herausgegeben worden. Damit sind die bisher für diese Überfuhr bestanden Gebühren gesammelt, vereinheitlicht und zum Teil erhöht worden.

11. Zur Durchführung der von der Solothurn-Bern-Bahn und der Huttwil-Eriswil-Bahn vorgenommenen Erhöhung der Gütertarifdistanzen und der auf der Freiburg-Murten-Ins-Bahn eingetretenen Herabsetzung dieser Distanzen sind die Tarife für den direkten schweizerischen Güterverkehr mit diesen Linien auf den 1. September neu herausgegeben worden.

12. Gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 16. April 1918 betreffend vorübergehende Taxmassnahmen der schweizerischen Bahn- und Schifffahrtsunternehmungen wurde die Anwendung des gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarifs Nr. 22 für Steinkohle (auch Anthrazit) und Braunkohle (auch Schieferkohle) schweizerischer Herkunft usw. vom 10. Mai an bis auf weiteres eingestellt.



13. Mit Rücksicht auf die Zeitverhältnisse und zum Zwecke der Einnahmenvermehrung ist die Anwendung der Gütertarife für den Verkehr Genève-Cornavin transit—Basel, Zentral- und Westschweiz, sowie Ostschweiz, vom 1. Mai an bis auf weiteres eingestellt worden. An Stelle dieser Tarife werden nun die im Verkehr mit Genève-Cornavin loko gültigen Frachtsätze angewendet.

Der Tarif commun international de transit, vom 1. November 1908, für den Güterverkehr zwischen Basel und den französischen Ärmelmeerhäfen, und

der Tarif commun de transit, vom 15. Februar 1887, für den Verkehr zwischen belgisch-französischen Grenzpunkten und Basel

sind auf Veranlassung der beteiligten französischen Bahnen auf den 31. Dezember ausser Kraft gesetzt worden, weil die für diese Tarife verwendeten Grundlagen den heutigen Verhältnissen nicht mehr entsprechen.

Auf den französischen Hauptbahnen ist mit Wirkung vom 15. April ein Tarifzuschlag von 25 % in Kraft getreten. Dieser Zuschlag wird auch erhoben für Gütersendungen, die auf Grund der direkten, d. h. der Tarifs communs Frankreich-Schweiz via Genève und via Delle abgefertigt werden.

14. In den deutsch-schweizerischen Verkehren war, veranlasst einerseits durch die auf 1. April bei den deutschen Bahnen erfolgte Einführung eines allgemeinen Taxzuschlages von 15 % und anderseits durch die neuen schweizerischen Taxzuschläge vom 10. Mai, die wiederholte Neuberechnung verschiedener Ausnahmetarife, worunter auch jene für Kohlen und Kalziumkarbid, vorzunehmen.

Auf 31. Dezember mussten diese Tarife im Hinblick auf die vom 1. Januar 1919 gültigen neuen schweizerischen Taxmassnahmen wieder aufgehoben werden.

15. Mit Wirkung vom 15. Juli an wurden sämtliche Frachtsätze des Bodenseegütertarifs infolge der Teuerung um 15 % erhöht.

16. Im österreichisch-ungarisch-schweizerischen Verkehr wurden am 1. Juli, als Ersatz für den am 31. Dezember 1917 wegen Taxerhöhungen auf österreichischem und deutschem Gebiet ausser Kraft gesetzten Ausnahmetarif für Zucker vom 1. Oktober 1910, auf dem Verfügungswege neue Ausnahme-frachtsätze für Zucker eingeführt. Für eine Reihe weiterer Ausnahmetarife, die im Jahre 1917 aus dem gleichen Grunde aufgehoben werden mussten, ist noch kein Ersatz geschaffen worden, weil mangels Verkehrs ein Bedürfnis nicht bestand und weil bei den fortwährenden Änderungen der österreichischen Tarife und der Umrechnungskurse aus der Kronen- in die Frankenwährung die Erstellung von direkten Tarifen auf richtiger Grundlage nicht möglich war.

17. Im schweizerisch-italienischen Güterverkehr ist der Zuschlag von 10 %, der seit dem 1. März 1917 auf den Taxen und Nebengebühren der italienischen Bahnen erhoben wurde, am 16. August auf 30 % und am 1. Dezember auf 40 % erhöht worden.

Am 16. Januar und 16. September sind die meisten der noch gültigen Ausnahmetarife im Teil II B (italienische Schnittsätze) der schweizerisch-italienischen Gütertarife aufgehoben oder wesentlich erhöht worden, so u. a. die Ausnahmetarife für Getreide, Wein, Baumwolle und Petroleum. Infolgedessen wurde auch eine Anzahl Ausnahmetarife im Tarif Teil II A (schweizerische Schnittsätze) ausser Kraft gesetzt, unter andern diejenigen für Wein, Baumwolle, Petroleum und Seehafengüter.

18. Am 26. und 27. Juni fand in Tegernsee die 120. Sitzung der deutschen ständigen Tarifkommission statt, an welcher wir uns vertreten liessen. Ebenso waren wir vertreten an einer Besprechung verschiedener, den deutsch-niederländischen Güterverkehr betreffenden Fragen, die am 13. September in Altenahr stattgefunden hat.

19. Die Frachtenkontrolle ist im Berichtsjahr auf 9 Bahnhöfen und 83 Stationen vorgenommen worden.

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

1. Vom Verband des Personals schweizerischer Transportanstalten ist verlangt worden, es möchte den Einnehmern, Gepäckexpedienten, Schalterbeamten der Güterexpeditionen und den Stationsvorständen auf kleinern Stationen zur Deckung vorkommender Kassenmanki eine sogenannte „Marge“ gewährt werden. In der Eingabe wurde darauf hingewiesen, dass die Bahnverwaltungen aller umliegenden Länder ihren Kassastellen eine Vergütung für das Risiko des Wechsels gewähren. — Eine Umfrage bei den ausländischen Nachbarverwaltungen ergab, dass von diesen allgemein den Kassastellen eine recht verschieden normierte Entschädigung für dieses Risiko ausgerichtet wird, dass diesen Stellen aber im übrigen in keiner Form irgendwelche Nebeneinnahmen zufallen. Im Gegensatz hierzu werden unsern Kassastellen Provisionen auf dem Verkauf von Drucksachen und auf den Einnahmen der Verkaufsautomaten gewährt und Beträge aus bestimmten Taxaufrundungen beim Verkauf halber Billette überlassen; diese Nebeneinnahmen belaufen sich auf eine erheblich grössere Summe als die höchste von ausländischen Bahnen gewährte Wechselrisiko-Entschädigung. Wir beantworteten daher die Eingabe dahin, dass das Kassapersonal der Bundesbahnen für das Wechselrisiko durch die Nebeneinnahmen reichlich entschädigt sei und sich wesentlich günstiger stelle als das Personal irgendeiner



ausländischen Verwaltung mit der ihm gewährten Wechselrisiko-Entschädigung. Eine solche Entschädigung zu den Nebeneinnahmen auszurichten, müsse abgelehnt werden. Es sei daher zu entscheiden, ob die jetzige Ordnung belassen werden solle, wobei ausdrücklich verlangt werden müsse, dass bei unaufgeklärten Kassaabgängen in erster Linie die Nebeneinnahmen der betreffenden Stelle als Deckung dienen sollen, oder ob eine Wechselrisiko-Entschädigung im Sinne des Begehrens des Verbandes zur Ausrichtung gelangen solle, wobei dann die Nebeneinnahmen dahinzufallen hätten. Die erstere Lösung, d. h. das Belassen der bisherigen Einrichtung erscheine für das Personal günstiger.

2. Die unter Abschnitt II, lit. e 3, des letztjährigen Berichtes erwähnte Pauschalierung der Transportentschädigung für bestimmte Mobilisationstransporte ist im Berichtsjahre auf weitere Einheiten ausgedehnt worden.

3. Die auf den 1. Juni eingeführten Taxerhöhungen im Personenverkehr sind in der Weise durchgeführt worden, dass den Stationen mit grössern Billetbeständen verstellbare Handstempel zum Aufdruck der neuen Taxen geliefert und die kleinern Stationen zur handschriftlichen Änderung der Billette verhalten wurden. Die Durchführung der Anordnung gab zu keinen nennenswerten Anständen Anlass.

4. Mit Rücksicht auf die immer schwieriger werdende Beschaffung des nötigen Billetkartons haben wir uns veranlasst gesehen, von einer Spezialofferte Gebrauch zu machen und uns eine Reserve von einigen Millionen Billetkarton anzulegen.

5. Wir haben den mit der Tösstalbahn im Verkehr stehenden Verwaltungen vom Übergang dieser Unternehmung an den Bund Kenntnis gegeben und Wegleitung erteilt über die Abrechnung des Verkehrs bis zu und von der mit 1. Oktober erfolgten Betriebsübernahme ab. Die Stationen der Bundesbahnen wurden verständigt, dass der Verkehr mit den Stationen der Tösstalbahn, sowie mit der Station Wald der Wald-Rüti-Bahn vom 1. Oktober an als interner Verkehr der Bundesbahnen zu behandeln und zu verrechnen sei.

6. Bei den Kassastellen der Stationen und Lagerhäuser und den Kassierern der Dampfboote auf dem Bodensee wurden 1713 Kassen- und Bücherrevisionen vorgenommen, nämlich:

Kreise	I	II	III	IV	V
	489	300	423	301	200

Erwähnenswerte Unregelmässigkeiten sind hierbei nicht zutage getreten.

7. Im Frachtkreditwesen haben folgende Änderungen stattgefunden:

	Kreise	I	II	III	IV	V	Total
Neue Kredite wurden eröffnet . . .		41	77	76	51	24	269
Bestehende Kredite wurden geändert		39	96	67	51	25	278
Aufgehoben wurden . . . . .		11	27	19	12	7	76
		91	200	162	114	56	623

Bestand am 31. Dezember: 2304 Kredite. Zunahme: 193.

8. Nachstehend lassen wir eine vergleichende Übersicht über die Betriebseinnahmen der Bundesbahnen und des Dampfschiffbetriebes auf dem Bodensee der Jahre 1917 und 1918 folgen, und verweisen auf die der Übersicht beigegebene Begründung der Verkehrsschwankungen.

**Betriebseinnahmen der schweizerischen Bundesbahnen.**

1917		1918		Gegenüber 1917	
2836 km		A. Bahnverkehr.	Bis September = 2836 km Vom Oktober = 2882 km	mehr	weniger
Fr.	%	I. Ertrag des Personentransportes . . . . .	Fr.	Fr.	Fr.
69 688 729	37,00		74 016 223	4 327 494	—
		II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes:			
6 791 968	3,61	1. vom Gepäck . . . . .	7 150 303	358 334	—
3 659 442	1,94	2. von Tieren . . . . .	5 519 838	1 860 396	—
106 349 518	56,48	3. von Gütern . . . . .	136 405 142	30 055 624	—
116 800 928	62,03		149 075 283	32 274 354	—
1 822 649	0,97	III. Ertrag aus d. Postverkehr	2 333 247	510 599	—
188 312 306	100,00	Total	225 424 753	37 112 447	—

*B. Dampfschiffverkehr auf dem Bodensee.*

Fr.	%		Fr.	%	Fr.	Fr.
42 148	23,92	I. Personentransport . . .	41 251	27,85	—	897
4 330	2,46	II. Gepäcktransport . . .	4 404	2,97	74	—
853	0,48	III. Tiertransport . . .	2 882	1,94	2 029	—
126 240	71,66	IV. Gütertransport . . .	97 046	65,49	—	29 194
2 600	1,48	V. Posttransport . . .	2 600	1,75	—	—
176 171	100,00	Total	148 183	100,00	—	27 988

Gemäss Abschnitt A vorstehender Tabelle sind unter den Betriebseinnahmen folgende Einnahmen aus ausserordentlichen Transporten inbegriffen:

a. Für Militärtransporte zu lasten des Bundes in den Monaten Juli 1917 bis November 1918	Fr. 6 322 768
b. Für Evakuierten- und Verwundetentransporte im Transit durch die Schweiz in den Monaten Januar bis November 1918	„ 3 117 881
c. Für den Transport in der Schweiz internierter Kriegsgefangener in den Monaten Oktober 1917 bis Oktober 1918	„ 813 193
d. Für Kriegsgefangenenentransporte im Transit durch die Schweiz	„ 269 718
Ferner die Einnahmen aus den Schnellzugszuschlägen in den Monaten Januar-November 1918 mit	„ 1 584 166

Gegenüber dem Jahre 1917 ergibt sich für die einzelne Transportkategorie prozentual folgende Vermehrung der Einnahmen:

Personenverkehr . . . . .	+ 5,84 % (1917: + 10,56 %)
Gepäckverkehr . . . . .	+ 5,01 % (1917: + 3,24 %)
Tiertransport . . . . .	+ 33,70 % (1917: + 1,75 %)
Gütertransport . . . . .	+ 22,03 % (1917: — 1,51 %)

Die monatsweise Vergleichung der Transporteinnahmen mit dem Vorjahre zeigt folgende Schwankungen:

Personenverkehr		Güterverkehr (inkl. Gepäck u. Tiere)		Personenverkehr		Güterverkehr (inkl. Gepäck u. Tiere)	
Januar . . . +	Fr. 479 458	+ Fr. 255 252		Juli . . . —	Fr. 3 498	+ Fr. 4 290 578	
Februar . . . +	„ 699 183	+ „ 2 398 380		August . . . —	„ 15 471	+ „ 4 569 547	
März . . . +	„ 92 415	+ „ 808 386		September . . +	„ 1 298 112	+ „ 4 277 260	
April . . . —	„ 275 087	+ „ 1 650 695		Oktober . . . +	„ 835 708	+ „ 4 638 034	
Mai . . . +	„ 82 409	+ „ 3 431 531		November . . +	„ 77 975	+ „ 375 827	
Juni . . . +	„ 1 094 290	+ „ 4 374 463		Dezember . . —	„ 38 000	+ „ 1 715 000	

Zu diesen Ergebnissen ist folgendes zu bemerken:

*Personenverkehr.*

Infolge der weitem Einschränkung des Fahrplanes ist die Zahl der beförderten Personen von 82 708 596 pro 1917 auf 68 370 845 im Berichtsjahre, d. h. um 14 337 751 Reisende = 17,3 % zurückgegangen. Da infolge der mit 1. Juni in Kraft getretenen neuen Erhöhung der Taxzuschläge trotz dieses starken Verkehrsrückganges eine Mehreinnahme von Fr. 4 327 494 erzielt wurde, ergibt sich gegenüber dem Vorjahr eine Erhöhung der Durchschnittseinnahme per Reisenden von 84,29 Rp. auf Fr. 1.08. Die selten und auf kurze Zeit unterbrochene Grenzsperr Italiens bewirkte, dass auf der Tunnelstrecke Brig-Iselle aus dem Personenverkehr nur mehr eine Einnahme von Fr. 22 440 erzielt wurde, gegenüber Fr. 106 700 im Vorjahr.

*Güterverkehr (inkl. Gepäck und Tiere).*

Die Einfuhrschwierigkeiten machten sich im Berichtsjahre in verschärftem Masse geltend; dazu kam die nahezu vollständige Stockung der Kohleneinfuhr aus Deutschland in den letzten zwei Monaten des Jahres. Der Rückgang der Transportmengen um 956 757 Tonnen entspricht mit 6,7 % genau demjenigen des Vorjahres. Die trotz dieses Verkehrsrückganges erzielte Mehreinnahme von Fr. 32 784 953 ist ausschliesslich auf die Taxzuschläge zurückzuführen, welche seit der auf 10. Mai erfolgten Erhöhung durchschnittlich 60 % der normalen Fracht ausmachen. Der Durchschnittsertrag pro Tonne ist dadurch von Fr. 8.33 auf Fr. 11.39 gestiegen. Der Verkehr der Tunnelstrecke Brig-Iselle hat sich etwas gehoben; er erreichte mit Fr. 628 984 den Ertrag pro 1916.

*Bodensee-Dampfschiffahrt.*

Das Gesamtergebnis des Verkehrs steht mit Fr. 148 183 Einnahmen um Fr. 27 988 hinter demjenigen des Vorjahres zurück. Der Ausfall trifft fast ausschliesslich den Güterverkehr und ist auf die Unterbrechung des deutsch-italienischen Güterverkehrs und die Einfuhrschwierigkeiten im deutsch-schweizerischen Verkehr zurückzuführen.

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

Im Jahre 1918 sind an neuen Geschäften eingegangen:

5 424 Fahrgeldreklamationen (einschliesslich 307 Taxrückerstattungsgesuche auf Generalabonnements);  
8 584 Reklamationen betreffend Frachten, Nebengebühren und Verschleppungen (Fehlinstradierungen) aus dem direkten schweizerischen und dem internationalen Güter- und Viehverkehr.

Erledigt wurden:

5 076 Fahrgeldreklamationen;  
8 122 Reklamationen betreffend Frachten, Nebengebühren und Verschleppungen (umfassend 54 097 Sendungen).

## **III. Betriebsdepartement.**

### **a. Allgemeines.**

1. In der Anlieferung von Lokomotivbrennmaterial ist auch im Berichtsjahre keine Besserung eingetreten. Um mit den vorhandenen Vorräten und den spärlichen Zufuhren auszukommen, musste unter zwei Malen zu weitem erheblichen Einschränkungen der Fahrleistungen geschritten werden. Am 1. März 1918 wurde der dritte eingeschränkte Fahrplan vom 22. Oktober des Vorjahres durch einen neuen vierten eingeschränkten Fahrplan ersetzt, der eine monatliche Ersparnis von zusammen ungefähr 302 000 Zugskilometern (Personen- und Güterzüge) brachte. Am 2. Dezember trat an Stelle dieses Fahrplanes ein eigentlicher Notfahrplan, der im Vergleich zu der vorausgegangenen Fahrplanperiode, einschliesslich der Unterdrückung des Personenverkehrs an Sonntagen, eine Einsparung von monatlich rund 225 000 Zugskilometern (Personen- und Güterzüge) aufweist. Der auf Grund dieser Sparmassnahmen rechnerisch ermittelte Minderverbrauch an Kohlen beträgt ungefähr 4700 Tonnen im Monat.

2. Die Herabsetzung der Arbeitszeit auf 8 Stunden und der Zeit der Dienstbereitschaft auf höchstens 12 Stunden innert 24 Stunden wurde an einer vom Bundesrate den vereinigten Personalverbänden gewährten Audienz besprochen. Dieselbe fand am 1. Juli unter dem Vorsitze des Eisenbahndepartements statt. Wir konnten eine weitere Herabsetzung der Arbeitszeit als sie schon letztes Jahr angeordnet worden ist, unter den gegenwärtigen Verhältnissen nicht befürworten. Beschlüsse wurden nicht gefasst. Die Ausführung von landwirtschaftlichen Arbeiten durch das Personal soll auch weiterhin durch möglichstes Entgegenkommen bei Verschiebung von Arbeitstouren, sowie von Rast- und Urlaubstagen begünstigt werden. Für die im Gange befindliche Revision des Arbeitszeitgesetzes haben wir dem Eisenbahndepartement Entwürfe für das Gesetz und die Vollziehungsverordnung sowie einen die vorgeschlagenen Neuerungen begründenden Bericht eingereicht.

3. Die Grundsätze für die Abgabe von alkoholfreien Getränken und andern Erfrischungen an das Personal zur Einschränkung des Alkoholgenusses wurden durchgesehen und zum Zwecke einer gleichmässigen Anwendung derselben in den Kreisen in einer genaueren Fassung herausgegeben. Die Benützung der Milchküchen der Bundesbahnen ist unter vereinbarten Bedingungen allgemein auch dem Post- und Zollpersonal gestattet worden.

4. Auf 1. Januar 1919 ist der Betrieb im Rheinhafen Basel-St. Johann, gestützt auf den mit der Regierung des Kantons Baselstadt unterm 17. September/4. Oktober 1918 abgeschlossenen Vertrag, durch die Bundesbahnen übernommen worden.

5. Auf eine Anfrage des Eisenbahndepartements haben wir uns damit einverstanden erklärt, der Zentralstelle für auswärtige Transporte (Fero) als Mitarbeiter die Herren Gorjat, Mitglied der Kreisdirektion I und Matter, Stellvertreter des Oberbetriebschefs, zur Verfügung zu stellen. Soweit die beiden durch ihre Tätigkeit bei der „Fero“ nicht beansprucht sind, besorgen sie nach wie vor ihre Geschäfte bei den S. B. B.

6. Die Verträge mit der schweizerischen Speisewagengesellschaft betreffend den Betrieb von Speisewagen und mit der internationalen Schlafwagengesellschaft in Paris betreffend den Betrieb von Schlaf- und Speisewagen sowie von Luxuszügen auf den schweizerischen Bundesbahnen wurden auf den 31. Dezember 1918 gekündigt.

7. Der unterm 23. April 1915 gefasste Beschluss des Bundesrates betreffend die Wahrung des Besitzstandes des Personals der ehemaligen Gotthardbahn wurde entsprechend unserm Antrage an das Post- und Eisenbahndepartement durch Bundesratsbeschluss vom 23. März 1918 für die Amtsperiode vom 1. April 1918 bis 31. März 1921 erneuert.

8. Unser Personal in Luino, das durch die dauernde Sperrung der Grenze in Luino beschäftigungslos geworden war, konnte mit seinen Familienangehörigen und gemeinsam mit dem schweizerischen Zollpersonal am 16. Juli in einem Extrazuge via Pino nach der Schweiz zurückgenommen werden. Es wird seither auf verschiedenen Stationen, wo Bedarf vorhanden ist, beschäftigt.

### **b. Stationsdienst und Zugbegleitung.**

1. Auf 1. April 1918 wurde wieder eine Neuklassifikation der Bahnhöfe, Stationen und Güterexpeditionen vorgenommen. Die hierfür bestehenden Grundsätze wurden im Sinne der Erleichterung des Vorrückens durch Herabsetzung der Mindestpunktzahlen für die Bahnhofinspektionen, die Stationen II. Klasse und die Güterexpeditionen II. Klasse teilweise geändert. Dadurch rückten in den nächsthöheren Rang vor: 17 Stationen III. Klasse, 1 Bahnhof I. Klasse und 2 Güterexpeditionen III. Klasse.

Insgesamt wurden auf 1. April 1918 in eine höhere Klasse befördert: 3 Wärterstationen, 35 Stationen III. Klasse, 4 Stationen II. Klasse, 1 Bahnhof III. Klasse, 2 Bahnhöfe II. Klasse, 1 Bahnhof I. Klasse, 9 Güterexpeditionen mit Bureauchef und 3 Güterexpeditionen III. Klasse, total 58 Dienststellen.

Bei 15 Bahnhöfen, 13 Stationen und 14 Güterexpeditionen, die die für ihre Klasse notwendigen Punktzahlen nicht mehr erreicht hatten, wurde auf eine Rückversetzung verzichtet, weil der Verkehrsrückgang bei fast allen diesen Dienststellen als eine Folge des Krieges betrachtet werden muss.

2. Im Anschluss an die im Verkehr S. B. B. - S. B. B. über die Privatbahnen angeordneten Umleitungen von Wagenladungsgütern und leeren Wagen über die den geringsten Kohlenverbrauch bedingenden Linien ist auch der ausschliesslich über die Bundesbahnlinien vermittelte Wagenverkehr in dieser Hinsicht einer Prüfung unterzogen worden. Es sind hier ebenfalls zahlreiche Umleitungen über die wirtschaftlich vorteilhaftesten Linien zur Einführung gelangt.

3. In seiner Sitzung vom 10. Juni 1918 hat uns der Bundesrat, gestützt auf Art. 3, Absatz 3, des Besoldungsgesetzes ermächtigt, den in den Jahren 1906—1908 als Lehrlinge des Stationsdienstes eingetretenen und zufolge der damaligen ausserordentlichen Verhältnisse später als üblich zur festen Anstellung gelangten Gehülfen einen Gehaltsausgleich zu gewähren. Derselbe beträgt die Hälfte des Unterschiedes zwischen dem Gehalte, den diese Beamten bei normalen Verhältnissen bezogen hätten und demjenigen, den sie heute tatsächlich beziehen. Er wurde als ausserordentliche Gehaltsaufbesserung rückwirkend auf den 1. Januar 1916 verabfolgt.

4. Im Wagenmieteabrechnungsverfahren mit den fremden Bahnen wurden auf 1. April 1918 nochmalige Änderungen eingeführt, welche die Arbeiten der Zentralwagenkontrolle weiter vereinfachten und zudem eine namhafte Papierersparnis zur Folge hatten.

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

Als weitere Folge der technischen Mitteilungen zur Ausbildung des Personals ist im Berichtsjahr die Beschreibung der elektrischen Stationsblockung erschienen.

### **d. Fahr- und Werkstättendienst.**

1. Gemäss Voranschlag waren für das Jahr 1918 zur Anschaffung vorgesehen:

- 8 Dampflokomotiven,
- 7 Akkumulatorenlokomotiven für Rangierdienst,
- 550 Güterwagen.

Die gewaltigen Preissteigerungen und die Einführung des elektrischen Betriebes haben uns veranlasst, auf die Bestellung von Dampflokomotiven zu verzichten.

Von den für den elektrischen Betrieb auf der Gotthardlinie benötigten Lokomotiven haben wir, ausser den früher in Auftrag gegebenen 4 Probelokomotiven, vorläufig 20 Stück bestellt, und zwar bei den Firmen A.-G. Brown, Boveri & Cie., in Baden und Maschinenfabrik Örlikon in Örlikon für den elektrischen, und bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur für den mechanischen Teil der Lokomotiven.

Wir haben ferner die Beschaffung von 2 elektrischen Drehstromlokomotiven der Serie F<sup>b</sup>4/4 für die Strecke Iselle-Sitten und den Ankauf von 2 seinerzeit für Versuchszwecke (Strecke Seebach-Wettingen) gebaute elektrische Lokomotiven der Serie BB zur Verwendung auf der Strecke Bern-Scherzigen von der Maschinenfabrik Örlikon und einer Wechselstromlokomotive der Serie CC von den Siemens-Schuckert-Werken G. m. b. H. in Berlin beschlossen.



2. Mit der Holzfeuerung vorgenommene Versuche haben befriedigt. Eine grössere Anzahl Lokomotiven werden nun derart eingerichtet, dass sie auch für die Holzfeuerung verwendbar sind.

3. Acht Lokomotiven der Serie C<sup>5/6</sup> werden mit Dynamo-Beleuchtung ausgerüstet, ferner erhalten drei der elektrischen Lokomotiven die Einrichtung für die elektrische Zugsheizung. In Verbindung damit wird versuchsweise an 6 Personenwagen die Einrichtung für elektrische Heizung eingebaut.

4. Aus 9 Personenwagen der Serie B werden  
4 Akkumulatorenlokomotiven und  
5 Akkumulatorenplattformwagen  
gebaut, zur Besorgung des Rangierdienstes auf verschiedenen Stationen an Stelle von Dampflokomotiven. Die Ablieferung dieser Fahrzeuge fällt in das Jahr 1919.

5. Betreffend Güterwagen sah der Voranschlag für 1918 die Bestellung von 300 Wagen der Serie K<sup>3</sup>, 200 Wagen der Serie L<sup>6</sup> (Kohlenwagen) und 50 Wagen der Serie M<sup>6</sup> vor. Diese Wagen sind bei der Industriegesellschaft in Neuhausen und der Wagonsfabrik Schlieren in Bestellung gegeben worden.

In der Folge wurden aber nur 200 Wagen als K<sup>3</sup>-Wagen gebaut, dagegen wurden 300 Kohlenwagen der Serie L<sup>6</sup> hergestellt, und zudem wurden noch weitere 90 Wagen der Serie L<sup>6</sup> bestellt.

An Kohlenwagen wurden also gebaut:

Neue Wagen . . . . .	390 Stück mit einem Ladegewicht von 7 320 t,
Umbauwagen . . . . .	170 " " " " " 2 235 t,
Zusammen . . . . .	560 " " " " " 9 555 t.

Zum Umbau wurden alte Personen- und Gepäckwagen, Bremswagen, Gastransportwagen und alte Postwagen, sowie noch vorhandene Wagenuntergestelle verwendet.

6. 210 Wagen der Serien L<sup>2</sup>, M<sup>4</sup> und M<sup>6</sup> wurden für den Torfrtransport eingerichtet.

7. Drei 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 veräussert worden.

8. Mit der schon in den Jahren 1915, 1916 und 1917 erwähnten zentralen Beschaffung verschiedener Materialien durch den Fahr- und Werkstättendienst ist im Berichtsjahre fortgefahren worden, wobei durch Engroseinkäufe wiederum wesentliche Ersparnisse und andere Vorteile erzielt wurden.

9. Es sind folgende Gegenstände und Materialien bestellt worden:

44 Fuss- und Schlittenwinden,	409 t Flusseisenknüppel,
54 Schmierpumpen für Lokomotiven,	21 400 kg diverse Eisen und Bleche,
8 Stromabnehmer für elektrische Lokomotiven,	300 t verzinkter Flusseisendraht,
diverse Ausrüstungs-Reservebestandteile für elektrische Lokomotiven,	1 000 m Riemen für Zugsbeleuchtungsdynamos,
1 Rotations-Verbund-Kompressor,	1 040 t Elektrolytkupfer und -Kupferdraht,
21 Signallaternen,	2 200 kg Phosphorkupfer,
2 automatische Druckregler für elektrische Lokomotiven,	3 000 " Kupferschlaglot,
9 Umformergruppen für elektr. Ladestationen,	5 589 " Messingblech und -draht,
70 Tender- und Wagenachsen,	2 700 kg Deltametallstangen,
250 Radscheiben,	21 000 " Blei,
30 Radsterne,	10 t Antimon,
6 520 Radreifen,	150 kg Flockengraphit,
900 Achsbüchsen oder Teile zu solchen,	1 700 " Borax,
16 850 diverse Federn und Federblätter,	6 000 " Schreibkreide,
1 770 Stangen Federstahl,	50 000 " Benzin,
1 400 Hochdruckdichtungsringe und -platten,	600 000 " Petrol,
18 421 verschiedene Bestandteile zu Zug- und Stossapparaten,	13 600 " Lampenöl,
12 792 Siederöhren,	25 000 " Terpentinöl,
11 200 Siederohrbrandringe,	31 000 " Leinöl,
1 160 nahtlose Röhren,	3 700 " Osmolinöl und Paragonfett,
400 m flusseiserne Rohre,	4 000 " Bodenöl,
1 604 t Bremsklötze,	16 000 " Schmierseife,
131 t Roststäbe,	22 600 " verschiedene Fette und Talg,
	1 400 t Schmiedenussskohlen,
	210 t buchene Holzkohlen,
	1 982 t Anthrazit-Würfelkohlen und Eierbriketts.

Unter Berücksichtigung der durch den Fahr- und Werkstättedienst noch beschafften 345 822 t Lokomotivfeuerungsmaterial und 1160 t Schmieröl für Betriebsmittel beläuft sich der Gesamtwert dieser Bestellungen auf rund Fr. 76 280 000, wovon rund Fr. 66 098 000 im Posten „Materialanschaffungen“ der Rechnungen der Materialverwaltungen (Seiten 126 u. 127 hiernach) enthalten sind, während der Restbetrag von rund Fr. 10 182 000 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. 7 810 000 oder 10,4 % der in deren Rechnungen enthaltenen Gesamtsummen von Fr. 74 984 000.

**10.** Die Verkäufe von Altmaterial der Werkstätten belaufen sich im Berichtsjahre auf Fr. 910 332.

**11.** Den Werkstättearbeitern wurden Lohnerhöhungen über das ordentliche Maximum hinaus mit einer Jahresausgabe von rund Fr. 127 000 gewährt.

Ferner sind die Minimal-Stundenlöhne der Arbeiter der Werkstätten Yverdon und Bellinzona auf 1. Juli um eine Stufe erhöht worden. Damit werden die Arbeiter der betreffenden Werkstätten gleichgestellt mit denjenigen der Werkstätten Olten, Romanshorn und Chur.

**12.** Zur Gleichstellung mit den Fahrdienstarbeitern sind die Entschädigungen für dienstliche Reisen der Werkstättearbeiter auf die Beträge erhöht worden, die jene gemäss Art. 9 des Reglementes Nr. 25, bzw. Art. 3 des Reglementes Nr. 21, erhalten.

**13.** Der Bestand der Werkstättearbeiter, ihre Lohnklasseneinteilung und Durchschnittsstundenlöhne auf 1. Mai 1918 bzw. 1917 sind der umstehenden Übersicht zu entnehmen.

**14.** Im Jahre 1918 sind an Brennmaterial für die Lokomotivfeuerung im ganzen geliefert worden . . . . . 345 822 t,  
der Gesamtverbrauch betrug . . . . . 401 487 t,

so dass 55 665 t der Reserven entnommen werden mussten.

Die Preise, die zu Beginn des Jahres zwischen Fr. 83 bis Fr. 100 pro t ab Zechen- oder Grubenstation betrugen, sind nach und nach auf Fr. 190 bis Fr. 224 pro t gestiegen. Mit dem Inkrafttreten des IV. schweizerisch-deutschen Wirtschaftsabkommens mussten vom 16. Mai ab je nach Herkunft Fr. 190 bis Fr. 222.40 pro t bezahlt werden. Vor der vierten Fahrplaneinschränkung (1. März 1918) betrug der Bestand an Lokomotivfeuerungsmaterial noch rund 93 100 t, während er vor der fünften Fahrplaneinschränkung (2. Dezember 1918) auf rund 85 400 t gesunken war. Am 31. Dezember 1918 betrug er noch 60 916 t.

Bestand der Werkstattearbeiter, ihre Lohnklasseneinteilung und Durchschnittsstundenlöhne auf 1. Mai 1918 und 1917.

Werkstätten		Eingestellte Arbeiter				Nicht eingestellte Arbeiter	Lehrlinge	Gesamttotal der Arbeiter und Lehrlinge	Arbeiter, die das ordentliche Maximum überschritten haben				Durchschnittlicher Stundenlohn pro Lohnklasse *												
		Anzahl pro Lohnklasse							%	I				II				III				Total			
I	II	III	Total	I	II	III	Total																		
1918	1917	216	115	56	387	1	22	410	172	97	33	302	78,04	81,09	66,90	57,39	73,44								
		242	112	74	428	1	20	449	167	89	32	288	67,39	78,83	66,45	56,12	71,72								
1918	1917	72	33	16	121	—	5	126	39	26	9	74	61,16	76,99	67,36	59,44	72,04								
		66	37	15	118	—	6	124	29	22	7	58	49,15	76,45	66,57	59,88	71,25								
1918	1917	206	169	20	395	—	17	412	169	144	12	325	82,28	84,45	70,11	61,00	77,12								
		227	167	39	433	—	11	444	168	140	19	327	75,52	81,04	68,19	58,77	74,08								
1918	1917	380	291	48	719	6	51	776	285	244	35	564	78,44	81,77	68,14	62,25	74,95								
		417	289	56	762	7	43	812	273	207	30	510	66,88	78,97	66,87	59,48	72,72								
1918	1917	445	134	83	662	5	12	679	315	102	48	465	70,25	82,82	70,48	62,42	77,77								
		470	138	100	708	7	—	715	275	100	43	418	59,04	80,89	69,01	60,66	75,87								
1918	1917	37	11	16	64	5	2	71	29	8	4	41	64,06	80,64	64,45	56,12	71,67								
		36	8	18	62	7	2	71	25	6	7	38	61,29	79,66	64,50	55,89	71,81								
1918	1917	136	76	46	258	3	20	281	101	63	31	195	75,58	79,95	68,51	60,80	73,17								
		152	77	51	280	2	16	298	91	60	27	178	63,57	77,05	67,62	59,87	71,21								
1918	1917	129	77	21	227	14	9	250	116	72	17	205	90,31	80,95	66,82	60,43	74,26								
		134	78	23	235	—	10	245	111	69	13	193	82,13	79,96	66,23	58,74	73,82								
1918	1917	317	107	67	491	—	22	513	203	87	54	344	70,06	80,07	67,20	60,37	74,58								
		332	117	70	519	—	11	530	174	76	44	294	56,65	77,48	65,44	57,71	72,09								
1918	1917	1938	1013	373	3324	34	160	3518	1429	843	243	2515	75,66	81,56	68,40	60,49	75,18								
		2076	1023	446	3545	24	119	3688	1313	769	222	2304	64,59	79,22	66,56	58,68	73,08								

\* Die Stundenlöhne basieren auf dem 9stündigen Arbeitstag.

Bei Annahme von 305 Arbeitstagen zu 9 Stunden beträgt im Durchschnitt das Jahreseinkommen eines Werkstattearbeiters pro 1918:

a. der I. Lohnklasse Fr. 2 238.82 ( $305 \times 9 \times 81,56$ ) | im Gesamtdurchschnitt pro 1918 Fr. 2 063.69 ( $305 \times 9 \times 75,18$ )

a.	der	I. LOMMKASSE	2 250.32	(305 × 9 × 51,30)	an Gesamtanforderungen pro	1917	2 004.67	(305 × 9 × 73,03)
b.	"	"	1 877.58	(305 × 9 × 68,40)	"	"	"	"
	II.	"	"	"	"	"	"	"

[illegible]

Erhöhtene Erhöhung des durchschnittlichen Einkommens bedeutet für die oben angegebene Zahl von 3324 eingeteilten Arbeit-

0.02 = Fr. 196 182.48.

im Akkord Arbeitenden stellt sich das Jahreseinkommen höher.

Im **AKKORD** Arbeitenden steigt sich das **gesamtschönkommen** **hohel**.

obigen Beträgen sind den bett. Werkstattearbeitern pro 1918 pro Mann durchschnittlichen Fr. 1.442 aus-

## IV. Baudepartement.

### a. Allgemeines.

1. Wir haben neue Vorschriften erlassen, gemäss welchen die Arbeitszeit beim Bahnunterhaltungsdienst im Jahresdurchschnitt auf 54 Stunden in der Woche festgesetzt wird. Die Verteilung der Arbeitszeit auf die einzelnen Werkstage und die Tagesstunden bleibt den Kreisdirektionen, bzw. deren ausführenden Organen überlassen. Dadurch wird es ermöglicht, die Arbeitszeit dem Fahrplan anzupassen.

2. Die in den Vorschriften betreffend die Zulagen für aussergewöhnliche Nacharbeiten beim Bahnunterhaltungs- und Telegraphendienst vorgesehene Herabsetzung der Zulage für Nacharbeiten am Wohnsitze, bzw. in einer Entfernung von nicht über 3 km von der Wohnsitzstation um 25 %, ist auf ein Gesuch des Verbandes der Bahnmeister und Bahnmeistergehilfen fallen gelassen worden.

3. Bei den Lebensmittelämtern der Kantone sind Schritte unternommen worden, um für die gemeinschaftlichen Küchen der Bahnarbeiter einen Zuschuss an Monopolwaren (Teigwaren, Reis, Mehl) über die jedermann zukommende Ration hinaus zu erhalten. Ebenso ist dahin gewirkt worden, dass allen Wärtern und Arbeitern des Bahndienstes eine zweite Käsekarte verabfolgt werde. Mit wenigen Ausnahmen ist unsern Ansuchen entsprochen worden. Weitere Massnahmen zur Lebensmittelbeschaffung für die gemeinschaftlichen Küchen und für bessere Ernährung der Bahnarbeiter sind im Gange.

4. Mit Rücksicht auf die gegenwärtige kritische Lage unseres Landes und die Schwierigkeit der Lebensmittelbeschaffung wurden auch dieses Jahr in allen Kreisen Anstrengungen gemacht, um zur Urbarisierung geeignetes Ödland und allfällig noch nicht angebaute bahneigene Grundstücke für die Garten- und Feldkulturen zu gewinnen. Über den bisherigen Erfolg dieser Bemühungen gibt nachfolgende Zusammenstellung Aufschluss:

Kreise	Neuanpflanzungen					
	von Anfang des Krieges bis Ende 1917		im Jahre 1918		zusammen	
	Kartoffeln und Gemüse	Getreide	Kartoffeln und Gemüse	Getreide	Kartoffeln und Gemüse	Getreide
	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>
Kreis I <sup>1)</sup> . . . . .	75 300	5 800	118 600	12 600	193 900	18 400
" II <sup>2)</sup> . . . . .	192 700	54 000	135 200	13 600	327 900	67 600
" III <sup>3)</sup> . . . . .	438 000	118 000	87 500	22 500	525 500	140 500
" IV <sup>4)</sup> . . . . .	222 500	22 000	55 400	38 200	277 900	60 200
" V . . . . .	181 600	21 500	151 600*)	62 600**)	333 200*)	84 100**)
zusammen	1 110 100	221 300	548 300	149 500	1 658 400	370 800

<sup>1)</sup> davon 117 600 m<sup>2</sup> neu urbarisiert.

<sup>2)</sup> " 33 700 " " "

<sup>3)</sup> " 51 800 " " "

<sup>4)</sup> " 20 000 " " "

zusammen 223 100 m<sup>2</sup>.

\*) Davon entfallen 135 700 m<sup>2</sup> auf fremde, von der Bahn gepachtete Grundstücke.

\*\*\*) " " 62 000 " " " " " " " " " "

Wir haben auch die Anpflanzung von Maibohnen, Topinambur und Mohn empfohlen und dem Personal hierzu eine gewisse Menge Saatgut zur Verfügung gestellt. Über die Kultur und Pflege der Maibohne und des Mohns sind gedruckte Anleitungen abgegeben worden.

5. Die technische Kommission des Vereins schweizerischer Brückenbauanstalten machte die Anregung, wir möchten gemeinsam mit ihr technische Probleme des Eisenbaues beraten und bearbeiten. Wir haben unsere Mitarbeit zugesagt.

### b. Bahnbau.

Im Bauvoranschlag für das Jahr 1918 war ein Betrag von Fr. 51 746 800 zu Verwendungen für Bahnbauten vorgesehen. Vom Verwaltungsrat ist dann nachträglich für die Einrichtung der elektrischen Zugförderung auf den Strecken Scherz-Ligen-Bern und Brig-Sitten ein weiterer Kredit von Fr. 9 700 000 bewilligt worden, schliesslich wurde mit Bundesbeschluss vom 26. Juni 1918 für die Anschaffung von elektrischen Lokomotiven ein Nachtragskredit von Fr. 5 600 000 erteilt, so dass sich der Gesamtbauvoranschlag pro 1918 auf Fr. 67 046 800 erhöhte.



Die wirklichen Bauausgaben betragen Fr. 63 293 364 und bleiben daher um Fr. 3 753 436 hinter dem Voranschlag zurück. Es ist dies nichts Aussergewöhnliches. Auch vor dem Kriege betrugen die jährlichen Bauausgaben durchschnittlich nur 80 % der Voranschlagssummen, weil sich wegen Verzögerung der Plangenehmigung oder wegen anderer unvorhergesehener Hindernisse die Bauarbeiten nicht immer programmgemäss durchführen liessen. Trotz der durch den Krieg geschaffenen Schwierigkeiten war also die Bautätigkeit bei unserer Verwaltung im Berichtsjahre eine recht rege. Es tritt dies noch mehr in die Erscheinung, wenn man die absoluten Beträge der jährlichen Bauausgaben einander gegenüberstellt.

im Jahre 1903 . . . . .	Fr. 30 319 737	im Jahre 1911 . . . . .	Fr. 29 388 966
" " 1904 . . . . .	" 33 971 598	" " 1912 . . . . .	" 37 378 284
" " 1905 . . . . .	" 33 928 432	" " 1913 . . . . .	" 54 169 014
" " 1906 . . . . .	" 34 460 678	" " 1914 . . . . .	" 45 634 152
" " 1907 . . . . .	" 37 314 084	" " 1915 . . . . .	" 28 413 058
" " 1908 . . . . .	" 40 448 800	" " 1916 . . . . .	" 23 732 199
" " 1909 . . . . .	" 28 144 993	" " 1917 . . . . .	" 20 091 162
" " 1910 . . . . .	" 30 265 634	" " 1918 . . . . .	" 63 293 364

Die Bauausgaben im Jahre 1918 sind also um Fr. 9 124 350 grösser als diejenigen im Jahre 1913, in welchem sie den höchsten Betrag erreichten seit dem Bestehen der Bundesbahnen. Dieses Anschwellen der Bauausgaben ist hauptsächlich auf die energische Förderung der Elektrifizierung und sodann auch auf die Erhöhung der Preise der Baumaterialien und der Arbeitslöhne zurückzuführen.

Bei der Ausführung der Arbeiten machte sich der Mangel an Baumaterialien und Arbeitskräften und namentlich die schwierige Beschaffung der Nahrungsmittel für die Arbeiter ungünstig fühlbar. Erst nach erfolgter Einstellung der Feindseligkeiten zwischen den kriegführenden Staaten und teilweiser Demobilisation der schweizerischen Grenzschutztruppen, sowie infolge Einstellung der Anfertigung von Munition und Kriegsmaterial wurden gegen Ende des Berichtsjahres Arbeitskräfte frei. Dagegen waren der Arbeitsausführung in vermehrtem Masse der Mangel an Baumaterial und ganz besonders das Fehlen von Konstruktionseisen hinderlich.

Die Einfuhr von neuen Schienen fand nur unregelmässig statt und stockte vom Monat Oktober an ganz.

Das zweite Geleise Visp-Brig wurde am 21. Dezember dem Betriebe übergeben. Für das zweite Geleise Lengnau-Mett ist der Bahnkörper durchgehends zweispurig hergestellt; im Monat Dezember konnte der Betrieb zwischen Pieterlen und Mett auf das neue Geleise übergeleitet werden. Die Unterbauarbeiten für das zweite Geleise Kiesen-Thun sind auf der Strecke Kiesen-Uttigen und einer Teilstrecke zwischen Uttigen und Thun nahezu vollendet. Die neue Aarebrücke bei Uttigen ist fertig montiert worden. Die Arbeiten für den Bau des zweiten Geleises wurden auf der Strecke Siviliez-Romont fortgesetzt und zwischen Dailens-Ependes und Rheineck-St. Margrethen in Angriff genommen.

Im Berichtsjahre wurden die beiden Ausweichstationen der Monte Cenerilinie, Al Sasso und St. Ambrogio fertig erstellt. Die Haltestellen Pontenet, Buix und Altendorf sind dem Betriebe übergeben worden. Mit der Gemeinde Giornico wurde ein Vertrag abgeschlossen, wonach in der Nähe dieser Ortschaft eine Haltestelle errichtet wird; nach deren Eröffnung soll die bestehende Station eingehen. Desgleichen haben wir uns bereit erklärt, zwischen den Stationen Bodio und Biasca eine Haltestelle bei dem Dorfe Pollegio zu erstellen.

Beim Bau des Simplontunnels II wirkte auch im Berichtsjahre der Arbeiter- und Materialmangel ausserordentlich verzögernd auf den Fortgang der Arbeiten. Auf der Nordseite konnte die Mauerung am 1. Juni vollendet werden, worauf mit den Rekonstruktionsarbeiten im Tunnel I begonnen wurde. Auf der Südseite ist seit 16. Juni wegen Mangel an Arbeitern nur noch in der Vormittagsschicht gearbeitet, und am 21. Juni sind der weitere Ausbruch und später auch die Mauerung ganz eingestellt worden. Es bleiben nunmehr noch 1863 m des Parallelstollens zum fertigen Tunnel auszubauen. Im August wurde am Abbruch der Rohrleitungen und der Dienstgeleise gearbeitet. Diese Arbeiten konnten aber nicht beendet werden, weil die italienischen Behörden im September das Überschreiten der Grenze nicht mehr erlaubten. Auf den 31. Dezember ist das Personal für den Bau des Simplontunnels II entlassen worden; die Fertigstellung der noch verbleibenden Arbeiten wird auf bessere Zeiten verschoben.

Auf verschiedenen Stationen wurden die Geleiseanlagen und Verladeeinrichtungen erweitert und stark frequentierte Niveauübergänge durch Unter- oder Überführungen ersetzt. In einigen Fällen mussten Erweiterungen mit Rücksicht auf die stark gesteigerte Ausbeutung der Torflager durchgeführt werden.

Wegen des herrschenden Petrolmangels, der ungenügenden Einfuhr von Kohlen und der dadurch erschwerten Herstellung von Gas, ist auf vielen Stationen, in Dienstlokalen und Wohnungen die elektrische Beleuchtung eingerichtet worden. Sodann sind versuchsweise im Jahre 1917 15 Vorseignale der Strecke Basel-Pratteln mit Aga-Blinklicht ausgerüstet worden. Da sich diese von der A.-G. Gasakkumulator Stockholm in eigenen Kosten ausgeführte Einrichtung bewährt hat, wurde sie von unserer Verwaltung übernommen.

Infolge Einführung der elektrischen Zugförderung, bzw. Verwendung von schweren elektrischen Lokomotiven müssen auf der Gotthardbergstrecke die meisten eisernen Brücken verstärkt oder umgebaut werden. Bis Ende des Berichtsjahres wurden die Verstärkungen der eisernen Überbauten bei acht grösseren Brücken der Strecke Erstfeld-Göschenen zu Ende geführt. Mit der Ersetzung weiterer eiserner Brücken durch steinerne Objekte ist begonnen worden.

Auf dem Bahnhof Gossau und den Stationen Martigny, Niederschönthal-Frenkendorf, Wangen bei Olten, Herzogenbuchsee, Deitingen, Selzach, Bonstetten-Wettswil, Hedingen, Schänis und Emmishofen-Kreuzlingen wurden die Stellwerkanlagen zum Teil erweitert, zum Teil vollständig umgebaut.

Die Erweiterungsbauten für den Personenbahnhof Biel nahmen ihren Fortgang. Der Aushub für das Aufnahmegebäude wurde, soweit es der Stand der übrigen Arbeiten erlaubte, vollendet. Mit der Pfählung für das Fundament ist begonnen worden. Ferner wurden die Arbeiten für die Unterführung von 6 Strassen und die Überbrückung des Schüsskanals in Angriff genommen und zum Teil zu Ende geführt.

Das von den Behörden der Stadt Bern bei Herrn Oberingenieur Dr. Gleim in Hamburg eingeholte Gutachten für die Erweiterung des Bahnhofes Bern ist uns vom Gemeinderat unterbreitet worden. In der Folge haben Besprechungen mit einer Delegation des Gemeinderates der Stadt Bern stattgefunden, wobei man sich dahin einigte, dass zuerst der Ausbau und die Verbesserung der Zufahrtslinie vom Wylerfeld bis in den Personenbahnhof Bern, mit Erstellung einer neuen Brücke über die Aare, studiert werden solle. Mit der Ausarbeitung des bezüglichen Projektes ist begonnen worden.

Das Projekt für den Umbau des Bahnhofes Thun ist am 28. September 1918 vom schweizerischen Eisenbahndepartement genehmigt worden; daraufhin wurden die Expropriationsverhandlungen eingeleitet. Bei der Genehmigung des Projektes hat das schweizerische Eisenbahndepartement der Kantonsregierung, bzw. dem Gemeinderat Thun eine Frist bis Ende des Jahres 1918 eingeräumt, innert welcher deren endgültige Erklärungen über die Annahme oder Ablehnung der gestellten Bedingungen betreffend Übernahme der Mehrkosten, die zufolge der verlangten Verbreiterung der die Bahnanlage kreuzenden Strassen entstehen, gewärtigt werden. Diese Frist wurde auf ein Gesuch des Gemeinderates von Thun bis Ende März 1919 verlängert. Sobald die Antwort der Gemeinde Thun, bzw. des Kantons Bern eingeht, werden die Detailprojekte ausgearbeitet und nach Genehmigung derselben wird mit der Arbeit begonnen.

Auf Ansuchen der Regierung des Kantons Zürich wurde die Ausführung des von den Behörden genehmigten Projektes für die Erstellung eines neuen Lokomotivdepots im Bahnhote Zürich verschoben. Mit der Inangriffnahme der Arbeiten soll zugewartet werden, bis die vom Stadtrat gewählte Kommission den Bericht über den Umbau des Bahnhofes erstattet hat, beziehungsweise bis eine vollständige Abklärung über die Frage des Bahnhofumbaus erfolgt sein wird.

Dem Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiet der Stadt Zürich vorausgehend, wurden die Arbeiten für die Sihlverlegung in der Stadt Zürich an die Unternehmung Fietz und Leuthold in Zürich übertragen. Dieselben sind am 24. März in Angriff genommen worden und haben im Berichtsjahre bedeutende Fortschritte gemacht.

### **c. Bahnunterhalt.**

Unsere Bemerkungen sind am Schlusse der Betriebsrechnung beigelegt.

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

1. Zur Vorbereitung der elektrischen Zugförderung über Erstfeld hinaus haben wir die Anbringung der Fahrleitungsmauerbolzen in den Tunneln der Strecken Erstfeld-Luzern und Arth-Goldau-Zürich in Angriff genommen.

2. Im Hinblick auf den Umstand, dass immer mehr Bahnverwaltungen, welche Bahnhöfe und Stationen mit den Bundesbahnen gemeinschaftlich benützen, zur elektrischen Zugförderung übergehen, oder doch deren Einführung prüfen und mit den Bundesbahnen deshalb in Unterhandlungen treten müssen, haben wir den Kreisdirektionen besondere Wegleitungen zu diesem Zwecke erteilt.

3. Der Direktionskommission der schweizerischen Südostbahn haben wir auf die Anfrage hin, ob und zu welchem Preise wir ihr die elektrische Energie in Form von Einphasenwechselstrom für den Betrieb ihrer Linie zur Verfügung stellen könnten, eine Offerte für die Energielieferung zugestellt in der Meinung, dass die Energie nach Erstellung des Kraftwerkes Amsteg und des Unterwerkes in Goldau aus letzterem in Fahrstromspannung abgegeben werde.

4. Die Direktion der Bodensee-Toggenburgbahn richtete an uns einige Fragen in bezug auf die Elektrifizierung ihrer Linien. Wir haben darauf geantwortet, dass wir bereit seien, der B. T. für den Fall ihrer sofortigen Elektrifizierung unter gewissen Bedingungen zu gestatten, die Bundesbahnstrecke Wattwil-Ebnat zu elektrifizieren und auf den Gemeinschaftsbahnhöfen St. Gallen, Lichtensteig, Wattwil und Ebnat eine Anzahl Bundesbahngleise für den elektrischen Betrieb auszurüsten.

5. Mit der A.-G. Bernische Kraftwerke in Bern haben wir einen Vertrag betreffend die Lieferung von elektrischer Energie zum Betriebe der Linie Scherzligen-Bern abgeschlossen.

6. Der elektrische Betrieb auf der Strecke Scherzligen-Thun ist am 1. Dezember 1918, nach stattgehabter Kollaudation durch das schweizerische Eisenbahndepartement, aufgenommen worden.

7. Für die Projektierung des Kraftwerkes an der Barberine sind im Berichtsjahre die Terrinaufnahmen ausgeführt worden und es wurde die Ausarbeitung des Bauprojektes an die Hand genommen.

#### 8. Bauausführung.

a. *Strecke Erstfeld-Bellinzona.* Die Bauarbeiten für die Kraftwerke Ritom und Amsteg wurden im Berichtsjahre fortgesetzt.

Beim *Kraftwerk Ritom* gelangte als letzte grössere Arbeit die Ausführung des Zulaufstollens und des Wasserschlosses zur Vergebung. Die Vergebung erfolgte nicht früher, um in möglichst weitgehendem Masse die Seilbahn längs der Druckleitung für die Transporte benützen zu können. Diese Seilbahn wurde im Berichtsjahre samt den mechanischen Einrichtungen fertiggestellt. Die Druckleitungsrohre sind bis auf wenige Stücke geliefert. Zur Vergebung kam noch der vierte Rohrstrang. Der Rohbau des Maschinen-, Schalt- und Transformatorenhauses wurde beendet, und es ist mit dem innern Ausbau begonnen worden. Der Bau der Maschinen, Transformatoren und Apparate in den verschiedenen Fabriken ist derart vorgeschritten, dass mit dem Einbau nach Fertigstellung der Räume im April 1919 begonnen werden kann. Wegen der Grippeepidemie erlitten die Arbeiten in erheblichem Masse Verzögerungen. Es musste ein Dienstwohnhaus zur Pflege von grippekranken Arbeitern als Notspital eingerichtet werden.

Beim *Kraftwerk Amsteg* ist die Reussumleitung am Pfaffensprung nahezu vollendet. Die Arbeiten am Wehr wurden im Herbst bei Eintritt des niedern Wasserstandes der Reuss wieder aufgenommen. In allen sechs Seitenstollen des Zulaufkanals ist der gesunde Fels erschlossen worden. Im Seitenstollen beim Fellital wurde mit dem Ausbruch des Zulaufstollens begonnen. Der Aushub für den Unterbau der Druckleitung und Seilbahn ist vollendet; etwa  $\frac{2}{3}$  der Mauerung sind ausgeführt. Wie in Piotta, wurden auch in Amsteg die Bauarbeiten durch die Grippeepidemie verzögert.

Auf der Strecke Erstfeld-Claro sind sämtliche Maste aufgestellt und es ist mit der Montierung der Tragwerke für die Fahrleitung begonnen worden. Auf den Stationen werden die Betonsockel für die Fahrleitungsmaste erstellt; sie sind auf sechs Stationen fertig. Im Gotthardtunnel sind die Kabelkonsolen angebracht. Mit der Erstellung von Kabelgräben in den übrigen Tunneln wurde begonnen, ebenso mit der Abdichtung der Gewölbe. Im Berichtsjahre wurden an grösseren Lieferungen vergeben: die Hochspannungs- und Schwachstromkabel mit den zugehörigen Kabelverbindungsmuffen, Differdingerträger als Leitungsmaste, Tragwerke, Isolatoren, Tragseile, die Herstellung des Fahrdrahtes aus Elektrolytkupfer in Barren etc.

Der Rohbau der Unterwerke Göschenen, Giornico und Giubiasco wurde zur Hälfte erstellt. Die elektrische Ausrüstung derselben gelangte zur Vergebung.

b. *Strecke Bellinzona-Chiasso.* In den Tunneln der Cenerilinie wurde mit der Bohrung der Mauerbolzenlöcher zur Befestigung der Fahrleitung begonnen. Im weitem sind Materialbestellungen in erheblichem Umfange vorgenommen worden.

c. *Strecke Scherzligen-Bern.* Die Fahrleitungsmaste und die Tragwerke sind von Scherzligen bis zur Aarebrücke bei Bern aufgestellt. Die Fahrleitung ist mit Ausnahme eines 3,5 km langen Stückes zwischen Kiesen und Uttigen und der Strecke Wylerfeld-Bern montiert.

Die Gebäude der Schaltstationen sind alle im Rohbau vollendet. Mit der Aufstellung der Apparate ist begonnen worden. Die Schaltstation Münsingen ist fertig montiert.

d. *Strecke Brig-Sitten.* Auf den Strecken Brig-Visp und Granges-St. Léonard ist die Fahrleitung montiert; auf den übrigen Strecken wurde mit dem Ziehen derselben begonnen.

Die Arbeiten an der 25 000 Volt-Übertragungsleitung wurden weiter gefördert.

Die Transformatorenstationen Massaboden, Leuk und Granges sind fertig montiert. Der Reservetransformator ist zur Ablieferung bereit.

Wir geben nachstehend eine Übersicht der Bauausgaben für die Elektrifikation bis Ende 1918:

# Zusammenstellung der Kosten für die Einführung der elektrischen Zugförderung in den Jahren 1907—1918.

	Ausgaben im Jahre 1918				Total-Ausgaben auf Ende 1918			
	Konto Unvollendete Baubjekte	Bauausgaben zulasten der Betriebsrechnung	Auf Baurechnung übergetragen	Total	Konto Unvollendete Baubjekte	Bauausgaben zulasten der Betriebsrechnung	Auf Baurechnung übergetragen	Total
<b>Einführung der elektrischen Zugförderung:</b>	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Planaufnahmen und Projektierungsarbeiten . . . . .	—	—	134 910.50	134 910.50	—	576.50	544 231.10	544 807.60
<b>Erwerb von Wasserkraften:</b>								
a) Im Reussgebiet (Kanton Uri)	—	\$ 72 000.—	—	72 000.—	265 704.75 \$	648 000.—	—	913 704.75
b) In der obern Leventina (Kanton Tessin) . . . . .	—	\$ 95 000.—	—	95 000.—	314 205.05 \$	950 000.—	—	1 264 205.05
c) Rhonewasserkraft zwischen Fiesch und Mörel* . . . . .	—	—	—	—	—	\$ 146 111.10	130 586.85	276 697.95
d) Wasserkraft der Binna* . . . . .	—	—	—	—	—	\$ 23 215.65	45 023.15	68 238.80
e) Barberine, Eau-Noire und Trient . . . . .	162 682.45 \$	9 500.—	—	172 182.45	370 630.25 \$	18 500.—	—	389 130.25
f) Lago di Lucendo . . . . .	—	—	—	—	300.—	—	—	300.—
g) Etzelwerk . . . . .	—	—	—	—	220 000.—	—	—	220 000.—
<b>Elektrische Ausrüstung der Strecken:</b>								
a) Erstfeld-Bellinzona . . . . .	8 812 981.47	11 491.80	—	8 824 473.27	9 635 696.38	12 220.05	—	9 647 916.43
b) Brig-Sitten . . . . .	2 542 740.56	73 048.30	—	2 615 788.86	2 542 740.56	73 048.30	—	2 615 788.86
c) Scherzigen-Bern . . . . .	2 932 507.58	79 777.52	—	3 012 285.10	2 932 507.58	79 777.52	—	3 012 285.10
<b>Erstellung von Kraftwerken:</b>								
a) Umbau des Kraftwerkes Brig	—	—	—	—	—	—	1 490 632.63	1 490 632.63
b) Kraftwerk Amsteg . . . . .	2 613 125.48	—	—	2 613 125.48	3 785 194.84	—	—	3 785 194.84
c) Kraftwerk Riom . . . . .	6 251 373.16	— 17.60	—	6 251 355.56	9 822 619.97	1 450.70	—	9 824 070.67
d) Kraftwerk Barberine . . . . .	6 575.60	—	—	6 575.60	6 575.60	—	—	6 575.60
<b>Erstellung von Reparaturwerkstätten:</b>								
Werkstätte Bellinzona . . . . .	48 987.60	—	—	48 987.60	48 987.60	—	—	48 987.60
<b>Total</b>	23 370 973.90	340 800.02	134 910.50	23 846 684.42	29 945 162.58	1 952 899.82	2 210 473.73	34 108 536.13

\* Gemäss Subkonzessionsvertrag mit der A.-G. Lonza gehen die Wasserzinsse ab 1. Januar 1917 zulasten dieser Gesellschaft.  
§ Wasserzinsse.



### e. Oberbaumaterialverwaltung.

1. Die seit dem Kriegsbeginne stetig gestiegenen Verkaufspreise für altes Oberbaumaterial erfuhren eine weitere Erhöhung. Die Nachfrage für den Inlandbedarf war anhaltend sehr stark; sie ging erst nach Abschluss des Waffenstillstandes zwischen den Entente- und den Zentralmächten etwas zurück. Oberbaumaterial wurde nicht ausgeführt. Gebrauchte Schienen, Befestigungsmittel und Weichenteile wurden in beträchtlichen Mengen an Private für die Anlage von Industriegleisen verkauft.

Der Erlös aus dem Verkaufe von alten Oberbaumaterialien erreichte im Berichtsjahre den Betrag von Fr. 1 540 030. 19.

2. Die Lieferung neuer Stahlschienen und Eisenschwellen durch den Stahlwerks-Verband A.-G. in Düsseldorf blieb erheblich unter dem vertraglich festgesetzten Quantum. Ein Teil der streckenweisen Geleiseumbauten, sowie von Neu- und Ergänzungsbauten, musste daher auf später verschoben werden. Immerhin reichten die Lieferungen für die dringenderen Neubauten und den gewöhnlichen Unterhalt aus. Anstatt der für das Jahr 1918 angeforderten 17 000 Tonnen Schienen, Schwellen und Zungenschienen wurden nur 7866 Tonnen von deutschen und luxemburgischen Werken geliefert. Angesichts des allgemein herrschenden Schienenmangels und der Tatsache, dass keine Schienen von anderer Seite erhältlich waren, muss dieses Resultat als verhältnismässig günstig bezeichnet werden. Seit anfangs November 1918 sind die Lieferungen wegen der eingetretenen Transportsperre gänzlich eingestellt. Ein Posten von 514 Tonnen Schienen, der für uns in Düdelingen auf Ende Oktober bereits gewalzt und verladen war, musste wieder abgeladen werden. Trotz den ohne Verzug bei den französischen Behörden eingeleiteten diplomatischen Schritten war es nicht möglich, die fraglichen Schienen in die Schweiz zu bekommen.

Unterm 2. September wurde mit dem Stahlwerks-Verband A.-G. in Düsseldorf ein zweiter Nachtrag zu den Verträgen von 1913 über die Lieferung unseres Bedarfes an Schienen, Schwellen und Zungenschienen für das Jahr 1920 abgeschlossen. Die Vertragssumme beträgt Fr. 5 800 000. Der Verwaltungsrat hat diesem Nachtragsvertrage am 7. Oktober 1918 die vorbehaltene Genehmigung erteilt.

3. Die Beschaffung der für das Jahr 1918 notwendigen Holzschwellen war schon im Vorjahre mit Schwierigkeiten verbunden. Das Angebot reichte zur Deckung des Bedarfes bei weitem nicht aus. Durch Vermittlung des eidgenössischen Oberforstinspektorates wurde zur Beschlagnahme, bzw. zur kantonsweisen Kontingentierung der für die Schwellenfabrication geeigneten Rohhölzer geschritten; dies in der Meinung, dass unsern Lieferanten das Rohholz zu normalen Preisen (Höchstpreisen) abgegeben werde.

Zur Deckung des restlichen Bedarfes pro 1918 wurde unterm 25. Januar und 8. März die Lieferung von 90 640 Stück Bahnschwellen und 1168 m<sup>3</sup> Weichen- und Brückenschwellen ausschliesslich an schweizerische Firmen vergeben.

Im fernern sind im Oktober die für das Jahr 1919 erforderlichen 140 000 Stück Holzschwellen und 1400 m<sup>3</sup> Weichen- und Brückenschwellen an 46 schweizerische Firmen um die Vertragssumme von Fr. 2 743 000 vergeben worden.

4. Über die Lieferung des Restbedarfes an Schienenbefestigungsmitteln für das Jahr 1918 sind am 6. Juli mit 2 schweizerischen Eisenwerken Verträge abgeschlossen worden. Die Vertragssummen belaufen sich auf Fr. 341 000.

Am 1. November erfolgte die Vergebung der für das Jahr 1919 in erster Linie notwendigen Schienenbefestigungsmittel um die Summe von Fr. 1 361 500 an 5 inländische Firmen. Mit Rücksicht auf die zu erwartende Änderung der Preiskonjunktur ist der Zuschlag des restlichen Bedarfsquantums auf einen geeigneteren Zeitpunkt verschoben worden.

5. Die Lieferung von Halbfabrikaten zur Anfertigung von Weichen und Kreuzungen für 1919 wurde am 2. August an 7 Firmen — 5 schweizerische und 2 ausländische — um die Summe von Fr. 516 000 übertragen.

6. Nachstehend geben wir eine Zusammenstellung der im Berichtsjahre angeschafften Materialsorten und -mengen:

#### Schienen aus Thomasstahl:

In Typ S.B.B. I, von 45,9 kg Gewicht per m . . . . .	4 189 Tonnen
„ „ S.B.B. II, „ 48,9 „ „ „ „ . . . . .	1 130 „
„ „ S.B.B. V, „ 36,0 „ „ „ „ . . . . .	303 „
Zusammen	5 622 Tonnen

#### Eisenschwellen:

	Stück	Tonnen
Bahnschwellen, S.B.B. I, 2,70 m lang, für Hauptlinien . . . . .	3 909	= 287
Weichenschwellen S.B.B., verschiedene Länge, für Hauptlinien . . . . .	15 760	= 1 341
Doppelschwellen S.B.B. I, 2,70 m lang, für Hauptlinien . . . . .	30	= 4
Zusammen	19 699	= 1 632

Schienenbefestigungsmittel . . . . .	1 201 Tonnen
Vollschienen zu Weichenzungen . . . . .	612 Tonnen
Unterzugsbleche zu Weichen und Kreuzungen . . . . .	131 „
Gussbeilagen „ „ „ „ . . . . .	23 „

Holzschwellen:

a. Bahnschwellen:

eichene . . . . .	29 961 Stück
buchene . . . . .	55 577 „
föhrene . . . . .	26 804 „
lärchene . . . . .	14 660 „
Zusammen	127 002 Stück

b. Weichen- und Brückenschwellen:

eichene Weichenschwellen . . . . .	998 m <sup>3</sup>
„ Brückenschwellen . . . . .	321 „
buchene Weichenschwellen . . . . .	280 „
föhrene Brückenschwellen . . . . .	15 „
Zusammen	1 614 m <sup>3</sup>

Imprägnierstoffe:

Teeröl (von schweizerischen Gaswerken). . . . .	754 Tonnen
---	------------

Das zur Imprägnierung von Holzschwellen bezogene Teeröl ist, infolge Beschlagnahme der Teererzeugnisse seitens der Bundesbehörden, ausnahmsweise durch uns angekauft und den Imprägnieranstalten nach Massgabe ihres Bedarfes zugeteilt worden.

7. Rückkauf der Tösstalbahn. Die Oberbaumaterial-Vorräte der Tösstalbahn wurden auf Grund einer kontradiktorischen Aufnahme zum Inventarwerte von Fr. 68 686 übernommen.

## V. Rechtsdepartement.

### a. Allgemeines.

1. Gemäss Beschluss des Bundesrates vom 7. Mai ist das Konkursprivilegium der Pfandgläubiger in Abänderung des Art. 40, Ziffer 6, des Bundesgesetzes über Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen von 3 auf 5 Jahreszinse erweitert worden.

2. Über die Ausrichtung eines Besoldungsnachgenusses bei Unfällen mit tödlichem Ausgange sind im Benehmen mit den Kreisdirektionen allgemeine Grundsätze festgesetzt worden.

3. Das der Europäischen Güter- und Reisegepäckversicherungs-Aktiengesellschaft in Bern eingeräumte Recht zum Verkaufe ihrer Reisegepäckversicherungspolice bei den Gepäckexpeditionen (früher bei den Rundreisebureaux, vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1916, Seite 27, Ziffer 4 a) wurde auch auf das Schweizer Verkehrsbureau (amtliche Auskunftsstelle der S. B. B.) in Berlin ausgedehnt.

4. Zwischen Österreich und Italien ist durch unsere Vermittlung als Folge unserer Anregung vom Jahre 1916 (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1916, Seite 28, Ziffer 8) eine Anzahl bei Ausbruch des europäischen Krieges in Feindesland zurückgebliebener beschlagnahmter Gepäckstücke ausgetauscht worden.

5. Am 1. April 1918 hat die schweizerische Unfallversicherungsanstalt in Luzern ihren Betrieb eröffnet. Die Bundesbahnen sind von der Direktion der genannten Anstalt in ihrer Gesamtheit mit allen ihren Angestellten und Arbeitern der obligatorischen Versicherung unterstellt worden. Dies wurde in der Form einer allgemeinen dienstlichen Mitteilung mit den notwendigen Erläuterungen unserm gesamten Personal zur Kenntnis gebracht.

Unterm 28. März haben wir mit der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt ein Übereinkommen betreffend die Besorgung des Agenturdienstes für die Durchführung der Unfallversicherung unseres Personals getroffen und eine „Provisorische Instruktion betreffend die Ausführung der Unfallversicherung des Personals und die Vollziehung des Reglementes Nr. 48“ (Zuschussreglement) erlassen.

Unser Rekurs gegen die durch die Direktion der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt vorgenommene Zuteilung zum Prämientarif für Nichtbetriebsunfälle (Gefahrenstufen) ist vom Rekursausschuss VI der genannten Anstalt abgelehnt worden. Dagegen hat der Rekursausschuss V bezüglich der Prämien für Betriebsunfälle unseren Rekurs teilweise gutgeheissen, so dass sich unsere Prämienausgabe für die Versicherungsperiode vom 1. April bis 31. Dezember 1918 gegenüber der ursprünglichen Zuteilung um rund Fr. 125 000 vermindern wird.

Unsere Belastung durch die Unfallversicherung stellt sich nunmehr, in Promillen des anrechenbaren Verdienstes ausgedrückt, für die nachfolgend genannten Gefahrenklassen wie folgt:

1. Betriebsunfallversicherung.		Prämienatz ‰
a. Bureaupersonal der allgemeinen Verwaltung und der zentralen Bureaux der technischen und der Betriebsdienste, inbegriffen das Personal aller Materialverwaltungen . . . . .		3
b. Bahningenieure und deren Hilfspersonal, Bahnmeister . . . . .		18
c. Bahnwärter und Barrierenwärter . . . . .		16
d. Personal des Bahnbaues (ohne Hochbau), inbegriffen der Bau von Hilfsbetrieben, und des Bahnunterhaltes (nicht rubriziertes Personal des Bahndienstes), inbegriffen die Aufseher, Monteure und Arbeiter für Brücken und Stellwerke . . . . .		36
e. Rangierpersonal und Weichenwärter des Expeditionsdienstes . . . . .		34
f. Übriges Personal des Expeditionsdienstes, inbegriffen das Personal der Lagerhäuser und der Wagenrepartitionsbureaux . . . . .		10
g. Zugspersonal, inbegriffen die Oberzugführer . . . . .		22
h. Lokomotivpersonal, inbegriffen die Oberlokomotivführer, die Motorwagenführer und das Führerpersonal für den elektrischen Betrieb . . . . .		12
i. Wagensvisiteure und Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials, inbegriffen Drehscheiben- und Schiebebühnenwärter . . . . .		18
k. Personal der Reparaturwerkstätten und Werften, inbegriffen die technischen Beamten, das Bureau- und das Magazinpersonal, das Personal der Ladestationen, sowie die Depotchefs samt dem Bureaupersonal und den Depothandwerkern . . . . .		26
l. Personal der Schiffsahrtsunternehmungen . . . . .		20
m. Personal der Stromerzeugung und Stromverteilung, d. h. das Personal der Kraftwerke, Unterwerke und Schaltposten im Betrieb . . . . .		48
n. Tunnelbau, inbegriffen der Bau von Wasserstollen . . . . .		90
o. Hochbau ohne Materialgewinnung, ausschliesslich N. r. P. . . . .		44
p. Hochbau mit Materialgewinnung, ausschliesslich N. r. P. . . . .		60
q. Erstellung von elektrischen Fern- und Fahrleitungen (sowohl Starkstrom- als Schwachstromleitungen), inbegriffen das nichtrubrizierte Personal des Telegraphendienstes . . . . .		60

2. Nichtbetriebsunfallversicherung.		Männl.   Weibl. Geschlecht
r. Betriebs- und Werkstättenpersonal . . . . .		4 3
s. Arbeiter für Bau und Unterhalt der Bahnstrecke und Hochbau. . . . .		7 —
t. Bureaupersonal . . . . .		3 2

Die Einführung der Unfallversicherung hat uns auch zu einer Ergänzung unserer Weisungen vom Jahre 1914 betreffend die Verrechnung der Unfallrenten (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1914, Seite 150, Ziffer 6) Anlass gegeben.

6. In unserem Geschäftsbericht für das Jahr 1917 (Seite 34, Ziffer 100) haben wir erwähnt, dass die neuen Statuten betreffend die Invaliditäts- und Sterbeversicherung der Arbeiter im Zeitpunkt der Betriebseröffnung der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt, d. h. am 1. April 1918, in Kraft treten sollten. Diese Betriebseröffnung war zuerst für den 1. Januar in Aussicht genommen worden, und die Arbeiter zählten darauf, von diesem Datum an auf Grund der neuen Skala pensioniert zu werden. Um zu vermeiden, dass die Verschiebung der Betriebseröffnung der Unfallversicherungsanstalt den Arbeitern nachteilig werde, hat unser Verwaltungsrat uns mit Zustimmung des Eisenbahndepartements ermächtigt, den Art. 15 der erwähnten Statuten, die Pensionenskala enthaltend, schon vom 1. Januar 1918 an anzuwenden.

7. Auf Grund eines von der Leitung des Verbandes pensionierter Eisenbahn- und Dampfschiffangestellter am 6. Mai 1918 an den Bundesrat gerichteten Gesuches und gestützt auf einen bezüglichen Antrag unseres Verwaltungsrates vom 6. September haben uns die eidgenössischen Räte durch Beschluss vom 27. September für die Ausrichtung einer Kriegsteuerungszulage an die pensionierten ehemaligen Beamten, ständigen Angestellten und Arbeiter der schweizerischen Bundesbahnen einen Kredit von Fr. 1 950 000 auf Betriebsrechnung bewilligt.

Der Beschluss ist auf Seite 2 dieses Berichtes unter Ziffer 1, lit. b, 4 erwähnt.

In Entsprechung eines Gesuches der Direktion der Tösstalbahn und mit Zustimmung des Eisenbahndepartementes haben wir auch den Pensionierten der ehemaligen Tösstalbahn die Kriegsteuerzulage für das Jahr 1918 gemäss den Bestimmungen des erwähnten Bundesbeschlusses ausrichten lassen.

8. Die dem Eisenbahndepartemente und dem Bundesamt für Sozialversicherung vorgelegten Rechnungen und Bilanzen unserer Hilfskassen für das Jahr 1917 haben diesen Behörden keinen Anlass zu Bemerkungen oder besonderen Verfügungen gegeben.

9. Die Expertenkommission zur Prüfung der Frage der absoluten Kapitaldeckung für die Pensions- und Hilfskasse hat im Berichtsjahre verschiedene Sitzungen abgehalten (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1917, Seite 34, Ziffer 12). Der Bericht dieser Kommission steht noch aus.

#### 10. Stand der Konzessionsgesuche für Wasserkräfte:

a. Am 6. April haben wir dem Regierungsrate des Kantons Uri ein Konzessionsgesuch eingereicht für die Ausnützung der Wasserkräfte des obern Kärstelen- und des Brunni- und Etzlibaches; am 18./19. September hat an Ort und Stelle ein Augenschein mit den ernerischen Behörden stattgefunden. Die Verhandlungen nehmen einen befriedigenden Verlauf.

b. Für den Konzessionsvertrag betreffend die Ausnützung der Wasserkräfte der Aare zwischen Aarau und Wildegg haben wir einen Entwurf ausgearbeitet, der am 12. Oktober dem Regierungsrat des Kantons Aargau zur Prüfung übermittelt wurde (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1915, Seite 24, Ziffer 4).

c. Zur Beratung eines Konzessionsvertrages für ein Etzelwerk haben am 14. Juni, 4. November und 18. Dezember mit Vertretern der Kantone Zürich, Schwyz und Zug konferenzielle Verhandlungen stattgefunden, die einen baldigen Abschluss erwarten lassen (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1917, Seite 33, Ziffer 3).

d. Das technische Bureau in Lausanne der A.-G. Brown, Boveri & Cie. hat uns die Wasserkräfte des Turtmannbaches und des Ilsees angeboten. Wir haben geantwortet, dass wir darauf verzichten, indem die uns konzessionierten Wasserkräfte der Rhone, der Barberine, des Trient und der Eau Noire zur Elektrifizierung unserer Linien in der Westschweiz vollkommen genügen.

11. Mit Herrn Jules Bochaty in Salvan wurde eine Übereinkunft abgeschlossen betreffend Ablösung seiner Wasserrechte am Trient (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1917, Seite 33, Ziffer 2).

### b. Abteilung für das Rechtswesen.

#### I. Versicherungswesen.

1. Von den kantonalen Brandversicherungsanstalten sind uns für 5 Brandfälle Fr. 2 130 vergütet worden.

2. Die unserer Selbstversicherung unterstellten Werte wurden im Berichtsjahre von 45 Brandfällen betroffen. Zu Lasten des Versicherungsfonds gegen Feuerschaden sind Fr. 11 919. 35 verrechnet worden.

#### II. Kautionswesen.

Der Stand der Sicherheiten war auf 31. Dezember 1918 folgender:

881 Barhinterlagen . . . . .	Fr. 803 770
897 Wertschriftenhinterlagen . . . . .	„ 8 304 135
1477 Bürgschaften . . . . .	„ 15 421 750
Zusammen 3255 Sicherheiten im Gesamtbetrage von . . . .	Fr. 24 529 655

(1917: 2995 = Fr. 20 321 127).

Hierin sind 28 Generalsicherheiten im Betrage von Fr. 3 237 500 inbegriffen.

#### III. Unfallwesen.

Bezüglich der Anzahl der Unfälle und der im Jahre 1918 ausbezahlten Haftpflichtentschädigungen verweisen wir auf die statistischen Tabellen und die Rechnungen.





Ausserdem sind 226 Gesuche um Unterstützung gemäss Art. 36 der Statuten eingegangen, welchen von den Hülfskassenkommissionen entsprochen wurde; die Summe der bewilligten Unterstützungen beträgt Fr. 39 368. 15.

Mit dem 1. April 1918 ist die Haftpflicht durch die Unfallversicherung abgelöst worden. Zusammen sind bei der Hülfskassenverwaltung 11 Invaliditäts- und 5 Todesfälle zur Anzeige gelangt (Rückzahlung der geleisteten Beiträge).

2. Bezüglich des Bestandes auf den 31. Dezember 1918 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 . . .	23 601 (23 432)	Versicherte Besoldungen .	Fr. 71 682 571. — (Fr. 67 602 014)
Pensionierte Invalide . .	3 416 (3 441)	Betrag der Jahrespensionen „	5 929 030. — ( „ 5 923 892)
„ Witwen . . .	2 971 (2 733)	„ „ „ „	2 103 517. 35 ( „ 1 888 554)
„ Waisen . . .	1 529 (1 256)	„ „ „ „	274 680. 70 ( „ 233 776)
„ Doppelwaisen- gruppen . . .	154 (151)	„ „ „ „	74 943. 45 ( „ 73 349)

In den hiervor angegebenen versicherten Besoldungssummen sind die gemäss Ziffer II des Nachtrages IV zu den Statuten seit dem 1. November 1918 versicherten Grundteuerungszulagen nicht enthalten, da deren genaue Feststellung in der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit noch nicht möglich war.

3. Die Gewinn- und Verlustrechnung ist auf Seiten 138—141 aufgeführt; sie schliesst auf den 31. Dezember 1918 mit einem Fehlbetrag von Fr. 42 047 283. 82 ab. Da sich der Fehlbetrag vom 31. Dezember 1917 in der Höhe von Fr. 40 387 938. 66 um die Amortisation von Fr. 86 422. 15 verringert hat, ist im Jahre 1918 ein Verlust von Fr. 1745 767. 31 entstanden. Über die Ursachen dieses Verlustes gibt die auf Seite 142 dieses Berichtes gegebene „Darstellung der Gewinne und Verluste des Geschäftsjahres 1918 nach ihren Quellen“ Auskunft. Hier sei insbesondere hervorgehoben, dass der Verlust auf der Versicherung der ordentlichen Besoldungserhöhungen vom 1. April 1918 rund Fr. 2 472 000 betrug, wogegen zum ersten Male seit dem Bestehen unserer Pensionskasse auf der Invaliditätsversicherung der Aktiven ein Gewinn von rund Fr. 145 000 gemacht wurde; andererseits hat die Kasse wiederum zum ersten Male auf der Sterbeversicherung der Aktiven einen Verlust von rund Fr. 647 000 erlitten, was auf die Wirkungen der Grippeepidemie zurückzuführen ist.

4. Die auf den 31. Dezember 1918 abgeschlossene Bilanz ist auf Seite 144 dieses Berichtes aufgeführt; sie gibt zu besondern Bemerkungen nicht Anlass.

## II. Die Arbeiterversicherung.

1. In der Krankenkasse waren am 31. Dezember 1918 gemäss Art. 16 und 17 der Statuten vom 20. November 1917 versichert (die entsprechenden Zahlen des Vorjahres sind in Klammern angegeben):

Klasse a (nur Arzt und Arznei) . . . . .	47 (206)	Männer und	23 (17)	Frauen;
„ b (nur Krankengeld) . . . . .	28 (1)	„ „	keine	„
„ c (Arzt, Arznei und Krankengeld) . . . . .	8362 (8253)	„ „	1276 (1280)	„

Die starke Abnahme der gemäss lit. a Versicherten im Rechnungsjahre ist auf einen Entscheid des Bundesamtes für Sozialversicherung zurückzuführen. Nach diesem Entscheide ist den Kassen untersagt, eine bereits bei einer andern Kasse für Krankenpflege versicherte Person auch noch für Krankenpflege zu versichern. Mitglieder, welche ausser bei der unsrigen noch bei einer andern Kasse für Arzt und Arznei versichert waren, mussten daher aus der unsrigen oder der andern Kasse austreten, oder aber sie konnten nur für ein Krankengeld versichert werden. Dies ist auch der Grund, warum die gemäss lit. b Versicherten im Rechnungsjahre zugenommen haben.

2. Die Invaliditäts- und Sterbeversicherung (Statuten vom 20. November 1917) umfasste am 31. Dezember 1918:

7797 (7057) versicherte Aktive;

882 (844) pensionierte Invalide mit einer jährlichen Pensionssumme von Fr. 599 057. 10 (Fr. 560 632. 90).

Die Invaliditätsgefahr war im Rechnungsjahre 1918:

1,52 ‰ (0,95 ‰) und die Sterblichkeit 1,82 ‰ (1,05 ‰).

Die Zunahme der Invaliditätsintensität im Rechnungsjahre ist auf die Einführung der neuen, gegenüber früher wesentlich günstigeren Statuten zurückzuführen. Die Aussicht auf eine höhere Pension im Jahre 1918 hatte im Vorjahre eine gewisse Stauung in der Pensionierung zur Folge, als deren Reaktion sich nun eine intensivere Inaktivierung zeigt. Die Erhöhung der Sterblichkeitsziffer gegenüber dem Vorjahre findet ihren Grund in der im Rechnungsjahre aufgetretenen Grippeepidemie.

3. Die Resultate der Morbiditätsmessung für das Jahr 1917 sind auf Seiten 155 und 156 dieses Berichtes: „Statistik zur Gewinn- und Verlustrechnung pro 1917“ und „Zusammenstellung der im Rechnungsjahr

1917 wirklich entstandenen und der zu erwartenden Zahl der Krankentage“ dargestellt. Diese Zusammenstellung ergibt, dass sich die Verhältnisse gegenüber dem Jahre 1916 verschlimmert haben. Der Prozentsatz der wirklichen Krankentage gegenüber der Erwartung beträgt 137.95 (116.85) bei den Werkstätten und 145.51 (113.65) bei den Kreiskrankenkassen.

Die Resultate der Morbiditätsmessung für das Jahr 1918 können erst in dem nächsten Jahresbericht erscheinen, da diese Arbeit mehr Zeit beansprucht als uns bis zum Drucke dieses Berichtes zur Verfügung steht.

4. Über die Gewinn- und Verlustrechnung unserer Arbeiterversicherung geben die Seiten 152 und 153 Auskunft.

Die Versicherungsklasse *a* (nur Arzt, Arznei und Anstaltsbehandlung) hat einen Gewinn von Fr. 2479.55 zu verzeichnen; in diesem Gewinne sind der ordentliche und der ausserordentliche Bundesbeitrag (Grippeepidemie), sowie die Zinsen des Reservefonds im Betrage von zusammen Fr. 1866.35 inbegriffen.

Die Versicherungsklasse *b* (nur Krankengeld) hat einen Gewinn von Fr. 324.40 zu verzeichnen; in diesem Gewinne ist der ordentliche und ausserordentliche Bundesbeitrag mit dessen Zinsen im Betrage von zusammen Fr. 473.60 inbegriffen. Ohne diese Beiträge wäre ein Verlust von Fr. 149.20 entstanden.

Versicherungsklasse *c* (Arzt, Arznei, Anstaltsbehandlung und Krankengeld). Schält man aus dieser Klasse den Reservefonds (Spezialfonds), über welchen gesonderte Rechnung geführt wird, mit seinen Einnahmen (Ziffer III, 6, 7 und 8) und Ausgaben (Ziffer III, 11) heraus, so ergibt sich ein Verlust von Fr. 548 480.27. Ohne den ordentlichen und ausserordentlichen Bundesbeitrag mit Zinsen von zusammen Fr. 162 920.60 wäre der Verlust Fr. 711 400.87 gewesen.

Die nach administrativen Einheiten gesonderten Verluste der Versicherungsklasse *c* sind auf Seite 154 dieses Berichtes dargestellt. Sämtliche administrativen Einheiten haben mit Verlusten abgeschlossen, was insbesondere auf die Grippeepidemie, sodann aber auch auf die erhöhten Kosten für Arzt, Arznei und Anstaltsbehandlung zurückzuführen ist.

5. Die Bilanzen der Arbeiterversicherung finden sich auf Seite 157 dieses Berichtes aufgeführt.

#### d. Abteilung für den bahnärztlichen Dienst.

1. Im Jahre 1918 sind vom Oberbahnarzte 37 229 Krankheitsfälle (1917: 21 291) statistisch verarbeitet worden. Die Ergebnisse sind in fünf Tabellen zusammengestellt, welche den Statistischen Tabellen beigegeben werden.

Die starke Vermehrung der Krankheitsfälle im Jahre 1918 gegenüber 1917 ist in der Hauptsache auf die Grippeepidemie zurückzuführen. Bis 31. Dezember 1918 sind dem Oberbahnarzt 18 518 epidemische Grippefälle (287 Grippe-Todesfälle) bei unserm Personal gemeldet worden. Davon wurden 15 799 Fälle statistisch verarbeitet; in den andern Fällen erfolgte die Arbeitsaufnahme erst im Jahre 1919, oder es zeigte sich im Verlaufe der Krankheit, dass es sich nicht um Grippe handelte.

Unser Personal wurde durch Merkblätter des Oberbahnarztes über die während der Grippeepidemie zu beobachtenden Verhaltensmassregeln aufgeklärt.

Die Zahl der statistisch verarbeiteten Fälle (37 229) stimmt mit der Zahl der in Ziffer 4 hiernach gemeldeten Erkrankungen (40 226) nicht überein, weil in der Statistik nur die Fälle enthalten sind, bei welchen Arbeitsaussetzung erfolgte, oder die Arbeit im Jahre 1918 wieder aufgenommen wurde.

2. Die grösste Zahl der Kranken am Ende eines Monats betrug 4510 im Oktober (1917: 2462 im Februar), die kleinste 1508 im Juni (1917: 1260 im September). Jahresdurchschnitt der Zahl der Kranken am Monatsende 2420 (1917: 1699).

3. Infolge Abschlusses des Agenturvertrages mit der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern haben sich die Dienstverrichtungen des Oberbahnarztes dermassen vermehrt, dass die Anstellung eines Stellvertreters notwendig wurde. In unserer Sitzung vom 28. Juni haben wir diese Funktionen Herrn Dr. med. von Tschärner, Bahnarzt in Glarus, übertragen.

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

	General- direktion	Kreis					Total	(1917)
		I	II	III	IV	V		
Aufnahmeuntersuchungen der Bahnärzte . . . . .	20	502	541	706	289	308	2366	(1857)
Begutachtung von Pensionierungen durch den Oberbahnarzt und durch die Bahnärzte . . . . .	2	42	42	36	14	42	178	(286)
Begutachtung von Unfallfolgen . . . . .	—	2	12	4	1	2	21	(38)
Kontrolluntersuchungen . . . . .	11	199	97	87	50	111	555	(494)
Angemeldete Erkrankungen . . . . .	559	8218	10409	7636	5050	8354	40226	(23136)

## D. Kreisdirektionen.

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

Die Kreisdirektion I hat in 103 Sitzungen 1439, die Kreisdirektion II in 89 Sitzungen 1696, die Kreisdirektion III in 92 Sitzungen 1379, die Kreisdirektion IV in 98 Sitzungen 1228 und die Kreisdirektion V in 91 Sitzungen 1581 Geschäfte behandelt. Über die Geschäftsführung im einzelnen geben die erwähnten Berichte an die Kreiseisenbahnräte näheren Aufschluss.

\* \* \*

## Schlussbemerkungen und Anträge.

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

Der Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung beträgt auf Ende des Jahres 1918. Fr. 128 620 354. 98  
Auf Ende des Jahres 1917 hat er betragen . . . . . „ 73 771 427. 54

Der Ausgabenüberschuss des Jahres 1918 erreicht somit . . . . . Fr. 54 848 927. 44

Derjenige des Vorjahres 1917 hat betragen. . . . . „ 29 238 394. 32

Der Abschluss des Geschäftsjahres 1918 ist somit um . . . . . Fr. 25 610 533. 12  
ungünstiger als derjenige des Jahres 1917.

Die Passivsaldi während der Kriegsjahre 1914 bis 1918 haben folgende Beträge erreicht:

Jahr 1914 . . . . .	Fr. 17 235 250. 96
„ 1915 . . . . .	„ 16 630 119. 57
„ 1916 . . . . .	„ 18 706 826. 84
„ 1917 . . . . .	„ 29 238 394. 32
„ 1918 . . . . .	„ 54 848 927. 44

Total Fr. 136 659 519. 13

Hiervon ist abzuziehen der auf das Jahr 1914 vorgetragene Aktivsaldo des Jahres 1913 „ 8 039 164. 15

Betrag des Passivsaldos auf Ende des Jahres 1918 wie oben . . . . . Fr. 128 620 354. 98

Wie im Verlaufe dieses Berichtes erwähnt wurde, enthält die vorliegende Jahresrechnung, wie die bisherigen, die gesetzliche Tilgung, die Abschreibung der Baukosten untergegangener Anlagen, die Tilgung von Anlehenskosten und die Einlagen in die Spezialfonds, die auf Grund der bezüglichen Gesetze und Vorschriften zu machen sind; ebenso ist die Quote zur Verzinsung und Tilgung des Defizites der Pensions- und Hilfskasse eingestellt worden. Der Bundesrat hat sich mit diesem Vorgehen in seiner Botschaft vom 19. Mai 1916 betreffend die Jahresrechnungen pro 1915 der Bundesbahnen einverstanden erklärt und dasselbe ist von der Bundesversammlung durch die Genehmigung der seitherigen Rechnungen bestätigt worden.

Zu dem ungünstigen Abschlusse des Rechnungsjahres 1918 mit dem zunehmenden Defizite der Gewinn- und Verlustrechnung ist weiter zu bemerken, dass die Aussichten für eine Verbesserung des Betriebsergebnisses im Jahre 1919 zur Zeit noch unsicher sind. Mit Rücksicht auf die andauernden, grossen Schwierigkeiten in der Beschaffung des Brennmaterials ist es wenig wahrscheinlich, dass in nächster Zeit eine wesentliche, allgemeine Verbesserung des Fahrplanes wird vorgenommen werden können und es ist daher eine erhebliche Vermehrung der Transporteinnahmen vorläufig nicht zu erwarten. Andererseits sind die hohen Preise aller Verbrauchs- und Baumaterialien noch nicht oder nur unerheblich zurückgegangen und die Zuwendungen an das Personal werden im Jahre 1919 infolge der erhöhten Teuerungszulagen neuerdings vermehrte Ausgaben erfordern. Die finanzielle Lage der Bundesbahnen gestaltet sich infolgedessen derart ernst und schwierig, dass alle Mittel aufgewendet



werden müssen, die eine Herabminderung der Defizite auf eine erträgliche Höhe gestatten und die nach und nach die Wiederherstellung des finanziellen Gleichgewichtes ermöglichen. Wir werden unserm Verwaltungsrate eine Vorlage über die finanzielle Lage unseres Unternehmens und die zu treffenden Vorkehren unterbreiten, sobald eine etwaige Abklärung der Verhältnisse platzgreift.

\* \* \*

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

beantragen:

1. Die Rechnungen des Jahres 1918 und die Bilanz auf 31. Dezember 1918 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1918, abschliessend mit einem Passivsaldo von Fr. 128 620 354. 98 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 1918 wird genehmigt.

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

Bern, den 21. März 1919.

**Beilagen:**

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

**Für die Generaldirektion  
der schweizerischen Bundesbahnen,**

**Der Präsident:**

**Dinkelmann.**