Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1919)

Artikel: Geschäftsbericht der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1919 an den schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung

Autor: Dinkelmann

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-675919

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: 29.09.2025

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

Geschäftsbericht

der

Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen

für das

Jahr 1919

an den

schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung.

(Vom 26. März 1920.)

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 1919 zu berichten und gleichzeitig die Rechnungen für diesen Zeitraum zur Genehmigung vorzulegen.

* * *

Die Länge der im Eigentume des Bundes stehenden Linien beträgt auf Ende 1919:

	Baulänge km	Betriebslänge km
Kreis I	698,108	713,221
„ II	487,713	493,890
„ III	686,960	706,598
„ IV	473,893	479,529
„ V	480,615	480,307
Total	2827,289	2873,545

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

A. Verwaltungsrat.

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

a. An Stelle des verstorbenen Herrn alt Regierungsrat Reese wählte der Kreiseisenbahnrat II Herrn *Wilhelm Preiswerk-Imhoff* in Basel.

b. Am 1. April ernannte der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt an Stelle des zurückgetretenen Herrn Regierungsrates Dr. F. Hauser für den Rest der laufenden Amtsperiode Herrn Regierungsrat Dr. *A. Brenner* als Vertreter des Kantons im Verwaltungsrate.

c. Am 13. Mai wurde an Stelle des zurückgetretenen Herrn L. Dubois vom Bundesrate Herr *Henri Darbre*, Bahnhofinspektor in Genf-Cornavin, gewählt.

d. Am 9. August starb Herr Verwaltungsrat Oberst Paul Etier, Staatsratspräsident des Kantons Waadt; an seiner Stelle ist Herr *Alphonse Dubuis,* als Vertreter dieses Kantons, in den Verwaltungsrat abgeordnet worden.

In der ständigen Kommission wurde der zurückgetretene Herr L. Dubois durch Herrn Nationalrat *Henri Calame,* Staatsratspräsident des Kantons Neuenburg, ersetzt.

* * *

Der Verwaltungsrat hat im Berichtsjahre 11, die ständige Kommission 24 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 1918.

Die Rechnungen, mit einer Bilanzsumme von Fr. 2 022 890 525. 78 und einem auf neue Rechnung vorzutragenden Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von Fr. 128 620 354. 98, sowie die Geschäftsführung der Verwaltung im Jahre 1918 sind von den eidgenössischen Räten am 18. September 1919 genehmigt worden. Die Beschlussfassung über die Deckung des Passivsaldos hat die Bundesversammlung einem späteren Zeitpunkte vorbehalten.

b. Teuerungszulagen.

1. Gemäss Bundesbeschluss vom 4. Februar 1919 haben die Beamten, Angestellten und ständigen Arbeiter des Bundes, einschliesslich der Bundesbahnen, folgende Teuerungszulagen erhalten:

a. eine Grundzulage von 50 % bis und mit Fr. 3600 Gehalt und von da an sinkend um 1 % auf je Fr. 300 Mehrgehalt oder einen Bruchteil dieses Betrages bis auf ein Minimum von 30 % des Gehaltes; Mindestbetrag der Grundzulage Fr. 1500;

b. eine Familienzulage von Fr. 250 für Verheiratete bis und mit Fr. 4000 Gehalt und von da an sinkend um Fr. 15 auf je Fr. 100 Mehrgehalt oder einen Bruchteil dieses Betrages;

c. eine Kinderzulage von Fr. 180 pro Kind im Jahr bis und mit Fr. 4500 Gehalt und von da an sinkend um Fr. 9 auf je Fr. 100 Mehrgehalt oder einen Bruchteil dieses Betrages.

2. In der Sitzung vom 7. Oktober nahm der Verwaltungsrat Kenntnis vom Bundesratsbeschlusse vom 29. September, wonach, vorgängig der grundsätzlichen Erledigung der Frage der Ausrichtung einer Nachteuerungszulage pro 1919 auch dem Bundesbahnpersonal in der ersten Hälfte des Monats Oktober, vorläufig auf Rechnung der zu gewährenden Nachteuerungszulage, folgende Gehaltsvorschüsse ausgerichtet werden mussten:

	An Verheiratete	An Ledige mit und ohne Unterstützungspflicht
	Fr.	Fr.
in Ortschaften bis und mit 5000 Einwohnern	200	100
„ „ von über 5000 bis und mit 50 000 Einwohnern	250	125
„ „ „ „ 50 000 Einwohnern	300	150

Durch Bundesbeschluss vom 13. Dezember 1919 wurden die endgültigen Ansätze für die Nachteuerungszulage entsprechend den Vorschlägen des Verwaltungsrates wie folgt festgesetzt:

	Verheiratete	Ledige (2/3)
	Fr.	Fr.
für Orte über 100 000 Einwohner	600	400
„ „ „ 50 000 „	500	335
„ „ „ 5 000 „	400	270
„ „ bis 5 000 „	300	200

3. Unterm 20. Juni 1919 hat die Bundesversammlung den pensionierten Beamten, ständigen Angestellten und Arbeitern der Bundesbahnen pro 1919 folgende Teuerungszulagen bewilligt:

Fr. 450 für einen pensionierten Invaliden,
„ 280 für eine pensionierte Witwe,
„ 60 für eine pensionierte Waise,
„ 360 für einen pensionierten Arbeiter.

Für die Ausrichtung dieser Zulagen wurde ein Kredit von Fr. 2 662 000 zu Lasten der Betriebsrechnung bewilligt.

c. Durch Bundesbeschluss vom 5. April 1919 wurde der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen zur vorzeitigen Beschaffung von Leitungsbestandteilen für die Elektrifizierung ihres Netzes im Anschluss

an die Bergstrecke der Gotthardbahn zum Zwecke der Mitwirkung bei der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit ein Nachtragskredit bis auf Fr. 4 500 000 bewilligt (Beschluss des Verwaltungsrates vom 27. Februar 1919).

d. Kreditbewilligung für die Anschaffung elektrischer Lokomotiven.

Durch den Bundesbeschluss vom 1. Oktober 1919 genehmigte die Bundesversammlung für die Nachbestellung von sieben elektrischen Lokomotiven einen Kredit von Fr. 5 000 000 zu Lasten der Baurechnung, wovon Fr. 1 700 000 als Nachtragskredit zum Baubudget 1919 gelten.

e. Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1920.

Der Genehmigungsbeschluss der Bundesversammlung vom 12. Dezember 1919 hat folgenden Wortlaut:

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

1. Der Bauvoranschlag für das Jahr 1920 im Betrage von Fr. 121 913 440.
2. Der Betriebsvoranschlag für das Jahr 1920, abschliessend mit Fr. 328 701 240 Einnahmen und mit Fr. 288 464 390. Ausgaben.
3. Der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1920, abschliessend mit Fr. 56 083 880 Einnahmen und Fr. 103 300 250 Ausgaben.
4. Der Vorschlag für die Kapitalbeschaffung im Jahre 1920 im Betrage von Fr. 169 000 000.

II. Der Bundesrat wird ermächtigt, im Benehmen mit den Organen der schweizerischen Bundesbahnen im geeigneten Zeitpunkte zur Deckung der schwebenden Schulden und des Kapitalbedarfes für das Jahr 1920 Anleihen aufzunehmen."

2. *Tarifwesen.*

Durch Beschluss vom 22. August wurde die Generaldirektion eingeladen, auf 1. September 1919 die erforderlichen Anordnungen für die Schaffung einer Nahzone von 35 Tarifkilometern zu treffen, wofür die Hälfte des gegenwärtigen Schnellzugszuschlages für 100 Tarifkilometer zu bezahlen ist, d. h. Fr. 1 für die I., 75 Rp. für die II. und 50 Rp. für die III. Klasse.

3. *Elektrifikation.*

a. Am 29. April hat der Verwaltungsrat das Projekt für die Elektrifikation der Linien Erstfeld-Luzern, Arth-Goldau-Zürich, Zug-Luzern und Immensee-Rothkreuz (141 km) genehmigt und für die Erstellung der festen Anlagen, sowie für Mobiliar und Gerätschaften einen Kredit von Fr. 43 500 000 bewilligt.

b. Zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes auf den Linien der Westschweiz wurde am 29. April das Projekt für den Bau des Kraftwerkes Barberine, Kanton Wallis, genehmigt und für die Ausführung ein Kredit im Betrage von Fr. 37 000 000 bewilligt.

c. Gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 11. Juli 1919 genehmigte der Verwaltungsrat den Vertrag zwischen dem Regierungsrate des Kantons Aargau und der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen betreffend die Inanspruchnahme der Aare-Wasserkräfte von Aarau bis Wildegg (Beschluss vom 7. Oktober 1919).

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 Lenzburg im Voranschlagsbetrage von Fr. 1 390 000 mit einem Kreditbegehren von Fr. 850 000 für die in einer ersten Bauperiode zu erstellenden notwendigsten Arbeiten, sowie Fr. 15 500 für Abschreibungen (Beschluss vom 27. Februar 1919);

b. Projekt für den Neubau der Reussbrücke in der Fluhmühle bei Luzern mit einem Kreditbegehren von Fr. 700 000, sowie Fr. 300 000 für Abschreibungen (Beschluss vom 27. Februar 1919);

c. Projekt für die Erweiterung des Bahnhofes Nyon mit einem Kreditbegehren von Fr. 1 400 000, nebst Fr. 103 000 für Abschreibungen (Beschluss vom 18. März 1919);

d. Projekt für das zweite Geleise von Rothenburg nach Emmenbrücke mit einem Kreditbegehren von Fr. 2 700 000, sowie Fr. 34 000 für Abschreibungen (Beschluss vom 29. April 1919)

5. *Bauverträge.*

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

a. Verträge vom 16./29. Mai 1919 betreffend die Übertragung der Ausführung des Zulaufstollens und der Fellibachfassung des Kraftwerkes Amsteg an die Unternehmer Seeberger, Ingenieur in Frutigen, im Voranschlagsbetrage von Fr. 855 000, Broggi, Salis & Cie. in Zürich, im Voranschlagsbetrage von Fr. 4 132 600, und Joh. Rüesch in St. Gallen, im Voranschlagsbetrage von Fr. 4 228 898 (Beschluss vom 15.Juli 1919);

b. Vertrag vom 15. Juni 1919 zwischen der Unternehmung Bacciarini, Forni & Pelli in Chiasso und der Kreisdirektion V der SBB betreffend die Übertragung der Unterbauarbeiten für die Erweiterung des Bahnhofes Chiasso im Voranschlagsbetrage von Fr. 1 441 062. 75 (Beschluss vom 16. Juli 1919);

c. Vertrag vom 27. Juni 1919 betreffend die Übertragung der Ausführung der Staumauer in der Reussschlucht im Pfaffensprunge bei der Wasserfassung des Kraftwerkes Amsteg an Herrn Seeberger, Ingenieur in Frutigen, um den Voranschlagsbetrag von Fr. 845 585 (Beschluss vom 22. August 1919);

d. Vertrag vom 18. Juli 1919 betreffend die Übertragung der Ausführung des Unterbaues für die Druckleitung und die Seilbahn des Kraftwerkes Barberine an die Unternehmung Dubuis, Dupont, Gianadda & Cie. in Finhaut im Voranschlagsbetrage von Fr. 1 442 271 (Beschluss vom 7. Oktober 1919).

6. *Lieferungsverträge.*

Vom Verwaltungsrate wurden genehmigt:

a. die Verträge vom 15./20. November 1918 mit den Firmen Brown, Boveri & Cie. in Baden und der schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur betreffend die Lieferung von zwei Drehstromlokomotiven für die Strecke Sitten-Brig-Iselle unter gleichzeitiger Bewilligung des hierfür erforderlichen Kredites im Betrage von Fr. 1 310 000 zu Lasten der Baurechnung 1919 (Beschluss vom 27. Februar 1919);

b. die Verträge vom 17. Januar 1919

mit der schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen für die Lieferung von 120 offenen Güterwagen der Serie L^6, 140 offenen Güterwagen der Serie M^7;

mit der schweizerischen Wagonsfabrik A.-G. in Schlieren für die Lieferung von 240 offenen Güterwagen der Serie L^6;

unter gleichzeitiger Bewilligung des hierfür erforderlichen Kredites von Fr. 9 610 400 (Beschluss vom 27. Februar 1919);

c. der Vertrag vom 21./27. Februar 1919 mit dem Groupement Charbonnier Belge in Brüssel über die Lieferung von monatlich 18 000 t Steinkohlenbriketts für die Lokomotivfeuerung während eines Vierteljahres (Beschluss vom 29. April 1919);

d. der Vertrag vom 9. April 1919 mit der Dorénaz S. A., Genf, über die Lieferung von 50 000 t Anthrazit-Eiformbriketts für die Lokomotivfeuerung (Beschluss vom 29. April 1919);

e. die Verträge mit den Firmen Brown, Boveri & Cie. in Baden, Maschinenfabrik Oerlikon in Oerlikon, S. A. der Ateliers de Sécheron in Genf und Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur betreffend die Lieferung von 23 elektrischen Lokomotiven der Bauarten 1BB1 (6 Stück), 1B1-1B1 (1 Stück), 1B1-B1 (6 Stück) und 1CC1 (10 Stück), unter Bewilligung des hierfür erforderlichen Kredites von Fr. 22 233 000 (einschliesslich der Kosten für die Ausrüstung) zu Lasten der Baurechnungen 1919/20 (Fr. 7 351 000 pro 1919 und Fr. 14 882 000 pro 1920). Beschluss vom 15. Juli 1919;

f. die Verträge vom 3. und 4. Juli 1919 mit der schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen für die Lieferung von 30 zweiachsigen Personenwagen der Serie C und mit der schweizerischen Wagonsfabrik A.-G. in Schlieren für die Lieferung von 30 zweiachsigen Personenwagen der Serie C, unter gleichzeitiger Bewilligung des hierfür erforderlichen Kredites im Betrage von Fr. 55 000 für den Wagen (Beschluss vom 15. Juli 1919);

g. die Verträge

1. mit den Ateliers de constructions mécaniques de Vevey in Vevey für die Lieferung von vier Turbinen für das Kraftwerk Amsteg von je 10 000 kW Leistung zum Preise von zirka Fr. 1 173 600 bzw. Fr. 1 022 420;
2. mit der Maschinenfabrik Oerlikon in Oerlikon betreffend die Lieferung von vier Generatoren für das Kraftwerk Amsteg von je 10 000 kVA Leistung zum Preise von zirka Fr. 3 681 800;
3. mit der S. A. der Ateliers de Sécheron in Genf betreffend die Lieferung von vier Transformatoren für das Kraftwerk Amsteg von je 10 000 kVA Leistung zum Preise von zirka Fr. 1 161 050;
4. mit der A.-G. Brown, Boveri & Cie. in Baden betreffend die Lieferung von einem Generator von 9000 kVA Leistung für das Kraftwerk Ritom zum Preise von zirka Fr. 911 300.

(Beschluss vom 15. Juli 1919);

h. der Vertrag mit der Firma Staub & Cie., Kohlenhandlung in Zürich, vom 20./23. Juni 1919 über die Lieferung von 120 000 t amerikanischer Kohle (Beschluss vom 16. Juli 1919);

i. der Vertrag mit der Firma L. Chentrier & E. Dubi in Malakoff, Seine, vom 20. Juni/5. Juli 1919 über die Lieferung von 36000 t englischer Briketts (Beschluss vom 16. Juli 1919);

k. der Vertrag mit der Société anonyme d'Ougrée-Marihaye in Ougrée (Belgien) vom 9. Mai 1919 über die Lieferung von 10 000 t Schienen im Betrage von Fr. 5 000 000 (Beschluss vom 16. Juli 1919);

l. der Vertrag vom 28. Juni 1919 mit der Gesellschaft der L. von Roll'schen Eisenwerke in Gerlafingen über die Lieferung der zweiten Rate von Schienenbefestigungsmitteln für das Jahr 1919 (Beschluss vom 22. August 1919);

m. der Vertrag mit dem Groupement Charbonnier Belge über die Lieferung von monatlich 10000 t belgischer Briketts für die Dauer vom 1. September bis 31. Dezember 1919, (Beschluss vom 6. Oktober 1919);

n. die Verträge vom 8./23. August 1919 mit der Generalagentur in Genf des Comptoir Sidérurgique de France

1. über die Lieferung von 9000 Tonnen Schienen im Betrage von französischen Franken 4 669 200 = 3 550 000 Schweizerfranken;
2. über die Lieferung von 3000 Tonnen eiserner Bahnschwellen im Betrage von französischen Franken 1 556 400 = 1 136 200 Schweizerfranken (Beschluss vom 7. Oktober 1919);

o. der Vertrag vom 18. November 1919 mit der Gesellschaft der L. von Roll'schen Eisenwerke in Gerlafingen über die Lieferung von Schienenbefestigungsmitteln im Betrage von Fr. 1 122 381 (Beschluss vom 29. November 1919);

p. der Vertrag mit Herrn Ingenieur Spörri in Näfels betreffend die Lieferung des geschweissten untern Teils und der Verteilleitung der Druckleitung des Kraftwerkes Amsteg, im Gewichte von zirka 830 Tonnen, sowie die Montierung der ganzen Druckleitungsanlage zum Betrage von Fr. 886 150 (Beschluss vom 29. November 1919).

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

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

a. Vertrag mit der Direktion der Solothurn-Niederbipp Bahn vom 22./30. November 1918 betreffend den Anschluss der Solothurn-Niederbipp Bahn an die Station Niederbipp und die Mitbenützung derselben (Beschluss vom 26. Februar 1919);

b. Vertrag mit dem Regierungsrate des Kantons Basel-Stadt vom 17. September/4. Oktober 1918 betreffend die Übernahme des Betriebes des Rheinhafens Basel-St. Johann (Beschluss vom 26. Februar 1919);

c. Vertrag mit der Eisenbahngesellschaft Martigny-Orsières vom 26. November/10. Dezember 1918 betreffend den Anschluss der Martigny-Orsières Bahn an die Station Martigny und die Mitbenützung derselben (Beschluss vom 29. April 1919);

d. Verträge mit der Direktion der Solothurn-Bern Bahn
betreffend den Anschluss der E. S. B. an den Bahnhof Solothurn-Hauptbahnhof und die Mitbenützung desselben, vom 25. März/23. April 1919;
betreffend den Anschluss der E. S. B. an die Station Schönbühl, vom 29. November/11. Dezember 1918;
betreffend den Anschluss der E. S. B. an die Station Zollikofen und die Mitbenützung derselben, vom 24. September/23. Oktober 1918 (Beschluss vom 15. Juli 1919);

e. Vertrag mit der Eisenbahngesellschaft Nyon-St. Cergue-Morez vom 11. März/22. Mai 1919 über den Anschluss an den Bahnhof Nyon und die Mitbenützung desselben (Beschluss vom 15. Juli 1919);

f. Vertrag mit der schweizerischen Speisewagengesellschaft in Bern vom 14./25. Februar 1919 betreffend den Speisewagenbetrieb auf den schweizerischen Bundesbahnen (Beschluss vom 15. Juli 1919).

g. Vertrag mit der Internationalen Schlafwagengesellschaft betreffend den Betrieb von Schlaf- und Speisewagen, sowie von Luxuszügen auf den schweizerischen Bundesbahnen (Beschluss vom 22. August 1919).

8. *Organisation der Verwaltung.*

Durch Beschluss vom 26. Februar 1919 wurde dem Bundesrate der Antrag gestellt: 1. es sei von der Wiederbesetzung der Stelle eines Mitgliedes der Kreisdirektion I als Ersatz für den am 11. Januar 1919 verstorbenen Herrn Viktor Duboux vorläufig Umgang zu nehmen; 2. für die Zeit der Vakanz dieser Direktorenstelle Herr Emil Paschoud, Oberingenieur des Kreises I, als stellvertretendes Mitglied der Kreisdirektion zu bezeichnen und ihm in dieser Eigenschaft die Leitung des Baudepartements mit dem Rechte der Unterschrift zu übertragen.

Nach dem Tode des Herrn Joseph Stockmar (28. Juli), Präsidenten der Kreisdirektion I, wurde in Abweichung von Art. 33 des Rückkaufsgesetzes am 22. August 1919 beschlossen, die Kreisdirektion I versuchs-

weise nur mit einem Kreisdirektor zu besetzen und besondere Bestimmungen für die Dauer der provisorischen Organisation zu erlassen. Als Kreisdirektor wurde zuhanden des Bundesrates Herr Emil Gorjat, damals Vizepräsident der Kreisdirektion, vorgeschlagen. Der Bundesrat genehmigte in seinen Beschlüssen vom 14. März und 12. September 1919 die vom Verwaltungsrate beantragten provisorischen Änderungen der Organisation der Kreisdirektion I und wählte zum Kreisdirektor Herrn Emil Gorjat. Die neue provisorische Organisation ist am 15. September zur Einführung gelangt.

9. *Allgemeine Personalangelegenheiten.*

a. In der Sitzung vom 26. Februar 1919 nahm der Verwaltungsrat Kenntnis von den Massnahmen, die im Bereiche des Bundesbahnnetzes von seiten der Verwaltung in Sachen der Wohnungsfürsorge bereits getroffen worden sind, und stimmte den von der Generaldirektion für die Zukunft in Aussicht genommenen Vorkehren bei. Durch Beschluss vom 16. Juli 1919 ermächtigte er sodann die Generaldirektion zur finanziellen Beteiligung am Bauprojekte der Baugenossenschaft des eidgenössischen Personals in Zürich (vgl. dazu Abschnitt I, Finanzdepartement, Seite 14. dieses Berichtes).

b. Mit Wirkung ab 22. August 1919 sind die durch Verwaltungsratsbeschluss vom 15. September 1917 angeordneten Beschränkungen hinsichtlich der Gewährung freier Fahrt für das Personal aufgehoben worden. Bei Benützung zuschlagspflichtiger Schnellzüge mit Beamtenbilletten wird, wie bisher, der volle Schnellzugszuschlag erhoben (Beschluss vom 22. August 1919).

c. Durch Beschluss vom 29. November 1919 wurden die Entschädigungen für Dienstreisen und bei Versetzungen vorübergehend und zwar rückwirkend auf 1. Januar 1919 in dem Sinne erhöht, dass der in Art. 3, Absatz 1, des Reglementes Nr. 21 enthaltene Klassenansatz um je Fr. 2 für den Tag und für das Übernachten, um Fr. 1 für den halben Tag und die durch Beschluss vom 16. August 1918 um 20 % erhöhten Höchstbeiträge an die Umzugskosten gemäss Art. 12 des Reglementes Nr. 21 in ihren Maxima nochmals um 30 % heraufgesetzt wurden.

d. Der in Art. 1 des Reglementes betreffend die Ausrichtung einer Vergütung für die Besorgung von Nachtdienst vom 7. Februar 1914 enthaltene Ansatz von 20 Rp. für die Stunde Nachtdienst wurde mit Wirkung ab 1. Januar 1919 auf 40 Rp. erhöht und dafür ein besonderer Kredit von Fr. 500 000 bewilligt (Beschluss vom 22. August 1919).

e. Am 7. Oktober 1919 beschloss der Verwaltungsrat, die Ziffer 2 seines Beschlusses vom 16. August 1918 betreffend die Gewährung von Zulagen zu den variablen Nebenbezügen des Zugbegleitungs- und Maschinenpersonals mit Wirkung ab 1. Januar 1919 dahin abzuändern, dass die Ansätze für ein Morgenessen von 40 auf 60 Rp., für ein Mittagessen von 70 Rp. auf Fr. 1. 30 und für ein Abendessen von 60 Rp. auf Fr. 1. 10 zu erhöhen seien. Für die Ausrichtung dieser Erhöhung bewilligte der Rat einen Nachtragskredit auf Betriebsrechnung von Fr. 700 000.

f. Am 18. März 1919 wurde der von der Delegation des Bundesrates mit Vertretern des schweizerischen Gewerkschaftsbundes, des schweizerischen Metallarbeiterverbandes und des Werkstättearbeiterverbandes vereinbarte Vermittlungsvorschlag genehmigt, wonach die über die Reparatur-Werkstätten der Bundesbahnen verhängte Sperre während des Sommers 1919 aufzuheben war, in der Meinung, dass von den Bundesbahnen für den gleichen Zeitraum die Arbeitszeit in den Reparaturwerkstätten von 54 auf 51 Wochenstunden herabgesetzt werde, die so auf die Wochentage verteilt werden mussten, dass am Samstag Nachmittag die Werkstätten geschlossen bleiben konnten.

Vom 7. Juli 1919 an wurde die Arbeitszeit auf 48 Stunden in der Woche ermässigt und der Samstag Nachmittag freigegeben (Beschluss vom 15. Juli 1919).

10. *Personalversicherung.*

a. Vom Verwaltungsrate ist am 16. Juli 1919 ein Antrag der Generaldirektion gutgeheissen worden, wonach die jeweiligen vom Bundesrate zugunsten invalid gewordener Beamter der allgemeinen Bundesverwaltung erlassenen Vorschriften (zurzeit Beschlüsse des Bundesrates vom 29. Juli 1913 und vom 4. März 1919) im Invaliditätsfalle auch auf die nicht der Pensions- und Hülfskasse der Bundesbahnen als vollversichert angehörenden Direktoren, Beamten und ständigen Angestellten Anwendung finden sollen. Unterm 30. Juli 1919 erteilte das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement im Namen des Bundesrates diesem Beschlusse seine Genehmigung.

b. In der Sitzung vom 16. Juli 1919 genehmigte der Verwaltungsrat die Vorlage betreffend die Vereinigung der Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten der Tösstalbahn mit der Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen.

11. *Wahlgenehmigungen.*

Der Verwaltungsrat genehmigte die im Laufe des Berichtsjahres infolge eingetretener Vakanzen stattgefundenen Wahlen der Herren

Max Weiss zum Obermaschineningenieur der Generaldirektion,
Emil Laube zum Vorstande der Materialverwaltung des Kreises III in Zürich,
Viktor Gründler zum Vorstande der Materialverwaltung des Kreises IV in St. Gallen,
Johannes Härlimann zum Vorstande des Rechnungsbureaus des Kreises III in Zürich,
Joseph Dolf zum Vorstande des Rechnungsbureaus des Kreises IV in St. Gallen,
Jakob Röllin zum Direktionssekretär des Kreises V in Luzern.

B. Kreiseisenbahnräte.

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

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

Zu erwähnen sind insbesondere folgende Geschäfte: provisorische Organisation der Kreisdirektion I, Verkürzung der Arbeitszeit und ihre Folgen auf die Personalvermehrung, Folgen des Landesstreikes 1918, Personalangelegenheiten, Gotthardvertrag, Tunnelrekonstruktionsarbeiten, Akkumulatorenwagenkurse, Holzfeuerung der Lokomotiven, Erstellung eines Rangierbahnhofes auf dem Muttenzerfeld, Ausbau der Basler Verbindungsbahn auf Doppelspur.

C. Generaldirektion.

Die Generaldirektion behandelte in 122 Sitzungen 2561 Geschäfte. Neben der Vorbereitung der Vorlagen an den Verwaltungsrat erwähnen wir folgende wichtigere Angelegenheiten:

Allgemeines.

1. Vom Eisenbahndepartemente ist uns unterm 25. Februar der Entwurf für neue Grundsätze bekanntgegeben worden, nach denen dasselbe in Zukunft die Kontrolle über die Bundesbahnen auszuüben gedenkt. Bei Aufstellung dieser neuen Grundsätze war für das Departement die Erwägung massgebend, dass einer Vereinfachung der Aufsicht gegenüber den Bundesbahnen, die bis jetzt im allgemeinen in gleicher Weise ausgeübt worden ist, wie gegenüber den Privatbahnen, jedenfalls in den Fällen nichts entgegenstehe, wo sie lediglich in der Verhütung ungesetzlichen Verhaltens begründet ist. Eine ständige Überwachung zu diesem Zwecke kann nach Auffassung des Eisenbahndepartementes gegenüber den Bundesbahnen um so unbedenklicher entfallen, als der Staatsbetrieb lange genug gedauert hat, um bei allen Organen unserer Verwaltung den Gedanken einleben zu lassen, dass die Aufgabe der Bundesbahnen darin bestehe, nach Massgabe der geltenden Gesetze dem allgemeinen Landesinteresse zu dienen.

Wir haben dem Eisenbahndepartemente gegenüber der grossen Genugtuung Ausdruck gegeben, mit der die Bekanntgabe seiner Vorschläge uns erfüllte. Darin erblicken wir einen bedeutsamen Schritt zur Lösung einer Reihe weitgehender Fragen, deren Beantwortung die Behörden des Bundes und die Organe der Bundesbahnen seit vielen Jahren beschäftigt und die wir in ihrer Gesamtheit als die Reorganisation unserer Verwaltung im Sinne einer einfacheren und wirtschaftlicheren Geschäftsführung bezeichnen. Die einzelnen Grundsätze für die Durchführung der in Aussicht genommenen Massnahme bewegen sich in der Richtung der von uns in den Vorlagen vom 6. August 1917 und 10. August 1918 betreffend die Revision des Eisenbahnrückkaufsgesetzes vorgeschlagenen Neuordnung, wenn sie auch, als vorläufige Massnahme gedacht, weniger weit reichen als diese. Im Hinblicke auf den provisorischen Charakter der neuen Vorschriften wurde für einmal auch von jeder Änderung von Verordnungen und Reglementen Umgang genommen, hingegen im Einvernehmen mit der Aufsichtsbehörde eine Instruktion über die notwendig gewordenen Änderungen organisatorischer Natur für unsere Verwaltung ausgearbeitet, die auf den 1. Oktober 1919 in Kraft getreten ist.

Die Vorarbeiten für die Revision des Rückkaufgesetzes wurden im Berichtsjahre so weit gefördert, dass eine erste Beratung durch die ständige Kommission in den Sitzungen vom 28. Juli bis 1. August 1919 stattfinden konnte. Bei diesem Anlasse wurden wir eingeladen, den Entwurf durch eine Umschreibung des Geschäftskreises und der Zuständigkeit der Kreisdirektionen zu ergänzen, nachdem sich die Kommission bei

der ersten Lesung grundsätzlich für die Beibehaltung dieser Organe als selbständiger Verwaltungskörper ausgesprochen hatte.

Entsprechend dem Antrage der Bundesbahnbehörden hat der Bundesrat durch Beschluss vom 12. September für die Dauer der Besetzung der Kreisdirektion I mit nur einem Direktor die Art. 40—52 der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetze für den Bereich des Kreises I entsprechend abgeändert.

2. Das Eisenbahndepartement hat uns die nachstehend aufgeführten Konzessionsgesuche zur Begutachtung unterbreitet:

a. Für elektrische Schmalspurbahnen von Zwingen nach Breitenbach und von Laufen nach Breitenbach. Da es sich in beiden Fällen um die Erstellung lokaler Verbindungen handelt, die mit unserem Unternehmen in keinen Wettbewerb treten, ihm vielmehr Verkehr zuführen werden, sahen wir uns zu keinen Einwendungen gegen die Konzessionserteilung veranlasst.

b. Für eine Normalspurbahn Luzern Altstadt-Station Ebikon SBB.

Auch hier hatten wir vom Standpunkte des Wettbewerbes aus keine Einwendungen gegen die Konzessionserteilung zu erheben. Wir gaben aber der Erwägung anheim, ob nicht durch Erstellung eines Verbindungsgeleises von der Station Ebikon SBB gegen das Gebiet der Altstadt der vom Konzessionsbewerber angestrebte Zweck der Förderung der industriellen Entwicklung des linksufrigen Stadtteiles von Luzern und Umgebung bis zum Dorfe Ebikon ebensogut erreicht werden könnte, wie durch die Anlage einer öffentlichen Verkehrsanstalt, deren Bau und Betrieb in verschiedenen Beziehungen mit schwereren Verpflichtungen verbunden ist, als solche für ein industrielles Verbindungsgeleise bestehen.

c. Für eine elektrische Trambahn Zürich-Kilchberg-Thalwil.

In unserer Äusserung gelangten wir zum Schlusse, dass durch die Erstellung dieser Verbindung der Bundesbahnstrecke Zürich-Thalwil ein grösserer Teil des lokalen Personenverkehrs verloren gehen würde, insbesondere der Sonntags- und Ausflugsverkehr von und nach der Stadt Zürich. Mit Rücksicht auf den Zweck und die besonderen Umstände, die zum Bau dieser Tramlinie veranlassen, sowie im Hinblick auf unsere frühere Stellungnahme zu ähnlichen Bahnprojekten glaubten wir gleichwohl von Einwendungen gegen die Konzessionserteilung Umgang nehmen zu sollen.

d. Für elektrische Schmalspurbahnen von Solothurn nach Grenchen und von Solothurn nach Recherswil. Wir fanden, dass die beiden projektierten Schmalspurbahnen den Bundesbahnen infolge ihres Wettbewerbes zwar einen Einnahmenausfall verursachen würden, dass aber von einer Verletzung wesentlicher Interessen unseres Unternehmens, angesichts der nur lokalen Bedeutung der beiden Schmalspurbahnen, kaum gesprochen werden könne. Aus dieser Erwägung wie auch im Hinblicke auf unsere Stellungnahme gegenüber ähnlichen projektierten Konkurrenzunternehmungen verzichteten wir auf eine Einsprache gegen die Konzessionserteilung.

e. Für eine elektrische Strassenbahn von Brig nach Visp. Wir haben die Bedürfnisfrage verneint und von wirtschaftlichen Gesichtspunkten aus den Bau der Linie wegen voraussichtlich ungenügender Rendite als unzweckmässig bezeichnet. Für den Fall der Konzessionsverweigerung erklärten wir uns aber gleichzeitig bereit, den Fahrplan auf der Bundesbahnstrecke Brig-Visp den Bedürfnissen des Arbeiterverkehrs besser anzupassen, sowie in Gamsen und Lalden einfache Personenhaltestellen zu errichten.

f. Für die Errichtung eines Kraftwagendienstes der Société des Autos-Transports de la Béroche von St. Aubin nach Boudry, mit Bedienung der zwischenliegenden Ortschaften. Da wichtige Interessen unserer Unternehmung durch die Verwirklichung des projektierten Kraftwagendienstes nicht verletzt werden, sahen wir uns zu Einwendungen gegen die Konzessionserteilung nicht veranlasst.

g. Der Genossenschaft Autoverkehr Signau-Eggiwil-Röthenbach um Erweiterung der Konzession auf die Strecke Schüpbach-Langnau. Wir gelangten zum Schlusse, dass die Automobilstrecke Schüpbach-Langnau zweifellos mit der Bundesbahnstrecke Signau-Langnau in Wettbewerb treten und dieser Verkehr entziehen würde. Die daherige Einbusse lasse sich jedoch unter den gegebenen Verhältnissen nicht zum voraus ermitteln. Auf jeden Fall könne von einer Verletzung wichtiger Interessen der Bundesbahnen nicht gesprochen werden, und es liege daher auch für uns kein ausreichender Grund vor, gegen die Konzessionserweiterung Stellung zu nehmen.

3. Vom Eisenbahndepartemente sind uns während des Berichtjahres mehrere Gesuche notleidender Transportanstalten um Hülfeleistung zur Begutachtung der Frage unterbreitet worden, ob wir die Übernahme des Betriebes nach Massgabe von Art. 6, Absatz 2, des Bundesbeschlusses vom 18. Dezember 1918 als wünschenswert erachten. Für unsere Stellungnahme zu dieser Frage war wegleitend, dass die Bundesbahnen unter den ausserordentlichen Verkehrs- und Teuerungsverhältnissen der Kriegszeit in nicht minder grosse Schwierigkeiten geraten seien als eine grössere Zahl privater Transportanstalten. Bei dieser Sachlage erschien es uns auch nicht gerechtfertigt, unserer Verwaltung zuzumuten, den Betrieb notleidender Privatbahnen mit Verlusten zu besorgen. Wir fanden deshalb, dass eine Betriebsübernahme durch die Bundesbahnen nur gegen Vergütung des Überschusses der tatsächlichen Betriebsausgaben für die betreffende Bahn über die Betriebs-

einnahmen oder einer ausreichend bemessenen pauschalen Betriebsentschädigung in Betracht kommen könne. Daraus ergab sich die Schlussfolgerung, dass für den Bund nur dann ein Interesse zur Übertragung des Betriebes der hülfesuchenden, notleidenden Bahn an die Bundesbahnen bestehe, wenn sich durch diese Betriebsübertragung gegenüber dem Selbstbetriebe durch die Privatbahn ohne weitere Einschränkung ihres Zugsverkehrs Ersparnisse erzielen lassen und denselben nicht etwa grössere Mehrausgaben entgegentreten. Von diesen allgemeinen Gesichtspunkten aus betrachtet, konnten wir dem Eisenbahndepartemente bezüglich der uns zur Vernehmlassung unterbreiteten Gesuche der Schweizerischen Südostbahn, der Berner Oberlandbahnen, der Ramsei-Sumiswald-Huttwil Bahn, der Furkabahn, der Visp-Zermatt Bahn, der Nyon-Crassier Bahn, der Regionalbahn Saignelégier-Glovelier und der Uerikon-Bauma Bahn um Hülfeleistung nach Massgabe des erwähnten Bundesbeschlusses in keinem Falle die Betriebsübernahme durch den Bund empfehlen, noch eine Ermässigung der vertraglichen Entschädigung für die uns bereits übertragene Betriebsführung der Visp-Zermatt-Bahn in Aussicht stellen.

4. Am 14. Februar haben wir dem Eisenbahndepartemente über die vom Stadtrate von Luzern dem Bundesrate beantragte Verstaatlichung der Güterbahn Kriens-Luzern, sowie über die Frage einer allfälligen Übernahme des Betriebes dieser Linie durch unsere Verwaltung Bericht erstattet. Die Untersuchungen führten zum Ergebnisse, dass sich der Rückkauf der Unternehmung für den Bund nicht empfehle und dass sich auch aus einer Übernahme ihres Betriebes durch die Bundesbahnen eine Ersparnis an Betriebsausgaben nicht erzielen lasse.

5. An der Gründung einer Schweizer Schiffahrtsgenossenschaft Rhein-Rhone in Basel haben sich die Bundesbahnen mit Fr. 250 000 beteiligt und für diesen Betrag Anteilscheine gezeichnet, nachdem sich der Verwaltungsrat schon am 20. Juli 1914 mit einem derartigen Vorgehen einverstanden erklärt hatte.

6. Die internationale Simplondelegation versammelte sich am 24. und 25. September in Bern zur Beratung der Fahrplanangelegenheiten und Tariffragen für die Simplonlinie, sowie der Bau- und Betriebsrechnung für das Jahr 1918.

Für den verstorbenen Herrn Viktor Duboux hat der Bundesrat Herrn Kreisdirektor Emil Gorjat zum Mitgliede der internationalen Simplondelegation gewählt.

7. In Vollziehung des uns erteilten Auftrages haben wir dem eidgenössischen Finanzdepartemente am 28. Februar unsere Anträge zur Besoldungsrevision in Form eines Vorentwurfes für ein revidiertes Besoldungsgesetz und begleitet von einem erläuternden Berichte zugestellt. Am 2. September hat in Anwesenheit der Mitglieder der Kreisdirektionen eine zweite Konferenz mit den Abordnungen der Personalverbände in Sachen der Revision des Besoldungsgesetzes stattgefunden, in welcher die von den verschiedenen Verbänden ausgearbeiteten und der Generaldirektion zugestellten Entwürfe für die Einreihung des Personals in Besoldungsklassen und verschiedene grundsätzliche Fragen der Besoldungsrevision zur Sprache gelangten. Am 5. und 6. November fand sodann unter dem Vorsitze des Chefs des eidgenössischen Finanzdepartementes eine vorläufige orientierende Besprechung über die Richtlinien für die Revision der Besoldungsgesetze der allgemeinen Bundesverwaltung und der Bundesbahnen statt. Bei diesem Anlasse wurde erneut auf die Wünschbarkeit des Erlasses einheitlicher Besoldungsgrundsätze für das gesamte Bundespersonal hingewiesen und betont, dass Abweichungen nur insoweit platzgreifen sollten, als die besonderen Verhältnisse der Bundesbahnen oder der verschiedenen eidgenössischen Verwaltungszweige es erheischen.

Gestützt auf die Ergebnisse der Konferenz sind von den vier Verwaltungen — Bundesbahnen, Post-, Telegraphen- und Zollverwaltung — dem eidgenössischen Finanzdepartemente unterm 29. November in einer gemeinsamen Vorlage die Bemerkungen und Anträge zu seinem Vorentwurfe für ein neues eidgenössisches Besoldungsgesetz unterbreitet worden. Gleichzeitig haben sie ihm den Vorentwurf für eine Besoldungsskala sowie die Einreihung ihrer sämtlichen Beamtungen in die einzelnen Klassen dieser Besoldungsskala vorgelegt.

Vorgängig der Genehmigung der Entwürfe durch die zuständigen Verwaltungsbehörden sollen dieselben dem Personal zugänglich gemacht und ihm auch ausreichend Zeit und Gelegenheit zur Anbringung seiner Wünsche und Begehren eingeräumt werden.

8. Am 21. März sind die provisorischen Organisationsstatuten betreffend die Umgestaltung der Personalkommission und die Schaffung von Personalabteilungen endgültig festgelegt und dem gesamten Personal mit einer allgemeinen dienstlichen Mitteilung vom gleichen Tage zur Kenntnis gebracht worden.

Die Umgestaltung der Personalkommission ist in erster Linie der Erwägung entsprungen, den Aufgabenkreis des neuen Organs zu erweitern und ihm neben der bisherigen Tätigkeit das Recht der Begutachtung aller Massnahmen allgemeiner Natur auf sozialem, wirtschaftlichem und rechtlichem Gebiete einzuräumen, die das Personal berühren. In Betracht kommen insbesondere gesetzliche, verordnungsmässige und reglementarische Erlasse oder Änderungen von solchen über Gehalts- und Lohnverhältnisse, Beförderungsvorschriften, Einreihungs- und Klassifikationsnormen, Nebenbezüge, Entschädigungen für Dienstreisen und bei Versetzungen, Dienstaltersgratifikationen, Wohlfahrtseinrichtungen, Bildungswesen u. a.

Gleichzeitig mit dieser Erweiterung des Tätigkeitsgebietes hat eine Änderung in der Organisation der Kommission stattgefunden, einmal im Sinne der Erhöhung ihrer Mitgliederzahl von 15 auf 25, sodann durch Übertragung der Wahlen an das Personal selbst und schliesslich durch die Bildung von Fachausschüssen, denen die Aufgabe zufällt, fachtechnische und berufliche Fragen im engeren Kreise der Vertreter der einzelnen Dienstzweige zu behandeln oder für die Kommissionen vorzubereiten. Um die Beratungen der Kommission zu erleichtern, nehmen an den Sitzungen mit beratender Stimme die Vorstände der Dienstabteilungen teil, denen die Behandlung von Personalangelegenheiten übertragen wurde. Dem gleichen Zwecke dient die Abordnung von sachverständigen Beamten der Verwaltung zu den Sitzungen der Fachausschüsse.

Die Wahlen für die Personalkommission wurden im Laufe des Monates Juni durchgeführt. Stimmberechtigt sind die auf gesetzliche Amtsdauer gewählten Beamten und ständigen Angestellten, ferner die provisorischen und vorübergehend beschäftigten Angestellten und Arbeiter, soweit sie das 20. Altersjahr zurückgelegt haben und seit mindestens sechs Monaten im Dienste der Bundesbahnen beschäftigt sind. Wählbar als Mitglied oder Ersatzmann der Personalkommission ist jeder Stimmberechtigte, sofern er wenigstens zwei Jahre im Dienste der schweizerischen Bundesbahnen gestanden hat.

Am 2. Oktober hat unter dem Vorsitze des Präsidenten der Generaldirektion die erste Sitzung der umgestalteten Personalkommission stattgefunden. Neben der Bestellung der drei ständigen Fachausschüsse gelangten in derselben die folgenden wichtigeren Angelegenheiten zur Behandlung: Aufgaben und Ziele der Personalkommission; Organisation, Aufgabenkreis und Tätigkeit der neugeschaffenen Abteilungen für Personalangelegenheiten; Durchführung des Bundesratsbeschlusses vom 25. Juni 1919 betreffend die Einführung der achtstündigen Arbeitszeit; Erteilung von Urlaub für Besorgung landwirtschaftlicher Arbeiten; Revision der Vorschriften über die Vorbildung, Anstellung und Belöhnung der Lehrlinge; Freizügigkeit des Personals; Reinigung der Diensträume.

Im Zusammenhange mit der Neugestaltung der Personalkommission hat am 1. Mai eine vorläufige Änderung im Dienstbetriebe unserer Verwaltung platzgegriffen, indem die Behandlung von Personalangelegenheiten bei der Generaldirektion und bei jeder Kreisdirektion einer der bestehenden Dienstabteilungen übertragen wurde, und zwar bei der Zentralverwaltung dem Generalsekretariate, im Kreise I dem Rechtsbureau, in den übrigen Kreisen dem Direktionssekretariate. Die Aufgabe der Personalabteilungen besteht vornehmlich darin, sich mit der Behandlung von Fragen zu befassen, welche die Beziehungen des Einzelnen zur Verwaltung zum Gegenstande haben. Wir erblicken in dieser Massnahme eine im Interesse des Personals gelegene Garantie dafür, dass Gesuche, Beschwerden und Rekurse, die aus dem allgemeinen Dienstverhältnisse entspringen, in objektiver Weise und nach einem für alle gleichen Massstabe beurteilt werden. Durch Ausschaltung des langwierigen Dienstweges für die Anbringung von Rekursen und Beschwerden im Sinne der neuen Vorschriften soll gleichzeitig eine rasche und einfache Erledigung derselben herbeigeführt werden. Endlich möchten wir durch die Bezeichnung von Personalabteilungen mit besonderem Aufgabenkreise Stellen schaffen, bei denen das Personal in allen, sein Dienstverhältnis zur Verwaltung betreffenden Angelegenheiten Rat und Auskunft erhalten kann.

Beide Einrichtungen tragen provisorischen Charakter; wir behalten uns vor, auf Grund der damit zu machenden Erfahrungen später eine endgültige Regelung der Verhältnisse herbeizuführen. Inzwischen geben wir der Erwartung Ausdruck, dass die Tätigkeit beider Organisationen eine recht fruchtbringende sein werde und dass sie ihren Zweck erfüllen — das gegenseitige Vertrauen zwischen Personal und Verwaltung zu festigen.

9. In seiner Sitzung vom 24. Oktober hat der Bundesrat die Antwort auf die Eingabe der Kartelleitung der Vereinigten Eisenbahn-Personalverbände vom 14. Mai 1919 betreffend

1. Aufhebung des Bundesratsbeschlusses vom 15. Dezember 1898 betreffend die Einschränkung des Koalitionsrechtes des Bundespersonals,
2. bessere Vertretung der Personalverbände im Verwaltungsrate der Bundesbahnen

festgestellt. Hinsichtlich des ersten Begehrens hält der Bundesrat grundsätzlich an dem Standpunkte fest, dass persönliche Gesuche, Beschwerden und Rekurse von Beamten, Angestellten und Arbeitern selbst anhängig zu machen seien. Er nimmt infolgedessen davon Umgang, den Bundesratsbeschluss vom 15. Dezember 1898 aufzuheben. Dagegen erachtet er es für angemessen, dem Personal hinsichtlich der Anwendung dieses Beschlusses nach Möglichkeit entgegenzukommen, was durch die folgenden Zusicherungen geschieht. Einmal wird die Vertretung persönlicher Angelegenheiten durch die Personalvereinigungen dann gestattet, wenn die Beamten zunächst den Dienstweg betreten haben und ihre Gesuche oder Beschwerden von den für die Entscheidung zuständigen Amtsstellen abgewiesen worden sind. Die Vertretung persönlicher Angelegenheiten wird ferner in allen Fällen zugelassen, in denen vom Bevollmächtigten dargetan wird, dass es sich um eine Angelegenheit grundsätzlicher Natur handle oder ein Angestellter in Frage komme, der aus dem einen oder anderen Grunde nicht in der Lage sei, seine Angelegenheit selbst zu vertreten.

Der Bundesrat bezeichnet es ferner als in der Natur der Sache liegend, dass die neu gebildeten Personalabteilungen auch von den Organisationen des Personals verfasste Eingaben entgegenzunehmen haben. Im übrigen verweist er darauf, dass die Frage der Vertretung von Beamten in persönlichen Angelegenheiten gegenüber der Verwaltung in einem das eidgenössische Beamtenrecht regelnden Gesetze definitiv zu ordnen sein werde.

Hinsichtlich des zweiten Begehrens bezeichnet es die Antwort des Bundesrates als wünschenswert, dass das Personal an den Beratungen des Verwaltungsrates durch eine Anzahl von Vertretern interessiert werde, damit es Einblick erhalte in die Bedeutung und Tragweite von speziell das Personal betreffenden Fragen, und dadurch mittragen helfe an der Verantwortlichkeit für die Entschliessungen der obersten Verwaltungsbehörde der Bundesbahnen. Dabei habe es allerdings nicht die Meinung, dass etwa ausschliesslich den Personalverbänden eine Vertretung einzuräumen sei, weil diese nicht die Gesamtheit des Personals in sich schliessen. Vielmehr sei darauf Bedacht zu nehmen, dass eine Berücksichtigung der verschiedenen Dienstzweige erfolge.

Wir haben durch eine allgemeine dienstliche Mitteilung die Gesamtheit unseres Personals von der Stellungnahme des Bundesrates in Sachen der Handhabung des Koalitionsrechtes unterrichtet.

10. Vom Generalsekretariate des Verbandes schweizerischer Eisenbahn- und Dampfschiff-Angestellter sind wir ersucht worden, die Militärsteuer aller wehrpflichtigen Beamten, Angestellten und Arbeiter, die aus bahndienstlichen Gründen vom Aktivdienste dispensiert wurden, zu Lasten der Verwaltung zu übernehmen. Wir haben gefunden, dass die grundsätzliche Gutheissung des gestellten Verlangens sofort dasjenige Personal, das gestützt auf die Dienstbefreiungsverordnung des Bundesrates während der Dauer seiner Anstellung von der Leistung persönlichen Militärdienstes befreit und daher ersatzpflichtig ist, veranlassen würde, das nämliche Begehren zu stellen, weil eine innere Berechtigung nicht besteht, dasjenige Personal, das von Fall zu Fall von der Erfüllung der persönlichen Dienstpflicht befreit ist, günstiger zu behandeln als solches, das ein für allemal während der Dauer seiner Anstellung keinen persönlichen Dienst zu leisten hat. Im Interesse der Gleichbehandlung des gesamten Personals mussten wir es daher ablehnen, die Bezahlung der Militärsteuer zugunsten der erstgenannten Kategorie von Bediensteten zu übernehmen. Dafür sprach auch der Umstand, dass dem Einzelnen aus der Dispensation vom Dienste regelmässig Mehrauslagen erspart werden und dass er die Risiken des Militärdienstes hinsichtlich Erkrankung usw. nicht läuft, so dass ihm ein kleines Opfer in Form der Bezahlung der Militärsteuer eher zugemutet werden darf.

11. Mit Schreiben vom 4. Juli hat sich die Erziehungsdirektion des Kantons Tessin bereit erklärt, für die Scuola amministrazione, einer Abteilung der kantonalen Handelsschule in Bellinzona, das von uns aufgestellte einheitliche Prüfungsprogramm für die Abiturienten der schweizerischen Eisenbahnschulen anzunehmen.

Am Schlusse des Schuljahres 1919/1920 werden nunmehr an acht öffentlichen Eisenbahnschulen — Genf, Lausanne, Biel, Olten, Winterthur, St. Gallen, Luzern und Bellinzona — besondere Prüfungen nach Massgabe unseres Reglementes für die Abiturienten dieser Schulen stattfinden. Dieser Umstand hat uns veranlasst, die für die Mitwirkung bei der Abnahme der Fachprüfungen bestellte Kommission von bisher sechs auf acht Mitglieder zu erhöhen, unter angemessener Berücksichtigung der drei Landessprachen als auch der verschiedenen Zweige des Eisenbahndienstes.

Über das Ergebnis der bisher stattgefundenen Prüfungen ist uns von der Kommission schriftlich Bericht erstattet worden. Die Erfahrungen der beiden ersten Jahre hatten ihr namentlich gezeigt, dass die Ergebnisse des Fachunterrichtes zwischen den einzelnen Schulen bedeutende Unterschiede aufweisen, die auf erhebliche Verschiedenheiten der Lehrpläne zurückzuführen seien. Die Kommission beabsichtigt daher die Frage zu prüfen, ob und in welcher Weise, unter Wahrung der besonderen Organisation jeder einzelnen Schule und ihrer mannigfachen Ausbildungsziele, eine grössere Einheitlichkeit in den Unterrichtsprogrammen herbeigeführt werden könnte. Erst unter dieser Voraussetzung sei die Kommission in der Lage, bei Abnahme der Prüfungen einen tunlichst einheitlichen Massstab anzuwenden und damit den Fähigkeitsausweisen die Bedeutung zu verleihen, die ihnen im Interesse der Schulen und der Rekrutierung unserer Verwaltung beigemessen werden sollte. Wir werden nach Eingang des uns von der Kommission in Aussicht gestellten Gutachtens uns darüber schlüssig machen, ob und gegebenenfalls in welcher Weise die provisorischen Vorschriften einer Änderung zu unterziehen seien.

12. In den im Berichtsjahre abgehaltenen drei Direktorenkonferenzen sind folgende wichtigere Geschäfte behandelt worden:

Grundsätze für die Besoldungsrevision; Umgestaltung der Personalkommission und Schaffung von Personalabteilungen; Vereinfachung des Rapportwesens; Notstandsarbeiten; missbräuchliche Inanspruchnahme der Leistungen der Verwaltung in Krankheitsfällen; Freizügigkeit hinsichtlich Beförderungen und Versetzungen des Personals der Bundesbahnen; Organisation der Dienste für die Elektrifikation und die elektrische Zugförderung; Voraussetzungen für die erste Aufnahme in den Eisenbahndienst hinsichtlich Alter und Gesundheit; Vornahme und Bedeutung der ärztlichen Untersuchungen für die Anstellung der Lehrlinge vor und nach der Lehrzeit.

13. *Freifahrtwesen.*

a. Im Berichtsjahre haben wir insgesamt 738 Jahresfreikarten für das ganze Bundesbahnnetz, einzelne Kreise oder Strecken ausgestellt, gegen 668 im Jahre 1918. Darin sind nicht inbegriffen die vom schweizerischen Eisenbahndepartemente 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 282 162 (gegen 162 197 im Jahre 1918), an Beamte und Angestellte fremder Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen, sowie an Familienglieder solcher 12 783 (gegen 8321 im Jahre 1918) Freifahrtscheine für einzelne Fahrten abgegeben.

Die Vermehrung gegenüber dem Vorjahre ist auf den Beschluss des Verwaltungsrates vom 22. August 1919 (siehe Abschnitt A, Ziffer 9, litt. *b* hiervor) zurückzuführen, gemäss welchem das Personal für das Jahr 1919 wieder die reglementarisch festgesetzte Anzahl Freifahrtscheine beziehen konnte.

14. 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 26 427, diejenige der im Taglohn Angestellten 10 340, zusammen 36 767, gegen 34 614 im Jahre 1918.

	Beamte mit festem Gehalt	Angestellte im Taglohn
Generaldirektion	798	72
Kreis I	5 677	2 024
Kreis II	6 274	2 660
Kreis III	5 724	2 063
Kreis IV	3 672	1 439
Kreis V	4 282	2 082
	26 427	10 340

I. Finanzdepartement.

a. Rechnungswesen.

1. Wie im vergangenen Jahre sind die Rechnungsergebnisse der schweizerischen Bundesbahnen auch für das Jahr 1919 durch die wirtschaftlichen Folgen, die der europäische Krieg verursacht hat, ungünstig beeinflusst worden. Die gewaltige Teuerung, die während des Krieges eingetreten ist und die sich nach Beendigung desselben infolge der verminderten Produktion und der Unterbindung des freien Güteraustausches noch vermehrt hat, belastet den Eisenbahnbetrieb in einem Masse, dass das Gleichgewicht unseres Haushaltes ohne gleichzeitige, der Teuerung entsprechende Erhöhung der Einnahmen gestört werden musste.

Aus diesen Gründen schliesst unsere Rechnung auch für das abgelaufene Jahr mit einem Fehlbetrage ab. Mit Befriedigung stellen wir jedoch fest, dass infolge der bedeutenden Zunahme der Betriebseinnahmen, welche diejenige der Betriebsausgaben übersteigt, gegenüber der Rechnung 1918 und dem Voranschlage eine erhebliche Besserung eingetreten ist.

2. Der Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben beträgt Fr. 50 854 675. 67; er ist gegenüber demjenigen des Jahres 1918 um Fr. 29 280 607 und gegenüber dem Voranschlage um Franken 43 762 096 höher. Verglichen mit der Nettozinslast der Gewinn- und Verlustrechnung von rund 66 Millionen Franken ist er noch unzureichend; er beträgt nur rund 77 % dieser Nettozinslast.

Der Betriebskoeffizient hat sich wie folgt entwickelt: 1913 = $66_{,94}$, 1914 = $73_{,66}$, 1915 = $71_{,21}$, 1916 = $73_{,72}$, 1917 = $78_{,88}$, 1918 = $90_{,98}$; im Jahre 1919 ist er auf $85_{,12}$ zurückgegangen.

3. Die Gewinn- und Verlustrechnung weist einen Ausgabenüberschuss von Fr. 30 844 064. 21 auf; am Ende des Vorjahres betrug er Fr. 128 620 354. 98. Mit den Ausgabenüberschüssen der Vorjahre steigt damit der Fehlbetrag, inbegriffen die Zinslasten, die Aufwendungen für Tilgungen und Abschreibungen und die Einlagen in die Spezialfonds, auf Ende des Geschäftsjahres 1919 auf Fr. 159 464 419. 19.

4. Eine besonders starke und gegenüber dem Vorjahre bedeutend erhöhte Belastung unserer Betriebsrechnung verursachte die Ausrichtung von Teuerungszulagen an das Personal und an die Pensionierten nach Massgabe der bezüglichen Beschlüsse der eidgenössischen Räte. In den beiden Jahren erforderten diese Aufwendungen:

	1918 Fr.	1919 Fr.
für die monatlich ausbezahlten Teuerungszulagen an das Personal	27 982 155	73 418 642
für Nachteuerungszulagen	19 581 381	13 781 283
	47 563 536	87 199 925
für Teuerungszulagen an Pensionierte	1 942 128	2 702 504
Gesamtausgaben für Teuerungszulagen	49 505 664	89 902 429

Im Jahre 1919 sind somit für Teuerungszulagen über 40 Millionen Franken mehr aufgewendet worden als im Vorjahre (weitere Angaben hierüber enthalten die Erläuterungen zur Betriebsrechnung, Seite 91).

5. Neben den Ausgaben für das Personal haben vornehmlich die Kosten für das Brennmaterial zur Lokomotivfeuerung unsere Betriebsrechnung in ausserordentlicher Weise belastet. Die Ausgaben hiefür betragen rund Fr. 67 900 000 und übersteigen diejenigen des Jahres 1918 um zirka Fr. 16 500 000. Der Durchschnittspreis im Jahre 1919 stellt sich auf Fr. 157.36 pro Tonne, gegen Fr. 132.72 im Jahre 1918. Wir verweisen auf die weitern Erläuterungen zu den Ausgaben des Fahrdienstes in der Betriebsrechnung.

6. Die auf den 1. April 1918 eingeführte obligatorische Unfallversicherung des Personals hat pro 1919 für ein ganzes Jahr auf die Ausgaben für die Unfallfürsorge eingewirkt; die Mehrausgaben gegenüber 1918 betragen für Versicherungsprämien rund Fr. 570 000 und für Zuschüsse zu den Versicherungsleistungen rund Fr. 220 000.

7. In den Jahresrechnungen für 1919 sind, wie in den bisherigen Rechnungen, sämtliche Operationen und Rückstellungen berücksichtigt, welche im Eisenbahnrechnungsgesetze und im Rückkaufsgesetze vorgesehen sind. Im Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung sind somit die Aufwendungen für die jährliche Amortisation der Bauausgaben innert 60 Jahren, für die Abschreibung untergegangener Anlagen, für die Einlagen in die Spezialfonds und für die Verzinsung und Deckung des Defizites der Pensions- und Hülfskasse inbegriffen.

Für alle weiteren Angaben bezüglich der Rechnungsergebnisse verweisen wir auf die Jahresrechnungen und die ihnen beigegebenen Erläuterungen.

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:					11.
Kreiskasse	I	II	III	IV	V
	12	4	5	8	7

Sodann revidierte der Präsident der Rechnungsprüfungskommission der ständigen Kommission am 14. Januar die Kreiskasse III in Zürich und am 21. Januar und 30. Dezember die Kreiskasse IV in St. Gallen.

Diese Revisionen gaben zu besonderen Bemerkungen nicht Anlass.

2. Die Erneuerung der Couponsbogen für folgende Anleihen wurde fortgesetzt bzw. begonnen:

	Ausgegebene Bogen bis 31. Dezember 1919	Noch auszugebende Bogen
3½ % S. B. B. 1899/1902	483 157	2 043
3 % diff. S. B. B. 1903	278 759	7 231
3½ % Gotthard 1895	151 675	3 725
4 % V. S. B. I. Hyp.	23 209	1 136
4 % V. S. B. II. „	10 000	317
4 % S. C. B. 1880	11 804	4 551

3. Im Benehmen mit dem Bundesrate und der Nationalbank wurde am 27. Januar 1919 mit einem Bankkonsortium, bestehend aus dem Kartell der schweizerischen Banken und dem Verbande schweizerischer Kantonalbanken, ein neues 5 % Bundesbahnanleihen von Fr. 100 000 000 vereinbart. Dasselbe ist zur Konsolidierung unserer schwebenden Schuld verwendet worden.

Die Modalitäten des Anleihens entsprechen denjenigen des Anleihens von 1918, nämlich: Zinsfuss 5 %; Halbjahrescoupons per 31. Mai und 30. November; Zins- und Kapitalzahlungen haben in Schweizerwährung zu erfolgen; die Rückzahlung findet ohne vorhergehende Kündigung am 30. November 1928 statt. Die Titel lauten auf den Inhaber; sie sind in Abschnitte von 100, 500, 1000 und 5000 eingeteilt und können gegen auf den Namen lautende Hinterlegungsscheine bei der Generaldirektion kostenfrei in Depot gegeben werden; immerhin dürfen diese Depots nicht weniger als Fr. 1000 betragen.

Der Übernahmekurs wurde auf 95½ % und der Ausgabekurs auf 97 % festgesetzt. Das Anleihen erzielte einen vollen Erfolg; derselbe ist um so höher einzuwerten, als kurz vorher Kassascheine des Bundes im Betrage von 186 Millionen Franken emittiert worden sind.

Im Laufe des Monats Juli sind den Zeichnungsstellen die definitiven Titel dieses Anleihens für den Umtausch gegen die Interimsscheine zur Verfügung gestellt worden, und bis Ende des Jahres konnte der Umtausch mit Ausnahme eines kleinen Restes vollzogen werden.

4. Die bis zum 31. Dezember 1918 zur Deckung unserer Geldbedürfnisse ausgegebenen Schatzscheine im Betrage von Fr. 140 000 000, sowie die neu ausgegebenen Schatzscheine wurden aus dem Ertrage des 5 % Anleihens von 1919 bis auf Fr. 76 000 000 abgelöst. Seither gelangten für einen Betrag von Fr. 102 000 000 neue Schatzscheine zur Ausgabe. Auf Ende des Jahres waren somit Fr. 178 000 000 solcher Scheine im Umlauf. Durch die Reduktion des Diskontosatzes der Schweizerischen Nationalbank von 5½ auf 5 % kam ab 21. August 1919 für alle erneuerten und neuen Schatzscheine dieser letztere Satz zur Anwendung. Die daherigen Kosten erfuhren eine weitere Reduktion infolge einer Rückvergütung der Nationalbank auf den rediskontierten Schatzscheinen.

5. Der Schweizerischen Kohlengenossenschaft in Basel haben wir die uns zugemutete Kapitalbeteiligung von Fr. 2 660 000 zugesagt und davon im Laufe des Jahres 50 % einbezahlt. Die bezüglichen Anteilscheine wurden dem Portefeuille der eigenen Wertschriften zugewiesen.

6. Im Verlaufe des Jahres sind der Pensions- und Hülfskasse, zur Anlage ihrer verfügbaren Mittel, Fr. 13 662 000 Depotscheine der schweizerischen Bundesbahnen zugeteilt worden. Auf Ende Dezember 1919 besass diese Kasse für Fr. 147 770 000 solcher Scheine im Portefeuille. Die Verzinsung betrug vom 1. Januar bis 1. Oktober 4¾ % und von da an 5 %.

7. Für Rechnung der Pensions- und Hülfskasse wurden an Beamte und Angestellte unserer Verwaltung 61 Hypothekardarlehen im Betrage von Fr. 788 550 im I. Range bewilligt. Diese Darlehen sind sichergestellt durch Wohnhäuser, die von den Schuldnern bewohnt werden. Die Verzinsung stellt sich auf 4½ % für Neubauten und auf 5 % für erworbene Häuser.

Von der Eisenbahner-Baugenossenschaft St. Gallen sind zwei Schuldbriefe von Fr. 18 300 und Fr. 8 100, verzinslich zu 4¼ %, übernommen worden. Der Baugenossenschaft des eidgenössischen Personals Zürich wurde die Übernahme eines Hypothekardarlehens von Fr. 564 900, zu 4¼ % verzinslich und mit einer Amortisation von ½ % pro Jahr, zugestanden. Ferner übernahmen wir für Fr. 287 350 Anteilscheine, wovon Fr. 75 600 für das von uns abgetretene Bauland angerechnet wurden. Der Eisenbahner-Baugenossenschaft Bülach ist ebenfalls ein Hypothekardarlehen im Betrage von Fr. 108 500 zu den gleichen Bedingungen bewilligt worden. Überdies übernahmen wir für Fr. 25 000 Anteilscheine dieser Genossenschaft. Ebenso wurde der Eisenbahner-Baugenossenschaft Bern die Belehnung ihrer Bauten im Betrage von Fr. 3 020 445 zugestanden unter der Voraussetzung, dass dieselben auch vom Bund und Kanton subventioniert und belehnt werden. Die Zusage für Zürich, Bern und Bülach erfolgte zu den allgemeinen Bedingungen vom 28. April 1911, unter denen Hypothekardarlehen an Baugenossenschaften des Personals bewilligt werden, mit dem Unterschiede, dass diese Belehnungen im I. statt im II. Range erfolgen.

8. Es fanden 11 Auslosungen von Obligationen unserer verschiedenen Anleihen statt; insgesamt wurden 11 282 Titel gezogen. Nähere Angaben sind aus dem Kapitalnachweis auf Seite 133 ersichtlich.

9. Bei der Hauptkasse waren auf das Jahresende für einen Betrag von Fr. 8 559 175. 60 Wertschriften und 1326 Bürgschaftsverpflichtungen für einen Gesamtbetrag von Fr. 16 136 696. 85 als Kautionshinterlagen deponiert (1918: Fr. 8 304 135 Wertschriften und 1477 Bürgschaften im Betrage von Fr. 15 421 750).

10. Auf den 31. Dezember 1919 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, den Betrag von Fr. 76 001 200. Gegenüber dem Vorjahre ist eine Vermehrung von Fr. 7 320 800 zu verzeichnen.

c. Publizitätsdienst.

Die Erwartung, dass das Berichtsjahr dem schweizerischen Fremdenverkehr einen kräftigen Aufschwung bringen werde, hat sich erst auf die Wintersaison hin einigermassen erfüllt. Die Verzögerung des Abschlusses und der Ratifikation der Friedensverträge, sowie die Aufrechterhaltung der strengen Fremdenkontrolle, die erst gegen Ende des Jahres eine Vereinfachung und Milderung erfuhr, haben im Verein mit den misslichen Valutaverhältnissen und den im Auslande noch bestehenden Verkehrsschwierigkeiten der erhofften Wiederbelebung des internationalen Reiseverkehrs entgegengewirkt. Nichtsdestoweniger hatten die Agenturen Paris, London und New York einen überaus regen Verkehr aufzuweisen.

II. Kommerzielles Departement.

a. Allgemeines.

1. Auf den 15. Januar wurde die in der 16. Sitzung der kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten vom 27. November 1918 beschlossene Erhöhung einzelner Ansätze des Nebengebührentarifs durchgeführt.

2. Die Abfertigungsbefugnisse der nachgenannten Stationen wurden ausgedehnt:
Quartino: auf Einzelsendungen des Ausnahmetarifs Nr. 4 für Brot, frische Butter usw. (1. Februar);
Bowil: auf Eil- und Frachtstückgut, sowie Kleinvieh in Einzelsendungen (15. Mai);
Ligerz (Gléresse): auf Güter in Wagenladungen (20. Juni).

3. Dem Gesuche der Gemeindebehörde Bischofszell und zahlreicher interessierter Geschäftsfirmen um Änderung der Stationsbezeichnungen Bischofszell in Bischofszell-Stadt und Sitterthal in Bischofszell-Nord wurde auf 1. Juli entsprochen.

4. Die kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten hat am 10. Oktober ihre 17. und am 11. Dezember ihre 18. Sitzung abgehalten. Die 17. Sitzung befasste sich u. a. mit der Neuordnung der Frachtberechnung für sperrige Güter, mit der Ausdehnung der gebührenfreien Lade- und Entladefristen für Güterwagen und der gebührenfreien Bezugsfristen für Stückgüter auf den Samstag-Nachmittag, sowie mit der Vereinigung der schweizerischen Ausnahmetarife No. 3 und 4 für Lebensmittel.

In der 18. Sitzung wurde hauptsächlich verhandelt: die Reorganisation der kommerziellen Konferenz, die Kürzung der Schalterstunden im Verkehr der schweizerischen Transportanstalten und die Revision der Frachtberechnung für Wertgegenstände und Kostbarkeiten (Art. 17 der allgemeinen Tarifvorschriften).

b. Personenverkehr.

1. Auf 1. Januar 1920 ist der Tarif für das Zugspersonal über unterwegs zu erhebende Personentaxen in vereinfachter und verbesserter Form neu herausgegeben worden.

2. Auf den 7. Juli (Tag der Wiedereinführung zuschlagspflichtiger Schnellzüge) wurden die bis dahin erlassenen Bestimmungen und Vorschriften betreffend den Schnellzugzuschlag nebst den einschlägigen Taxen in eine besondere Instruktion zusammengefasst.

Am 1. September wurde in Berücksichtigung lautgewordener Wünsche der Schnellzugzuschlag für Entfernungen von 1—35 Tarifkilometern auf folgende Beträge herabgesetzt: I. Kl. Fr. 1.—, II. Kl. Fr. —.75, III. Kl. Fr. —.50. Zugleich wurde die vorerwähnte Instruktion neu herausgegeben.

3. Auf 1. Juni ist das Reglement betreffend Fahrbegünstigung für Krankenschwestern und Krankenwärter von Diakonissen- und Rotkreuzanstalten neu herausgegeben worden.

4. Am 1. Oktober trat ein neues Reglement betreffend Fahrbegünstigung für Arme in Kraft.

5. Die im Jahresbericht 1918, Seite 21, unter Ziffer 6 erwähnte Massnahme, wodurch den Inhabern von vor dem 2. Dezember 1918 gelösten Generalabonnements und Abonnements zum Bezuge halber Billette die Rückgabe oder die Hinterlegung ihrer Abonnements anheimgestellt wurde, ist auf den Zeitpunkt der Einführung des erweiterten 4. eingeschränkten Fahrplans (7. Juli) aufgehoben worden, da die Gründe, die zu dieser Massnahme geführt hatten (Einstellung des Sonntagsverkehrs und Wegfall der Schnellzüge) nicht mehr vorhanden waren.

6. Der Absatz an dreimonatigen Generalabonnements betrug im Jahre 1919 für alle drei Klassen zusammen 13 608 Stück. Die daherigen Einnahmen belaufen sich im ganzen auf 4 835 695 Fr.; Anteil der S.B.B. 4 075 263 Fr.

7. Abonnements zum Bezuge halber Billette wurden im Jahre 1919 im ganzen 1156 Stück verkauft, die eine Einnahme von 130 350 Fr. ergaben, wovon den S.B.B. ein Anteil von 107 992 Fr. zufiel.

8. Zufolge der vom Bundesrate am 16. Juni beschlossenen Aufhebung des Verbots der Ausgabe gewisser Billette zu ermässigten Preisen wurden auf den 7. Juli für Gesellschaften, Schulen, Kadettenkorps und Ferienkolonien für Fahrten auf Entfernungen von mindestens 15 km Ermässigungen eingeführt.

9. Mit Rücksicht auf die grosse Notlage haben wir beschlossen, für bedürftige Ferienkinder aus dem Auslande (Österreich und Deutschland), denen mit Zustimmung der politischen Behörden durch Wohltätigkeitsvereine usw. ein kostenloser Kuraufenthalt in der Schweiz ermöglicht wird, die gleiche Fahrbegünstigung zu bewilligen, die zugunsten der Ferienversorgung armer Schweizerkinder gewährt wird.

10. Die Taxen für die Miete von Personen- und Gepäckwagen sind auf den 1. April angemessen erhöht worden.

11. Auf unser Gesuch hin hat der Bundesrat unterm 19. Dezember seinen Beschluss betreffend die Anwendung der Viertelstaxe für Militärtransporte mit Wirkung vom 10. Januar 1920 an aufgehoben.

12. Die seinerzeit hinsichtlich der Beförderung von Gepäck und Expressgut getroffenen einschränkenden Vorschriften (vgl. Jahresbericht 1918, Seite 20, lit. *a*, Ziffer 3) wurden am 22. Oktober aufgehoben. Seither gelten für diese Verkehrsarten wieder die normalen Beförderungsbestimmungen.

13. Zum Zwecke der Herbeiführung einer Vereinfachung für das reisende Publikum sowohl als für die Verwaltung sind die Bahnhöfe und die Stationen der Bundesbahnen ermächtigt worden, vom 1. Februar an bis auf weiteres bei ihnen angebrachte Gesuche um Rückerstattung von Fahrgeld und Gepäckfrachten unter bestimmten Voraussetzungen selbständig zu erledigen.

14. Mit der Säntisbahn wurde am 9. Juli ein direkter Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr eingerichtet.

Die direkte Abfertigung von Personen im Verkehr mit der Ligerz-Tessenberg-Bahn wurde auf Antrag der Betriebsleitung dieser Bahn wegen der öfteren Änderung der Billetpreise am 15. August bis auf weiteres eingestellt.

15. Infolge der durch die Einführung des elektrischen Betriebs ermöglichten erheblichen Verbesserung des Fahrplans auf der Linie Bern-Münsingen-Thun wurden die im Jahresbericht 1917, Seite 19, Ziffer 4, erwähnten provisorischen Massnahmen betreffend die wahlweise Benützbarkeit der Routen über Münsingen und Belp im Personen- und Gepäckverkehr Bern transit—Thun loco und transit aufgehoben.

16. Im Bodenseeverkehr wurden auf den 1. April neue provisorische Tarifmassnahmen durchgeführt, bestehend in einer allgemeinen Erhöhung der Personentaxen um 20—30 %, der Taxen für Gepäck, Expressgut und Leichen um 50 %.

Im Dezember fand in Bregenz eine ausserordentliche Verbandskonferenz der Bodensee-Dampfschiffahrtsverwaltungen statt, an der wir vertreten waren. Gegenstand der Beratungen bildete die weitere Erhöhung der Taxen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Tieren auf dem Bodensee, deren Durchführung in das Jahr 1920 fällt.

17. Auf der Basler Verbindungsbahn wurde der seit Ausbruch des Krieges im Jahre 1914 eingestellte Personen- und Gepäckverkehr am 14. September wieder aufgenommen. Gleichzeitig trat die direkte Abfertigung von Personen, Gepäck- und Expressgut im Verkehr mit Basel Bad. Stb., sowie von Gepäck im Verkehr mit deutschen Stationen über Basel wieder in Wirksamkeit.

18. Im übrigen wurde der unterbrochene direkte Personen- und Gepäckverkehr sukzessive durch Massnahmen meist provisorischer Natur in beschränktem Umfange wieder hergestellt:

a. zwischen der Schweiz und Frankreich über Delle;
b. zwischen der Schweiz einerseits und Elsass-Lothringen, Belgien, den Niederlanden und London anderseits;
c. zwischen Frankreich und Italien über Vallorbe-Simplon;
d. zwischen Elsass-Lothringen, Belgien und den Niederlanden einerseits und Italien anderseits.

Den eigentümlichen Währungsverhältnissen wird bei der Erstellung und Anwendung von direkten Personen- und Gepäcktarifen im Verkehr mit dem Auslande nach Möglichkeit Rechnung getragen.

19. Im Juli, Oktober und November fanden in Paris und Mailand Konferenzen zur Beratung grundsätzlicher Fragen betreffend die definitive Neuregelung des direkten Personen- und Gepäckverkehrs zwischen England, den Niederlanden, Belgien und Elsass-Lothringen einerseits und der Schweiz, sowie Italien anderseits statt, an denen wir uns vertreten liessen.

20. Die Ausgabe von internationalen zusammenstellbaren Fahrscheinheften (Vereinsfahrscheinhefte), die auf 1. April 1917 im Verkehr aus und nach der Schweiz sistiert wurde, ist mit 1. April 1919 vollständig, also auch im innerdeutschen Verkehr, eingestellt worden.

21. Der Verkauf von Fahrscheinen für die Strecken der S. B. B. durch die privaten Reisebureaux hat wieder erheblich zugenommen. Der Gesamtumsatz belief sich auf 1 019 151 Fr. (gegen 171 199 Fr. im Jahre 1918). Auch der Billetabsatz unserer Agenturen in London und Paris weist eine starke Zunahme auf. Diese Erscheinung und der weitere Umstand, dass uns im Berichtsjahre zahlreiche Gesuche ausländischer Reiseunternehmungen um Übertragung des Billetverkaufs eingereicht worden sind, eröffnen Aussichten für die Wiederbelebung des Reisendenverkehrs aus dem Auslande nach der Schweiz.

22. In Deutschland, Österreich, Frankreich und Italien haben die Hauptbahnen neuerdings bedeutende Erhöhungen der Personen- und Gepäcktarife durchgeführt oder in Aussicht genommen.

c. Tierverkehr.

1. Mit der Rhätischen Bahn wurde mit Gültigkeit vom 1. August 1919 an ein Vertrag betreffend den Tierverkehr auf der Strecke Landquart-Chur abgeschlossen. Darnach wird der Verkehr von Maienfeld und weiter-

her nach Felsberg und weiter über die Linie der S.B.B. bis Chur, der Verkehr in umgekehrter Richtung über die Linie der Rhätischen Bahn bis Landquart geleitet.

2. Der mit Bewilligung des Bundesrates auf 1. Januar 1919 eingeführte besondere Zuschlag von 150 % für Exportvieh auf den Taxen des provisorischen Tiertarifs vom 22. Oktober 1917 ist auf 5. November, gemäss der von der genannten Behörde durch Beschluss vom 22. Oktober getroffenen Verfügung, aufgehoben worden. Exportvieh unterliegt sonach nunmehr dem im allgemeinen für den innerschweizerischen Tierverkehr geltenden Zuschlag.

3. Für die Beförderung von unverpackten Hunden in Begleitung von Reisenden ist auf 1. Januar 1920 ein neues Abfertigungs- und Taxierungsverfahren zur Einführung gelangt. Darnach findet die Beförderung solcher Hunde in Personen- und Schnellzügen gegen Lösung gewöhnlicher Billette III. Klasse zur vollen Taxe (einschliesslich Kriegszuschlag, aber ohne Schnellzugzuschlag) statt. Damit ist in bezug auf das Abfertigungsverfahren einem insbesondere aus Jägerkreisen schon oft gestellten Begehren Folge gegeben worden.

d. Güterverkehr.

1. Auf den 15. Februar ist, gemäss Bundesratsbeschluss vom 17. Januar 1919 und als vorübergehende Massnahme zwecks Einsparung von Papier, für den schweizerischen Verkehr ein auf die Hälfte des Formates des durch das schweizerische Transportreglement (Anlagen VI *a* und *b*) vorgeschriebenen Musters verkleinertes Frachtbriefformular eingeführt worden.

Sodann ist die Ziffer XXXII der Anlage V zum Transportreglement mit Wirkung vom 1. April an in dem Sinne abgeändert worden, dass frische, nicht übelriechende Knochen in Einzelsendungen fortan auch in gut erhaltenen, mit mindestens zwei Handhaben versehenen und mit Packtuch verschlossenen Weidenkörben, statt bis dahin nur in festen, dicht verschlossenen Fässern, Kisten oder Kübeln, zum Transport zugelassen werden.

2. Die gestützt auf die Bundesratsbeschlüsse vom 17. und 31. Dezember 1915 vorübergehend auf Fr. 10.— erhöht gewesene Wagenverspätungsgebühr ist durch Bundesratsbeschluss vom 18. Juli 1919, mit Wirkung vom 1. August an, bis auf weiteres auf Fr. 7.— pro Wagen und Tag ermässigt worden.

3. Um der weitern Steigerung ihrer Selbstkosten Rechnung zu tragen, sind die offiziellen Camionneure der S. B. B. ermächtigt worden, an Stelle der bisherigen Zuschläge von 10 und 20 Rp. zu den Minimaltaxen der Camionnagetarife (vgl. Ziffer 5 auf Seite 24 des Geschäftsberichtes 1918) vom 19. Februar an vorübergehend einen solchen von 20 Rp. auf den Minimaltaxen der I. und II. Zone und einen solchen von 40 Rp. auf den Minimaltaxen jeder weitern Zone in Anrechnung zu bringen.

Ebenfalls bedingt durch das weitere Steigen der Selbstkosten des Camionneurs, wurde sodann der Kriegszuschlag (vgl. Geschäftsbericht von 1918, Seite 24, Ziffer 5) auf den Taxen des Camionnagetarifs für Zürich Hbf. und Zürich Tiefenbrunnen vom 15. Mai an auf 100 % erhöht, und zwar einheitlich sowohl auf den Gewichts- als auf den Minimaltaxen.

Neue Camionnagetarife sind ausgegeben worden für die Stationen Bulle, Wald und Weinfelden.

4. Am 15. April ist eine Sammlung der Vorschriften über die Abfertigung von Gütern nach Stationen schweizerischer Transportanstalten, für welche direkte Gütertarife nicht bestehen, herausgegeben worden.

5. Um den durch die Entwicklung der politischen Ereignisse eingetretenen Verhältnissen Rechnung zu tragen, sind die besondern Taxzuschläge für Ausfuhrgüter, gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 16. Juni 1919, mit 1. Juli aufgehoben worden, was gegenüber bisher eine namhafte Erleichterung des Exportes bedeutet.

6. Für Sendungen von Liebesgaben aller Art, die von schweizerischen Hülfskomitees zugunsten der notleidenden Bevölkerungen im Ausland aufgegeben werden, haben wir, in Ansehung des wohltätigen Zweckes der Sammlungen, auf unsern Linien ab den Sammelstationen nach den schweizerischen Grenzpunkten Frachtfreiheit gewährt.

7. Im Verkehr mit Frankreich wurden die nachverzeichneten Tarife auf den 31. März ohne Ersatz aufgehoben:

a. Tarif spécial commun international No. 200 für den Transport von kleinen lebenden Tieren, Lebensmitteln und andern Gütern in Eilfracht zwischen Paris und Belfort einerseits und Basel SBB und Basel St. Johann anderseits, via Altmünsterol oder Delle, vom 1. April 1911;

b. Tarif für die Beförderung von Lebensmitteln (Butter, Fleisch usw.) in Eilfracht Schweiz-Paris, via Delle oder Altmünsterol, vom 1. August 1906;

c. Spezialtarif No. 215 für die Beförderung in Eilfracht von Geld und Edelmetallen zwischen Stationen der französischen Ostbahn einerseits und Stationen der S.B.B. anderseits, via Delle, vom 1. Januar 1909 bzw. 1. Dezember 1909.

Die Massnahme ist getroffen worden, weil einerseits die Grundlagen, auf denen diese Tarife aufgebaut sind, den heutigen Verhältnissen nicht mehr entsprechen und anderseits, weil der einschlägige Verkehr seit Kriegsausbruch bedeutungslos geworden ist.

8. In den deutsch-schweizerischen Güterverkehren sind die direkten Tarife mit Elsass-Lothringen, der Wilhelm-Luxemburg-Bahn, der Prinz Heinrich-Bahn und des Eisenbahndirektionsbezirks Saarbrücken, die seit der Besetzung durch die Alliierten nicht mehr benützt werden konnten, am 31. März vorläufig ohne Ersatz aufgehoben worden.

Wegen der deutscherseits auf 1. April eingeführten weiteren Tariferhöhung von 60 % waren auf diesen Zeitpunkt verschiedene direkte Tarife, worunter auch diejenigen für Kohlen und Kalzium-Karbid, umzuarbeiten.

Seit 11. Juli werden die Markfrachten für die deutschen Strecken nicht mehr, wie es seit dem 24. März 1916 der Fall war (Ziffer 11, Seite 15, des Geschäftsberichtes 1916), zu dem bei der Erstellung der direkten Tarife angewendeten sogenannten Tarifkurs (81 Mark = 100 Franken), sondern zu einem annähernd dem Tageskurs entsprechenden Kurs in die Frankenwährung umgerechnet. Dadurch sind sämtliche direkten deutsch-schweizerischen Gütertarife mit in Franken ausgedrückten Frachtsätzen unbrauchbar geworden. Sie wurden auf den genannten Zeitpunkt in ihrer Anwendung eingestellt und sodann auf 31. August bis auf weiteres ohne Ersatz aufgehoben.

Die deutscherseits am 1. April 1916 getroffenen Massnahmen wegen ausschliesslicher Frachtzahlung in der Schweiz, sowie wegen Einschränkung der Nachnahmebelastung der Sendungen aus der Schweiz nach Deutschland (vgl. Geschäftsbericht 1916, Seite 15, Ziffer 11) sind ausser Kraft getreten und zwar die erstere am 23. Juli und die letztere am 8. Oktober.

Am 1. Oktober ist auf den deutschen Bahnen eine neue allgemeine Erhöhung der Gütertarife von 50 % eingeführt worden.

9. Am 31. März sind alle bis dahin noch gültig gewesenen Tarife des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes ohne Ersatz aufgehoben worden.

Auf den gleichen Zeitpunkt ist sodann der Tarif Teil II für den süd-österreichisch-ungarisch-deutschen Güterverkehr (Verkehr mit Triest und Fiume), worin unter anderm die badisch-schweizerischen Stationen Basel, Konstanz, Schaffhausen und Singen (Hohentwil) einbezogen waren, ohne Ersatz ausser Kraft getreten.

Ebenso sind die Tarife des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes (Verkehr mit den französischen Ostbahnen und der französischen Nordbahn) und des österreichisch-ungarisch-südfranzösischen Eisenbahnverbandes, deren Anwendung seit Ausbruch des Krieges eingestellt war, am 28. Februar aufgehoben und nicht ersetzt worden.

Die österreichischen Bahnen haben am 15. Oktober ihre Gütertarife um 150 % und am 1. Januar 1920 die so erhöhten Tarife nochmals um 150 % erhöht.

10. Am 20. Mai ist der Tarif für den Grenzverkehr Russland-Vorarlberg und Bodenseeuferstationen, dessen Anwendung schon seit Ausbruch des Krieges eingestellt war, endgültig aufgehoben worden.

11. Die im schweizerisch-italienischen Güterverkehr vorgesehenen Ansätze des Tarifs für die Besorgung der Zollformalitäten in den italienischen Zollämtern wurden auf den 1. Juni um 100 % erhöht.

Auf den 1. Juli und den 16. August sind die wichtigsten Stationen der an Italien gefallenen, ehemals österreichischen Gebiete und auf den 19. November, entsprechend einem Wunsche schweizerischer Interessenten, auch die Stationen der Freihäfen von Triest in die schweizerisch-italienischen Tarife aufgenommen worden.

Auf den 1. Oktober ist sodann der italienische Spezial-Transittarif, der seit März 1917 aufgehoben war, für den Verkehr zwischen den Hafenstationen von Genua und Savona und den Grenzpunkten Pino transit und Iselle transit wieder eingeführt worden. Dieser Spezial-Transittarif brachte gegenüber dem bis dahin zur Anwendung gekommenen allgemeinen Tarif bedeutende Ermässigungen namentlich für die hochwertigen schweizerischen Ausfuhrgüter (Schokolade, kondensierte Milch etc.).

12. Auf Ende Februar wurden die Tariftabellen und Leitungsvorschriften für den Güterverkehr zwischen Italien und Deutschland, deren Anwendbarkeit der Eintritt Italiens in den Krieg vorläufig ein Ende gemacht hatte, endgültig ausser Kraft gesetzt, weil mit Sicherheit angenommen werden konnte, dass auch bei Wiederaufnahme direkter Verkehrsbeziehungen zwischen diesen Ländern die Grundlagen, auf denen die bisherigen Tariftabellen und Leitungsvorschriften aufgebaut waren, in Zukunft andere sein werden.

Im Laufe des Monats August ist der Güterverkehr zwischen Deutschland und Italien mit direkten Frachtbriefen, wie sie im internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vorgesehen sind, wieder aufgenommen worden. Die Sendungen werden bis auf weiteres in den deutsch-schweizerischen Grenzstationen umbehandelt. Auf den deutschen Strecken kommen die internen Tarife, auf den schweizerischen

und italienischen Strecken die Bestimmungen und Taxen für den schweizerisch-italienischen Verkehr zur Anwendung.

13. Zu den ausser-italienischen Taxen der direkten französisch-italienischen Gütertarife (Tarif P.L.M.-Italien und Franco-Italien) wird vom 1. August ab ein Zuschlag von 31,25 % bzw. 37,5 %, je nach Art des Gutes, erhoben.

14. Die Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits und der P. L. M. der Orléans- und Midibahn anderseits sind, nachdem ihre Anwendung seit Kriegsausbruch eingestellt war, auf den 28. Februar endgültig aufgehoben worden.

15. Die Frachtenkontrolle wurde im Berichtsjahr in 13 Bahnhöfen und 78 Stationen vorgenommen.

e. Einnahmenkontrolle und Abrechnungswesen.

1. Im Interesse der Förderung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs sind den grössern Güterexpeditionen, sowie den Lagerhäusern Postcheckrechnungen eröffnet worden. Die Massnahme erstreckt sich vorläufig auf die Güterexpeditionen der Orte mit Postcheckbureaux und findet Anwendung einerseits auf die Einzahlung von Frachten auf Dispositionssendungen, von Frachtdifferenzen und dgl., und anderseits auf die Auszahlung von Nachnahmen und Kontokorrentguthaben, auf die Rückerstattung von Frachtdifferenzen und Depositen, sowie auf die Auszahlung von Transportentschädigungen und dgl.

2. Um den durch die Erhebung von Taxzuschlägen eingetretenen Rückgang der Zahl der im Markenverfahren abzufertigenden Sendungen einigermassen auszugleichen und möglichst viele Sendungen dieser einfachen Abfertigungsweise teilhaftig werden zu lassen, ist das Maximum des Frankaturbetrages, bis zu welchem die Abfertigung mit Marken zulässig ist, von Fr. 5. — auf Fr. 10. — erhöht worden.

3. Auf 1. Juli gelangte eine Instruktion für die Stationen über die Abfertigung, die Buch- und Kassaführung, sowie die Rechnungsstellung zur Ausgabe, in welcher die in den Jahren 1902 bis 1918 unter diesem Titel erlassenen Verfügungen, zum grossen Teil umgearbeitet, nach Materien geordnet zur Darstellung gelangten.

4. Im Interesse der Herbeiführung grösserer Bewegungsfreiheit in der Anordnung von Kassen- und Bücherrevisionen ist die Vorschrift, wonach bei jeder Kassastelle der Stationen und Lagerhäuser jährlich zwei Revisionen vorgenommen werden sollen, in dem Sinne abgeändert worden, dass nur noch mindestens eine obligatorische Revision per Jahr stattzufinden hat.

5. Bei den Kassastellen der Stationen und Lagerhäuser, sowie bei den Kassierern der Bodenseedampfboote wurden im Berichtsjahre 1696 Kassen- und Bücherrevisionen durchgeführt, nämlich:

Kreise	I	II	III	IV	V
	488	270	409	330	199

Wegen Unregelmässigkeiten in der Kassen- und Rechnungsführung sind ein Stationsvorstand und zwei Stationsgehülfen aus dem Dienste der Bundesbahnen entlassen worden.

6. Im Frachtkreditwesen haben folgende Änderungen stattgefunden:

Kreise	I	II	III	IV	V	Total
a. Neue Kredite wurden eröffnet . . .	58	96	65	32	29	280
b. Bestehende Kredite wurden geändert	62	85	116	52	25	340
c. Aufgehoben wurden	45	43	29	12	8	137
	165	224	210	96	62	757

Bestand am 31. Dezember: 2447 Frachtkredite.

7. Nachstehend lassen wir eine vergleichende Übersicht über die Betriebseinnahmen der Bundesbahnen und des Dampfschiffbetriebes auf dem Bodensee der Jahre 1918 und 1919 folgen und verweisen auf die der Übersicht beigegebene Begründung der Verkehrsschwankungen.

Betriebseinnahmen der schweizerischen Bundesbahnen.

1918 Fr.	1918 %	*A. Bahnverkehr.*	1919 2882 km Fr.	1919 %	Gegenüber 1918 mehr Fr.	Gegenüber 1918 weniger Fr.
74 016 223	32,83	I. Ertrag des Personentransportes	99 726 666	30,31	25 710 443	—
		II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes:				
7 150 303	3,17	1. vom Gepäck . . .	9 375 379	2,85	2 225 076	—
5 519 838	2,45	2. von Tieren . . .	5 685 127	1,73	165 289	—
136 405 142	60,51	3. von Gütern . . .	211 381 046	64,24	74 975 904	—
149 075 283	66,13		226 441 552	68,82	77 366 269	—
2 333 247	1,04	III. Ertrag aus d. Postverkehr	2 881 095	0,87	547 848	—
225 424 753	100,00	Total	329 049 313	100,00	103 624 560	—

Fr.	%	*B. Dampfschiffverkehr auf dem Bodensee.*	Fr.	%	Fr.	Fr.
41 251	27,85	I. Personentransport . .	100 894	33,28	59 643	—
4 404	2,97	II. Gepäcktransport . . .	6 241	2,06	1 837	—
2 882	1,94	III. Tiertransport	408	0,13	—	2474
97 046	65,49	IV. Gütertransport . . .	192 985	63,67	95 939	—
2 600	1,75	V. Posttransport	2 600	0,86	—	—
148 183	100,00	Total	303 128	100,00	154 945	—

Unter den Betriebseinnahmen in vorstehender Tabelle A sind folgende Einnahmen für ausserordentliche Transporte enthalten:

a. Für Militärtransporte zulasten des Bundes vom Dezember 1918 bis Dezember 1919 . . Fr. 2 365 129
b. Für den Transport von Evakuierten und Verwundeten im Transit durch die Schweiz pro Dezember 1918 bis Dezember 1919 . . . . . „ 893 624
c. Für in der Schweiz internierte kranke Kriegsgefangene vom November 1918 bis Dezember 1919 . . . . . „ 291 163
d. Für Kriegsgefangenentransporte durch die Schweiz vom November 1918 bis Dezember 1919 „ 1,547,381

Die mit der Wiedereinführung von Schnellzügen zur Erhebung gelangten Schnellzugszuschläge erreichten in der Zeit vom 7. Juli bis 31. Dezember die Summe von . . . . „ 3 932 882

Gegenüber dem Jahre 1918 ergibt sich für die einzelne Transportkategorie prozentual folgende Vermehrung der Einnahmen:

Personenverkehr . . . . . + 34,73 % (1918: + 5,84 %)
Gepäckverkehr . . . . . + 31,11 % (1918: + 5,01 %)
Tiertransport . . . . . + 2,99 % (1918: + 33,70 %)
Gütertransport . . . . . + 54,96 % (1918: + 22,03 %)

Gegenüber dem Vorjahre erzeigen sich folgende Schwankungen in den monatlichen Transporteinnahmen:

	Personenverkehr	Güterverkehr (inkl. Gepäck u. Tiere)		Personenverkehr	Güterverkehr (inkl. Gepäck u. Tiere)
Januar . .	+ Fr. 523 576	+ Fr. 1 779 995	Juli . . .	+ Fr. 2 977 584	+ Fr. 8 168 436
Februar . .	— „ 241 165	+ „ 2 178 563	August . .	+ „ 4 853 456	+ „ 6 629 036
März . . .	+ „ 604 345	+ „ 5 311 104	September .	+ „ 3 079 598	+ „ 6 659 981
April . . .	+ „ 2 080 119	+ „ 7 474 047	Oktober . .	+ „ 3 336 202	+ „ 6 508 708
Mai . . .	+ „ 1 189 917	+ „ 7 775 406	November .	+ „ 3 217 839	+ „ 10 163 979
Juni . . .	+ „ 1 010 972	+ „ 5 678 862	Dezember .	+ „ 3 078 000	+ „ 9 586 000

Hierzu bemerken wir:

Personenverkehr.

Die Zahl der beförderten Personen ist von 68 585 180 im Vorjahr auf 74 307 776, d. h. um 5 722 596 Reisende, oder um 8,34 % gestiegen. Die Einnahmen haben aber um Fr. 25 710 443 = 34,73 % zugenommen, weil die am 1. Juni 1918 in Kraft getretenen erhöhten Taxzuschläge das ganze Jahr zur Wirkung kamen. Aus diesem Grunde hat sich die Durchschnittseinnahme per Reisenden neuerdings und zwar von Fr. 1. 08 auf Fr. 1. 34 erhöht.

Die Einnahmen der Tunnelstrecke Brig-Iselle sind von Fr. 22 440 im Vorjahr auf Fr. 476 212 gestiegen. Diese Zunahme ist neben der allgemeinen Besserung der Grenzverhältnisse namentlich dem im April 1919 in Verkehr gesetzten Simplon-Orient-Expresszug zuzuschreiben.

Güterverkehr (inkl. Gepäck und Tiere).

Der Verkehr ist quantitativ gleichgeblieben wie im Vorjahre; die kleine Vermehrung der Zahl der beförderten Tonnen von 13 268 554 auf 13 342 684 oder um 74 130 Tonnen beträgt nur 0,55 %. Infolge der am 1. Januar 1919 in Kraft getretenen erhöhten Taxzuschläge im Güterverkehr sind die Einnahmen um Fr. 77 914 117, d. h. um 51,45 %, gestiegen, wodurch sich ein Durchschnittsertrag von Fr. 17. 18 pro Tonne gegenüber Fr. 11. 41 im Vorjahr ergibt.

Auf der Tunnelstrecke Brig-Iselle wurde aus dem Gepäck-, Tier- und Güterverkehr eine Einnahme von Fr. 2 576 141 erzielt, gegenüber Fr. 628 984 pro 1918.

Bodensee-Dampfschiffahrt.

Der Verkehr hat sich wieder etwas gebessert; die gesamten Einnahmen sind von Fr. 148 183 im Vorjahr auf Fr. 303 128 gestiegen. Sie haben sich somit etwas mehr als verdoppelt, stehen aber noch um Fr. 500 000 hinter dem Ergebnis des letzten normalen Jahres (1913) zurück.

f. Fahrgeld- und Frachtreklamationen.

Im Jahre 1919 sind an neuen Geschäften eingegangen:

3 895 Fahrgeldreklamationen (einschliesslich 272 Taxrückerstattungsgesuche auf Generalabonnements);
8 484 Reklamationen betreffend Frachten, Nebengebühren und Verschleppungen (Fehlinstradierungen) aus dem direkten schweizerischen und dem internationalen Güter- und Viehverkehr.

Erledigt wurden:

3 853 Fahrgeldreklamationen;
7 616 Reklamationen betreffend Frachten, Nebengebühren und Verschleppungen (umfassend 52 938 Sendungen).

III. Betriebsdepartement.

a. Allgemeines.

1. Nachdem in der Kohlenversorgung unseres Landes etwelche Besserung eingetreten war, konnte der seit dem 8. Dezember 1918 eingestellte Personenverkehr an Sonn- und allgemeinen Feiertagen am 27. April wieder aufgenommen werden. An Stelle des am 2. Dezember 1918 eingeführten Notfahrplanes trat wieder der frühere vierte eingeschränkte Fahrplan (vom 1. März 1918). Dieser Fahrplan, an welchem noch wesentliche Verbesserungen und Ergänzungen vorgenommen wurden, kam am 7. Juli 1919 zur Einführung. Die Mehrleistungen gegenüber dem Fahrplan vom 1. März 1918 betragen monatlich 160 774 Personenzugskilometer.

Am 16. April 1919 wurde als erste regelmässige internationale Verbindung seit Kriegsausbruch der Simplon-Orient-Express über Vallorbe-Brig eingeführt.

Auf den 11. Oktober 1919 erfolgte eine weitere Vermehrung der Fahrleistungen durch die Einführung je einer direkten Verbindung Holland und Belgien-Italien über Strassburg-Basel-Gotthard und Paris-Delle-Basel und Bern-Lötschberg-Mailand, ferner durch die infolge Änderung der Arbeitszeiten in den gewerblichen und industriellen Betrieben nötig gewordene Vermehrung der Abonnentenzüge.

Zur Bewältigung des Saisonverkehrs nach und von den Wintersportplätzen im Engadin und im Berner Oberland wurden vom 20. Dezember 1919 an im Anschluss an ausländische Züge, zeitweise täglich, zeitweise dreimal in der Woche, besondere Expresszüge geführt.

2. Nach langen Verhandlungen zwischen den zuständigen politischen Behörden wurde der badische Bahnhof in Basel am 14. September für den gesamten Verkehr wieder geöffnet.

3. Der Grenzpunkt Luino, der für jeden Verkehr längere Zeit gesperrt war, wurde am 5. März 1919 für den Wagenladungsverkehr Genua-Schweiz, am 10. April für den gesamten Güterverkehr und endlich am 11. Oktober 1919 auch für den Personen-, Gepäck- und Tierverkehr wieder freigegeben.

4. Auf den Tag der Inkraftsetzung des nächstjährigen Sommerfahrplans, d. h. auf den 1. Juni 1920, hat gemäss Rundschreiben des Post- und Eisenbahndepartements an die Verkehrsanstalten vom 10. September 1919 die Einführung der Stundenzählung 0—24 zu erfolgen.

5. Mit Bezug auf die Bedingungen des Wagenübergangs zwischen Deutschland und Italien über die Schweiz, sowie zwischen der Schweiz und Italien ab 1. Januar 1920 wurde vereinbart, dass das von Italien gekündigte deutsch-italienische Wagenregulativ (I. W. R.) mit einigen Änderungen auch nach dem 31. Dezember 1919 und bis zum Zeitpunkte der Inkraftsetzung eines in der Ausarbeitung begriffenen neuen Wagenübereinkommens in Kraft bleibt. Im Wagenübergange zwischen den Verwaltungen des deutschen Staatsbahnwagenverbandes und den schweizerischen Eisenbahnen gilt nach wie vor das sog. Vereinswagenübereinkommen (V. W. Ü.).

6. Mit den italienischen Staatsbahnen wurde zur Verminderung der gegenseitigen Transportleistungen ein Abkommen getroffen, wonach für die S. B. B. in Genua eintreffende amerikanische Kohlen gegen gleiche Mengen von Deutschland an Italien zu liefernder deutscher Kohlen ausgetauscht werden.

7. Mit der Schweizerischen Speisewagengesellschaft kam ein neuer Vertrag zustande betreffend den Speisewagenbetrieb, und mit der Internationalen Schlafwagengesellschaft in Paris ein solcher betreffend den Betrieb von Schlaf- und Speisewagen, sowie von Luxuszügen auf den schweizerischen Bundesbahnen. Beide Verträge, denen der Verwaltungsrat die Genehmigung erteilt hat, wurden auf die Dauer von 15 Jahren, beginnend am 1. Januar 1919, abgeschlossen.

8. Für die Prüfung der Personal- und Dienstverhältnisse bei den Dienststellen des Betriebes, insbesondere auf den Bahnhöfen und grösseren Stationen, wurde eine aus Oberbeamten der Zentralverwaltung und der Kreise bestehende Kommission eingesetzt.

9. Die mit Bundesratsbeschluss vom 25. Juni 1919 angeordnete vorläufige Verkürzung der Arbeitszeit (Achtstundentag) beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten wurde bei uns am 7. Juli 1919, dem Tage des Wiederinkrafttretens des vierten eingeschränkten Fahrplans, eingeführt. Die Neuerung verursacht, wie wir vorausgesehen haben, eine bedeutende Personalvermehrung und entsprechende Kosten. Die Vorschriften für die Vergütung der Überzeitarbeit wurden in Ausführung des erwähnten Bundesratsbeschlusses auf den gleichen Zeitpunkt abgeändert und neu herausgegeben.

10. Die Entschädigung für Nachtdienst, die bisher 20 Rappen für die Stunde betrug, wurde mit Wirkung vom 1. Januar 1919 ab auf 40 Rappen für die Stunde erhöht.

11. Die Zulagen zu den veränderlichen Nebenbezügen des Zugsbegleitungs- und Lokomotivpersonals, die seit 1. Januar 1918 in Form von Beihülfen zur Bestreitung der Auslagen für die auswärtige Verköstigung ausgerichtet werden, haben mit Wirkung vom 1. Januar 1919 ab eine Erhöhung erfahren. Diese beträgt Fr. 1. 30 für den Tag bzw. 76,5 % der bisherigen Ansätze.

b. Stationsdienst und Zugsbegleitung.

1. Einer Eingabe des Stationspersonalverbandes entsprechend, wurden die Beförderungsvorschriften teilweise abgeändert bzw. ergänzt und die Kreisdirektionen veranlasst, die auf 1. April 1918 vorgenommenen Beförderungen beim Stationspersonal zwecks einheitlicher Anwendung dieser Vorschriften nochmals durchzusehen. In der Folge wurden dann weitere Beförderungen vorgenommen und, wo dies gerechtfertigt war, nachträglich Beförderungszulagen gewährt.

2. Die Normen für die Klassifikation der Bahnhöfe, Stationen und Güterexpeditionen wurden durch eine Kommission, in der auch das beteiligte Personal vertreten war, durchberaten. Den von dieser Kommission beantragten Änderungen an den Normen und den sich daraus ergebenden Beförderungen haben wir zugestimmt. Demzufolge sind ausser den auf Grund der alten Normen beförderten Dienststellen weiter noch in die nächsthöhere Klasse vorgerückt: 6 Wärterstationen, 43 Stationen III. Klasse, 39 Stationen II. Klasse, 12 Stationen I. Klasse, 4 Bahnhöfe II. Klasse, ferner 5 Güterexpeditionen mit Bureauchef, 6 Güterexpeditionen III. Klasse und 2 Güterexpeditionen II. Klasse, insgesamt 117 Dienststellen.

3. Wir haben beschlossen, in den neu einzurichtenden Speiseanstalten, mithin auch in der kürzlich eröffneten Speiseanstalt des Rangierbahnhofes Biel, vom Vertrieb alkoholischer Getränke Umgang zu nehmen.

c. Telegraphendienst und elektrische Anlagen.

Nichts zu bemerken.

d. Fahr- und Werkstättedienst.

1. Gemäss Baubudget war für das Jahr 1919 die Anschaffung folgenden Rollmaterials vorgesehen:

51 elektrische Lokomotiven
65 Personenwagen,
800 Güterwagen und
10 Heizwagen.

Von den 51 elektrischen Lokomotiven waren, wie im letztjährigen Bericht erwähnt, 20 Stück bereits pro 1918 bestellt. Statt der im Budget weiter vorgesehenen 26 elektrischen Streckenlokomotiven und 5 elektrischen Rangierlokomotiven sind 23 und später, gestützt auf einen besondern Kredit der Bundesversammlung, noch weitere 7, also im ganzen 30 elektrische Streckenlokomotiven in Auftrag gegeben worden, und zwar bei den Firmen: Maschinenfabrik Oerlikon in Oerlikon, A.-G. Brown, Boveri & Cie. in Baden und Ateliers de Sécheron in Genf je der elektrische und bei der schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur der mechanische Teil. Von der Bestellung von elektrischen Rangierlokomotiven wurde dagegen abgesehen. Von der A.-G. Brown, Boveri & Cie. in Baden haben wir sodann eine versuchsweise überlassene elektrische Lokomotive angekauft.

Auf Ende des Rechnungsjahres 1919 stunden an elektrischen Fahrzeugen im ganzen zur Verfügung:

12 Streckenlokomotiven
6 Akkumulatorenlokomotiven . }
5 Akkumulatorenplattformwagen } für den Rangierdienst.
1 Traktor . . . . . }

Voraussichtlich werden im Jahre 1920 weitere 32 Streckenlokomotiven zur Ablieferung kommen.

Von den 65 Personenwagen waren noch 60 Stück zu bestellen, da 5 Stück bereits pro 1917 vergeben worden waren. Die Bestellung der 60 Stück III.-Klasse-Wagen wurde gleichmässig unter die schweizerischen Wagenfabriken in Neuhausen und Schlieren verteilt.

Die vorgesehenen 800 Güterwagen sind mit einer kleinen Verschiebung der Serien ebenfalls bei den genannten inländischen Fabriken bestellt worden, und zwar 410 Wagen in Neuhausen und 390 Wagen in Schlieren.

Ferner sind 20 Privatgüterwagen erworben und der Serie M^3 zugeteilt, sowie der Bau von 6 weiteren Rollschemelwagen für die Brünigbahn unserer Werkstätte Chur übertragen worden.

In bezug auf die Verbesserung und Änderung im Wagenpark ist folgendes zu erwähnen:

a) Herrichtung von 70 Zementtransportwagen der Serie O, 58 Langholzwagen der Serie N, eines Wagens der Serie M^8, sowie von 29 ausrangierten Personen-, Last- und Postwagenuntergestellen zu Kohlentransportwagen der Serie L.

b) Ersatz der Petrolbeleuchtung durch elektrische Beleuchtung an 30 Wagen der ehemaligen Tösstalbahn.

Ein Teil dieser Änderungen wird erst im Jahre 1920 beendet.

Auf Rechnung der im Budget vorgesehenen 10 Heizwagen haben wir vorläufig 2 Elektroden-Heizkessel bestellt und eine wenig mehr verwendbare kleine Lokomotive in einen Heizwagen umgebaut.

2. Wie im letzten Jahr sind auch pro 1919 drei ältere Dampflokomotiven, die den heutigen Anforderungen nicht mehr entsprechen und daher nur noch beschränkte Verwendung fanden, in Anbetracht der günstigen Preislage und im Hinblick auf die Elektrifizierung veräussert worden.

3. Über die Ausführung von Probefahrten mit den für die S. B. B. bestimmten elektrischen Lokomotiven wurden mit den schweizerischen Lieferfirmen entsprechende Verträge abgeschlossen.

4. Mit der P. L. M. haben wir eine Vereinbarung abgeschlossen, wonach einige unserer Werkstätten Reparaturen an P. L. M.-Personen- und Güterwagen ausführen. Schon früher sind mit der P. L. M. auch wie mit den deutschen Bahnen, Vereinbarungen betreffend Reparaturen von Lokomotiven abgeschlossen worden.

5. Auf Wunsch der badischen Staatseisenbahnen haben wir uns im Frühjahr bereit erklärt, ihnen zur Beförderung der Kohlenzüge nach der Schweiz 10 von den seinerzeit vermieteten Lokomotiven weiter zu belassen, bis die badischen Bahnen die Lokomotivstellung selbst übernehmen können. Die Rückgabe dieser Lokomotiven ist bis auf 3 Stück erfolgt. Gegen Ende des Jahres, d. h. als die grossen Transporte amerikanischer und englischer Kohlen ab den oberrheinischen Umschlagplätzen einsetzten, haben wir den badischen Bahnen auf deren Wunsch alsdann wieder weitere 30 Lokomotiven mietweise abgegeben.

6. Die mit den badischen Staatseisenbahnen abgeschlossenen Verträge über die vorübergehende Führung der Züge auf der Strecke Konstanz-Villingen und die Besorgung des Rangierdienstes im Bahnhof Schaffhausen und im badischen Rangierbahnhof Basel mit Lokomotiven und Personal der S. B. B. sind auf 1. Juni aufgelöst worden, da die badischen Staatsbahnen vom genannten Zeitpunkt an die daherigen Dienstleistungen wieder übernommen haben.

7. Zum Zwecke der Verhütung von Unfällen wurden die grösseren Dampf-Streckenlokomotiven und die Rangierlokomotiven mit einem zweiten Pfeifenzuge auf der Heizerseite ausgerüstet.

8. Wir haben einheitliche Vorschriften erlassen:

a) über die Verwendung, Bedienung und den Unterhalt von Akkumulatorenfahrzeugen;

b) über die Einrichtungen für die elektrische Zugförderung.

9. Mit der seit dem Jahre 1915 erweiterten zentralen Beschaffung verschiedener Materialien durch den Fahr- und Werkstättedienst sind auch im Berichtsjahre durch Engroseinkäufe wiederum wesentliche Ersparnisse und andere Vorteile erzielt worden.

Folgende Gegenstände und Materialien kamen zur Anschaffung:

1	Akkumulatorenbatterie für Akkumulatorenlokomotiven,
	diverse Reservestücke zu elektrischen Lokomotiven etc.,
40	Heizkörper, Heizkupplungen und Schalter für die elektrische Heizung,
60	Zugsbeleuchtungsdynamos nebst Ersatzmaterial und Riemen,
14 000	Glühlampen,
60	Geschwindigkeitsmesser „Teloc",
64	Fuss- und Schlittenwinden,
	diverse Bremsgarnituren,
39	Kropfachsen, Lauf-, Tender- und Wagenachsen,
20	Radscheiben,
76	Radsterne,
806	Radreifen,
662	Achsbüchsen oder Teile zu solchen,
6 668	diverse Federn und Federblätter,
1 103	Puffer, Pufferhülsen und -Scheiben,
28 270	diverse Bestandteile zu Zug- und Stossapparaten,
980 t	Bremsklötze und Roststäbe,
227 t	diverse Profileisen, Bleche und Röhren,
180 800 kg	Kupfermaterial,
27 000 „	Zinn,
520 000 „	Petrol,
43 000 „	Leinöl,
17 150 „	verschiedene andere Öle etc.,
6 300 „	Desinfektionsmittel,
25 000 „	Schmierseife,
40 000 „	Soda,
100 t	Schmiedekohlen,
165 t	Anthrazit und Koks für Hausbrand,
6 300 t	Torf,
4 000 t	französische Grieskohlen zu Brikettierungszwecken.

10. Die Verkäufe von Altmaterial der Werkstätten belaufen sich im Berichtsjahre auf Fr. 673 791.

11. Nachdem die Kohlenzentrale A. G. in Basel sich aufgelöst hatte, ist zum Zwecke der Kohlenversorgung des Landes die Schweizerische Kohlengenossenschaft in Basel gegründet worden. An der konstituierenden Generalversammlung vom 17. März 1919 wurde der Vorsteher des Betriebsdepartements der Generaldirektion zum Mitgliede des Verwaltungsrates dieser Genossenschaft gewählt.

12. In bezug auf die Kohlenversorgung, die sich bis jetzt noch nie so schwierig gestaltet hatte, ist folgendes zu sagen:

a) Als nach dem am 11. November 1918 eingetretenen Waffenstillstand und den darauffolgenden Wirren in Deutschland die Zufuhr deutscher Kohle vollständig ins Stocken geriet und unsere schon geringen Vorräte rasch weiter schwanden, haben wir anfangs Januar einen Beamten nach Belgien abgeordnet, um wenn möglich aus diesem Lande Lokomotivfeuerungsmaterial erhältlich zu machen. Nach langen Bemühungen und nach Überwindung vieler Hindernisse und Transportschwierigkeiten ist es gelungen, sich belgische Kohlen zu sichern. Mit dem Groupement charbonnier belge in Brüssel wurde zunächst ein Vierteljahrsvertrag, beginnend ab Februar, über Lieferung von monatlich 18 000 t Lokomotivbriketts abgeschlossen, der später für weitere 3 Monate erneuert wurde mit Erhöhung des Monatskontingents zunächst auf 21 000 t und dann, mit Vertragsnachträgen für die Monate Juni und Juli, sogar auf 42 000 t. Die Vollziehung dieser Verträge ist zeitweise (August 1919) durch ein belgisches Kohlenausfuhrverbot gestört worden. Das inzwischen für die Monate September bis Dezember zustande gekommene schweizerisch-belgische Wirtschaftsabkommen sah dann u. a. die Lieferung von monatlich 30 000 t Kohle an die Schweiz vor, wovon gemäss dem dritten Vertrag mit dem Groupement charbonnier belge wenn möglich monatlich 10 000 t Briketts an die S. B. B. geliefert werden sollten. Infolge der grossen Bedürfnisse in Belgien selbst und wegen des im Dezember ausgebrochenen belgischen Grubenarbeiterstreiks flauten aber die Lieferungen in den zwei letzten Monaten des Jahres leider bedeutend ab, und es blieben auf Ende 1919 noch zirka 65 140 t Rückstände. Hiervon sind seither geringe Mengen nachgeliefert worden. Die Lieferung an belgischen Briketts beläuft sich im ganzen auf 133 860 t, wovon aber die Kohlengenossenschaft 19 207 t an andere Transportanstalten abgegeben hat. Nebstdem sind uns aus Belgien durch Vermittlung der Kohlengenossenschaft noch 11 927 t Förderkohlen geliefert worden.

b) Zwischen den Bundesbehörden und den zuständigen deutschen Behörden ist zu Anfang des Jahres eine Vereinbarung getroffen worden, wonach durch Deutschland 30 000 t Kohlen aus dem Ruhrgebiet freigegeben werden als Nachlieferung aus dem schweizerisch-deutschen Wirtschaftsabkommen vom April 1918; ein Teil dieser Kohlen ist durch Vermittlung der Kohlengenossenschaft den S. B. B. zugeführt worden. Ferner wurden gemäss besondern Abmachungen weitere Ruhrkohlen und Ruhrbriketts durch Vermittlung der Kohlengenossenschaft an uns geliefert. Die Lieferungen aus dem Ruhrgebiete fallen namentlich in die zweite Hälfte des Jahres.

c) Die Lieferung von Saarkohlen hielt an bis anfangs April, blieb dann fast gänzlich aus, setzte mässig wieder ein von Mitte Juni bis Mitte August, um dann bis Jahresschluss wiederum bis auf ein Minimum zu sinken.

d) Aus England begannen die Lieferungen um die Mitte des Jahres zunächst an Kohlen und Briketts durch Vermittlung der Kohlengenossenschaft. Am 20. Juni/5. Juli schlossen wir sodann einen Vertrag ab mit der Firma Chentrier & Dubi in Paris über Lieferung von im ganzen 36 000 t englischen Briketts. Die Erledigung

dieses Vertrages fällt wegen Streiks und andern Schwierigkeiten zum Teil in das Jahr 1920. Die Briketts werden nach Antwerpen geliefert und von dort wegen Wagenmangel auf dem langsamen und teuren Wasserwege an eine oberrheinische Umschlagstation verbracht. Wegen Wassermangel und hernach wegen Hochwasser gestalteten sich die Transporte äusserst schwierig.

e) Da die Versorgung mit europäischer Kohle sich als ungenügend erwies, musste man auch auf Lieferungen aus Amerika Bedacht nehmen. Diese Lieferungen setzten, wie die der englischen Kohlen, ebenfalls in der zweiten Jahreshälfte ein. Neben den durch Vermittlung der Kohlengenossenschaft eingegangenen Kohlen hat dann vom September an auch die Lieferung von amerikanischen Kohlen aus dem mit der Firma Staub & Cie. in Zürich abgeschlossenen Vertrage, der im ganzen auf 120 000 t lautet, begonnen. Diese Kohlen werden nach Genua, Antwerpen und Rotterdam geliefert. Bezüglich des Abtransportes ab den Nordseehäfen verweisen wir auf das unter lit. *d* hiervor Gesagte.

f) Im April kam sodann mit den Brikettwerken Dorénaz in Vernayaz ein Vertrag zustande für Lieferung von 50 000 t Eiformbriketts (Walliser Anthrazit mit ausländischer Feinkohle gemischt). Ferner haben wir bei einigen einheimischen Brikettierwerken Rauchkammerlösche mit Feinkohlen in kleinen Versuchsmengen brikettieren lassen.

Zusammenfassend ergibt sich folgendes Bild der Gesamteingänge an fossilem Lokomotivfeuerungsmaterial:

Belgien	126 580 t
Saar	77 612 t
Ruhr	49 952 t
England	22 608 t
Amerika	153 983 t
Einheimische Kohlen und Verschiedenes	16 108 t
Total	446 843 t

Der Lagerbestand betrug auf Ende Dezember 107 855 t gegenüber 63 416 t auf Ende Dezember 1918.

13. Um der Kohlennot zu steuern, ist, nachdem die schon im vorjährigen Berichte erwähnten Versuche befriedigend ausgefallen sind, mit der Holzfeuerung in den Lokomotiven, d. h. Holz und Kohle gemischt, in grösserem Massstabe vorgegangen worden. Das Holz war lediglich dazu bestimmt, die Kohlenvorräte zu strecken. Es sind im Berichtsjahre 314 809 Ster Hart- und Weichholz eingegangen, die, inbegriffen Verarbeitungskosten, Fuhren, Frachten und Unkosten auf rund Fr. 10 444 000 zu stehen kamen oder pro Ster auf Fr. 33. 17. Es sind im ganzen 235 722 Ster verfeuert worden, so dass auf Ende 1919 noch 79 087 Ster auf Lager waren. Der Verbrauch wäre noch intensiver gewesen, wenn das Holz reichlich genug schon in den für die Holzfeuerung geeigneteren Wintermonaten zur Verfügung gewesen wäre. Bei Zugrundelegung eines Vergleichswertes: 6 Ster gemischtes Holz = 1000 kg Kohle, sind mit den verfeuerten 235 722 Ster Holz im ganzen 39 287 t Kohle eingespart worden. Wegen Feuersgefahr durch Funkenwurf musste die Holzfeuerung für den Streckendienst zu Beginn des Sommers gänzlich eingestellt werden.

14. Die Arbeitszeit in den Werkstätten ist vom 1. April 1919 unter entsprechendem Lohnausgleiche von 54 Stunden pro Woche auf 51 Stunden pro Woche reduziert und die Arbeitszeit so auf die Wochentage verteilt worden, dass in allen Werkstätten der freie Samstagnachmittag eingeführt werden konnte. Es sollte damit den Arbeitern ermöglicht werden, der Eigenproduktion von Feld- und Gartenfrüchten in vermehrtem Masse ihre Aufmerksamkeit zu schenken. Vom 7. Juli an ist sodann, wiederum unter entsprechender Erhöhung des Lohnes, eine weitere Verkürzung der Arbeitszeit eingetreten, d. h. von 51 auf 48 Stunden pro Woche. Diese Verkürzungen der Arbeitszeit von zusammen 6 Stunden pro Woche kommen hauptsächlich in der bedeutenden Steigerung der Unterhaltskosten des Rollmaterials zum Ausdruck.

Im Berichtsjahre haben wir sodann auch einheitliche Weisungen erlassen über die Anrechnung des freien Samstagnachmittags, sowie die Sonn- und Feiertage auf den Erholungsurlaub der Werkstättearbeiter.

15. Den Werkstättearbeitern wurden Lohnerhöhungen über das ordentliche Maximum hinaus mit einer Jahresausgabe von rund Fr. 116 700 gewährt.

16. Der Bestand der Werkstättearbeiter, ihre Lohnklasseneinteilung und Durchschnittsstundenlöhne auf 1. Mai 1919 bzw. 1918 sind der umstehenden Übersicht zu entnehmen.

Bestand der Werkstättearbeiter, ihre Lohnklasseneinteilung und Durchschnittsstundenlöhne auf 1. Juni 1919 und 1. Mai 1918.

Werkstätten		Eingeteilte Arbeiter: Anzahl pro Lohnklasse I	II	III	Total	Nicht eingeteilte Arbeiter	Lehrlinge	Gesamt-Total der Arbeiter und Lehrlinge	Arbeiter, die das ordentliche Maximum überschritten haben: Anzahl pro Lohnklasse I	II	III	Total	%	Durchschnittlicher Stundenlohn pro Lohnklasse*: I Cts.	II Cts.	III Cts.	Total Cts.
Yverdon	1919	213	110	66	389	1	24	414	188	106	42	336	86,38	87,90	73,26	60,24	79,07
	1918	*216*	*115*	*56*	*387*	*1*	*22*	*410*	*172*	*97*	*33*	*302*	*78,04*	*81,09*	*66,90*	*57,39*	*73,44*
Freiburg	1919	66	31	18	115	—	6	121	42	31	16	89	77,39	81,70	72,61	64,39	76,54
	1918	*72*	*33*	*16*	*121*	—	*5*	*126*	*39*	*26*	*9*	*74*	*61,16*	*76,99*	*67,36*	*59,44*	*72,04*
Biel	1919	183	163	18	364	—	22	386	164	157	14	335	92,03	92,02	76,06	67,17	83,64
	1918	*206*	*169*	*20*	*395*	—	*17*	*412*	*169*	*144*	*12*	*325*	*82,28*	*84,45*	*70,11*	*61,00*	*77,12*
Olten	1919	357	291	40	688	5	59	752	323	277	36	636	92,42	89,83	78,12	67,07	83,56
	1918	*380*	*291*	*48*	*719*	*6*	*51*	*776*	*285*	*244*	*35*	*564*	*78,44*	*81,77*	*68,14*	*62,25*	*74,95*
Zürich	1919	404	126	70	600	13	21	634	352	118	68	538	89,67	90,31	77,01	68,63	84,99
	1918	*445*	*134*	*83*	*662*	*5*	*12*	*679*	*315*	*102*	*48*	*465*	*70,25*	*82,82*	*70,48*	*62,42*	*77,77*
Romanshorn	1919	37	13	13	63	5	2	70	33	11	9	53	84,13	87,70	69,15	59,77	78,11
	1918	*37*	*11*	*16*	*64*	*5*	*2*	*71*	*29*	*8*	*4*	*41*	*64,06*	*80,54*	*64,45*	*56,12*	*71,67*
Rorschach	1919	127	77	42	246	12	22	280	108	75	41	224	91,06	88,12	74,44	66,69	80,18
	1918	*136*	*76*	*46*	*258*	*3*	*20*	*281*	*101*	*63*	*31*	*195*	*75,58*	*79,95*	*68,51*	*60,80*	*73,17*
Chur	1919	125	95	17	237	5	9	251	120	92	16	228	96,20	87,27	70,65	65,82	79,07
	1918	*129*	*77*	*21*	*227*	*14*	*9*	*250*	*116*	*72*	*17*	*205*	*90,31*	*80,95*	*66,82*	*60,43*	*74,26*
Bellinzona	1919	305	106	63	474	2	25	501	256	104	62	422	89,03	86,66	73,47	65,60	80,91
	1918	*317*	*107*	*67*	*491*	—	*22*	*513*	*203*	*87*	*54*	*344*	*70,06*	*80,07*	*67,20*	*60,37*	*74,58*
Total und Gesamt-Durchschnitt	1919	1817	1012	347	3176	43	190	3409	1586	971	304	2861	90,08	88,77	75,37	65,30	81,93
	1918	*1938*	*1013*	*373*	*3324*	*34*	*160*	*3518*	*1429*	*843*	*243*	*2515*	*75,66*	*81,56*	*68,40*	*60,49*	*75,18*

* Die Stundenlöhne basieren auf dem 8½stündigen Arbeitstag (51 Stunden pro Woche). Am 7. Juli 1919 ist der 8stündige Arbeitstag eingeführt worden.

Bei Annahme von 305 Arbeitstagen zu 8½ Stunden beträgt im Durchschnitt das Jahreseinkommen eines Werkstättearbeiters pro 1919:

a. der I. Lohnklasse Fr. 2 301. 36 (305 × 8½ × 88,77)
b. „ II. „ „ 1 953. 96 (305 × 8½ × 75,37)
c. „ III. „ „ 1 692. 90 (305 × 8½ × 65,30)

im Gesamtdurchschnitt pro 1919 Fr. 2 124. 04 (305 × 8½ × 81,93)
„ „ „ 1918 „ 2 063. 69 (305 × 9 × 75,18)
somit Erhöhung des durchschnittlichen Einkommens = Fr. 60,35.

Die eingetretene Erhöhung des durchschnittlichen Einkommens bedeutet für die oben angegebene Zahl von 3176 eingeteilten Arbeitern eine jährliche Mehrausgabe von 3176 × Fr. 60.35 = Fr. 191 671. 60.

Für die im Akkord Arbeitenden stellt sich das Jahreseinkommen höher.

Ausser obigen Beträgen sind den Werkstättearbeitern an Teuerungszulagen pro 1919 pro Mann durchschnittlich Fr. 2 428 ausbezahlt worden.

IV. Baudepartement.

a. Allgemeines.

1. In Anlehnung an den Bundesratsbeschluss vom 25. Juni 1919 betreffend die vorläufige Verkürzung der Arbeitszeit haben wir am 1. Juli folgende Weisung erlassen:

Die Arbeitszeit der Arbeiter beim Bahnunterhaltungsdienste wird auf 48 Stunden in der Woche festgesetzt.

Der Gang zu und von den Arbeitsstellen zu Beginn und am Schlusse der vormittäglichen und der nachmittäglichen Arbeitszeit ist in letztere nicht einzurechnen.

Die Kreisdirektionen bzw. deren ausführende Organe (Oberingenieure, Bahningenieure oder Bahnmeister) setzen die tägliche Arbeitszeit fest, wobei auf den Kurs der von den Bahnarbeitern zu benützenden Züge Rücksicht zu nehmen und den Wünschen der Arbeiter nach Möglichkeit Rechnung zu tragen ist. Sofern die Arbeiten dies gestatten, kann der Samstag-Nachmittag freigegeben werden; dabei ist die vorgeschriebene Stundenzahl per Woche aber einzuhalten.

Die Vergütung für Überzeitarbeit wird ausgerichtet, wenn die auf Grund der vorstehenden Vorschriften von den Kreisdirektionen bzw. den ihnen unterstellten zuständigen Dienststellen für die einzelnen Wochentage festgesetzte Arbeitszeit überschritten wird.

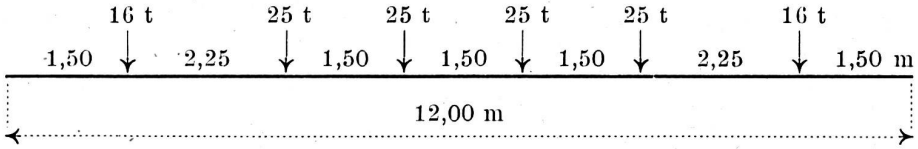
Haben Bahnarbeiter Dienst zu leisten als Stellvertreter oder Ablöser von Bahn-, Weichen- oder Barrierenwärtern bzw. Barrierenwärterinnen, so wird eine Vergütung für Überzeitarbeit nur dann gewährt, wenn die Arbeitsdauer die für die betreffenden Dienstposten zulässige durchschnittliche tägliche Arbeitszeit übersteigt.

Diese Vorschriften traten am 7. Juli in Kraft und ersetzten die allgemeine Dienstvorschrift über die Arbeitszeiteinteilung beim Bahnunterhaltungsdienste vom 7. Juni 1918.

2. Es sind einheitliche Vorschriften aufgestellt und auf 1. November in Kraft gesetzt worden für die Ausrichtung von Zulagen für Arbeiten in längern Tunneln.

3. Die Vorschriften vom 15. Februar 1911 betreffend die Zulagen für aussergewöhnliche Nachtarbeiten beim Bahnunterhaltungs- und Telegraphendienst sind den gegenwärtigen Verhältnissen entsprechend abgeändert worden, mit Wirkung vom 1. Oktober an.

4. Im Hinblick darauf, dass in allen Ländern sowohl die Achsdrücke der Lokomotiven und Wagen als auch deren Laufmetergewichte immer grösser werden und mit Rücksicht auf die Erfahrungen, die wir beim Bau der elektrischen Probelokomotiven machten, haben wir beschlossen, der Berechnung neuer Eisenbahnbrücken einen Belastungszug zugrunde zu legen, der aus einer unbeschränkten Anzahl Lokomotiven besteht. Die einzelnen Lokomotiven sollen dem nachstehenden Belastungsschema entsprechen:



Gegenüber dem Belastungsschema der Brückenverordnung vom Jahre 1913 sind die Achsdrücke von 20 auf 25 Tonnen und das Laufmetergewicht von 10 auf 11 Tonnen erhöht worden.

b. Bahnbau.

1. Die Bautätigkeit im Jahre 1919 hat gegenüber dem verflossenen Jahre ganz bedeutend zugenommen. Die Aufwendungen für den Baukonto belaufen sich im Berichtsjahre auf Fr. 93 095 961. Sie überschreiten somit den Voranschlagsbetrag von Fr. 91 279 300 um Fr. 1 816 661 und sind um Fr. 29 802 597 höher als die Bauausgaben für das Jahr 1918.

Wie wir bereits im letzten Jahresberichte bemerkt haben, wurde im Jahre 1918 die Ausführung der Arbeiten durch den Mangel an Baumaterialien und Arbeitskräften ungünstig beeinflusst. Die gegen Ende des Jahres 1918 dann aber eintretende Zunahme von freiwerdenden Arbeitskräften infolge Demobilisation der Grenzwachtruppen und Einstellung der Fabrikation von Kriegsmaterial und Munition verursachte im Berichtsjahre Arbeitslosigkeit in der ganzen Schweiz. Der weiter andauernde Mangel an Rohmaterial, das Fehlen der erforderlichen Kohlen für die Fabrikbetriebe, ferner die verminderte Baulust privater Unternehmungen infolge der hohen Materialpreise und Arbeitslöhne erschwerten die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit in hohem Masse. Die schweizerischen Bundesbahnen haben gesucht, bei der Verminderung der Arbeitslosigkeit so gut als möglich mit-

zuhelfen. Eine Reihe von Bauten, die im Hinblick auf ihre Dringlichkeit noch um einige Jahre hätten zurückgestellt werden können, wurden in Angriff genommen. Im weitern sind Arbeiten, die bereits im Bau waren, möglichst gefördert, und es ist die Ausführung von Bauten, deren Plangenehmigungsverfahren durchgeführt war, und für welche die Kredite bewilligt waren, an die Hand genommen worden.

Die hohen Bauausgaben des Jahres 1919 dürfen aber nicht ausschliesslich auf die vermehrte Bautätigkeit zurückgeführt werden, sondern es ergeben sich dieselben zum Teil aus der seit dem Kriegsbeginn eingetretenen und auch im Berichtsjahre andauernden, fortwährenden Steigerung der Materialpreise und Arbeitslöhne. Hierin liegt in vielen Fällen die Ursache, dass die Kredite der Arbeiten, die auf Grund der in früheren Jahren aufgestellten Voranschläge bewilligt wurden, überschritten worden sind.

Die grösste Aufmerksamkeit wurde der energischen Förderung der Elektrifizierung geschenkt.

2. Die Lieferung von neuen Schienen und Schwellen hat im Berichtsjahre wieder begonnen; sie blieb aber immer noch bedeutend unter dem Bedarf und den abgerufenen Mengen zurück.

3. Das zweite Geleise Daillens-Eclépens wurde am 26. Mai 1919 dem Betrieb übergeben. Die Strecke Eclépens-Chavornay geht der Vollendung entgegen, und das letzte Teilstück Chavornay-Ependes ist zur Ausführung vergeben worden. Die Arbeiten für das zweite Geleise Siviriez-Romont und die Erweiterung der Station Romont wurden weitergeführt. Zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit auf dem Platze Basel sahen wir uns veranlasst, die Unterbauarbeiten für das zweite Geleise der Verbindungsbahn zwischen dem Hauptbahnhofe und dem badischen Bahnhofe in Basel zu vergeben. Die Projektstudien für das zweite Geleise Rothenburg-Emmenbrücke sind beendigt, und es ist hierfür das Plangenehmigungsverfahren eingeleitet worden. Am 17. Februar 1919 erfolgte die Umleitung des Betriebes auf das neue zweite Geleise der Strecke Kiesen-Uttigen und am 31. März 1919 auf dasjenige der Strecke Uttigen-Thun. Der doppelspurige Betrieb auf letzterer Strecke wurde am 31. Juli 1919 aufgenommen. Die zweite Brücke über die Aare bei Uttigen ist nun ebenfalls vergeben worden, so dass nach Vollendung derselben auch auf der Strecke Kiesen-Uttigen zum doppelspurigen Betrieb übergegangen werden kann. Da noch nicht genügend Oberbaumaterial geliefert werden konnte, war die Aufnahme des zweigeleisigen Betriebes auf der Strecke Lengnau-Mett auch im Berichtsjahre nicht möglich. Für das zweite Geleise der Strecke Thalwil-Richterswil ist das Plangenehmigungsverfahren noch nicht vollständig zum Abschluss gelangt. Es konnten einzig die Arbeiten für die Erweiterung der Station Thalwil und die Unterführung der Dorfstrasse daselbst in Angriff genommen werden. Das Projekt für das zweite Geleise Winterthur-Räterschen liegt zur Genehmigung beim eidgenössischen Eisenbahndepartement. Vorgängig der Genehmigung des Gesamtprojektes für die Doppelspur Schwarzenbach-Uzwil, hat sich das eidgenössische Eisenbahndepartement damit einverstanden erklärt, dass zur Beschäftigung von Arbeitslosen die Erweiterung des Einschnittes westlich der Station Uzwil für die spätere Vergrösserung dieser Station in Angriff genommen werde. Die Erdarbeiten für das zweite Geleise Rheineck-St. Margrethen sind vollendet worden. Im weitern wurde das Plangenehmigungsverfahren eingeleitet für die Teilstrecke Giubiasco-Al Sasso des zweiten Geleises Giubiasco-Lugano und die Projektstudien für die Strecke Taverne-Lugano weitergeführt.

4. Die Haltestelle Giornico, nach deren Inbetriebnahme die jetzige Station Giornico eingehen soll, sowie die Haltestelle Pollegio zwischen Bodio und Biasca können im Jahre 1920 in Betrieb genommen werden.

5. Die Arbeiten für die Vollendung des Simplontunnels II sind im Sommer 1919 wieder aufgenommen worden. Sie beschränkten sich aber auf die Instandstellung und Ergänzung der Installationseinrichtungen. Es soll nunmehr an den weitern Ausbau des zweiten Tunnels, an das Legen des Oberbaues und an die Montage der elektrischen Fahrdrahtleitung geschritten werden. Ende 1919 waren noch 1863 m Tunnelröhre auszubrechen und auszumauern.

6. Grössere Aufwendungen wurden gemacht für die Erweiterung und Verbesserung der Geleiseanlagen und Verladeeinrichtungen auf verschiedenen Bahnhöfen und Stationen. Im weitern sind umfassende Verbesserungen an den Zentralanlagen und Signaleinrichtungen vorgenommen worden. Verschiedene Niveauübergänge wurden durch Über- bzw. Unterführungen ersetzt.

7. Mit der Verstärkung der eisernen Brücken bzw. dem Umbau in steinerne Brücken und in Brücken mit einbetonierten Trägern oder Schienen auf der Gotthardbergstrecke, die wegen der Verwendung der schweren elektrischen Lokomotiven notwendig geworden ist, wurde fortgefahren. Im Berichtsjahre sind die eisernen Überbauten von 40 Brücken verstärkt, 19 eiserne Brücken durch steinerne und 33 eiserne Brücken und Durchlässe durch solche aus einbetonierten Trägern bzw. Schienen ersetzt worden.

8. Auf dem Bahnhofe Sargans und der Station Etzwilen, wo grosser Wohnungsmangel herrscht, ist zur Unterbringung von Angestellten mit dem Bau je eines Beamtenwohnhauses begonnen worden. Ferner wurden in einigen Dienstgebäuden Wohnungen und Wohnräume eingebaut.

9. Auf verschiedenen Bahnhöfen und Stationen wurde die Gas- oder Petrolbeleuchtung durch die elektrische Beleuchtung ersetzt oder, wo diese schon bestand, erweitert und auf die Signalanlagen ausgedehnt. Im weitern ist in mehreren Wärterhäusern und auf Wegübergängen die elektrische Beleuchtung eingerichtet worden. Eine grosse Anzahl von Wohnungen wurde mit Anschlüssen für elektrische Kochherde, Heizung und Glätteeisen ausgerüstet.

c. Bahnunterhalt.

Unsere Bemerkungen sind am Schlusse der Betriebsrechnung beigefügt.

d. Elektrifikation.

1. Zur Beschaffung von Leitungsbestandteilen für die Elektrifikation zwecks Mitwirkung bei der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit ist von der Bundesversammlung ein Kredit von Fr. 4 500 000. — erteilt worden.

Die Kreisdirektion V führte die zur Verwendung dieses Kredites nötigen Massnahmen aus. Wie in unserer bezüglichen Vorlage ausgeführt wurde, und wie aus den Mitteilungen unter Ziff. 17 hiernach ersichtlich ist, erfolgt die durch diesen Kredit ermöglichte Vergebung von Tragwerksfundamenten, Tragwerken und Leitungsbestandteilen früher als es nach dem Bauprogramm notwendig gewesen wäre.

2. Der Verwaltungsrat hat folgende Vorlagen genehmigt und die bezüglichen Kredite bewilligt:

a. Das Projekt für die Elektrifikation der Linien Erstfeld-Luzern, Arth-Goldau-Zürich, Zug-Luzern und Immensee-Rothkreuz (141 km) im Kostenbetrage von Fr. 43 500 000. —.

b. Das Projekt des Kraftwerkes Barberine (Wallis) im Kostenbetrage von Fr. 37 000 000. —.

3. Das eidgenössische Eisenbahndepartement ersuchte uns um Vernehmlassung über das Postulat von Herrn Ständerat Wettstein betreffend die Reduktion der für die Elektrifikation vorgesehenen Zeit von 30 Jahren auf 10 bis 15 Jahre. Wir gelangten zu folgenden Schlussfolgerungen:

a. Es ist nicht ratsam, für die Elektrifikation des Bundesbahnnetzes den in Aussicht genommenen Zeitraum von 30 Jahren auf 10—15 Jahre zu reduzieren; hingegen wäre es möglich, diese Zeitdauer auf 20 Jahre herabzusetzen.

b. Es kann dies erreicht werden, ohne dass im ersten Dezennium (1919—1928) mehr als die in der Gruppe I des Programmes enthaltenen Linien elektrifiziert werden. Hierfür ist während des ersten Dezenniums der jährliche Bauvoranschlag der schweizerischen Bundesbahnen mit rund Fr. 125 000 000. — zu bemessen.

c. Wenn für die Elektrifikation auf den Strecken der Gruppen II und III das gleiche Tempo beibehalten wird und der jährliche Bauvoranschlag Fr. 125 000 000. — betragen darf, so kann der Rest der Elektrifikation in einem Zeitraum von 10 Jahren (anstatt 20 Jahren) erfolgen. Es wäre aber verfrüht, heute schon darüber zu beschliessen; vielmehr wird es richtig sein, erst gegen Ende des ersten Dezenniums eine Entscheidung zu treffen. Von den dannzumaligen Verhältnissen wird es abhangen, in welchem Zeitraume die Linien der Gruppen II und III elektrifiziert werden können und sollen.

4. Das eidgenössische Eisenbahndepartement übermittelte uns zur Vernehmlassung eine Eingabe des Regierungsrates des Kantons Aargau betreffend die am 30. November 1918 in einer Versammlung in Kölliken gefasste Resolution über die Elektrifikation der Linien Zofingen-Aarau und Suhr-Lenzburg-Wettingen im Anschluss an die bereits elektrisch betriebene Seetalbahn. Wir haben darauf geantwortet, dass wir die sofortige Elektrifikation dieser Linien im Anschluss an die Seetalbahn ablehnen müssen, weil das System der Seetalbahn zu dem bei den Bundesbahnen angenommenen nicht passt. Diese Elektrifikation würde Anschaffungen (Motorwagen etc.) und Einrichtungen erheischen, welche bei Einführung der Elektrifikation nach System und Programm der Bundesbahnen zum grossen Teil nutzlos würden und abgeschrieben werden müssten.

5. Mit der Berner-Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon haben wir eine Vereinbarung getroffen betreffend die Mitbenützung der Geleise von Scherzligen bis Spiez als Stromrückleitung für den elektrischen Betrieb der Linie Scherzligen-Bern.

6. Der Direktionskommission der Südostbahn in Wädenswil haben wir auf deren Ansuchen hin ein Angebot gemacht für die Lieferung elektrischer Energie zur Zugförderung aus unserem zukünftigen Unterwerk in Steinen, später aus dem Etzelwerk.

7. Wir haben für das Kraftwerk Amsteg zwecks Abgabe der Überschussenergie eine Maschinengruppe zur Erzeugung von Dreiphasenenergie bestellt und mit der Schweizerischen Kraftübertragung A.-G. in Bern einen Vertrag betreffend Abgabe dieser Energie abgeschlossen.

8. Ein Gesuch des Regierungsrates des Kantons Uri vom 4. Oktober 1919 betreffend Abgabe der in den ersten Jahren des Betriebes des Kraftwerkes Amsteg sich ergebenden Überschussenergie zu Gewerbe- und Industriezwecken haben wir ablehnend beantwortet mit der Empfehlung, sich bei Bedarf an Energie an die Schweizerische Kraftübertragung A.-G. zu wenden, welcher die Überschussenergie verkauft worden sei und die in der Lage sein dürfte, Energie abzugeben.

9. Dem eidgenössischen Eisenbahndepartement wurde mitgeteilt, dass wir die Übernahme der Kosten der Erstellung einer Umformerstation zum selbsttätigen Antriebe des Unterwerkes Beinwil der Seetalbahn ablehnen,

da diese Bahn nach einem System elektrifiziert sei, das sich mit dem unsrigen nicht verträgt. Wegen der Gemeinschaftsstationen Emmenbrücke, Lenzburg und Wildegg müsse in wenigen Jahren eine Entscheidung betreffend die Änderung des Systems der Seetalbahn getroffen werden.

10. Das Elektrizitätswerk Lonza haben wir auf seine Anfrage betreffend Abgabe überschüssiger Energie aus dem Kraftwerk Barberine dahin verständigt, dass wir die den jeweiligen eigenen Bedarf übersteigende Leistung unserer Kraftwerke bahnfremden Elektrizitätswerken zur Verfügung stellen und auch bereit seien, besondere, vorübergehende Einrichtungen zur Erzeugung und Abgabe von Überschussenergie zu schaffen, wenn der Erlös aus der Energieabgabe die Aufwendungen rechtfertige.

11. Zuhanden des Betriebspersonals haben wir eine allgemeine Beschreibung der Einrichtungen für die elektrische Zugförderung und allgemeine Vorschriften herausgegeben.

12. Über die Meldung von Schäden an Fahrleitungen und andern Leitungen für die elektrische Zugförderung, sowie die Ausrichtung von Prämien für die Entdeckung und Meldung solcher Schäden haben wir eine Dienstvorschrift erlassen.

13. Während des Einbaues weiterer Sohlengewölbe im Hauenstein-Basistunnel werden die Mauerbolzen zur Aufhängung der elektrischen Fahrleitung angebracht.

14. Für das Studium der Kraftausnützung des Kärstelen-, Brunni- und Etzlibaches im Kanton Uri haben wir Herrn Dr. J. Hug, Geologe in Zürich, beauftragt, ein Gutachten über die Staumöglichkeiten auf dem Brunni- und Hüfiboden auszuarbeiten.

Im weitern wurden Terrainaufnahmen durch das Ingenieurbureau Dr. Helbling in Flums ausgeführt, und es sind durch das eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft am Brunnibach bei Hinterbalm und am Kärstelenbach bei Bristen Mess- und Limnigraphenstationen errichtet worden.

15. In Aarau haben wir für die Projektierung und Ausführung des Kraftwerkes Rupperswil (Aare-Strecke zwischen Aarau und Wildegg) ein Baubureau errichtet.

16. Bauausführung.

a. Strecke Erstfeld-Bellinzona.

Am Ende des Jahres war der Stand der Arbeiten auf den Baustellen und in den Fabriken so, dass mit folgenden Terminen für Inspektion und Anfang von Proben gerechnet werden darf:

15. Januar 1920: Gotthardtunnel mit Stationen Airolo und Göschenen, diese wegen ihres Umbaues provisorisch und Strecke Airolo-Ambri.

30. April 1920: Kraftwerk Ritom, soweit als zur elektrischen Zugförderung von Airolo bis Göschenen und zurück erforderlich.

31. Juli 1920: Strecke Göschenen-Erstfeld, entsprechender Teil des Kraftwerkes Ritom, Übertragungsleitung von diesem bis und mit Unterwerk Göschenen.

31. Oktober 1920: Strecke Ambri-Piotta-Biasca, Kraftwerk Ritom ganz, Übertragungsleitung von diesem bis und mit Unterwerk Giornico.

Im Dezember 1920: Strecke Biasca-Bellinzona, Übertragungsleitung vom Unterwerk Giornico bis und mit Unterwerk Giubiasco.

Kraftwerk Ritom. Vom hydraulischen Teil des Kraftwerkes Ritom sind noch kleinere Teile des Druckstollens, des Wasserschlosses und der Druckleitung fertigzustellen, wenn vom vierten untern, nachträglich bestellten Rohrstrang abgesehen wird. Das Gebäude ist fertig. Zwei Maschinengruppen, zwei Haupttransformatoren, ein Teil der innern Leitungs- und Apparatenanlage sind montiert; die dritte Maschinengruppe ist zum Teil montiert.

Kraftwerk Amsteg. Der Tunnel für die Reussumleitung ist fertig. Für die Erstellung der Abschlussmauer in der Reusschlucht am Pfaffensprung sind umfangreiche Installationen geschaffen worden; es wurden die seitlichen Widerlager der Mauer freigelegt und die Einlaufnische beim Grundablasstollen ausgehoben. Der Ausbruch des Zulaufstollens steht von der Wasserfassung her und bei allen sechs Seitenstollen in Arbeit. Der Unterbau der Druckleitung und Seilbahn ist fertiggestellt. Der Fundamentaushub des Maschinenhauses ist zu $^2/_3$ beendigt, und es wurde mit dem Betonieren der Maschinenfundamente begonnen.

Die Turbinen, Generatoren, Transformatoren und die Schaltanlage sind bestellt.

Fahrleitung. Die Fahrleitung ist von Erstfeld, diese Station ausgenommen, bis Lavorgo im wesentlichen, von Erstfeld bis Amsteg und von Göschenen bis Airolo ganz fertig erstellt. Von Lavorgo bis über Castione hinaus sind fast alle Tragwerke aufgestellt und, ausgenommen in zwei Kehrtunneln, auf den meisten Stationen

fast alle Tragseile, Zwischenseile und Fahrdrähte aufgehängt; dagegen sind die Isolatoren aus Deutschland noch nicht geliefert; es wurde für Ersatz aus Amerika gesorgt.

Die Kabel sind im Gotthardtunnel gelegt. Die Legung der Hochspannungskabel vom Kraftwerk Ritom bis zum Unterwerk und die Erstellung der Streckenschaltposten sind vorläufig noch im Rückstand.

b. Strecke Bellinzona-Chiasso.

In den Tunneln sind alle Mauerbolzen eingesetzt. Die Tragwerkfundamente sind bei vier Stationen und allen Strecken, Melide-Bissone ausgenommen, erstellt. Etwa die Hälfte der Tragwerke ist auf die Baustellen verteilt, die Hälfte teils eingelagert, teils in Ausführung. Das Leitungsmaterial ist fast ganz vorhanden, die kleineren Leitungsbestandteile sind in Ausführung.

c. Strecke Erstfeld-Luzern.

In den Tunneln sind sämtliche Mauerbolzen eingesetzt. Die Tragwerkfundamente sind erstellt, ausgenommen auf den Stationen Schwyz, Arth-Goldau und bis und mit Luzern. Die Tragwerke sind teils auf die Strecke verteilt gelagert, teils in Arbeit.

d. Strecke Arth-Goldau-Zürich und Zug-Luzern.

Ein grosser Teil der Tragwerkfundamente ist erstellt; die Tragwerke und die kleineren Leitungsbestandteile sind in Arbeit.

e. Auf der *Strecke (Luzern-) Sentimatt-Aarburg (-Olten)*, über deren Elektrifikation erst noch eine Vorlage mit Kreditbegehren zu machen ist, wurden, als Anwendung des unter 1 hiervor erwähnten Kredites, Tragwerkfundamente erstellt und normale Tragwerke in Arbeit gegeben.

f. Strecke Scherzligen-Thun-Bern. Die Teilstrecke Scherzligen-Thun wurde schon im Dezember 1918 dem regelmässigen Betriebe übergeben. Die Teilstrecke Thun-Ostermundigen folgte im Mai, Ostermundigen-Bern im Juli 1919. Im Bahnhof Bern wurden die Fahrleitungen erstellt, welche zur Benutzung des Depots im Aebigut durch die elektrischen Lokomotiven und wegen des Überganges der Gürbetalbahn zum elektrischen Betrieb nötig sind.

g. Strecke Brig-Sitten. Der regelmässige elektrische Betrieb wurde anfangs Juli in dem Umfange eröffnet, in dem es mit der verfügbaren Energie und mit den verfügbaren elektrischen Lokomotiven möglich war.

h. Strecke Sitten-Lausanne.

Für diese Strecke wurden als Verwendung des unter 1 hiervor erwähnten Kredites Tragwerke und kleinere Leitungsbestandteile nach den Normalien in Arbeit gegeben. Die eigentlichen Elektrifikationsarbeiten werden im Frühjahr 1920 mit der Anfertigung der Vorlage für das Kreditbegehren und der Ausarbeitung der Ausführungspläne an die Hand genommen.

i. Kraftwerk Barberine.

Die Dienstwohnhäuser sind im Rohbau nahezu fertig. Die Arbeiten am Unterbau der Druckleitung und Seilbahn und an der Zufahrtsstrasse zur Staumauer sind in Angriff genommen worden. Die Ausführung der Staumauer, des Zulaufstollens und des Wasserschlosses ist zur öffentlichen Konkurrenz ausgeschrieben worden.

k. Kraftwerk Rupperswil.

Das Bauprojekt steht in Arbeit. An verschiedenen in Betracht fallenden Wehrstellen, beim Maschinenhaus und im Gebiete des Unterwasserkanals wurden Sondierungen ausgeführt. Aus den bisherigen Untersuchungen haben sich zwei Hauptprojekte ergeben, die nun im Detail, zum Teil mit Hülfe der Firma Locher & Cie. in Zürich, studiert werden, nämlich:

1. Fassung der Aare an der Suhrmündung, Oberwasserkanal bis Rupperswil, Maschinenhaus daselbst und Unterwasserkanal bis nach Wildegg.
2. Stausee zwischen Aarau und Rupperswil, Maschinenhaus in Rupperswil und Unterwasserkanal bis nach Wildegg.

Wir geben nachstehend eine Übersicht der Bauausgaben für die Elektrifikation bis Ende 1919:

Zusammenstellung der Kosten für die Einführung der elektrischen Zugförderung in den Jahren 1907—1919.

	Ausgaben im Jahre 1919				Total-Ausgaben auf Ende 1919			
	Konto Unvollendete Bauobjekte	Bauausgaben zulasten der Betriebsrechnung	Auf Baurechnung übergetragen	Total	Konto Unvollendete Bauobjekte	Bauausgaben zulasten der Betriebsrechnung	Auf Baurechnung übergetragen	Total
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Einführung der elektr. Zugförderung:								
Planaufnahmen und Projektierungsarbeiten	—	—	375 376. 71	375 376. 71	—	576. 50	919 607. 81	920 184. 31
Erwerb von Wasserkräften:								
a) Im Reussgebiet (Kanton Uri)	—	§ 72 000. —	—	72 000. —	265 704. 75	§ 720 000. —	—	985 704. 75
b) In der obern Leventina (Kanton Tessin)	—	§ 95 000. —	—	95 000. —	314 205. 05	§1 045 000. —	—	1 359 205. 05
c) Rhonewasserkraft zwischen Fiesch und Mörel*	—	—	—	—	—	§ 146 111. 10	130 586. 85	276 697. 95
d) Wasserkräfte der Binna*	—	—	—	—	—	§ 23 215. 65	45 023. 15	68 238. 80
e) Barberine, Eau-Noire und Trient	19 573. 60	§ 9 500. —	—	29 073. 60	390 203 85	§ 28 000. —	—	418 203. 85
f) Lago di Lucendro	—	—	—	—	300. —	—	—	300. —
g) Etzelwerk	—	—	—	—	220 000. —	—	—	220 000. —
Elektrische Ausrüstung der Strecken:								
a) Erstfeld—Bellinzona	16 970 910. 74	47 939. 20	—	17 018 849. 94	26 606 607. 12	60 159. 25	—	26 666 766. 37
b) Bellinzona—Chiasso	403,280. 65	1 126. —	—	404 406. 65	403 280. 65	1 126. —	—	404 406. 65
c) Erstfeld—Luzern und Immensee—Rothkreuz	445 401. 30	3 954. 90	—	449 356. 20	445,401. 30	3 954. 90	—	449 356. 20
d) Arth-Goldau — Zürich und Zug—Luzern	112 051. 35	—	—	112 051. 35	112 051. 35	—	—	112 051. 35
e) Brig—Sitten	2 364 791. 89	138 199. 90	—	2 502 991. 79	4 907 532. 45	211 248. 20	—	5 118 780. 65
f) Scherzligen—Bern	1 865 172. 15	245 913. 65	—	2 111 085. 80	4 797 679. 73	325 691. 17	—	5 123 370. 90
g) Luzern—Olten—Basel	67 221. 45	181. 50	—	67 402. 95	67 221. 45	181. 50	—	67 402. 95
h) Steinen—Rupperswil, Übertragungsleitung	3 536. 90	—	—	3 536. 90	3 536. 90	—	—	3 536. 90
Erstellung von Kraftwerken:								
a) Umbau des Kraftwerkes Brig	—	—	—	—	—	—	1 490 632. 63	1 490 632. 63
b) Kraftwerk Amsteg	6 718 067. 06	—	—	6 718 067. 06	10 503 261. 90	—	—	10 503 261. 90
c) Kraftwerk Ritom	5 822 655. 87	—	—	5 822 655. 87	15 645 275. 84	1 450. 70	—	15 646 726. 54
d) Kraftwerk Barberine	671 202. 85	—	—	671 202. 85	677 778. 45	—	—	677 778. 45
e) Kraftwerk Rupperswil	180 449. 26	—	—	180 449. 26	180 449. 26	—	—	180 449. 26
Erweiterungsbauten:								
a) Werkstätte Bellinzona	1 033 169. 35	20 585. —	—	1 053 754. 35	1 082 156. 95	20 585. —	—	1 102 741. 95
b) Depotanlagen Erstfeld—Bellinzona	9 262. 60	85. 60	—	9 348. 20	9 262. 60	85. 60	—	9 348. 20
Total	36 686 747. 02	634 485. 75	375 376. 71	37 696 609. 48	66 631 909. 60	2 587 385. 57	2 585 850. 44	71 805 145. 61

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

e. Oberbaumaterialverwaltung.

1. Der Erlös von dem verkauften alten Oberbaumaterial erreichte im Berichtsjahre die Summe von Fr. 1 555 866. 43.

Seit dem Eintritte der Waffenruhe, im November 1918, machte sich ein stetes Sinken der Preise von gebrauchtem und altem Oberbaumaterial bemerkbar. Aus den umliegenden Ländern, namentlich aus Deutschland und Österreich, wurden gebrauchte Schienen und Alteisen zu billigen Preisen angeboten. Der niedrige Stand der Valuta dieser beiden Länder begünstigte die Einfuhr in die Schweiz in hohem Masse. Die Nachfrage nach gebrauchtem Oberbaumaterial für Industriegeleise hat gegenüber derjenigen in den vorangegangenen Jahren nachgelassen. Durch das Weiterbestehen des Ausfuhrverbotes für Alteisen, namentlich das von den Bahnverwaltungen angebotene Schwerschrott, war eine rationelle Verwertung desselben im Auslande verunmöglicht. Anderseits haben sich die Alteisen verarbeitenden Schweizerwerke mit diesem Rohstoffe vorsorglich reichlich versehen, so dass die Nachfrage während des ganzen Jahres im Inlande äusserst schwach war. Die Preise blieben deshalb während des Jahres sehr gedrückt. Unsere entbehrlichen Altmaterialbestände auf Ende 1918 waren auf Grund einer Submissionsausschreibung am 9. November 1918 noch zu den damals günstigen Preisen veräussert worden. Von der Verwertung des Alteisen-Anfalles vom Jahre 1919 wurde in Anbetracht der ganz ungünstigen Marktverhältnisse vorläufig Umgang genommen.

2. Der Bezug neuer Stahlschienen und Eisenschwellen auf den bestehenden Vertrag mit dem Deutschen Stahlwerksverband A.-G. in Düsseldorf stockte im Verlaufe der nach dem Waffenstillstand eingetretenen Besetzung der lothringischen und luxemburgischen Industriegebiete, sowie der Saargegend, durch die alliierten Truppen vollständig. Ein Teil der hauptsächlich für Schweizerbedarf arbeitenden Walzwerke löste sich nach und nach vom Stahlwerksverbande ab. Nach längeren Unterhandlungen mit den französischen Behörden gelang es, die bereits für unsere Verwaltung im luxemburgischen Werke Düdelingen hergestellt gewesenen Schienen, ferner einen Posten aus dem Werke Röchling in Völklingen a. d. Saar zu bekommen. Dem Stahlwerksverbande verblieb in der Folge für seine Schienenlieferungen nach der Schweiz noch das Werk des Bochumer-Vereins in Bochum. Die Abwalzung und namentlich der Transport des Materials erfolgte jedoch äusserst langsam und mit zeitweisen längeren Unterbrechungen, die ihren Grund in den wirtschaftlichen Umwälzungen hatten, denen die deutsche Industrie seit mehr als Jahresfrist unterworfen ist. Unter diesen Umständen mussten zur Deckung unseres dringendsten Bedarfes an Schienen für den Geleiseunterhalt und die Ergänzungsbauten andere Bezugsquellen gesucht werden, trotzdem die Vertragsmengen bei regelmässiger Lieferung durch den Stahlwerksverband bis Ende 1920 noch vollauf genügt hätten.

Im Juni 1919 schlossen wir mit der Société anonyme d'Ougrée-Marihaye in Ougrée (Belgien) einen Vertrag über die Lieferung von 10 000 Tonnen Schienen im Profile S. B. B. I für Hauptlinien ab.

Im August wurde mit der Generalagentur in Genf des Comptoir sidérurgique de France in Paris ein Vertrag über die Lieferung von 9000 Tonnen Schienen und ein solcher über 3000 Tonnen Eisenschwellen abgeschlossen. Beide Abschlüsse stellten, nachdem die französische Valuta gegen Ende des Jahres in unvorhergesehener Weise zurückgegangen und die Vertragspreise in französischen Franken vereinbart waren, vorteilhafte Gelegenheitskäufe dar. Eine Nachbestellung von weiteren 1000 Tonnen Eisenschwellen erfolgte bei der gleichen Firma im Dezember.

Die Ablieferung der in Belgien und Frankreich bestellten Schienen und Schwellen wurde bis Ende des Jahres grösstenteils durchgeführt. Die restlichen Mengen sind auf dem Abtransport nach der Schweiz begriffen.

Die Preise für Schienen und Schwellen weisen im allgemeinen steigende Tendenz auf. Die Werke verhalten sich deshalb gegen langfristige Abschlüsse ablehnend.

3. Die Lieferung der für das Jahr 1920 erforderlichen neuen Holzschwellen wurde an 61 Firmen vergeben. Zur Vergebung gelangten 116 610 Stück Bahnschwellen und 1520 m³ Weichen- und Brückenschwellen. Die Vertragssumme betrug Fr. 2 109 357. —. Im Gegensatze zu den vorangegangenen Jahren waren die Angebote auf die Submissions-Ausschreibung diesmal in genügender Zahl eingegangen.

4. Anlässlich der Bestellung des Bedarfes an Schienenbefestigungsmitteln für das Jahr 1919 wurde in Erwartung eines Preisrückganges nur die Hälfte des Jahresquantums vergeben. Die Lieferung dieser zweiten Halbjahresrate konnte dann im Juni 1919 zu vorteilhafteren Preisen an zwei Schweizerfirmen um die Summe von Fr. 1 172 870. — übertragen werden.

Im November wurde die Lieferung des Jahresbedarfes pro 1920 an Schienenbefestigungsmitteln an elf schweizerische und zwei ausländische Fabriken um die Summe von Fr. 1 726 096. — in Auftrag gegeben.

5. Im September erfolgte die Bestellung der Halbfabrikate für die Anfertigung von Weichen, Kreuzungen und Bestandteilen zu solchen für das Jahr 1920 bei vier schweizerischen und einer ausländischen Firma. Die Vertragssumme bezifferte sich auf Fr. 425 612. —.

Die Anfertigung der Weichen und Kreuzungen nebst deren Zubehörden für 1920 ist an vier schweizerische und eine ausländische Fabrik um die Summe von Fr. 458 469. — übertragen worden.

6. Nachstehend geben wir eine Zusammenstellung der im Berichtsjahre angeschafften Mengen und Sorten von Oberbaumaterial:

Schienen aus Thomasstahl:

In Typ S.B.B. I, von 45,9 kg Gewicht per m	15 243	Tonnen
„ „ S.B.B. II, „ 48,9 „ „ „ „	1 551	„
„ „ S.B.B. V, „ 36,0 „ „ „ „	2 511	„
Zusammen	19 305	Tonnen

Eisenschwellen:

Bahnschwellen, S.B.B. I, 2,70 m lang, für Hauptlinien . 32 628 Stück =	2 344	Tonnen
Betonschwellen, armierte	307	Stück
Schienenbefestigungsmittel	2 207	Tonnen

Bestandteile zu Ausweichungen:

Weichen, einfache	200	Stück
Schienenkreuzungen	232	„
Stahlgusskreuzungen	127	„
Zwangswinkel	250	„
Stahlspitzen für Kreuzungen	410	„
Unterzugsbleche für Weichen und Kreuzungen	709	Tonnen
Winkeleisen zu Zwangswinkeln	148	„
Gussbeilagen zu Weichen und Kreuzungen	30	„

Holzschwellen:

a. Bahnschwellen:

eichene	51 197	Stück
buchene	94 187	„
föhrene	42 594	„
lärchene	37 417	„
Zusammen	225 395	Stück

b. Weichen- und Brückenschwellen:

eichene Weichenschwellen	1 747	m^3
„ Brückenschwellen	261	„
buchene Weichenschwellen	429	„
Zusammen	2 437	m^3

Imprägnierstoffe:

Teeröl (aus in- und ausländischen Werken)	927	Tonnen

V. Rechtsdepartement.

a. Allgemeines.

1. Mit Schreiben vom 17. Januar sind die Kreisdirektionen angewiesen worden, dem auf ausländischen Gebieten beschäftigten Personal der schweizerischen Bundesbahnen bei Unfällen diejenigen Leistungen zu gewähren, die es beanspruchen könnte, wenn es bei der Unfallversicherungsanstalt in Luzern versichert wäre, mit Inbegriff der Zuschüsse nach Reglement Nr. 48 bei Betriebsunfällen.

2. Der Bundesrat hat mit Beschlüssen vom 27. Mai und 25. Juli verfügt, dass von der weitern Verfolgung desjenigen Personals der öffentlichen Verkehrsanstalten abzusehen sei, das am Landesstreik teilgenommen, sich jedoch eines Vergehens im Sinne von Art. 3, Abs. 2 und 3, und Art. 4 und 5 der Verordnung betreffend Massnahmen gegen die Gefährdung und Störung der innern Sicherheit der Eidgenossenschaft vom 11. November 1918 nicht schuldig gemacht hat.

3. Mit Schreiben vom 23. Mai an das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement haben wir uns auf seine Einladung hin über die Frage der Anwendbarkeit der kantonalen Gesetzgebung über das Lehrlingswesen auf die im Dienste einer eidgenössischen Verwaltung stehenden Lehrlinge geäussert. Wir haben darin ausgeführt, dass für die Anstellung, die dienstliche Ausbildung und die Prüfung des Betriebspersonals die kantonalen Lehrlingsgesetze keine Anwendung finden können, sondern vielmehr die vom Eisenbahndepartement genehmigten bezüglichen Vorschriften der schweizerischen Eisenbahnen und die auf Grund dieser erlassenen Reglemente Nr. 102 und 103 betreffend Lehrlinge für den Stations- und Zugsdienst der Schweizerischen Bundesbahnen massgebend seien. Die Vorschriften für die Lehrverhältnisse der Handwerkerlehrlinge in den Werkstätten der Bundesbahnen seien hingegen mangels eines eidgenössischen Lehrlingsgesetzes der kantonalen Gesetzgebung anzupassen.

4. Auf die bezügliche Anfrage einer Kreisdirektion haben wir geantwortet, dass wir es nicht als zweckmässig erachten, die Unternehmer von Bauarbeiten der Bundesbahnen von der Verpflichtung zur Krankenversicherung ihrer Arbeiter zu entheben.

5. Am 8. Juli haben wir uns in einem Schreiben an das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement über die aus der Kündigung des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 seitens der Vertragsstaaten Frankreich, Belgien, Serbien, Italien und Rumänien sich ergebende Rechtslage im zwischenstaatlichen Verkehr vom 1. Januar 1920 an geäussert und auf allfällige Massnahmen hingewiesen, die geeignet wären, eine Störung in der Abwicklung dieses Verkehrs zu verhindern.

Der schweizerische Bundesrat hat unterm 11. Juli den obenerwähnten Staaten, sowie auch denjenigen, die nicht gekündigt haben, den Vorschlag unterbreitet, das Übereinkommen über den 1. Januar 1920 hinaus bis zum Zustandekommen einer neuen Vereinbarung gelten zu lassen; seinem Vorschlag ist allseitig zugestimmt worden, so dass alle am Übereinkommen bisher beteiligten Staaten es vorläufig weiter anwenden.

6. Veranlasst durch eine Beschwerde des Herrn Vertreters des Kantons Uri in unserem Verwaltungsrate haben wir unsere im Kanton Uri arbeitenden Bauunternehmer darauf aufmerksam gemacht, dass sie für allfällige Sonntagsarbeiten stets vorher die Bewilligung der zuständigen kantonalen Behörde einholen müssen. Das Kreisschreiben des Bundesrates an die Kantonsregierungen vom 6. August 1912 betreffend Anordnungen zur Vermeidung polizeilicher Eingriffe bei Arbeiten, welche an Sonn- und Feiertagen an Bahnanlagen vorgenommen werden müssen, findet nur auf Arbeiten an Bahnanlagen, die wegen der Dringlichkeit oder mit Rücksicht auf den Zugsverkehr nicht an Werktagen vorgenommen werden können, Anwendung und nicht auf Neubauten, wie sie zurzeit von unseren Unternehmern im Kanton Uri ausgeführt werden.

7. Im Hinblick auf die als Folgeerscheinung des Krieges eingetretene gewaltige Vermehrung der Entwendungen von Transportgütern, namentlich in unsern Nachbarstaaten, haben wir den am Übereinkommen betreffend die Güterübergabe und -übernahme, sowie die Verteilung von Entschädigungen im internationalen Eisenbahnfrachtverkehr vom 1. Juli 1907 beteiligten Verwaltungen mitgeteilt, dass wir es als dringend erforderlich erachten, unverzüglich die strengsten Massnahmen zur Herbeiführung einer möglichst diebssicheren Beförderung der Güter zu ergreifen, was unseres Erachtens am besten dadurch geschehen könne, dass die Beraubungsgefahren möglichst beseitigt und Fehlbare rücksichtslos mit aller Strenge des Gesetzes verfolgt werden.

Nach der Antwort der Eisenbahndirektion Hannover als geschäftsführender Verwaltung des deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes werden bei den deutschen Eisenbahnen zur Bekämpfung dieser Unregelmässigkeiten Diebstahlsüberwachungsstellen eingerichtet und besondere Beförderungspläne festgelegt, auf Grund welcher die Güter unter Begleitung von einem Bezirk zum andern sicher geleitet werden; sodann wird auf die technischen Einrichtungen hinsichtlich der Wagenverschlüsse die grösste Aufmerksamkeit gerichtet und gegen fehlbare Bedienstete mit aller Schärfe vorgegangen. Auch die italienischen Staatsbahnen haben eine scharfe militärische Aufsicht eingeführt. Von andern Verwaltungen sind uns keine Äusserungen zugekommen.

8. Wir haben den Kreisdirektionen Weisung erteilt betreffend

1. die künftige Behandlung von Schmuggelvergehen des Personals der Bundesbahnen in dem Sinne, dass in denjenigen Fällen, in denen der Schmuggel nicht mit der Absicht zur Erzielung eines geschäftsmässigen Gewinnes betrieben wurde, gemäss der vor dem Kriege befolgten Praxis von der Dienstentlassung Umgang genommen werden und blosse disziplinarische Andnung erfolgen kann;
2. die Behandlung der Wiederanstellungsgesuche von Beamten und Angestellten, die während der Kriegsjahre und seither wegen Schmuggelvergehens aus dem Dienst entlassen worden sind oder die, um einer Entlassung wegen solchen Vergehen zuvorzukommen, es vorgezogen haben, freiwillig aus dem Dienste der Verwaltung auszutreten.

9. Zur Ausführung der Unfallversicherung des Personals und zur Vollziehung des Reglementes Nr. 48 (Zuschussreglement) haben wir eine Instruktion erlassen.

10. Auf Grund einer von der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt vorgenommenen Revision gelten vom 1. Januar 1919 an für die Betriebsunfallversicherung unseres Personals folgende, zum Teil ermässigte Prämiensätze:

Betriebsteil.	Prämiensatz ‰
a. Bahningenieure, Bahnmeister	16
b. Bahnwärter und Barrierenwärter	16
c. Übriges Personal des Expeditionsdienstes	8
d. Rangierpersonal und Weichenwärter	34
e. Zugspersonal	18
f. Wagenvisiteure, Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials	18
g. Lokomotivpersonal	12
h. Dampfbootpersonal, Hafenbetrieb	20
i. Reparaturwerkstätten	20
k. Arbeiter für Bau und Unterhalt der Bahnstrecke, Tiefbauarbeiten, Sondierungen, Stollenbau	30
l. Hochbauarbeiten, Bahnhofumbauten	30
m. Betrieb der elektrischen Kraftwerke und Unterwerke, Bau und Unterhalt der Frei- und Fahrleitungen für den elektrischen Bahnbetrieb	40
z. Verwaltungspersonal	3

Die Prämiensätze für die Nichtbetriebsunfallversicherung wurden nicht geändert.

Auf Grund der neuen Prämiensätze hätte die Gesamtprämie der S. B. B. für das Jahr 1918 im Betrage von Fr. 1 702 255 eine Verminderung um Fr. 178 756 erfahren.

11. Unter Hinweis auf die im Jahre 1919 für unser gesamtes Personal eingesetzte Arbeitszeitverkürzung und auf die dadurch eingetretene Verminderung der Gefahr, im Betriebe zu verunfallen, haben wir bei der Direktion der Unfallversicherungsanstalt um eine weitere Ermässigung unserer Prämiensätze für die Betriebsunfallversicherung nachgesucht.

Die genannte Direktion ist auf unser Gesuch nicht eingetreten, hat aber erklärt, sie werde im Laufe des Jahres 1920 die Unfallbelastung unseres Betriebes neu untersuchen und gegebenenfalls dem Verwaltungsrate der Anstalt entsprechende Vorschläge für die Revision des Prämientarifs unterbreiten.

12. Nachdem den Arbeitern als Krankengeld in Krankheitsfällen nicht nur 75 oder 50 % des in Art. 33 der Krankenkassenstatuten vorgesehenen Tagesverdienstes, sondern ausserdem sämtliche Teuerungszulagen bezahlt werden, haben wir verfügt, dass diese Zulagen auch bei der Festsetzung des in Art. 11 der Statuten betreffend die Invaliditäts- und Sterbeversicherung der Arbeiter (einmalige Abfindung) erwähnten Jahresverdienstes zu berücksichtigen sind. Dies war um so mehr angezeigt, als gemäss Bundesratsbeschluss vom 14. Juli 1919 die Teuerungszulagen auch in die Besoldungsnachgenüsse einbezogen werden.

Die oben erwähnte Regelung hat dazu geführt, dass auch bei der Festsetzung der einmaligen Abfindungen gemäss Art. 32, 33 und 33bis der Statuten der Pensions- und Hülfskasse der Beamten und ständigen Angestellten der nicht versicherte Teil der Teuerungszulage berücksichtigt wird.

13. Die Gotthardbahngesellschaft hatte ihren Angestellten, die nicht in die Hülfskasse aufgenommen werden konnten, eine Invaliden- und Hinterlassenenpension zulasten der Betriebsrechnung zugesichert. Wir haben die Kreisdirektion V ermächtigt, den Nachtrag III zu den Statuten der Pensions- und Hülfskasse der S. B. B. in sinngemässer Weise auch auf dieses Personal anzuwenden.

14. Der von unserm Verwaltungsrate unterm 16. Juli 1919 beschlossenen Vereinigung der Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten der Tösstalbahn mit unserer Pensions- und Hülfskasse ist vom eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement unterm 30. Juli die Genehmigung erteilt worden. Wir haben die Kreisdirektion IV beauftragt, die Verwaltung dieser Kasse bis zu der auf den 1. Januar 1920 erfolgenden Übernahme durch unsere Hülfskassenverwaltung weiterzuführen. Gleichzeitig haben wir verfügt, dass die bisherige Verwaltungskommission der ehemaligen Tösstalbahn-Hülfskasse aufzulösen und die Hülfskassenkommission des Kreises IV mit den Obliegenheiten gemäss Reglement Nr. 14 auch für die ehemaligen Mitglieder der genannten Kasse zu betrauen sei.

15. Wir haben die zur Ausführung des Verwaltungsratsbeschlusses vom 16. Juli 1919 betreffend die Ausrichtung von Rücktrittsgehalten an nicht der Pensions- und Hülfskasse als vollversichert angehörende Direktoren, Beamte und ständige Angestellte nötigen Weisungen erlassen. Die provisorischen Vorschriften vom 25. Oktober 1918 betreffend die Gewährung von Pensionszuschlägen werden auch gegenüber den gemäss diesem Beschlusse pensionierten Beamten und ständigen Angestellten angewendet. Diese erhalten auch die Teuerungszulage an Pensionierte.

16. Durch Beschluss der eidgenössischen Räte vom 20. Juni 1919 ist uns für die Ausrichtung einer Kriegsteuerungszulage an die pensionierten ehemaligen Beamten, ständigen Angestellten und Arbeiter der schweizerischen Bundesbahnen ein Kredit von Fr. 2 662 000 auf Betriebsrechnung bewilligt worden. Der Beschluss ist auf Seite 2 dieses Berichtes unter Ziffer 1 erwähnt.

17. Bei der Vereinigung der Hülfskasse der Gotthardbahn mit unserer Beamtenpensionskasse (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1913, Seite 11, lit. *c*) wurde den Mitgliedern der erstgenannten Kasse gestattet, für die bisherigen Hülfskassastatuten der Gotthardbahn zu optieren. Solchen G. B.-Optanten wurde überdies zugesichert, dass eine allfällige Verbesserung der Statuten unserer Beamtenpensionskasse zugunsten der Versicherten auch auf sie sinngemässe Anwendung zu finden habe. Nun ist zu diesen Statuten vom Verwaltungsrat ein IV. Nachtrag erlassen worden (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1918, Seite 10, Ziffer 10), dessen sinngemässe Anwendung auf G. B.-Optanten nicht möglich war. Wir haben daher unserm Verwaltungsrat einen Beschlussantrag vorgelegt, nach welchem die Betreffenden sich nach den Statuten der Pensions- und Hülfskasse der S. B. B. versichern lassen können, wobei sie im Minimum auf die Leistungen gemäss den Statuten der Hülfskasse der Gotthardbahn Anspruch haben. Unsere Vorlage ist am 28. Januar 1920 vom Verwaltungsrate genehmigt worden.

18. Infolge verschiedener Eingaben haben wir beschlossen, den im Dienste der Bundesbahnen stehenden Beamten und Angestellten fremder Nationalität die im Kriegsdienste ihres Heimatlandes verbrachte Zeit für die Pensions- und Hülfskasse unter der Bedingung anzurechnen, dass sie die statutarischen Beiträge sowohl der Versicherten als auch der Verwaltung für diese Zeit nebst $3^1/_2$ % Zins entrichten.

19. Der Bericht der Expertenkommission zur Prüfung der Frage der absoluten Kapitaldeckung für die Pensions- und Hülfskasse (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1917, Seite 34, Ziffer 12) ist uns im Berichtsjahre noch nicht zugestellt worden; er ist aber im 1. Quartal 1920 zu erwarten.

20. Die dem eidgenössischen Eisenbahndepartement und dem Bundesamt für Sozialversicherung vorgelegten Rechnungen und Bilanzen unserer Hülfskassen für das Jahr 1918 haben diesen Behörden keinen Anlass zu besonderen Bemerkungen oder besonderen Verfügungen gegeben.

21. Infolge des Bundesgesetzes über die Versicherungskasse für die eidgenössischen Beamten, Angestellten und Arbeiter ist auch die Revision unserer Personalversicherung, insbesondere in bezug auf die Arbeiter, notwendig geworden. Wir haben diese Revision in Angriff genommen und hoffen, sie trotz der damit verbundenen bedeutenden Schwierigkeiten im Laufe des Jahres 1920 durchführen zu können.

22. Stand der Konzessionsgesuche für Wasserkräfte. (Vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1918, Seite 41, Ziffer 10.)

a. Mit der Baudirektion des Kantons Uri und der Korporation Uri haben hinsichtlich der Erwerbung der Konzession für die Ausnützung der Wasserkräfte des oberen Kärstelen- und des Brunni- und Etzlibaches durch die schweizerischen Bundesbahnen weitere konferenzielle Verhandlungen stattgefunden, auf Grund welcher wir neue Konzessionsentwürfe aufgestellt haben.

b. Wir sind mit der aargauischen Regierung übereingekommen, die Ausnützung der Wasserkräfte der Aare zwischen Aarau und Wildegg statt durch eine kantonale Konzession, auf Grund des Art. 12 des Bundesgesetzes über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte vom 22. Dezember 1916 durchzuführen. Mit Beschluss vom 11. Juli hat uns der Bundesrat ermächtigt, die Gewässerstrecke für Zwecke des Bundes in Anspruch zu nehmen. Am 2./6. September haben wir, gestützt auf diese Ermächtigung, mit dem Regierungsrat des Kantons Aargau einen Vertrag über die Ausnützung der fraglichen Wasserkraft abgeschlossen, der von unserem Verwaltungsrate am 7. Oktober und vom aargauischen Grossen Rate am 10. November genehmigt worden ist.

c. Vorbehältlich der Genehmigung des Verwaltungsrates haben wir mit Vertretern der Kantone Zürich, Schwyz und Zug einen Konzessionsvertrag für ein Etzelwerk abgeschlossen, dem inzwischen von den Kantonen Zürich und Zug zugestimmt worden ist; die Genehmigung des Kantons Schwyz steht noch aus.

d. Mit den Nordostschweizerischen Kraftwerken A. G. in Baden haben wir uns über einen Vertrag betreffend den gemeinsamen Bau und Betrieb des Etzelwerkes geeinigt. Der formelle Vertragsabschluss und die Vorlage an unsern Verwaltungsrat wird erst erfolgen, wenn uns die Etzelwerkkonzession endgültig erteilt ist.

b. Abteilung für das Rechtswesen.

I. Versicherungswesen.

1. Von den kantonalen Brandversicherungsanstalten sind uns für 9 Brandfälle Fr. 7360 vergütet worden.

2. Die unserer Selbstversicherung unterstellten Werte wurden im Berichtsjahre von 138 Brandfällen betroffen. Zu lasten des Versicherungsfonds gegen Feuerschaden sind Fr. 102 385. 23 verrechnet worden.

Ein bedeutender Teil dieser Ausgaben ist auf den Schaden zurückzuführen, der durch Funkenwurf der Lokomotiven infolge der Holzfeuerung im Frühling 1919 entstanden ist.

II. Kautionswesen.

Der Stand der Sicherheiten war auf 31. Dezember 1919 folgender:

	876	Barhinterlagen	Fr. 928 075
	1002	Wertschriftenhinterlagen	„ 10 140 086
	1758	Bürgschaften	„ 18 410 006
Zusammen	3636	Sicherheiten im Gesamtbetrage von . . .	Fr. 29 478 167

(1918: 3255 = Fr. 24 529 655).

Hierin sind 28 Generalsicherheiten im Betrage von Fr. 4 861 250 inbegriffen.

III. Steuerwesen.

1. Infolge Einführung der neuen Grundsteuerschatzung im Kanton Waadt ist der Wert des steuerpflichtigen Grundeigentums der Bundesbahnen in diesem Kanton von Fr. 2 449 391 (1918) auf Fr. 3 842 598 erhöht worden.

2. Ein Rekurs gegen die Einschätzung von Grundbesitz der Bundesbahnen in der Gemeinde Baar ist vom Regierungsrate des Kantons Zug als unbegründet abgewiesen worden.

3. Für das Gebiet des Kantons Zürich sind dem kantonalen Steueramt auf Grund des neuen Steuergesetzes Selbsteinschätzungen für den steuerpflichtigen Grundbesitz der Bundesbahnen eingereicht worden.

IV. Unfallwesen.

Bezüglich der Anzahl der Unfälle und der im Jahre 1919 ausbezahlten Haftpflichtentschädigungen verweisen wir auf die statistischen Tabellen und die Rechnungen.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden von den Kreisdirektionen 47 Haftpflichtfälle erledigt (1918: 68).

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

V. Reklamationen wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung und Verspätung, sowie Unregelmässigkeiten.

A. Bei den Bundesbahnen eingereichte Reklamationen.

Aus dem Jahre 1918 wurden unerledigt übernommen	2 963	Reklamationen.	(1918: 1 660)
Im Berichtsjahre sind neu dazugekommen	16 830	„	(„ 17 004)
Erledigt wurden: durch Abweisung	6 780	„	(„ 5 810)
durch Zahlung	8 834	„	(„ 9 891)

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

Den Bundesbahnen wurden von andern Verwaltungen überwiesen	3158	Reklamationen	(1918: 3023)
Zu einer Zahlung der Bundesbahnen gaben Anlass	1968	„	(„ 1786)

C. Unregelmässigkeiten.

Wegen Beschädigung oder Minderung sind . . .	3278	(1918: 3481)
und wegen Ablieferungshindernissen	3184	(„ 1872)

Meldungen eingegangen.

D. Prozesse.

Aus dem Vorjahre hängige Prozesse . . .	16	(1918: 26)
Im Berichtsjahre neu dazugekommen . . .	27	(„ 13)
Im ganzen erledigt	17	(„ 23)

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

I. Die Pensions- und Hülfskasse.

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

Fälle	Generaldirektion	Kreise I	Kreise II	Kreise III	Kreise IV	Kreise V	Zusammen
Invalide	*8*	*50*	*33*	*47*	*32*	*21*	*191*
mit weniger als 5 Dienstjahren	—	—	1	1	2	—	4
mit 5 und mehr Dienstjahren	8	50	32	46	30	21	187
Gestorbene Aktive	*5*	*37*	*30*	*33*	*18*	*19*	*142*
Abfindungen an Witwen	—	—	1	—	1	—	2
„ „ Waisen	—	1	—	—	1	—	2
„ „ Doppelwaisen	—	—	9	—	—	3	12
pensionierte Witwen	4	31	25	26	14	14	114
„ Waisen	4	48	57	49	17	41	216
„ Doppelwaisen	—	6	—	7	3	—	16
Gestorbene Invalide	*2*	*46*	*35*	*45*	*24*	*30*	*182*
pensionierte Witwen	—	28	20	32	15	21	116
„ Waisen	—	18	10	13	3	11	55
„ Doppelwaisen	—	2	3	2	—	—	7
Gestorbene Witwen	*8*	*19*	*19*	*36*	*23*	*8*	*113*
pensionierte Doppelwaisen	2	4	2	1	2	—	11
Wiederverheiratete Witwen	*1*	*5*	*3*	*4*	*5*	*2*	*20*
pensionierte Waisen	—	5	7	11	6	3	32

Ausserdem sind 261 Gesuche um Unterstützung gemäss Art. 36 der Statuten eingegangen, welchen von den Hülfskassenkommissionen entsprochen wurde; die Summe der bewilligten Unterstützungen beträgt *Fr. 70 157. 05.*

Bei der Hülfskassenverwaltung sind im Rechnungsjahre als erledigt 9 Invaliditäts- und 12 Todesfälle infolge Unfalles zur Anzeige gebracht worden; davon betreffen 9 Invaliditäts- und 7 Todesfälle den Betrieb (Rückzahlung der geleisteten Beiträge).

2. Bezüglich des Bestandes auf den 31. Dezember 1919 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	24 250	(23 601)	Versicherte Besoldungen	Fr. 85 263 581	(Fr. 71 682 571)
Pensionierte Invalide	3 406	(3 416)	Betrag der Jahrespensionen	„ 6 055 645	(„ 5 929 030)
„ Witwen	3 048	(2 971)	„ „ „	„ 2 234 501	(„ 2 103 517)
„ Waisen	1 541	(1 529)	„ „ „	„ 281 579	(„ 274 681)
„ Doppelwaisengruppen	166	(154)	„ „ „	„ 79 712	(„ 74 943)

Das starke Anwachsen der versicherten Besoldungssumme gegenüber dem Vorjahre ist teilweise auf die Versicherung eines Teiles der Teuerungszulagen seit dem 1. November 1918, gemäss Ziffer II des Nachtrages IV zu den Statuten, zurückzuführen.

3. Die Gewinn- und Verlustrechnung ist auf Seiten 134—137 dieses Berichtes aufgeführt; sie schliesst auf den 31. Dezember 1919 mit einem Fehlbetrag von Fr. 51 789 091. 80 ab. Da sich der Fehlbetrag vom 31. Dezember 1918 in der Höhe von Fr. 42 047 283. 82 um die Amortisation von Fr. 28 345. 05 verringert hat, ist im Jahre 1919 ein Verlust von *Fr. 9 770 153. 03* entstanden. Dieser ausserordentlich hohe Verlust ist im wesentlichen auf die Wirkung des IV. Nachtrages (Ziffer II, [1]) zurückzuführen, welche derjenigen einer allgemeinen Besoldungserhöhung gleichkommt. Die aus dem IV. Nachtrag (Ziffer II, [1]) stammende Besoldungserhöhung beträgt Fr. 11 538 214. —, d. i. 16,1 % der festen Besoldungen. Wenn man die Barwerte der künftigen Ausgaben und Einnahmen proportional den für die feste Besoldung berechneten Barwerten einsetzt, so kommt man, immer nur für die Besoldungserhöhung, zu einem Barwert künftiger Ausgaben von . Fr. 38 581 582. 03
einem Barwert künftiger Einnahmen von (12 % bzw. 12½ %) „ 17 742 520. 51

woraus sich eine Erhöhung der erforderlichen Beitragsreserve von . . . . . Fr. 20 839 061. 52
ergibt. Nun werden aber gemäss Ziffer II (2) des IV. Nachtrages die statutarischen neun Monatsbetreffnisse geschuldet, aber erst bei einer definitiven Gehaltserhöhung fällig; der vorgenannten Erhöhung der Beitragsreserve steht daher noch eine Einnahme von $^{9}/_{12} \times$ Fr. 11 538 214 oder Fr. 8 653 660 gegenüber, so dass sich der Verlust aus Ziffer II des IV. Nachtrages auf Fr. 12 185 401. 52 reduziert.

Bezüglich anderer Gewinn- und Verlustquellen verweisen wir auf die Seite 138 dieses Berichtes enthaltene „Darstellung der Gewinne und Verluste des Geschäftsjahres 1919 nach ihren Quellen". Bemerkenswert ist, dass

im Jahre 1919 nicht nur eine Untersterblichkeit, sondern auch eine Unterinvalidierung stattgefunden hat; diese ist auf die teure Lebenshaltung einerseits und auf die Erwartung eines neuen Besoldungsgesetzes mit seiner Wirkung auch auf die Pensionsverhältnisse anderseits zurückzuführen. Ohne den vorgenannten Verlust aus dem IV. Nachtrag zu den Statuten wäre im Jahre 1919 ein ansehnlicher Gewinn entstanden.

4. Die auf den 31. Dezember 1919 abgeschlossene Bilanz ist auf Seite 140 dieses Berichtes aufgeführt; sie gibt nach dem oben Vorgebrachten zu besondern Bemerkungen nicht mehr Anlass.

II. Die Arbeiterversicherung.

1. In der Krankenkasse waren am 31. Dezember 1919 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)	122	(47)	Männer und	36	(23)	Frauen;
„ *b* (nur Krankengeld)	104	(28)	„ „	keine		„
„ *c* (Arzt, Arznei und Krankengeld) .	10 675	(8362)	„ „	1313	(1276)	„

Die starke Zunahme der Versicherten in allen drei Klassen findet ihre Erklärung in der Vermehrung sowohl der nicht ständigen Hülfsarbeiter als auch der ständigen Arbeiter (Kl. *c*), die zum Teil auf die im Rechnungsjahr eingesetzte Verkürzung der Arbeitszeit zurückzuführen ist.

2. Die Invaliditäts- und Sterbeversicherung (Statuten vom 20. November 1917) umfasste am 31. Dezember 1919:

9192 (7797) versicherte Aktive;
902 (882) pensionierte Invalide mit einer jährlichen Pensionssumme von Fr. 635 946. 60 (Fr. 599 057. 10).

Die Invaliditätsgefahr betrug im Jahre 1919:

1,02 % (1,52 %) und die Sterblichkeit 0,79 % (1,82 %).

Die Abnahme der Invaliditätsintensität ist auf die starke Invalidierung im Jahre 1918 (vgl. Geschäftbericht für das Jahr 1918, Seite 43, Ziffer II, 2) und die im laufenden Jahre zu erwartende Reaktion zurückzuführen. Die Abnahme der Sterblichkeitsziffer ist ähnlichen Umständen zuzuschreiben (Grippefolgen im Jahre 1918).

3. Die Ergebnisse der Morbiditätsmessung für das Jahr 1918 sind auf Seiten 151 und 152 dieses Berichtes: „Statistik zur Gewinn- und Verlustrechnung pro 1918“ und „Zusammenstellung der im Rechnungsjahr 1918 wirklich entstandenen und der zu erwartenden Zahl der Krankentage“ dargestellt. Diese Zusammenstellung zeigt, dass die Verhältnisse gegenüber dem Jahre 1917 bedeutend ungünstigere waren. Der Prozentsatz der wirklichen Krankentage gegenüber der Erwartung beträgt 226.16 (137.95) bei den Werkstätten und 180.80 (145.51) bei den Kreiskrankenkassen. Die starke Erhöhung des Prozentsatzes gegenüber dem Jahre 1917 findet ihren Grund in der im Jahre 1918 aufgetretenen Grippeepidemie.

Die Ergebnisse der Morbiditätsmessung für das Jahr 1919 können erst im 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 148 und 150 Auskunft.

Die Versicherungsklasse *a* (nur Arzt, Arznei und Anstaltsbehandlung) hat einen Gewinn von Fr. 1 950. 47 zu verzeichnen; in diesem Gewinne sind der Bundesbeitrag im Betrage von Fr. 633. 20 und die Zinsen (4 %) des Reservefonds im Betrage von Fr. 484. 02 inbegriffen.

Die Versicherungsklasse *b* (nur Krankengeld) hat einen Gewinn von Fr. 878. 28 zu verzeichnen; darin sind der Bundesbeitrag von Fr. 477. 05 und die Zinsen (4 %) von Fr. 20. 73 enthalten.

Die Versicherungsklasse *c* (Arzt, Arznei, Anstaltsbehandlung und Krankengeld) hat einen Verlust von Fr. 220 937. 97 erlitten. In diesem Verlust sind der Bundesbeitrag mit seinen Zinsen, sowie Beiträge der Kantone Freiburg und St. Gallen mitverrechnet, nicht aber der Spezialfonds mit seinen Einnahmen (Ziffer III, 9, 10 und 11) und seinen Ausgaben (Ziffer III, 11). Über diesen Spezialfonds wird gesonderte Rechnung geführt. Ohne die Beiträge des Bundes und der beiden vorgenannten Kantone wäre der Verlust des Rechnungsjahres Fr. 279 142. 62 gewesen.

Die nach administrativen Einheiten gesonderten Verluste der Versicherungsklasse *c* sind auf Seite 150 dieses Berichtes dargestellt. Sämtliche Einheiten weisen Verluste auf; wenn sie auch gegenüber dem Rechnungsjahre 1918 (Grippe) geringer sind, so ist — an den Kreiskrankenkassen gemessen — wegen der Verteuerung von Arzt, Arznei und Anstaltsbehandlung für die Zukunft doch keine Besserung zu erhoffen.

5. Die Bilanzen der Arbeiterversicherung sind auf Seite 153 dieses Berichtes aufgeführt.

III. Die Unfallversicherung.

Für die Unfallversicherung unseres Personals haben wir der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern in den Jahren 1918 und 1919 folgende Prämien bezahlt:

Für Betriebsunfälle:	1918 (1. April—31. Dezember)	1919
versicherte Lohnsumme	Fr. 71 120 220	Fr. 130 076 398
Prämie	„ 1 398 430	„ 2 348 726
mittlerer Prämiensatz	19.7 ‰	18.1 ‰
Für Nichtbetriebsunfälle:		
versicherte Lohnsumme	Fr. 70 633 688	Fr. 129 360 337
Prämie	„ 303 826	„ 566 769
mittlerer Prämiensatz	4.3 ‰	4.4 ‰

d. Abteilung für den bahnärztlichen Dienst.

1. Im Jahre 1919 sind vom Oberbahnarzte 26 795 Krankheitsfälle (1918: 37 229) statistisch verarbeitet worden. Die Ergebnisse sind in fünf Tabellen zusammengestellt (s. statistische Tabellen).

Da in der Statistik nur diejenigen Fälle enthalten sind, bei welchen die Arbeitsaufnahme im Berichtsjahre erfolgte, stimmt die Zahl der in Ziffer 3 hiernach gemeldeten Erkrankungen mit derjenigen der statistisch verarbeiteten Fälle nicht überein.

2. Die grösste Zahl der Kranken am Ende eines Monates betrug 2803 im Januar (gegenüber 4510 im Oktober 1918), die kleinste 1398 im Juni (gegenüber 1508 im Juni 1918). Jahresdurchschnitt der Zahl der Kranken am Monatsende: 1908 (1918: 2420).

Die Verminderung der Krankheitsfälle gegenüber 1918 ist in der Hauptsache auf das Abflauen der Grippeepidemie zurückzuführen. Das Total der Grippefälle seit Beginn der Epidemie betrug am 31. Dezember 1919: 20 831 (31. Dezember 1918: 18 518).

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

	Generaldirektion	Elektrifikation	Kreis I	Kreis II	Kreis III	Kreis IV	Kreis V	Total	(1918)
Aufnahmeuntersuchungen der Bahnärzte	32	276	1340	1732	1686	874	1334	7274	(2366)
Begutachtung von Pensionierungen	1	—	77	44	46	21	42	231	(178)
Begutachtung von Unfallfolgen	—	1	6	19	14	1	8	49	(21)
Kontrolluntersuchungen	5	7	446	115	121	80	185	959	(555)
Angemeldete Erkrankungen	256	205	5096	6368	4720	2748	4894	24287	(40226)

D. Kreisdirektionen.

Die Kreisdirektionen haben über die von ihnen nach Massgabe des Rückkaufsgesetzes und der Vollziehungsverordnung zu demselben behandelten Geschäfte ihren Kreiseisenbahnräten vierteljährlich Bericht erstattet. Soweit diese Geschäfte zur endgültigen Erledigung der Generaldirektion überwiesen werden mussten, sind die wichtigeren derselben in unserer Berichterstattung erwähnt. Über die Geschäftsführung im einzelnen geben die erwähnten Berichte an die Kreiseisenbahnräte näheren Aufschluss.

Im laufenden Jahre sind uns zwei Kollegen durch den Tod entrissen worden. Am 11. Januar verschied plötzlich infolge eines Schlaganfalles Herr *Viktor Duboux,* Vizepräsident der Kreisdirektion I, auf der Heimreise nach einer Besichtigung der Arbeiten im Simplontunnel II. Wenige Monate später, am 28. Juli, ereilte uns die schmerzliche Nachricht vom Hinscheide des Herrn *Joseph Stockmar,* welcher der Kreisdirektion I von Anfang an als Präsident vorgestanden hatte. Unsere Verwaltung verliert in den Heimgegangenen zwei tüchtige Männer in leitender Stellung, die ihr mit grosser Fachkenntnis, reichen Erfahrungen und ernster Pflichtauffassung vorzügliche Dienste geleistet haben. Wir werden das Andenken der beiden Kollegen in hohen Ehren halten.

Wie Sie unserer Berichterstattung auf Seite 6 hiervor entnommen haben, amtet seit dem 15. September Herr *Emil Gorjat* als einziger Direktor des Kreises I, nachdem der Bundesrat dieser vorläufigen Organisation seine Zustimmung erteilt hatte.

* * *

Schlussbemerkungen und Anträge.

Am Schlusse unserer Berichterstattung bemerken wir bezüglich des Rechnungsabschlusses und des Betrages der Defizite in den letztvergangenen Rechnungsjahren noch folgendes:

Der Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung erzeigt auf Ende des Jahres 1919	Fr. 159 464 419. 19
Ende des Jahres 1918 hat er betragen	„ 128 620 354. 98
Der Ausgabenüberschuss des Jahres 1919 erreicht somit	Fr. 30 844 064. 21

Seit dem Jahre des Kriegsbeginnes haben die Rechnungen mit folgenden Fehlbeträgen abgeschlossen:

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	
„ 1919	„ 30 844 064. 21	
	Total	Fr. 167 503 583. 34
Hiervon ist abzuziehen der auf das Jahr 1914 vorgetragene Aktivsaldo des Jahres 1913 mit		„ 8 039 164. 15
Betrag des Passivsaldos auf Ende 1919 wie oben		Fr. 159 464 419. 19

Wie im Verlaufe dieses Berichtes erwähnt wurde, enthält die vorliegende Jahresrechnung, gleich den bisherigen, die gesetzliche Amortisation der Bauausgaben, die Abschreibung für untergegangene Anlagen, die Tilgung von Anleihenskosten und die Einlagen in die Spezialfonds, sowie die Jahresquote für die Verzinsung und Tilgung des Defizites der Pensions- und Hülfskasse. 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. Bezüglich der zu ergreifenden Massnahmen für die Deckung des Defizites und die nachfolgende Herstellung des finanziellen Gleichgewichtes verweisen wir auf die Ihnen hierüber von unserem Verwaltungsrate am 29. März 1920 unterbreiteten Anträge.

Das Ergebnis des Jahres 1919 ist dank der infolge einer etwelchen Verkehrszunahme und der Erhöhung der Taxen bewirkten erheblichen Steigerung der Transporteinnahmen um rund 24 Millionen Franken günstiger als dasjenige des Jahres 1918. Der Überschuss der Betriebseinnahmen reicht aber bei weitem nicht aus, die Last der Kapitalzinse, der Abschreibungen und der Rückstellungen zu decken. Die finanzielle Lage der Bundesbahnen ist daher eine ernste und schwierige. Die bedeutend gesteigerten Erfordernisse für die Betriebsführung und die beträchtlichen Aufwendungen für neue Bauten, an denen die Elektrifikation den hauptsächlichsten Anteil hat, verlangen unabwendbar eine weitere Verbesserung der Einnahmen und ein vorsichtiges Abwägen hinsichtlich aller neuen Anforderungen, die den Bundesbahnen neue Lasten auferlegen.

* * *

Wir haben unserem Verwaltungsrate vorgeschlagen, Sie zu ersuchen, der Bundesversammlung folgenden

Antrag

zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen des Jahres 1919 und die Bilanz auf 31. Dezember 1919 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1919, abschliessend mit einem Passivsaldo von Fr. 159 464 419. 19 auf Ende des Geschäftsjahres, wird genehmigt. Dieser Saldo ist auf neue Rechnung vorzutragen, in der Meinung, dass über seine Deckung im Verlaufe des Jahres 1920 zu entscheiden sei.

3. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1919 wird genehmigt.

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

Bern, den 26. März 1920.

Für die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

Dinkelmann.

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