

Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1920)

Artikel: Geschäftsbericht der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1920 an den schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung
Autor: Dinkelmann
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676057>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.12.2025

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

Geschäftsbericht

der

Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen

für das

Jahr 1920

an den
schweizerischen Bundesrat zuhänden der Bundesversammlung.

(Vom 5. April 1921.)

Hochgeachteter Herr Bundespräsident!

Hochgeachtete Herren Bundesräte!

Wir haben die Ehre, Ihnen zuhänden der Bundesversammlung gemäss Art. 17 des Rückkaufsgesetzes über die Geschäftsführung der Bundesbahnverwaltung für das Jahr 1920 zu berichten und gleichzeitig die Rechnungen für diesen Zeitraum zur Genehmigung vorzulegen.

* * *

Die Länge der im Eigentume des Bundes stehenden Linien beträgt auf Ende 1920:

	Baulänge km	Betriebslänge km
Kreis I	698,108	713,221
" II	487,713	493,890
" III	686,960	706,599
" IV	473,891	479,527
" V	480,607	480,299
Total	2827,279	2873,536

Ausserdem besorgten die Bundesbahnen den Betrieb der Nebenbahnen Vevey-Chexbres, Bulle-Romont, Cossonay Bahnhof-Stadt, Visp-Zermatt, Nyon-Crassier samt Anschlussstrecke Crassier-Divonne-les-Bains, sowie der im Auslande gelegenen Anschlussstrecken Koblenz Mitte Rhein-Waldshut, Les Verrières Grenze-Pontarlier und Delle Grenze-Delle, mit einer gesamten Betriebslänge von 84,885 km, ferner den Zugs- und Fahrdienst auf der Nebenbahn Pont-Brassus (13,259 km), der Strecke Münster-Lengnau (12,979 km) der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon, sowie auf den den italienischen Staatsbahnen gehörenden Strecken Iselle-Domodossola (19,068 km) und Pino-Luino (14,639 km).

A. Verwaltungsrat.

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

An Stelle des verstorbenen Herrn Paul Etier hat der Staatsrat des Kantons Waadt Herrn Staatsrat Alphonse Dubuis, Vorsteher des Erziehungsdepartementes, als Vertreter des Kantons in den Verwaltungsrat abgeordnet.

Für den zurückgetretenen Herrn Landammann E. Blumer ist vom Regierungsrate des Kantons Glarus Herr Regierungsrat Gabriel Späty als Vertreter des Kantons im Verwaltungsrat gewählt worden.

Am 15. November 1920 hat der Kantonsrat des Kantons Appenzell A.-Rh. das durch den Rücktritt des Herrn Nationalrat Eugster freigewordene Mandat des Vertreters des Kantons im Verwaltungsrate Herrn H. Ruckstuhl übertragen.

* * *

Der Verwaltungsrat hat im Berichtsjahre 12, die ständige Kommission 16 Sitzungen abgehalten, in welchen die folgenden wichtigeren Geschäfte behandelt worden sind:

1. Vorlagen an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung.

a. Geschäftsbericht und Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1919.

Die Rechnungen, mit einer Bilanzsumme von Fr. 2 181 433 715. 77 und einem auf neue Rechnung vorzutragenden Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von Fr. 159 464 419. 19, sowie die Geschäftsführung der Verwaltung im Jahre 1919 sind von den eidgenössischen Räten am 25. Juni 1920 genehmigt worden.

b. Teuerungszulagen.

1. Nach Massgabe des Bundesbeschlusses vom 27. April 1920 haben die Beamten und Angestellten des Bundes, einschliesslich der schweizerischen Bundesbahnen, sowie die ständig in eidgenössischen Anstalten und Werkstätten beschäftigten Arbeiter, mit Ausnahme der Arbeiter der eidgenössischen Militärverwaltung, im Jahre 1920 folgende Teuerungszulagen erhalten:

a. eine Grundzulage von 75 % bis und mit Fr. 3600 Gehalt oder Lohn und von da an sinkend um 1 % auf je Fr. 300 Gehalt oder einen Bruchteil davon bis auf ein Minimum von 50 % des Gehaltes. Mindestbetrag der Grundzulage für das Personal, das am 1. Januar 1920 das 25. Altersjahr zurückgelegt und mindestens 3 Dienstjahre hinter sich hat, Fr. 2200; für das übrige Personal Fr. 2000, Höchstbetrag Fr. 5000;

b. eine Kinderzulage von Fr. 180 pro Kind im Jahr bis und mit Fr. 5000 Gehalt und von da an sinkend um Fr. 10 auf je Fr. 100 Gehalt oder einen Bruchteil dieses Betrages;

c. eine Ortszulage, welche beträgt:

in Orten mit über 100 000 Einwohnern	Fr. 500
in Orten mit über 50 000 bis und mit 100 000 Einwohnern	„ 400
in Orten mit über 5000 bis und mit 50 000 Einwohnern	„ 300

2. Gestützt auf die Vorlage des Verwaltungsrates vom 30. März 1920 hat die Bundesversammlung am 15. Juni 1920 den pensionierten Beamten, ständigen Angestellten und Arbeitern der Bundesbahnen für 1920 folgende Teuerungszulagen bewilligt:

Fr. 630 für einen unverheirateten Invaliden;

„ 700 „ „ verheirateten Invaliden und für einen Witwer mit Kindern unter 18 Jahren;

„ 420 „ „ eine Witwe;

„ 100 „ „ Waise;

„ 500 „ „ einen pensionierten unverheirateten Arbeiter;

„ 560 „ „ pensionierten verheirateten Arbeiter und für einen pensionierten verwitweten Arbeiter mit Kindern unter 18 Jahren.

Für die Ausrichtung dieser Zulagen wurde der Generaldirektion ein Kredit von Fr. 4 400 000 zu Lasten der Betriebsrechnung bewilligt.

c. Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1921.

Der Genehmigungsbeschluss der Bundesversammlung vom 18. Januar 1921 lautet:

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

1. Der Bauvoranschlag für das Jahr 1921 im Betrage von Fr. 111 731 040.

2. Der Betriebsvoranschlag für das Jahr 1921, abschliessend mit Fr. 435 433 420 Einnahmen und Fr. 379 582 310 Ausgaben.

3. Der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1921, abschliessend mit Fr. 72 910 910 Einnahmen und Fr. 121 799 200 Ausgaben.

4. Der Voranschlag für den Kapitalbedarf im Jahre 1921 im Betrage von Fr. 134 000 000.

II. Der Bundesrat wird ermächtigt, im Benehmen mit den Organen der Bundesbahnen im geeigneten Zeitpunkte zur Deckung der schwebenden Schulden und des Kapitalbedarfes für das Jahr 1921 feste Anleihen aufzunehmen.“

d. Revision des Eisenbahnrückkaufsgesetzes.

Am 16. Dezember 1920 hat die Bundesversammlung den ihr vom Bundesrate gestützt auf den Bericht und Antrag des Verwaltungsrates vom 29. März 1920 mit Botschaft vom 7. Juni vorgelegten Entwurf eines Bundesgesetzes über die teilweise Änderung und Ergänzung des Bundesgesetzes vom 15. Oktober 1897 betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen mit folgendem Wortlaut genehmigt:

„Art. 1.

Der Art. 7 des Bundesgesetzes vom 15. Oktober 1897 betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen wird aufgehoben und durch die nachfolgenden Art. 7 und Art. 7^{bis} ersetzt:

„Art. 7. Die Beschaffung der für die Erwerbung, den Bau und Betrieb der Bahnen erforderlichen Geldmittel erfolgt in den den Bedürfnissen der Bundesbahnen entsprechenden Formen.

Für die Aufnahme von Anleihen hat der Bundesrat die Ermächtigung durch die Bundesversammlung einzuholen.

Art. 7^{bis}. Das Anlagekapital der schweizerischen Bundesbahnen, abzüglich 70 % des Wertes der Fahrbetriebsmittel und des Mobiliars, ist innert einer Frist von hundert Jahren, vom Jahre 1903 hinweg bzw. von dem Zeitpunkte des Überganges der betreffenden Bahn in das Eigentum des Bundes an gerechnet, zu amortisieren.

Ebenso sind die jedes Jahr neu auf Baukonto zu verrechnenden Beträge je innert einer Frist von hundert Jahren zu amortisieren.“

Art. 2.

Der in der Bilanz auf dem Konto „Getilgtes Schuldkapital“ infolge der Erstreckung der Amortisationsfrist auf 100 Jahre sich ergebende Überschuss an getilgtem Kapital ist in der Rechnung des Jahres 1920 zur teilweisen Tilgung des Passivsaldos der Gewinn- und Verlustrechnung zu verwenden.

Art. 3.

Der Bundesrat setzt den Beginn der Wirksamkeit dieses Gesetzes fest.“

In seiner Sitzung vom 23. Oktober hat der Verwaltungsrat nach dreitägiger Beratung den Entwurf der Generaldirektion und ständigen Kommission vom 17. März 1920 für ein neues Bundesgesetz betreffend die Organisation und Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen zur Vorlage an das eidgenössische Eisenbahndepartement gutgeheissen. Dieser Gesetzesentwurf sieht gegenüber der gegenwärtigen Organisation folgende wesentliche Änderungen grundsätzlicher Natur vor: Ersetzung der als Kollegium ausgebildeten Spitze der Kreisverwaltungen durch je einen Einzeldirektor; zentrale Leitung der Materialverwaltung und des Werkstättebetriebes; abschliessende Erledigung gewisser Geschäfte durch die ständige Kommission; Bezeichnung je einer Dienststelle bei der Generaldirektion und bei jeder Kreisdirektion zur Auskunftgabe an das Personal über Fragen betreffend das allgemeine Dienstverhältnis und über sich daraus ergebende Ansprüche gegenüber der Verwaltung; allgemeines Rekursrecht der Beamten, Angestellten und Arbeiter gegen Beschlüsse oder Entscheide der zuständigen Kreisdirektionen, die das Anstellungsverhältnis betreffen, einschliesslich der Entscheide wegen Verletzung der Dienstpflichten; Verminderung der Kreisdienstabteilungen von sieben auf drei (Verwaltungsabteilung, Bauabteilung, sowie Betriebs- und Fahrdienstabteilung) in der Meinung, dass, soweit es die Verhältnisse notwendig machen, an Stelle von drei auch vier Abteilungen gebildet werden können; Aufhebung der nach Massgabe der Bundesgesetzgebung in Eisenbahnsachen bestehenden besonderen Bundesaufsicht und Kontrolle in bezug auf die Bundesbahnen.

2. Tarifwesen.

a. Durch Bundesbeschluss vom 25. Juni 1920 sind auf Grund des Berichtes und Antrages des Verwaltungsrates vom 29. März 1920 nachstehende erhöhte Taxen zur Inkraftsetzung auf 1. August des gleichen Jahres genehmigt worden:

A. Personenverkehr.

Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

I. Gewöhnliche Billette.

1. Einfache Fahrt.

a. Unternehmungen, die das Taxschema der schweizerischen Bundesbahnen anwenden:

Grundtaxen für einen Tarifkilometer 16,5 11,5 7,5

b. Übrige Unternehmungen:

Konzessionsmässige Ansätze erhöht um 60 % 55 % 45 %

2. Hin- und Rückfahrt.

Die Verpflichtung zur Ausgabe von Billetten für Hin- und Rückfahrt zu ermässigten Preisen wird bis auf weiteres aufgehoben.

II. Schnellzugzuschlag.

Für die Benützung der in den Fahrplänen als zuschlagspflichtig bezeichneten Schnellzüge dürfen Zuschlagstaxen bis zu folgenden Ansätzen für jede ganze oder auch nur angefangene Zone von 50 Tarifkilometern erhoben werden

100 75 50

III. Abonnementsverkehr und sonstige Fahrpreismässigungen.

Die Taxen und Bedingungen für den Abonnementsverkehr mit Einschluss der Generalabonnements und der Abonnements zum Bezug von halben Billetten, sowie für den Rundreiseverkehr und für Gesellschafts- und Schulfahrten werden vom Bundesrate festgesetzt.

B. Gepäck- und Expressgutverkehr.

Für die Beförderung von Gepäck- und Expressgut dürfen folgende Höchsttaxen erhoben werden:

- a. Unternehmungen, die den Gepäcktarif der schweizerischen Bundesbahnen anwenden: die nachstehend im Abschnitt E festgesetzten Taxen für Eilgut erhöht um 20 %.
- b. Übrige Unternehmungen: Konzessionsmässige Ansätze erhöht um 140 %.
- c. Mindesttaxe bei allen Unternehmungen: höchstens 80 Rappen für eine Sendung.

C. Verkehr mit Traglasten.

Für die Beförderung von Traglasten gelten, unter Vorbehalt abweichender Vorschriften einzelner Konzessionen über das Freigewicht, die Bestimmungen des Transportreglementes der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen. Die Mindesttaxe für eine taxpflichtige Sendung darf höchstens 80 Rappen betragen.

D. Verkehr mit lebenden Tieren.

1. Für die Beförderung lebender Tiere dürfen folgende Höchsttaxen erhoben werden:
 - a. Unternehmungen, die das Taxschema der schweizerischen Bundesbahnen anwenden:
Grundtaxen für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht: für die erste Tarifklasse höchstens 50 Rappen, für die letzte Tarifklasse höchstens 6,2 Rappen für das Stück und für den Tarifkilometer.
Taxzuschlag für die Beförderung in Eilfracht: 40 %.
 - b. Übrige Unternehmungen:
Konzessionsmässige Ansätze erhöht um 200 %.
 - c. Mindesttaxe bei allen Unternehmungen:

					Für eine Sendung in	
					Eilfracht	gewöhnlicher Fracht
					Fr.	Fr.
Klasse	I	des allgemeinen	Tiertarifes		14. —	10. —
"	II	"	"	"	11. 20	8. —
"	III	"	"	"	2. 10	1. 50
"	IV	"	"	"	1. 40	1. —

2. Pferde, Tiere des Rindviehgeschlechtes, Schweine, Schafe und Ziegen, die auf interkantonalen oder kantonalen, vom Bunde oder von Kantonen subventionierten Märkten mit Ausstellungsscharakter ausgestellt werden und unverkauft bleiben, sind frachtfrei nach der Versandstation zurückzubefördern.

3. Für die Beförderung von Tieren des Pferde-, Rindvieh-, Schaf- und Ziegengeschlechtes, die auf Alpweiden gesömmert werden, dürfen auf dem Hin- und Rückweg bei eil- oder frachtgutmässiger Beförderung höchstens 75 % der Taxe für gewöhnliche Fracht erhoben werden.

Als Mindesttaxen dürfen die unter 1 c für gewöhnliche Fracht aufgeführten Beträge erhoben werden.

E. Güterverkehr.

1. Für die Beförderung von Gütern dürfen Höchsttaxen erheben:
 - a. Unternehmungen, die das Taxschema der schweizerischen Bundesbahnen anwenden:

Allgemeiner Tarif.

	Eil- gut	Stückgut		Wagenladungen							
				Allgem. Klassen		Spezialtarife					
						I		II		III	
						A	B	a	b	a	b
per 100 kg in Rappen											
I. Expeditionsgebühren:											
Für alle Entfernungen von											
1—30 Tarifkm. . . .	60	30	30	16	16	12	12	12	12	12	12
31—40 „	60	30	30	22	22	16	16	16	16	16	16
41 u. mehr „	60	30	30	30	30	20	20	20	20	20	20
II. Streckentaxen:											
Für jeden Tarifkm. von											
1—100 Tarifkm. . . .	9,20	4,60	4,10	3,50	3,05	2,75	2,20	2,60	1,92	2,07	1,88
101—200 „	6,90	3,45	3,05	2,60	2,25	2,05	1,64	1,95	1,44	1,55	1,03
201—300 „	4,10	2,05	1,80	1,52	1,32	1,20	0,96	1,14	0,84	0,90	0,60
301 u. mehr „	3,70	1,85	1,60	1,40	1,21	1,10	0,88	1,04	0,77	0,83	0,55

b. Übrige Unternehmungen:

Konzessionsmässige Ansätze erhöht um 140 %.

2. Der Bundesrat bestimmt, welche Ausnahmetarife vorübergehend ausser Kraft gesetzt werden dürfen, und setzt fest, in welchem Masse die Taxen der in Kraft bleibenden Ausnahmetarife gegenüber den Taxen des allgemeinen Tarifs zu ermässigen sind.

3. Die Frachtbeträge dürfen auf die nächste durch 10 teilbare Zahl aufgerundet werden.

4. Die Mindesttaxe für eine Sendung darf höchstens 60 Rappen betragen.

Art. 2. Der Bundesrat wird darüber entscheiden, ob für einzelne Unternehmungen mit Rücksicht auf ihre Erträge die im Art. 1 vorgesehenen Höchsttaxen herabzusetzen oder als nicht anwendbar zu erklären sind. Im Falle einer wesentlichen Besserung der Verkehrsverhältnisse wird er, soweit die finanzielle Lage der Unternehmungen es erlaubt, eine allgemeine Herabsetzung der Taxen veranlassen.

Art. 3. Der Bundesrat kann die Transportunternehmungen ermächtigen, bei der Durchführung von Taxmassnahmen auf Grund dieses Beschlusses von der Einhaltung der gesetzlichen Veröffentlichungsfristen Umgang zu nehmen.

Art. 4. Dieser Bundesbeschluss wird dringlich erklärt und tritt am 1. August 1920 in Kraft.

Art. 5. Der Bundesrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt. Er wird der Bundesversammlung beförderlich die nötigen Vorlagen zur endgültigen Änderung des Bundesgesetzes betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen vom 27. Juni 1901 und der Konzessionen der Privatbahnen unterbreiten.

b. Vom Bundesrate sind in Vollziehung des Bundesbeschlusses vom 25. Juni betreffend die neuen Taxmassnahmen (vgl. lit. A, Ziff. III, und lit. E, Ziff. 2, des Bundesbeschlusses) durch Beschluss vom 13. Juli 1920 folgende Verfügungen getroffen worden:

a. Generalabonnements.

Es sollen ausgegeben werden:

						Wagenklasse		
						I	II	III
						Höchstpreise in Franken		
Karten für	3	Monate	ohne	Schnellzugszuschlag		600	450	300
"	"	3	"	mit	"	750	540	360
"	"	12	"	ohne	"	2160	1620	1080
"	"	12	"	mit	"	2700	1950	1300

b. Abonnements zum Bezuge halber Billette.

Die Preise dieser Abonnements dürfen für 3 Monate höchstens betragen:

Wagenklasse		
I	II	III
Franken		
200	150	100

c) Streckenabonnements.

Zu den tarifmässigen Taxen der Streckenabonnements der schweizerischen Bundesbahnen und der privaten schweizerischen Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen dürfen höchstens folgende Zuschläge erhoben werden:

Streckenabonnements für den allgemeinen Verkehr	120 %
Streckenabonnements für Schüler und Lehrlinge	75 %
Streckenabonnements für werktäglich eine Hin- und Rückfahrt während der durch den Tarif festzusetzenden Zeiten, die an Reisende abgegeben werden, deren Erwerb eine durch den Tarif zu bestimmende Grenze nicht übersteigt (Arbeiterabonnements)	50 %

Die Streckenabonnements müssen gegenüber den gewöhnlichen Billetten eine angemessene Ermässigung aufweisen.

Werden mit Streckenabonnements für den allgemeinen Verkehr und für Schüler und Lehrlinge zuschlagspflichtige Schnellzüge benützt, so haben die Abonnenten den gleichen Zuschlag zu bezahlen wie Reisende mit gewöhnlichen Billetten. Bei regelmässiger Benützung von zuschlagspflichtigen Schnellzügen mit solchen Abonnements darf der Abonnementspreis um höchstens 20 % erhöht werden.

d. Gesellschafts- und Schulfahrten.

Gegenüber den gewöhnlichen Taxen sind folgende Ermässigungen zu gewähren:

Gesellschaften: bei 20 bis 60 Teilnehmern	10 %
bei mehr als 60 Teilnehmern	20 %
Schulen der II. Altersstufe: bei 10 bis 60 Schülern	30 %
bei mehr als 60 Schülern	40 %
Schulen der I. Altersstufe	60 %

e. Rundreisen.

Zur Ausgabe von Billetten für Lust- und Rundreisen zu ermässigten Taxen besteht keine Verpflichtung.

f. Ausnahmetarife.

1. Für die allgemeinen schweizerischen Ausnahmetarife, die in Kraft verbleiben, dürfen bis auf weiteres folgende Höchsttaxen eingerechnet werden:

Allgemeine schweizerische Ausnahmetarife.

	3			4	6	19			21		
	Stück- gut	5 t	10 t	Stück- gut	10 t	Serien			Stück- gut	a 5/10 t	b 5/10 t
						1	2	3			
Ansätze für 100 kg in Rappen											
I. Expeditionsgebühren:											
Für alle Entfernungen von											
1—30 Tarifkm	50	26	26	30	12	12	12	10	30		
31—40 " 	50	30	30	30	16	16	14	12	30		
41 Tarifkm und mehr	50	36	36	30	20	20	18	16	30		
II. Streckentaxen:											
Für jeden Tarifkm von											
1—100 Tarifkm	7,50	4,12	3,58	7,50	2,20	1,35	0,88	0,88	3,40		
101—150 " 	5,70	3,05	2,65	5,70	1,55	0,92	0,62	0,41	2,60		
151—200 " 	5,70	3,05	2,65	5,70	0,72	0,92	0,62	0,41	2,60		
201—300 " 	3,30	1,80	1,50	3,30	0,52	0,54	0,36	0,24	1,50		
301 Tarifkm und mehr	3,10	1,65	1,40	3,10	0,41	0,50	0,33	0,22	1,40		
										Neue Taxen des Spezialtarifs II	Neue Taxen des Spezialtarifs III

Spezialtaxen des Ausnahmetarifes Nr. 19 für Steine: Zuschlag zu den tarifmässigen Taxen höchstens 120 %.

Für die Ausnahmetarife der einzelnen Unternehmungen, die in Kraft verbleiben, setzt das Eisenbahn-departement die zulässige Erhöhung fest.

2. Die Sendungen von Milch, die für den Verbrauch der Bevölkerung bestimmt ist, dürfen weder mit vorübergehenden Taxzuschlägen noch mit einer vorübergehenden Erhöhung der Grundtaxen der Ausnahmetarife belastet werden.

Die neuen Tarifmassnahmen wurden von der Verwaltung der Bundesbahnen auf den 1. August 1920 in Kraft gesetzt.

3. Elektrifikation.

Am 21. Oktober 1920 hat der Verwaltungsrat das Projekt für die Elektrifikation der Linie Sitten-Lausanne (92 km) genehmigt und für die Erstellung der festen Anlagen, sowie für Mobiliar und Gerätschaften einen Kredit von Fr. 40 000 000 bewilligt.

4. Bauvorlagen.

Im Berichtsjahr sind die nachstehend aufgeführten Bauprojekte vom Verwaltungsrat gutgeheissen und die dafür nachgesuchten Kredite bewilligt worden:

a. Projekt für die Erstellung eines Rangierbahnhofes auf dem Muttenerfeld bei Basel mit einem Kreditbegehren von Fr. 37 000 000 (Beschluss vom 29. März 1920).

- b. Projekt für die Ausführung eines Verbindungsgeleises zwischen dem Bahnhof Renens und dem künftigen Güterbahnhofe im Flontale bei Lausanne im Voranschlagsbetrage von Fr. 1 300 000 mit einem Kreditbegehren von Fr. 800 000. Gleichzeitig genehmigte die Behörde den mit der Gemeinde Lausanne abgeschlossenen Vertrag vom 7. Februar 1920, der die Beteiligung der Gemeinde an der Erstellung des Verbindungsgeleises regelt (Beschluss vom 1. Mai 1920).

Ferner hat der Verwaltungsrat das Projekt für den Bau der Surbtalbahn. gutgeheissen zum Zwecke, es dem eidgenössischen Eisenbahndepartement zur Genehmigung zu unterbreiten.

5. Bauverträge.

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

- a. Vertrag vom 1. Dezember 1919 über die Ausführung des Wasserschlosses und der daran anschliessenden 500 m des Zulaufstollens des Kraftwerkes Amsteg durch die Unternehmung Baumann & Stiefenhofer in Wädenswil im Voranschlagsbetrage von Fr. 1 675 397 (Beschluss vom 28. Januar 1920).
- b. Verträge vom 27. Februar 1920 betreffend Ausführung der Staumauer, der Wasserfassung, des Zulaufstollens und des Wasserschlosses des Kraftwerkes an der Barberine durch die Unternehmungen Martin, Baratelli & Cie. in Lausanne zum Voranschlagsbetrage von Fr. 16 205 088, sowie Dubuis, Dupont & Cie. in Sitten im Voranschlagsbetrage von Fr. 986 615 (Beschluss vom 29. März 1920).
- c. Verträge vom 26. März 1920 betreffend die Ausführung der Unterbauarbeiten für das zweite Geleise zwischen Giubiasco und Al Sasso und den Umbau in Stein von neun eisernen Brücken der Strecke Giubiasco-Bironico durch die Unternehmer Antognini & Noli in Bellinzona zum Betrage von Fr. 512 103.27, Hatt-Haller in Zürich im Betrage von Fr. 2 056 992.02, und Arrigo Bianchi in Melide zum Betrage von Fr. 654 374.38 (Beschluss vom 1. Mai 1920).
- d. Vertrag vom 17. April 1920 betreffend Übertragung der Erd-, Maurer- und Versetzarbeiten für die Zentrale des Kraftwerkes Amsteg an die Firma Ed. Züblin & Cie., A.-G., Bauunternehmung in Zürich, im Voranschlagsbetrage von Fr. 1 397 064.70 (Beschluss vom 1. Mai 1920).
- e. Vertrag vom 15. August 1920 über die Ausführung der Arbeiten für den neuen Ulmberg-tunnel der linksufrigen Zürichseelinie durch Herrn J. J. Rüegg in Zürich um den Voranschlagsbetrag von Fr. 2 563 000 (Beschluss vom 21. Oktober 1920).
- f. Vertrag vom 10. September 1920 zwischen dem Baugeschäft Gebr. Näf in Oerlikon und Zürich und der Kreisdirektion V der S. B. B. für die Ausführung der Maurer- und Verputzarbeiten für das Unterwerk bei Steinen im Betrage von Fr. 568 545.35 (Beschluss vom 21. Oktober 1920).

6. Lieferungsverträge.

Vom Verwaltungsrate wurden genehmigt:

- a. die Verträge vom 2./18. Dezember 1919 mit den Firmen Brown, Boveri & Cie. in Baden, Maschinenfabrik Oerlikon und Schweizerische Lokomotivfabrik in Winterthur betreffend Lieferung von sieben elektrischen Lokomotiven der Bauart 2 C 1 und 1 C C 1 unter gleichzeitiger Bewilligung des dafür erforderlichen Kredites von rund Fr. 5 515 000 zu Lasten der Baurechnung für 1920 (Beschluss vom 28. Januar 1920);
- b. die Verträge vom 2./5. Dezember 1919:
mit der Schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen für die Lieferung von 100 gedeckten Güterwagen der Serie K³ und 50 offenen Güterwagen der Serie L⁶,
mit der Schweizerischen Wagonsfabrik A.-G. in Schlieren für die Lieferung von 100 gedeckten Güterwagen der Serie K³ und 50 offenen Güterwagen der Serie L⁶ unter gleichzeitiger Bewilligung des dafür erforderlichen Kredites von Fr. 4 900 000 (Beschluss vom 28. Januar 1920);
- c. der Vertrag mit der A.-G. Brown, Boveri & Cie. in Baden über die Lieferung und Aufstellung eines Dreiphasengenerators von 10 000 kW Leistung zur Erzeugung und Verwertung der überschüssigen Energie des Kraftwerkes Amsteg zum Preise von Fr. 572 000 (Beschluss vom 28. Januar 1920);
- d. der Vertrag mit den Firmen A.-G. Bell & Cie., Kriens, A.-G. Löhle & Kern, Zürich, und A.-G. Zschokke, Werkstätten Döttingen, für die Lieferung der eisernen Überbauten für die Reussbrücke in der Fluhmühle bei Luzern im Betrage von Fr. 654 000 (Beschluss vom 28. Januar 1920);
- e. die Verträge mit den drei schweizerischen Kabelfabriken Cossonay, Cortailod und Brugg über die Lieferung von 92 km Hochspannungskabel für den Teil Amsteg-Piotta der Elektrifikation der Strecke Erstfeld-Bellinzona zum Preise von Fr. 1 620 000 (Beschluss vom 29. Januar 1920);
- f. die Verträge vom 3./12./21. Februar 1920:
mit der A.-G. der Maschinenfabriken von Th. Bell & Cie. in Kriens betreffend Lieferung von drei Peltonturbinen von je 10 000 kW für das Kraftwerk Barberine zum Preise von Fr. 936 100;

- mit der A.-G. Brown, Boveri & Cie. in Baden über die Lieferung von drei Generatoren von je 10 000 kVA für das Kraftwerk Barberine zum Preise von Fr. 2 234 861;
- mit der Maschinenfabrik-Oerlikon in Oerlikon betreffend Lieferung von drei Transformatoren von je 10 000 kVA für das Kraftwerk Barberine zum Preise von Fr. 710 085 (Beschluss vom 29. März 1920);
- g. der Vertrag vom 19./24. November 1919 mit der Firma L. Chentrier & E. Dubi, Importateurs, in Paris, über die Lieferung von 108 000 t englischer Briketts (Beschluss vom 1. Mai 1920);
- h. die Verträge mit den Firmen Schweizerische Lokomotivfabrik Winterthur, Maschinenfabrik Oerlikon, Brown, Boveri & Cie., Baden, und S. A. des ateliers de Sécheron in Genf über die Lieferung von 30 elektrischen Lokomotiven der Bauarten 1C1, 2C1, 1BB1 und 1CC1 unter Bewilligung des dafür erforderlichen Kredites von Fr. 26 650 000 (aufgerundet) zu Lasten der Baurechnungen 1920/1921 (Fr. 8 793 000 pro 1920, Fr. 17 857 000 pro 1921; Beschluss vom 5. Juli 1920);
- i. die Verträge vom 24. bzw. 23. Juni 1920:
- mit der Schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen für die Lieferung von 15 Personenwagen III. Klasse der Serie C, 50 gedeckten Güterwagen der Serie K³, 80 offenen Güterwagen der Serie L⁶ und 50 offenen Güterwagen der Serie M⁷;
- mit der Schweizerischen Wagonsfabrik A.-G. in Schlieren für die Lieferung von 15 Personenwagen III. Klasse der Serie C, 50 gedeckten Güterwagen der Serie K³ und 120 offenen Güterwagen der Serie L⁶, unter Erteilung eines Kredites von Fr. 8 210 000 (Beschluss vom 5. Juli 1920);
- k. die Verträge mit den Firmen Schweizerische Lokomotivfabrik Winterthur, Maschinenfabrik Oerlikon, Schweizerische Wagonsfabrik Schlieren betreffend Lieferung von zwei Traktoren mit Gepäck- und Personenabteilung zum Preise von Fr. 568 070, vier gedeckten Güterwagen der Serie K, zum Preise von Fr. 85 000, zwei offenen Spezialgüterwagen der Serie O, zum Preise von Fr. 71 100, für Transporte auf der Martigny-Châtelard-Bahn während des Baues des Kraftwerkes an der Barberine (Beschluss vom 2. Oktober 1920).

7. Anschluss-, Mitbenützungs- und Betriebsverträge.

Im Berichtsjahre sind vom Verwaltungsrate folgende Verträge ratifiziert worden:

- a. Vertrag mit der Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen vom 12. September/7. Oktober 1919 über die Mitbenützung des badischen Bahnhofes in Singen durch die schweizerischen Bundesbahnen (Beschluss vom 29. März 1920);
- b. Vertrag mit der Eisenbahngesellschaft Bulle-Romont vom 3./22. Juni 1920 betreffend den Anschluss der Bulle-Romont-Bahn an die Station Romont und die Mitbenützung derselben (Beschluss vom 2. Oktober 1920);
- c. Vertrag mit der Eisenbahngesellschaft Bulle-Romont vom 7./11. Juni 1920 über den Betrieb der Linie Bulle-Romont durch die schweizerischen Bundesbahnen (Beschluss vom 2. Oktober 1920).

8. Liegenschaftsankauf.

Der Verwaltungsrat ermächtigte in seiner Sitzung vom 28. Januar 1920 die Generaldirektion, die Liegenschaft der Frau Wicky, Schanzenstrasse 6, in Bern, zum Preise von Fr. 555 000 käuflich zu erwerben.

9. Organisation der Verwaltung.

In der Sitzung vom 1. Oktober 1920 hat der Verwaltungsrat beschlossen, dem Bundesrate zu beantragen:

1. von der Wiederbesetzung der Stelle eines Mitgliedes der Kreisdirektion II der schweizerischen Bundesbahnen als Ersatz für den am 10. September 1920 verstorbenen Herrn Karl Forster vorläufig Umgang zu nehmen; 2. für solange als die Stelle des Vorstehers des Finanz- und Rechtsdepartementes der Kreisdirektion II unbesetzt bleibt, die dem Finanz- und Rechtsdepartement zugewiesenen Geschäfte auf das Baudepartement und das Betriebsdepartement zu verteilen. Die neue provisorische Organisation ist am 9. Oktober 1921 vom Bundesrate gutgeheissen und am 19. des gleichen Monates in Kraft gesetzt worden. Gleichzeitig hat er auf besondern Wunsch des damaligen Vizepräsidenten, Herrn Baldinger, für den Rest der laufenden Amtsperiode zum Präsidenten der Kreisdirektion II Herrn Julius Christen gewählt.

10. Personalversicherung.

In der Sitzung vom 28. Januar 1920 genehmigte der Verwaltungsrat den Beschlussesentwurf der Generaldirektion und ständigen Kommission vom 30. Dezember 1919/8. Januar 1920 betreffend die Anwendung des IV. Nachtrages der Statuten der Pensions- und Hilfskasse auf die ehemaligen Mitglieder der Hilfskasse der Gotthardbahn. Dieser Beschluss ist nachträglich von der Behörde am 1. Oktober 1920 dahin abgeändert worden, dass die für den Widerruf der Optionserklärung vorgesehene Frist statt nach drei Monaten, vom Inkrafttreten des Verwaltungsratsbeschlusses an gerechnet, nunmehr am Ende des ersten Monates abläuft, in dem die Gehaltszahlung auf Grund des neuen Besoldungsgesetzes erfolgen wird.

Ebenfalls im Berichtsjahre ist am 27. November vom Verwaltungsrate ein V. Nachtrag zu den Statuten der Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten der Unternehmung gutgeheissen worden, wonach der bisher nicht versichert gewesene Teil der Grundteuerungszulage in den für die Versicherung anrechenbaren Jahresverdienst einbezogen und sodann dessen Maximum in Anpassung an die Statuten der Versicherungskasse für das eidgenössische Personal von Fr. 10 000 auf Fr. 15 000 erhöht werden.

B. Kreiseisenbahnräte.

Im Berichtsjahre sind von den Kreiseisenbahnräten I, II, III und V je fünf, vom Kreiseisenbahnrat IV 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, Tarif- und Fahrplanangelegenheiten, sowie Baufragen behandelt.

Zu erwähnen sind insbesondere folgende Geschäfte: Revision des Eisenbahnrückkaufgesetzes, Konkurrenz des Kraftwagenverkehrs, Massnahmen zur Verbesserung der Arbeitsverhältnisse im Hauensteinbasistunnel, Anordnung von Notstandsarbeiten zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit, Bergzuschläge auf der Gotthardlinie.

C. Generaldirektion.

Die Generaldirektion behandelte in 101 Sitzungen 2559 Geschäfte. Neben der Vorbereitung der Vorlagen an den Verwaltungsrat erwähnen wir folgende wichtigere Angelegenheiten:

Allgemeines.

1. In einer am 23. und 24. Januar 1920 abgehaltenen Konferenz sind die von den vier grossen eidgenössischen Verwaltungsabteilungen, Bundesbahnen, Post-, Telegraphen- und Zollverwaltung, dem eidgenössischen Finanzdepartement bekanntgegebenen Bemerkungen und Anträge zu seinem Vorentwurfe für ein neues Besoldungsgesetz, sowie der Vorentwurf für die Einreihung der Beamten der genannten vier Verwaltungen in die Besoldungsklassen mit den Kreisdirektionen besprochen worden. Diese haben sowohl den Besoldungsgrundsätzen als auch den Einreihungsvorschlägen, sowie den Ansätzen der Besoldungsklassen grundsätzlich zugestimmt.

Das eidgenössische Finanzdepartement hat die weitere Ausarbeitung der Entwürfe für die Revision der Besoldungsgesetze einer aus Beamten des Bundes und der Bundesbahnen zusammengesetzten Kommission übertragen, die ihre Tätigkeit im Laufe des Monats April aufgenommen und die Beratungen derart gefördert hat, dass die Vorschläge dem eidgenössischen Finanzdepartement zuhanden der beteiligten Dienstzweige und Verwaltungen im Monat Juli unterbreitet werden konnten.

Vom Bundesrate sind alsdann am 4. Oktober nach Einsichtnahme des ihm vom eidgenössischen Finanzdepartement unterbreiteten Vorentwurfes für ein Bundesgesetz betreffend die Besoldungen des eidgenössischen Personals folgende Beschlüsse gefasst worden:

- a. der Bundesrat wird den eidgenössischen Räten den Entwurf eines einzigen, auf das Personal der eidgenössischen Zentralverwaltung, des Bundesgerichtes, des eidgenössischen Versicherungsgerichtes, der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung, sowie der schweizerischen Bundesbahnen anwendbaren Gesetzes vorlegen;
- b. das Gesetz wird in einem allgemeinen Teil auch die Grundzüge des Dienstverhältnisses des Personals ordnen;
- c. im Gesetz sind der Mindest- und Höchstbetrag der Besoldung für jedes einzelne Amt festzusetzen unter Angabe der für dasselbe massgebenden Klasse;
- d. zur Ausgleichung der bestehenden beträchtlichen Unterschiede in den Lebenskosten wird grundsätzlich die abgestufte Ortszulage beibehalten;
- e. Mindest- und Höchstbetrag der untersten Besoldungsklasse werden auf Fr. 3200 beziehungsweise Fr. 4600 festgesetzt. Immerhin hat nur das volljährige männliche Personal auf die gesetzlichen Ansätze der einzelnen Besoldungsklassen Anspruch.

Der vom eidgenössischen Finanzdepartement hierauf bereinigte Gesetzesentwurf wurde der Generaldirektion am 20. November zur Prüfung und Bekanntgabe allfälliger Abänderungsanträge bis zum 31. Januar übermittelt. Diese Frist wird jedoch von den verschiedenen Verwaltungszweigen nicht eingehalten werden können, weil die

einen integrierenden Bestandteil des Gesetzesentwurfes bildende Einreihung der Ämter im Laufe des Monats Dezember nicht mehr fertiggestellt werden konnte und die verschiedenen Verwaltungszweige auch die Wünsche und Begehren der Vereinigungen ihres Personals kennen zu lernen wünschen.

2. Vom eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement ist uns Gelegenheit gegeben worden, uns über den Vorentwurf zu einem Bundesgesetz betreffend die eidgenössische Verwaltungs- und Disziplinargerichtsbarkeit vom April 1919, sowie den Bericht und Antrag des eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements vom 3. Juni 1920 zu äussern. In unserem Gutachten vom 2. Juli haben wir uns hauptsächlich mit der Frage der Disziplinargerichtsbarkeit beschäftigt und dabei die Richtlinien gezeichnet, die nach unserem Dafürhalten für die Lösung des schwierigen Problems, in Würdigung einerseits der Bedürfnisse des Bundes als Arbeitgeber, in Berücksichtigung anderseits der Interessen der eidgenössischen Beamtenschaft als Arbeitnehmer, begleitend sein sollen.

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

a. Für die Einrichtung eines Kraftwagendienstes zwischen St. Sulpice und Lausanne, sowie zwischen St. Sulpice und Morges. Für die Bundesbahnen bestand kein Anlass, gegen die Bewilligung des Gesuches Einsprache zu erheben, indem durch die zu konzessionierende Linie keine wichtigen Interessen verletzt würden.

b. Für eine elektrische Schmalspurbahn von Bern über Aarberg nach Biel. Auch in diesem Falle hatten die Bundesbahnen keinen Grund, gegen die Erteilung der Konzession Einwendungen zu erheben.

c. Für eine elektrische Strassenbahn von Brig nach Visp. Wir haben uns in Bestätigung unserer früheren Stellungnahme (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1919, lit. C, Ziffer 2, lit. e) erneut gegen die Erteilung der Konzession ausgesprochen, da wir ein Bedürfnis für die Erstellung dieser Linie nicht anerkennen konnten. Vorderhand empfiehlt es sich, die Entwicklung der Verhältnisse abzuwarten, nachdem auf unserer Linie die in Aussicht gestellten Verbesserungen durchgeführt sein werden.

d. Für die Einrichtung von täglichen Kraftwagenkursen in der Zeit vom 15. Juni bis 25. September 1920 auf den Strecken Besançon-Pontarlier-La Chaux-de-Fonds-Mâche-Besançon; Besançon-Genf-Besançon; Besançon-Bellegarde-Nantua-St. Claude-Genf; Genf-La Faucille-Genf. Wir gelangten in unserer Äusserung zum Schlusse, dass für unsere Verwaltung vorderhand keine Veranlassung bestehe, gegen die Konzessionserteilung Stellung zu nehmen, gaben aber dem Wunsche Ausdruck, dass wir vorgängig der Erneuerung der Bewilligungen oder ihrer Ausdehnung auf schweizerische Strecken, die in Wettbewerb mit Linien der Bundesbahnen treten können, Gelegenheit zur Vernehmlassung erhalten.

e. Für Kraftwagenkurse auf den Strecken Kreuzlingen-Münsterlingen und Kreuzlingen-Ermatingen. In der betreffenden Landesgegend besteht kein allgemeines Interesse für eine solche Einrichtung, die nur geringfügige Vorteile bringen würde. Wir haben uns deshalb gegen die Erteilung der nachgesuchten Konzession ausgesprochen.

f. Für eine elektrische Schmalspurbahn Toggenburg-Werdenberg. Da durch die projektierte Linie wichtige Interessen der Bundesbahnen nicht verletzt werden, wurden gegen die Konzessionserteilung keine Einwendungen erhoben, wenn auch das Bedürfnis der Erstellung dieser Linie nicht bejaht werden konnte.

g. Für eine elektrische Schmalspurbahn Misox-Thusis über den Bernhardin. In unserem Gutachten gelangten wir zum Schlusse, dass mit Rücksicht auf die zu niedrig berechneten Baukosten und die zu günstig bewertete Rentabilität eine Konzessionserteilung nicht empfohlen werden kann. Wir haben sodann geltend gemacht, dass im Hinblick auf die prekäre finanzielle Lage des Bundes, sowie angesichts der Schwierigkeiten, denen die Aufbringung bedeutender Mittel zur Durchführung der als dringlich erkannten Aufgaben (Ausbau des Bundesbahnnetzes, Elektrifikation usw.) begegne, bis auf weiteres keine Konzessionen für Eisenbahnen verliehen werden sollten, deren Bau nicht einem dringenden allgemeinen volkswirtschaftlichen Bedürfnis entspreche; ein solches bestehe für die geplante schmalspurige Bernhardinbahn nicht.

h. Für eine Standseilbahn Brig-Naters-Belalp. Die projektierte Bahn wird mit den Bundesbahnen in keiner Weise in Wettbewerb treten, und wir hatten daher keinen Grund, uns gegen die Konzessionserteilung auszusprechen.

i. Für einen Auto-Camionnagedienst für Expressendungen auf der Strecke Basel-Zürich. In unserer Begutachtung der Eingabe, welche auf Ablehnung lautete, nahmen wir die Gelegenheit wahr, das Eisenbahndepartement über die Wettbewerbsverhältnisse des Kraftwagenverkehrs im Personen- und Güterverkehr zu unterrichten.

Im Personenverkehr beschränkt sich dieser Wettbewerb heute nicht mehr auf die privaten Fahrten der Besitzer und Eigentümer von Personenautomobilen. Schon seit geraumer Zeit werden vornehmlich für die Sonn- und Feiertage Lastautos für den Personenverkehr eingerichtet, und während früher nur zusammengehörige Ge-

sellschaften damit Ausflüge unternahmen, wird heute von Automobilhaltern durch Zeitungsinserate jedermann zur Teilnahme an Reisen mit verhältnismässig langen Strecken ermuntert. Es handelt sich also um Veranstaltungen von gewerbsmässigem Charakter, für die aber nach der bestehenden Gesetzgebung weder eine eigentliche Konzession, noch überhaupt eine besondere Bewilligung durch die staatlichen Behörden notwendig ist. Hinsichtlich der Güterbeförderung macht sich für die Eisenbahnen seitens einzelner grosser Handelsfirmen, sowie gewerblicher und industrieller Unternehmungen die Beförderung der eigenen Güter mit Kraftwagen bemerkbar. Der Einnahmefall für die Eisenbahnen dürfte um so fühlbarer werden, wenn in der Folge eigene Unternehmungen entstehen sollten, die sich den gewerbsmässigen Gütertransport mittels Sammeldienst und Beförderung auf grössere Entfernungen zur Aufgabe stellen.

Angesichts dieser Entwicklung des Strassen-Kraftwagenverkehrs haben die Transportanstalten alle Ursache, demselben ihre Aufmerksamkeit zu schenken. Nach unserm Dafürhalten rührt die zunehmende Wettbewerbsfähigkeit des neuen Verkehrsmittels der Kraftwagen gegenüber den Eisenbahn- und Schiffsverkehrsunternehmen zu einem wesentlichen Teile von ihrer günstigen Stellung in der Gesetzgebung her. Die gewerbsmässigen Automobilhalter befinden sich hinsichtlich der Haftungsgarantie, verglichen mit den andern Transportanstalten, in einer ausserordentlichen Vorzugsstellung, wogegen die Reisenden und Transportgeber, die sich der Automobile bedienen, sich in einer wesentlich ungünstigeren Lage befinden als diejenigen, die mit den Eisenbahnen kontrahieren. Es erscheint uns daher angezeigt, dass der Gesetzgeber, je mehr das Verkehrsmittel der Kraftwagen sich in der Schweiz einbürgert, dafür Sorge trage, dass diese Vorzugsstellung, die es schliesslich doch zum Schaden des verkehrstreibenden Publikums heute geniesst, verschwinde.

4. Auf Einladung des eidgenössischen Eisenbahndepartementes haben wir uns über die grundsätzliche Stellungnahme unserer Verwaltung zu den Projekten für Bahnverbindungen zwischen Landeck und Pfunds, sowie der Vintschgaubahn (Meran-Mals) zum Anschlusse an das schweizerische Bahnnetz geäussert. In unserer Vernehmlassung vom 16. September gelangten wir zum Schlusse, dass aus der Verwirklichung der beiden Projekte eine wesentliche Beeinträchtigung von Interessen der Bundesbahnen nicht zu befürchten sei und dass daher kein Anlass vorliege, gegen die Erstellung der Bahnverbindungen Einwendungen zu erheben.

5. In unsern Vernehmlassungen an das eidgenössische Eisenbahndepartement über die Hülfeleistungsgesuche der Eisenbahngesellschaften Frauenfeld-Wil und Sursee-Triengen bestätigten wir die zu früheren ähnlichen Gesuchen gemachten Ausführungen, wonach die Bundesbahnen den Betrieb der notleidenden Bahnen ohne Verminderung der Fahrleistungen nicht billiger gestalten könnten, als es der Gesellschaft beim Selbstbetriebe des Unternehmens möglich sei. Wir mussten daher die Übernahme des Betriebes der notleidenden Eisenbahnen ablehnen.

6. Auf Grund der stattgefundenen diplomatischen Verhandlungen hat sich die italienische Regierung damit einverstanden erklärt, dass die im Art. 12 des internationalen Hauptvertrages über die Gotthardbahn vom 13. Oktober 1909 auf 1. Mai 1920 vorgesehene weitere Herabsetzung der Bergzuschläge (für Erstfeld-Chiasso von 42 auf 32 km und für Erstfeld-Pino von 33 auf 25 km) um ein Jahr hinausgeschoben werde. Dem Kanton Tessin, der von dieser Herabsetzung auch Vorteil gezogen hätte, ist für den Fall, dass dieselbe nicht erfolgen sollte, vom Eisenbahndepartement ein ungefähr gleichwertiges Zugeständnis im Personen- und Gepäckverkehr in der Weise zugesichert worden, dass der Zuschlag für diese Verkehre auf der Strecke Giubiasco-Taverne eine Ermässigung von 60 auf 50 % d. h. von 12 auf 10 km, erfährt. Die Vollziehung dieser Massnahme ist auf den 1. Mai angeordnet worden.

7. Mit Zuschrift vom 2. Juli hat uns der Chef des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements zur Kenntnis gebracht, dass er vom Bundesrat beauftragt worden sei, im Hinblick auf die Schwierigkeiten der Geldbeschaffung für die Bedürfnisse des Bundes und der Bundesbahnen unsere Verwaltung einzuladen, bis zum Wiedereintritte günstigerer Verhältnisse überall und ganz besonders in den Bauausgaben die grösstmögliche Zurückhaltung zu beobachten und auf diesem Gebiete alles zurückzustellen, was nicht zur Aufrechterhaltung eines sicheren Betriebes unbedingt erforderlich sei. Nur wenn es gelinge, hier die Ansprüche ganz erheblich zu vermindern, hoffe der Bundesrat, dass es ihm möglich sein werde, unserer Verwaltung auch weiterhin die Mittel zur Verfügung zu stellen, die zur wenigstens annähernden Durchführung des bestehenden Elektrifizierungsprogrammes notwendig seien. Dabei betrachte es der Bundesrat als selbstverständlich, dass auch hier bei Bauten und Bestellungen mit der denkbar grössten Umsicht, Sparsamkeit und Beschränkung auf das absolut Unerlässliche vorgegangen werde. Man dürfe sich nicht der Gefahr aussetzen, die Elektrifizierung unserer Bundesbahnen zu einem Preise durchzuführen, der für alle Zukunft eine Belastung der schweizerischen Volkswirtschaft mit unverhältnismässig hohen Personen- und Gütertaxen zur Folge haben müsste.

Wir haben den festen Willen, dieser Einladung zur Verminderung der Ausgaben strikte Folge zu geben. Bei der Beschlussfassung über alle neuen Ausgaben auf dem Gebiete des Baues und des Betriebes werden wir uns immer wieder die Frage vorlegen, ob die Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit oder die rationelle und wirtschaftliche Dienstbesorgung die Ausgabe erheische, oder ob es sich nur um eine Massnahme handle, die wünschenswert oder zweckdienlich sei, auf deren Durchführung aber eine sparsame Verwaltung zurzeit ver-

zichten müsse. Wir verkennen nicht, dass sich diese Aufgabe gerade im gegenwärtigen Zeitpunkte, in welchem die Gewinnung tüchtiger Arbeitskräfte und die Verwendung geeigneten Materials grosse Ausgaben erfordert, recht schwer und höchst undankbar erweist; allein das grössere Interesse des Bundes und der Bundesbahnen, die schwere Krise zu überstehen, erfordert von den für die Verwaltung verantwortlichen Organen ein entschiedenes Auftreten und Handeln.

8. Simplondelegation. Am 27. und 28. April 1920 versammelte sich die internationale Simplondelegation in Bern zur Beratung der üblichen Fahrplan- und Tariff Fragen, sowie der Baurechnung der Strecke Brig-Iselle auf den 31. Dezember 1918 und der Betriebs- und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1918.

Die Rechnungen zeigen folgendes Ergebnis:

Bausgaben:

Für die schweizerische Strecke	Fr. 36 800 787. 94
„ „ italienische „	„ 40 724 104. 21
	<u>Fr. 77 524 892. 15</u>

Betriebsrechnung:

Total der Einnahmen	Fr. 657 523. 39
„ „ Ausgaben	„ 1 465 426. 02
Überschuss der Ausgaben	<u>Fr. 807 902. 63</u>

Gewinn- und Verlustrechnung:

Total der Einnahmen	Fr. 40 278. 10
„ „ Ausgaben	„ 3 180 825. 73
Überschuss der Ausgaben	<u>Fr. 3 140 547. 63</u>

Diese Rechnungen sind vom Bundesrate durch Beschluss vom 14. Juni 1920 genehmigt worden.

In ihren Sitzungen vom 14. und 15. September 1920 hat die internationale Simplondelegation Fahrplan- und Tarifmassnahmen beraten.

9. Am 29. April 1920 haben die Herren Nationalräte Dübey und Mitunterzeichnete die folgende Motion eingereicht:

„In Erwägung, dass Art. 44 des Bundesgesetzes betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen, welcher dem Bund die Verpflichtung auferlegt, für eine systematische Ausbildung des Personals besorgt zu sein, zum grossen Nachteil der Verwaltung totus Buchstabe geblieben ist, wird der Bundesrat eingeladen, darüber Bericht zu erstatten, welches die Gründe waren, dieser wohlervogenen Gesetzesvorschrift bisher keine Auswirkung zu verschaffen.

Insbesondere wird um Auskunft darüber ersucht, ob nicht zwischen den Verkehrsschulen unseres Landes und den eigenössischen Betrieben organische, nach einheitlichen Grundsätzen aufgestellte Wechselbeziehungen herzustellen sind.“

Die Motion ist uns vom Post- und Eisenbahndepartement zur Äusserung unterbreitet worden. In der vorläufigen Antwort vom 22. Mai haben wir darauf hingewiesen, dass die Frage der Aufstellung neuer Vorschriften betreffend die Rekrutierung und Ausbildung des Personals auch im Schosse der Personalkommission zur Behandlung angemeldet und dass vom Vertreter des schweizerischen Eisenbahnverbandes bereits ein Vorentwurf ausgearbeitet worden sei. Nach Eingang der Vorschläge der Personalkommission werden wir im Einvernehmen mit unsern Kreisdirektionen prüfen, ob und gegebenenfalls in welchem Masse die bestehenden Vorschriften über die berufliche Ausbildung in der einen oder andern Richtung einer Revision zu unterziehen seien.

10. Die nationalrätliche Bundesbahnkommission hat am 23. Dezember 1920 folgendes Postulat aufgestellt:

„Der Bundesrat wird eingeladen, den eidgenössischen Räten in kurzer Zeit Bericht zu erstatten:

- a) über die Finanzlage der Bundesbahnen und die Herstellung des Gleichgewichtes in der Gewinn- und Verlustrechnung und über die zur Deckung des bestehenden Defizites vorgesehenen Massnahmen;
- b) über das Elektrifizierungsprogramm der Bundesbahnen und die finanziellen Aufwendungen zur Umwandlung des Dampfbetriebes in den elektrischen Betrieb.“

11. Die Personalkommission hat während des Berichtsjahres drei Sitzungen abgehalten. In der ersten und dritten Sitzung konnte eine Reihe wichtigerer Fragen, die zum Teil aus dem Schosse des Personals für die Behandlung in der Kommission vorgeschlagen worden sind, nach gründlicher Vorberatung in den Fachausschüssen erörtert werden. Zu erwähnen sind insbesondere die Reformvorschläge zum System der Dienstzeiten-, Dienstreisen- und Ruhetageeinteilungen, die Begutachtung des Entwurfes zu einem Reglement für den Fahrdienst auf den Normalspurbahnen, sowie diejenige der Vorentwürfe zu einem neuen Transportgesetze und einem in Ausführung desselben zu erlassenden Transportreglemente, das Verfahren bei der Krankmeldung des Personals und bei der Wiederaufnahme des Dienstes, die Begutachtung der Entwürfe zu Vorschriften über die Aufstellung neuer Ranglisten für das Lokomotivpersonal, ferner der Vorschriften über die Aufnahme und die Dienstverhältnisse von Handwerkerlehrlingen in den Werkstätten, die uneingeschränkte Verwendung unserer Personen- und Gepäckwagen auf allen Bundesbahnkreisen.

Entsprechend dem seinerzeit von der Personalkommission geäußerten Wunsche ist auch der Vertretung des Personals Gelegenheit gegeben worden, zur Frage der Revision des Eisenbahnrückkaufgesetzes Stellung zu nehmen. Die Besprechung des von der ständigen Kommission festgestellten Gesetzesentwurfes hat am 9. Juli in der zweiten Sitzung stattgefunden. In einer besondern, am 9. September abgehaltenen Ausschusssitzung der Personalkommission, an der auch Vertreter des Gewerkschaftsamtes des schweizerischen Eisenbahnerverbandes teilgenommen haben, sind sodann noch die Grundzüge der Organisation und der Kompetenzen der Personalkommission festgestellt worden, die als Organ der Verwaltung an Stelle der Kreiseisenbahnräte gedacht ist. Die Vorschläge der Personalkommission und unsere Stellungnahme zu denselben sind dem Verwaltungsrate mitgeteilt worden.

12. In den im Berichtsjahre abgehaltenen drei Direktorenkonferenzen sind folgende wichtigere Geschäfte behandelt worden: Vorentwurf für ein neues Besoldungsgesetz, sowie für die Einreihung der Beamten der Bundesbahnen, der Post, Telegraphen- und Zollverwaltung; Gewährung von Urlaub und freier Fahrt ohne Anrechnung für die Teilnahme an Sitzungen und Versammlungen von Personalvereinigungen zur Wahrung von Berufsinteressen des Personals der Bundesbahnen; Gehaltsausgleich für Bahnarbeiter, die einen geringern Gehalt beziehen als dienstjüngere Arbeiter am nämlichen Dienorte; Massnahmen zur Vermeidung eines weitem Anwachsens des Personalbestandes; Revision der Mietzinse für Dienst- und Mietwohnungen; Verbot des Wirtschaftsbetriebes durch Familienangehörige von Beamten, Angestellten und Arbeitern; Frage der Anwendung der eidgenössischen Normen über das Submissionsverfahren auf die schweizerischen Bundesbahnen; Frage der Schadensbeteiligung bei Verlust von anvertrauten Werten; Anwendung des Nachtrages V der Statuten der Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten.

13. Über den Personalstand bei der Generaldirektion und den Kreisen gibt die betreffende Tabelle in den statistischen Beilagen zu diesem Berichte Auskunft.

Im Jahresdurchschnitte betrug die Zahl der Beamten mit festem Gehalte insgesamt 27 557, diejenige der im Taglohn Angestellten 11 853, zusammen 39 410 gegen 36 767 im Jahre 1919.

	Beamte mit festem Gehalt	Angestellte im Taglohn
Generaldirektion	841	173
Kreis I	5 911	2 141
„ II	6 482	3 175
„ III	5 929	2 420
„ IV	3 789	1 682
„ V	4 605	2 262
	<u>27 557</u>	<u>11 853</u>

I. Finanzdepartement.

a. Rechnungsergebnisse.

1. Die wirtschaftlichen Folgen des europäischen Krieges haben die Rechnungsergebnisse der schweizerischen Bundesbahnen auch im Jahre 1920 noch ungünstig beeinflusst. Der vermehrte Verkehr und die Taxerhöhungen haben zwar die Betriebseinnahmen in erheblichem Masse gesteigert; anderseits haben jedoch die Betriebsausgaben und die Verzinsung des Schuldkapitals derart zugenommen, dass die Jahresrechnung mit einem um zirka Fr. 860 000 höhern Defizit abschliesst, als diejenige des Vorjahres, wogegen aber das Ergebnis des Jahres 1920 gegenüber dem Voranschlag um rund Fr. 15 500 000 günstiger ausgefallen ist. In

diesem Ergebnis ist die verminderte Tilgung des Schuldkapitals im Jahre 1920 infolge Ausdehnung der Tilgungsfrist von 60 auf 100 Jahre berücksichtigt, da die Verrechnungen dieses Jahres bereits auf Grund der verlängerten Frist durchgeführt worden sind. Weitere Angaben über die Ergebnisse des Jahres 1920 enthalten die beigefügten Rechnungen mit ihren Erläuterungen.

2. Der Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben beträgt Fr. 35 702 892.78; er ist gegenüber demjenigen des Jahres 1919 um Fr. 15 151 783 und gegenüber dem veranschlagten Überschuss um Fr. 4 533 957 geringer, weil die Vermehrung der Betriebsausgaben diejenige der Betriebseinnahmen um diese Beträge überschreitet. Die ausserordentliche Zunahme der Betriebsausgaben im Jahre 1920 ist zum grössten Teile den erhöhten Teuerungszulagen an das Personal und den höhern Brennmaterialpreisen zuzuschreiben.

Der Betriebskoeffizient hat sich wie folgt entwickelt: 1913 = 66,94, 1914 = 73,66, 1915 = 71,31, 1916 = 73,72, 1917 = 78,88, 1918 = 90,98, 1919 = 85,12; im Jahre 1920 ist er auf 90,94 gestiegen.

3. Die Teuerungszulagen an das Personal, die im Jahre 1920 auf Grund des Bundesbeschlusses vom 27. April 1920 ausgerichtet wurden, haben bedeutend vermehrte Ausgaben erfordert und in hohem Masse zu der Steigerung des Betriebskoeffizienten beigetragen. Die Teuerungszulagen haben betragen:

	1919 Fr.	1920 Fr.
Teuerungszulagen an das Personal	87 199 925	111 771 215
Nachträge im Jahre 1920 für Nachteuerungszulagen des Jahres 1919	—	1 489 898
	87 199 925	113 261 113
dazu die Teuerungszulagen an die Pensionierten, für 1920 auf Grund des Bundesbeschlusses vom 15. Juni 1920	2 702 504	3 988 372
Gesamtausgaben für Teuerungszulagen	89 902 429	117 249 485

Im Jahre 1920 sind somit für Teuerungszulagen neuerdings über 27 Millionen Franken mehr aufgewendet worden als im Vorjahre. Auf Seite 95 der Erläuterungen zur Betriebsrechnung sind weitere Angaben hierüber enthalten.

4. Eine ebenfalls bedeutende Vermehrung der Betriebsausgaben haben die Kosten für das Brennmaterial der Lokomotiven verursacht. Die dahergigen Ausgaben erreichten im Jahre 1920 den Betrag von Fr. 90 805 604, gegenüber Fr. 67 912 997 im Vorjahre. Die Vermehrung um 33,7% ist den vermehrten Fahrleistungen und dem höhern durchschnittlichen Kohlenpreis zuzuschreiben; derselbe betrug im Jahre 1919 Fr. 157.36 pro Tonne und ist pro 1920 auf Fr. 174.38 gestiegen. Wir verweisen auf die weiteren Erläuterungen zu den Ausgaben des Fahrdienstes in der Betriebsrechnung.

5. Die Gewinn- und Verlustrechnung weist für das Jahr 1920 einen Ausgabenüberschuss von Fr. 31 701 313.55 auf; diesem Fehlbetrag ist der Ausgabenüberschuss auf Ende des Vorjahres mit Fr. 159 464 419.19 beizufügen, wodurch der Passivsaldo auf Ende des Jahres 1920 auf Fr. 191 165 732.74 angewachsen ist. In diesem Betrage sind die Zinslasten, die Einlagen in die Spezialfonds, die Abschreibungen und die gesetzlichen Tilgungen inbegriffen. Die letzteren sind für die Jahre 1903 bis 1919 auf Grund einer Tilgungsfrist von 60 Jahren berechnet worden. Das Bundesgesetz vom 16. Dezember 1920 über die Änderung und Ergänzung des Art. 7 des Rückkaufgesetzes hat nun die Tilgungsfrist von 60 auf 100 Jahre verlängert, was in der Berechnung der Tilgungsquote des Jahres 1920 berücksichtigt ist.

Der Artikel 2 des nämlichen Gesetzes vom 16. Dezember 1920 schreibt sodann vor, dass der infolge der Erstreckung der Tilgungsfrist auf 100 Jahre sich ergebende Überschuss an getilgtem Schuldkapital in der Rechnung des Jahres 1920 zur teilweisen Deckung des Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung zu verwenden sei. Dieser Überschuss beträgt für die Jahre 1903 bis 1919 Fr. 98 427 970.60, welche Summe der Gewinn- und Verlustrechnung gutgebracht worden ist. Der Passivsaldo auf Ende 1920 von Fr. 191 165 732.74 reduziert sich dadurch auf Fr. 92 737 762.14, welcher Fehlbetrag auf den 1. Januar 1921 vorgetragen wird.

6. Über die Finanzlage der Bundesbahnen, die Deckung des Defizites und die Bereinigung der Bilanz ist dem Verwaltungsrate und dem Bundesrate ein Bericht vom 12. März 1920 vorgelegt worden, in welchem die Einnahmen und Ausgaben bis zum Jahre 1924 unter gewissen Voraussetzungen geschätzt und die weiter entstehenden Defizite veranschlagt wurden. Als Massnahmen zur Deckung der vorhandenen Fehlbeträge wurde, ausser der Taxerhöhung, die Erstreckung der Frist für die gesetzliche Tilgung des Anlagekapitals auf 100 Jahre vorgeschlagen, während die Verwendung des Erneuerungsfonds zur teilweisen Deckung des Defizites

als nicht angezeigt erachtet wurde. Durch das in vorstehender Ziffer 5 erwähnte Bundesgesetz vom 16. Dezember 1920 ist die Erstreckung der Tilgungsfrist auf 100 Jahre nunmehr festgelegt und die diesbezügliche Bilanzbereinigung in der Jahresrechnung pro 1920 durchgeführt worden.

Der Erneuerungsfonds besteht in den Passiven der Bilanz als Spezialfonds weiter; dagegen sind wir zum Schlusse gekommen, dass es zweckmässig sei, das besondere Wertschriftenportefeuille des Erneuerungsfonds aufzuheben. Ein Antrag behufs Aufhebung des zweiten Absatzes des Art. 59 der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetz wird dem eidgenössischen Eisenbahndepartement unterbreitet.

Für alle weitem 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: 12.					
Kreiskasse	I	II	III	IV	V
	13	4	6	8	4

Ferner revidierte der Präsident der Rechnungsprüfungskommission der ständigen Kommission am 6. Februar die Kreiskasse III in Zürich.

Zu besondern Bemerkungen gaben diese Revisionen keinen Anlass.

2. Da die grossen Kursschwankungen ständig Änderungen an der Münztabelle für die Annahme nicht gesetzlicher fremder Geldsorten und Papiergeld zur Folge hatten, wurde sie im Anhang zum Dienstfahrtenplan und im offiziellen Kursbuche weggelassen. Als Ersatz haben wir zuhanden der in Betracht fallenden Dienststellen einen besonderen Münztarif ausgegeben.

3. Es ist uns der Wunsch geäußert worden, wir möchten die Instruktion betreffend die Spareinlagen des Personals vom 14. August 1906 in der Weise abändern, dass die einlaufenden Gelder für Rechnung der Verwaltung entgegengenommen und dafür ein etwas höherer als der übliche Zins auf Spargeldern vergütet werde. Diesem Begehren haben wir Folge gegeben und dem Personal auf den 1. April eine Sparkasse eröffnet. Die Zinsvergütung beträgt 5 %. Zur Benützung dieser Einrichtung ist das gesamte Personal berechtigt, soweit es nicht nur vorübergehend im Dienste der Bundesbahnverwaltung steht. Die Geschäftsführung ist der Hauptkasse für die Zentralverwaltung und den Kreiskassen je für den entsprechenden Kreis übertragen worden. Diese Wohlfahrtseinrichtung erfreut sich einer guten Entwicklung; in der kurzen Zeit ihres Bestehens ist die Zahl der Einleger auf 2000 angewachsen gegenüber 370 Spareinlegern unter der Herrschaft der Instruktion vom 14. August 1906.

4. Mit Ermächtigung des Bundesrates haben wir, im Benehmen mit der Schweizerischen Nationalbank, zur Konsolidierung unserer schwebenden Schulden, in unbeschränktem Betrage 5 1/2 % Kassascheine unserer Unternehmung, auf drei und fünf Jahre fest, bei den schweizerischen Banken ab 17. Januar zum Verkaufe aufgelegt. Die Abgabe erfolgte zu 99 % für die dreijährigen und zu 98 % für die fünfjährigen Kassascheine in Abschnitten von je 100, 500, 1000, 5000 und 10,000 Franken, mit Zinsgenuss ab 1. Februar 1920 und mit Semestercoupons per 1. Februar und 1. August. Um den Verkauf der Kassascheine mit der längern Laufdauer zu fördern, war der Emissionskurs etwas günstiger gehalten als für diejenigen mit nur dreijähriger Laufzeit.

Auf dem verkauften Betrage wurde den Banken eine Kommission von 1/2 % vergütet. Mit Einschluss dieser Kommission beträgt die Verzinsung für die Bundesbahnen 6,08 % für die dreijährigen und 6,14 % für die fünfjährigen Kassascheine. Für die Käufer beträgt die Rendite 5,88 % für die dreijährigen und 6 % für die fünfjährigen Scheine. Die Rückzahlung erfolgt al pari am 1. Februar 1923 bzw. am 1. Februar 1925. Die Kassascheine können, wie die Obligationen der Anleihen der Bundesbahnen und der verstaatlichten Eisenbahngesellschaften, gegen auf den Namen lautende Hinterlegungsscheine kostenlos bei der Hauptkasse in Verwahrung und Verwaltung gegeben werden; immerhin hat die Mindesthinterlage einen Nominalbetrag von Fr. 1000 zu erreichen. An Stelle der Kommission von 1/8 %, die wir bisher den Banken auf den eingelösten Coupons unserer frühern Anleihen vergüteten, haben wir denselben infolge der allgemeinen Teuerung auf den Coupons dieses Anleihe eine Kommission von 1/4 % zu entrichten; ferner werden wir bei der Rückzahlung eine Provision von 1/8 % auf den Nominalwert der Obligationen zu bezahlen haben.

Es sind abgesetzt worden:

dreijährige Kassascheine	Fr. 52 772 100
fünfjährige Kassascheine	„ 68 768 700
Zusammen	Fr. 121 540 800

Bei der damals herrschenden Geldknappheit durften wir mit dem erzielten Resultate zufrieden sein.

5. Den Inhabern der am 1. November 1920 zur Rückzahlung fällig gewordenen $4\frac{1}{2}\%$ Kassascheine der schweizerischen Bundesbahnen von 1917 haben wir die Konversion in $5\frac{1}{2}\%$ Kassascheine von 1920 zu folgenden Bedingungen angeboten: Rücknahme der $4\frac{1}{2}\%$ Kassascheine zu pari, zuzüglich laufende Zinsen, gegen Abgabe von $5\frac{1}{2}\%$ Kassascheinen im gleichen Nominalbetrage mit Semestercoupons per 1. August 1920, 1. Februar 1921 u. ff. zu den in Ziffer 4 hiervoor genannten Emissionskursen, plus laufende Zinsen.

Von den Fr. 10 686 000 im Umlaufe befindlichen $4\frac{1}{2}\%$ Kassascheinen von 1917 sind zur Konversion angemeldet worden in

$5\frac{1}{2}\%$ Kassascheine auf 3 Jahre	Fr. 2 799 000
$5\frac{1}{2}\%$ „ „ 5 „	„ 1 914 000
Zusammen	Fr. 4 713 000

In der Aufstellung unter Ziffer 4 sind diese Beträge inbegriffen. Die Operation litt unter der zunehmenden Anspannung des Geldmarktes.

6. Die bis Ende des Jahres 1919 zur Deckung unserer Geldbedürfnisse ausgegebenen Schatzscheine im Betrage von Fr. 178 000 000 sowie die neu ausgegebenen Schatzscheine wurden aus dem Verkaufsertragnis der $5\frac{1}{2}\%$ Kassascheine bis auf Fr. 93 000 000 abgelöst. Seither gelangten für einen Betrag von Fr. 215 000 000 neue Schatzscheine zur Ausgabe. Auf Ende des Jahres waren somit für Fr. 308 000 000 solcher Scheine im Umlauf. Diese gegenüber den budgetierten Ansätzen unerwartet grosse Zunahme rührt in der Hauptsache von der Ergänzung des Kohlenstocks und den beträchtlichen Kohlenzuweisungen ausser Kontingent her. Die Verzinsung hatte während des ganzen Jahres, gemäss dem offiziellen Diskontsatz der Nationalbank, zu 5% zu erfolgen; immerhin haben die daherigen Ausgaben noch eine etwelche Reduktion infolge einer Rückvergütung der Nationalbank auf den rediskontierten Schatzscheinen erfahren.

7. Im Verlaufe des Jahres sind der Pensions- und Hülfskasse, zur Anlage ihrer verfügbaren Mittel, Fr. 11 360 000 Depotscheine der schweizerischen Bundesbahnen zugeteilt worden. Auf Ende des Jahres besass diese Kasse für Fr. 159 130 000 solcher Scheine im Portefeuille. Die Verzinsung betrug 5% .

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

	Ausgegebene Bogen bis 31. Dezember 1920	Noch auszugebende Bogen
$3\frac{1}{2}\%$ S. B. B. 1899/1902	484 611	589
3% diff. S. B. B. 1903	284 724	1 256
$3\frac{1}{2}\%$ Gotthard 1895	154 923	477
4% V. S. B. I. Hyp.	24 317	28
4% V. S. B. II. „	10 309	8
4% S. C. B. 1880	16 267	88
4% Rente S. B. B. 1900	20 484	79 516

9. Es fanden 12 Auslosungen von Obligationen unserer verschiedenen Anleihen statt; insgesamt wurden 12 926 Titel gezogen. Nähere Angaben sind aus dem Kapitalnachweis auf Seite 137 ersichtlich.

10. Die Besitzer von Obligationen unseres Unternehmens, die während der Kriegswirren in Verlust geratene Titel angemeldet und trotz unserer Einladung das Amortisationsverfahren in der Schweiz nicht anhängig gemacht hatten, sind aufgefordert worden, bis zum 31. Dezember 1920 der gesetzlichen Vorschrift zu genügen, widrigenfalls die Sperre auf den vermissten Obligationen mangels rechtlicher Unterlagen aufgehoben werden müsste.

11. Infolge der Aufhebung des Portefeuilles des Erneuerungsfonds haben wir die in demselben befindlichen Obligationen der verstaatlichten Eisenbahngesellschaften im Nominalbetrage von Fr. 64 948 500 auf den entsprechenden Anleihen, Wert 31. Dezember 1920, ohne sie zu annullieren, in der Bilanz abgebucht und die restlichen Titel dem Portefeuille der Eigenen Wertschriften zugeteilt.

12. Dem Portefeuille der Eigenen Wertschriften sind ausserdem an grössern Posten zugewiesen worden:

- Fr. 990 000 nom. 4% Obligationen der Stadt Zürich von 1911, die diese uns als II. Rate ihres Beitrages an den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn übergeben hatte;
- Fr. 62 500 nom. Anteilscheine der Schweizerischen Schlepsschiffahrtsgenossenschaft, II. Einzahlung von 25% unserer Beteiligung.

Auf Ende des Jahres wies der Wertschriftenbestand des Portefeuilles einen Buchwert von Fr. 23 426 340.76 auf. Seit mehreren Jahren zum ersten Male ergibt sich ein Mehrwert und zwar von Fr. 3 678 599.55, herrührend in der Hauptsache von der Höherbewertung der Aktien der Kohlenzentrale A.-G. in Liquidation in Basel, deren Rückzahlung auf das Jahr 1921 in Aussicht gestellt ist.

13. Auf den 1. Januar 1920 ist das Wertschriftenportefeuille der Pensionskasse der ehem. Tösstalbahn aufgehoben und dessen Wertschriftenbestand von Fr. 260 900 dem Portefeuille der Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten der S.B.B. einverleibt worden.

14. Für Rechnung der Pensions- und Hilfskasse wurden im Jahre 1920 an 246 Beamte und Angestellte Hypothekardarlehen im I. Range im Gesamtbetrage von Fr. 4 351 650 bewilligt. Der Zinsfuss für Darlehen auf Neubauten beträgt $4\frac{1}{2}\%$, für solche auf erworbene Häuser 5% .

An 7 Eisenbahnerbaugenossenschaften haben wir insgesamt für Fr. 2 085 400 Hypothekardarlehen gewährt und uns mit Fr. 4 14 350 am Genossenschaftskapital beteiligt. Der Zinsfuss für die Hypothekardarlehen beträgt $4\frac{1}{4}\%$.

15. Bei der Hauptkasse waren auf das Jahresende für einen Betrag von Fr. 10 400 608.35 Wertschriften und 1278 Bürgschaftsverpflichtungen für einen Gesamtbetrag von Fr. 15 972 919.60 als Kautionshinterlagen deponiert (1919: Fr. 8 559 175.60 Wertschriften und 1326 Bürgschaften im Betrage von Fr. 16 136 696.85).

16. Auf den 31. Dezember 1920 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. 90 217 650. Gegenüber dem Vorjahre ist eine Vermehrung von Fr. 14 216 450 zu verzeichnen.

c. Publizitätsdienst.

Während im Berichtsjahre die schweizerische Propagandatätigkeit im Auslande wieder voll eingesetzt und die fremdenpolizeiliche Kontrolle sich den Bedürfnissen des Fremdenverkehrs besser angepasst hat, ist leider in den Valutaverhältnissen, die das stärkste Hemmnis für die Wiederaufnahme des Reiseverkehrs in vorkriegszeitlichem Umfang bilden, eine Wendung zum Bessern nicht eingetreten. Ebensowenig haben sich die Hoffnungen auf einen starken Zuzug aus Nordamerika erfüllt, so dass die Sommersaison trotz regen Verkehrs aus England und Holland wenig befriedigend ausgefallen ist.

Erfreulicher gestaltete sich die Wintersaison, die einzelnen Stationen eine bedeutende Frequenz brachte, obwohl unser telegraphischer Witterungsbericht, der infolge besonderer Abmachungen eine weite Verbreitung fand, während längerer Perioden ungünstige Schnee- und Temperaturverhältnisse zu melden hatte. Dass sich der Wintersport beim englischen Publikum steigender Beliebtheit erfreut, geht aus der englischen Presse deutlich hervor. Auch in Holland beginnt man sich demselben zuzuwenden.

II. Kommerzielles Departement.

a. Allgemeines.

1. Am 1. März wurden die Haltestellen Giornico und Pollegio eröffnet. Beide Haltestellen sind für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr, ferner für die Abfertigung von Kleinvieh in Einzelsendungen eingerichtet. Die Haltestelle Giornico ist überdies für Eil- und Frachtstückgutsendungen, Pollegio für Einzelsendungen nach den Ausnahmetarifen Nrn. 4 und 41 geöffnet.

2. Die Station Vufflens-la-Ville ist ab 1. Juni für den Eil- und Frachtstückgutverkehr geöffnet worden.

3. Auf Ansuchen der betreffenden Ortsbehörden wurden folgende Stationsnamensänderungen durchgeführt:

Bümpliz in „Bern-Bümpliz Süd“ (auf 1. Juni);

Bümpliz-Bethlehem (Station der Bern-Neuenburg-Bahn) in „Bern-Bümpliz Nord“ (auf 1. Juni);

Bellinzona S.F.F. in „Bellinzona Stazione principale“ (auf 1. Juli);

Felben in „Felben-Wellhausen“ (auf 1. September).

4. Auf den 1. August sind gemäss Bundesbeschluss vom 25. Juni und Bundesratsbeschluss vom 13. Juli neue vorübergehende Taxmassnahmen eingeführt worden (siehe auch Ziffer 2, Tarifwesen, auf Seite 3—5 dieses Berichtes).

5. Die seinerzeit mit Ermächtigung des Bundesrates für die Beförderung von lebenden Tieren und Gütern getroffenen einschränkenden Vorschriften (vgl. Jahresbericht 1918, Seite 20, lit. a, Ziffer 3) wurden am 3. November aufgehoben. Es gelten nun auch für diese Verkehrsarten wiederum die normalen Beförderungsbestimmungen.

6. Für die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern auf der Drahtseilbahn des Ritomwerkes, die mit Zustimmung des eidgenössischen Eisenbahndepartements versuchsweise dem öffentlichen Verkehr zugänglich gemacht werden soll, ist ein Tarif herausgegeben worden.

7. Die Kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten hat am 27. Oktober ihre 19. Sitzung abgehalten. Die Konferenz tagte zum ersten Male unter der Herrschaft der auf Grund des Bundesratsbeschlusses vom 16. Dezember 1919 geschaffenen, vom eidgenössischen Eisenbahndepartement am 9. Januar 1920 genehmigten neuen Geschäftsordnung. Deren wesentlichste Neuerungen bestehen darin, dass der Konferenz, die bis dahin eine freiwillige Einrichtung der Transportanstalten war, nunmehr alle Transportunternehmungen angehören müssen, welche einen direkten Verkehr aufweisen, dass die Zahl der Vertreter der Verkehrsinteressenten von ursprünglich 11 auf 18 erhöht und dieser Vertretung ein Stimmrecht eingeräumt worden ist und dass zu den schon seit 1. Januar 1910 in der Konferenz vertreten gewesenen Interessentenverbänden (schweizerischer Handels- und Industrieverein, schweizerischer Gewerbeverein und schweizerischer Bauernverband) der Verband schweizerischer Konsumvereine, der schweizerische Städteverband und die schweizerische Verkehrszentrale hinzugekommen sind.

In der genannten Sitzung befasste sich die Konferenz u. a. mit der Revision des Verzeichnisses der sperrigen Güter im Art. 22 der allgemeinen Tarifvorschriften, mit der Tarifierung der Artikel „Torfplatten“ und „Ton, im elektrischen Ofen geschmolzener, unverarbeitet“, sowie mit einem Gesuche des schweizerischen landwirtschaftlichen Vereins um Einräumung einer Frachtermässigung für Getreidesaatgut.

b. Personenverkehr.

1. Die seinerzeit erlassene besondere Instruktion betreffend die Abfertigung und Taxierung der Militärtransporte des aktiven Dienstes (Grenzbesetzung) ist auf 31. Januar ausser Kraft gesetzt worden. Vom 1. Februar an wurden wiederum für alle Militärtransporte ausschliesslich die für den Friedensbetrieb geltenden Vorschriften, d. h. das Militärtransportreglement und die zugehörigen Ausführungs- und Zusatzbestimmungen, anwendbar erklärt.

2. Auf Ende Januar sind auch die Sondermassnahmen (Gültigkeitsverlängerung und Taxrückerstattung), die zugunsten der in den aktiven Militärdienst (Grenzbesetzung) einberufenen Inhaber von Generalabonnements und Streckenabonnements getroffen wurden, aufgehoben worden.

3. Der Distanzzuschlag für den Personen- und Gepäckverkehr auf der Monte Ceneristrecke Giubiasco-Taverne ist auf 1. Mai im Einvernehmen mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement von 60 auf 50 %, d. h. von 12 auf 10 km, für die Dauer eines Jahres herabgesetzt worden.

4. Mit Rücksicht auf die in zahlreichen Betrieben eingetretene Änderung in der Arbeitszeiteinteilung wurden die Benützungsfristen für Arbeiterabonnements vom 1. April an allgemein ausgedehnt auf Züge, die fahrplanmässig bis 9 Uhr morgens (vorher 8 $\frac{1}{2}$ Uhr) auf der Station des Arbeitsortes eintreffen und von 4 Uhr abends an (vorher 5 Uhr) von derselben nach der Station des Wohnortes abgehen. Für die Rückfahrt am Samstag ist die Zeitgrenze abgeändert worden von 12 Uhr mittags auf 11 Uhr vormittags.

Auf 1. August ist sodann im Zusammenhang mit der neuerlichen Taxerhöhung eine Erleichterung für den Bezug von Arbeiterabonnements in der Weise getroffen worden, dass die Verdienstgrenze, innert welcher solche Abonnements abgegeben werden, erhöht wurde auf Fr. 18 für den Arbeitstag, Fr. 450 für den Monat und Fr. 5400 für das Jahr (bisher Fr. 16, 400, 4800). Ferner wurde angeordnet, dass Arbeiterabonnements auch abzugeben sind an selbständig Erwerbende, wie z. B. an Kleinhandwerker und Kleinhändler (Hausierer), sofern ihr Gesamteinkommen die festgesetzte Verdienstgrenze nicht übersteigt.

5. Zur Durchführung der auf 1. August beschlossenen Änderungen ist der Tarif für die Beförderung von Personen mit Generalabonnements in provisorischer Form neu herausgegeben worden. Von den verschiedenen Erleichterungen, die dieser Tarif den Abonnenten brachte, sind hervorzuheben: Wiederausgabe von Jahresabonnements für 1 und 2 Personen zu ermässigtem Preise; Ausgabe von Generalabonnements mit Schnellzugzuschlag neben jenen ohne Schnellzugzuschlag; Zulassung von Ratenzahlung (4 Raten) bei den Jahresabonnements für 1 Person; Erhöhung der Rückvergütungsbeträge bei Einstellung der Reisetätigkeit der Abonnenten in dringenden Fällen.

Es wurden ausgegeben dreimonatige Karten während des ganzen Jahres 17 321 Stück (pro 1919: 13 608); zwölfmonatige Karten vom August bis Dezember 483 Stück. Die Einnahmen betrugen im ganzen Fr. 6 784 358; Anteil der S. B. B. Fr. 5 771 876.

6. Der Verkauf an Abonnements zum Bezüge halber Billette betrug im Jahre 1920 im ganzen 1217 Stück mit einer Einnahme von Fr. 134 950 (S. B. B.-Anteil Fr. 115 000).

7. Angesichts der immer noch sehr grossen Notlage haben wir für bedürftige Ferienkinder aus dem Auslande auch dieses Jahr wieder die gleiche Fahrbegünstigung bewilligt, wie sie zugunsten der Ferienversorgung armer Schweizerkinder gewährt wird.

8. Mit der sukzessiven Wiederherstellung direkter Zugverbindungen zwischen Deutschland sowie Holland über Deutschland einerseits und der Schweiz und Italien anderseits, sowie zwischen Österreich einerseits und der Schweiz und Frankreich anderseits, hat sich auch das Bedürfnis nach Wieder-einrichtung der direkten Abfertigung von Personen und Reisegepäck, d. h. der Erstellung direkter Tarife zwischen diesen Ländern, geltend gemacht. Zum Zwecke der Beratung hierüber und zur Aufstellung der notwendigen Vereinbarungen haben mehrfach konferenzielle Verhandlungen mit den beteiligten Verwaltungen stattgefunden.

Hinsichtlich der Verkehre zwischen Frankreich, England, Belgien, Holland via Belgien sowie Elsass-Lothringen einerseits und der Schweiz sowie Italien anderseits sind im Berichtsjahre die Arbeiten fortgesetzt worden, um die im Vorjahre begonnene direkte Personen- und Gepäckabfertigung weiter auszugestalten.

9. Für den Verkehr Basel und weiter einerseits und Belfort und weiter anderseits ist die früher, d. h. vor dem Krieg, bestandene wahlweise Gültigkeit der Billette über Delle oder Mülhausen auf Grund besonderer Abmachungen mit den beteiligten Verwaltungen wieder eingeführt worden.

10. Für die Benützung des Simplon-Orient-Expresszuges ist auf 1. Oktober ein Personen- und Gepäcktarif herausgegeben worden.

11. Für die Übertragung des Billetverkaufs an Reiseunternehmungen sind neue Festsetzungen getroffen worden, die insbesondere die Rabattgewährung neu regeln und den Reiseunternehmungen bestimmte Verpflichtungen betreffend die Propagandatätigkeit für die Schweiz auferlegen. Es wurden auf der neuen Grundlage bereits mit verschiedenen alten und neuen Firmen Verträge abgeschlossen; weitere befinden sich in Vorbereitung.

Der Verkauf von Fahrscheinen für die Strecken der S.B.B. durch die privaten Reiseunternehmungen hat sich gegenüber dem Vorjahre mehr als verdreifacht. Der Gesamtumsatz belief sich auf Fr. 3 295 342, womit sogar das Ergebnis des letzten Normaljahres 1913 (Fr. 2 784 570) bedeutend überschritten ist. Diese grosse Zunahme, die zwar zum Teil auf die gegenüber 1913 eingetretene Taxerhöhung und den noch unvollständigen Ausbau der direkten internationalen Personentarife zurückzuführen ist, zeigt, dass der Reisendenverkehr vom Auslande nach der Schweiz wieder einen erfreulichen Aufschwung nimmt.

12. Für den Billetabsatz unserer eigenen Agenturen in London und Paris ist ebenfalls ein ansehnliches Anwachsen zu verzeichnen. Er betrug:

	im ganzen	1919
Agentur London	847 762	(194 386)
„ Paris	558 609	(375 115)

13. Die deutschen, österreichischen, französischen und italienischen Hauptbahnen haben ihre Personen- und Gepäcktarife im Berichtsjahre neuerdings in erheblichem Masse erhöht.

c. Tierverkehr.

In Entsprechung eines Gesuches des eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartementes haben die am Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren auf den schweizerischen Eisenbahnen beteiligten Verwaltungen beschlossen, die in diesem Tarif für die Sömmierung von Aufzüchttieren des Pferde- und Rindviehgeschlechts auf Alpweiden vorgesehenen Taxbegünstigungen, bestehend im Fallenlassen des Eilfrachtzuschlages und in der Herabsetzung des Kriegszuschlages von 100 auf 50 % der gewöhnlichen Fracht, vom 1. März an unter den gleichen Bedingungen auch für Tiere des Schaf- und Ziegengeschlechts zu bewilligen.

d. Güterverkehr.

1. Das schweizerische Transportreglement hat folgende Änderungen erfahren:

Seit 1. Februar sollen in Abänderung des § 55 die Schalter für den Güterverkehr vom 1. April bis 30. November innerhalb der Zeit von 7 Uhr morgens und 6 Uhr abends täglich für Eilgut mindestens während 8½ Stunden und für Frachtgut mindestens während 7½ Stunden, vom 1. Dezember bis 31. März innerhalb der Zeit von 8 Uhr morgens und 5 Uhr abends täglich für Eilgut mindestens während 8, für Frachtgut mindestens während 7 Stunden geöffnet sein. An Samstagen und Vorabenden von allgemeinen Feiertagen darf die Zeit der Schalteröffnung am Abend um eine Stunde gekürzt werden. Eine weitere Kürzung der Schalterstunden kann mit Bewilligung des eidgenössischen Eisenbahndepartements auf Stationen mit geringem Güterverkehr Platz greifen.

Auf den gleichen Zeitpunkt wurden die §§ 56, 69 und 74 in dem Sinne abgeändert, dass nun

a. auch die Samstag-Nachmittage bei der Berechnung der Fristen für die Beladung der Wagen und den Bezug der Güter nicht mitgerechnet werden;

b. die Lieferfrist für die durch den Bahn-Rollfuhrdienst zuzuführenden Güter, die dem Empfänger an diesem Nachmittag wegen der Arbeitsruhe des Bahn-Rollfuhrdienstes nicht zugeführt werden können, auch an Samstag-Nachmittagen ruht;

c. eine Verpflichtung der Eisenbahn zur Zufuhr von Eilgutsendungen, die aus dem raschen Verderben ausgesetzten Gütern bestehen, auch an Samstag-Nachmittagen nicht besteht.

Der Bundesrat hat mit 1. Dezember die während der Kriegszeit bestandene Einschränkung der in den §§ 56 und 74 vorgesehenen Lade-, Entlade- und Reexpeditionsfristen auf 8 Stunden aufgehoben, so dass diese Fristen nun wieder durchwegs 24 Stunden betragen.

Am 1. Juli sind die im Anhang zur Anlage V enthaltenen besondern Vorschriften für die Beförderung einzelner, bedingungsweise zum Transport zugelassener Güter auf elektrisch betriebenen Eisenbahnen wesentlich erleichtert worden.

2. Am 15. Mai ist zu den schweizerischen allgemeinen Tarifvorschriften und Güterklassifikation ein III. Nachtrag erschienen. Damit sind die von der Kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten in der 17. und 18. Sitzung beschlossenen Massnahmen betreffend die Neuordnung der Frachtberechnung für sperrige Güter und für Wertgegenstände und Kostbarkeiten (vgl. Geschäftsbericht von 1919, Seite 15, Abschnitt II a, Ziffer 4) durchgeführt worden.

3. Der schweizerische Nebengebührentarif ist wie folgt geändert worden:

a. In Anpassung an die im schweizerischen Transportreglement eingetretenen Änderungen (vgl. Ziffer 1 hiervor) wurden die §§ 25 und 34 am 1. Februar dahin abgeändert, dass in die Fristen für die Empfangnahme der Güter und für die Beladung oder Entladung der Wagen der Samstag-Nachmittag nicht mehr eingerechnet wird.

b. Zur Beseitigung der auf den Grenzstationen und einigen innern Stationen aufgetretenen verkehrshemmenden Güteranhäufungen wurden mit Zustimmung des eidgenössischen Eisenbahndepartements die Wagenverspätungsgebühren und Lagergebühren auf diesen Stationen mit 15. April vorübergehend wie folgt wesentlich erhöht: Die Wagenverspätungsgebühren für auf Bahngleisen stehende bahneigene und Privatgüterwagen

für den ersten Tag der Verspätung	auf 7 Franken
„ „ zweiten „ „ „	„ 12 „
„ „ dritten „ „ „	„ 30 „
„ „ vierten und jeden weitem Verspätungstag .	„ 50 „

und die Lagergebühr vom sechsten Tage an auf einen Franken für je 100 kg und angefangene 24 Stunden. Nachdem diese Massnahmen ihren Zweck erfüllt hatten, wurden sie am 11. November aufgehoben, so dass seither wieder durchwegs die allgemein gültige Wagenverspätungsgebühr von Fr. 7 pro Tag und die Lagergebühren gemäss den §§ 26 und 27 des Nebengebührentarifs erhoben werden. Es ist indes die sofortige Wiedereinführung dieser Massnahme vorbehalten, wenn die gleichen Übelstände sich wieder einstellen sollten.

4. Im Hinblick auf die weitere Steigerung ihrer Selbstkosten wurden die offiziellen Camionneure der S. B. B. (ausgenommen diejenigen in Zürich und Basel) ermächtigt, vom 1. Juni an den bisherigen (80prozentigen) Teuerungszuschlag zu den tarifmässigen Camionnagetaxen (vgl. Geschäftsbericht von 1918, Seite 23, Ziffer 5) auf 100% zu erhöhen und auf den Minimaltaxen einen Zuschlag von 30 Cts. in der I. und II. Zone und von 50 Cts. in den weitem Zonen (statt der bisherigen Zuschläge von 20 bzw. 40 Cts., vgl. Geschäftsbericht von 1919, Seite 17, Ziffer 3) zu erheben.

Aus den gleichen Gründen wurde auch der Camionnagetarif für den Platz Basel auf den 9. Juni angemessen erhöht.

Der Camionnagetarif für Gossau (St. Gallen) wurde neu herausgegeben und jener für Lugano ist mangels eines Bewerbers für diesen freigewordenen Camionnagedienst aufgehoben worden.

5. Auf den 1. März ist zum internen Gütertarif der S. B. B. ein III. Nachtrag herausgegeben worden, womit die Stationen der ehemaligen Tösstalbahn und der Wald-Rüti-Bahn in den Tarif aufgenommen worden sind.

6. Die durch Bundesbeschluss vom 25. Juni 1920 genehmigten Taxerhöhungen sind auf den 1. August sowohl für den internen Güterverkehr der S. B. B. als für den gesamten direkten Verkehr der S. B. B. mit den schweizerischen Privatbahnen durchgeführt worden.

7. Über die Mitwirkung der S. B. B. bei der Salzabgabe der Kantone Bern, Aargau, Zürich, St. Gallen, Thurgau, Glarus und Graubünden sind mit den betreffenden Kantonsregierungen neue, vom 1. August (Thurgau 1. September) an gültige Verträge mit erhöhten Gebühren abgeschlossen worden.

8. Für den Export von Eisenerz in Ladungen von mindestens 10000 kg nach Rheinland und Westfalen haben wir mit Wirkung vom 20. August 1920 an auf den Strecken Sargans-Konstanz transit und Sargans-Basel S. B. B. transit und Basel St. Johann transit besondere Ausnahmetaxen gewährt.

9. Am 1. September ist ein neuer Gütertarif auf der Basler Verbindungsbahn in Kraft getreten. Dessen Taxen entsprechen den durchschnittlichen Streckensätzen aus den Staffeltarifzonen des vom 1. August 1920 gültigen Taxschemas der S. B. B. für die bisherige Tarifdistanz von 7 km.

10. Auf den 1. April wurden für den Güterverkehr Bern-Zollikofen-Bahn—Schweiz direkte Tarife eingeführt. Ferner wurde auf 1. März in den Tarifen für den direkten schweizerischen Güterverkehr die von der Sursee-Triengen-Bahn vorgenommene Erhöhung ihrer Taxen durchgeführt.

Am 1. August ist für den Güterverkehr Tramelan-Tavannes-Bahn—und Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn—Schweiz ein direkter Tarif eingeführt worden, was auch die gleichzeitige Neuausgabe der Tarife für den direkten Güterverkehr Saignelégier-Chaux-de-Fonds-Bahn—und Saignelégier-Glovelier-Bahn—Schweiz bedingt hat.

11. Auf 1. April ist die Strassenbahn Schaffhausen-Schleitheim in den gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarif Nr. 4 für Brot, frische Butter, Eier, Fleisch, frische Milch und Rahm und die Bern-Zollikofen-Bahn in die gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarife Nr. 6 für Getreide usw. und Nr. 10 für Flüssigkeiten in Reservoirwagen einbezogen worden.

12. Am 1. Dezember ist die Rhätische Bahn in das Verzeichnis der Verwaltungen aufgenommen worden, die dem Reglement über die Anwendung des schweizerischen Ausnahmetarifs Nr. 6 für Getreide, Hülsenfrüchte und Ölsaaten auf Reexpeditionssendungen beigetreten sind. Seither gilt dieses Reglement auch für die Lagerhäuser der Rhätischen Lagerhaus-Aktiengesellschaft in Landquart.

13. Gemäss Bundesratsbeschluss vom 10. Juni 1918 ist der Verkehr von Gütern in Wagenladungen vom 1. August 1918 an, ohne Rücksicht auf die in den Tarifen vorgesehenen Leitungsvorschriften über die Linien mit geringstem Kohlenverbrauch geführt worden (vgl. Geschäftsbericht von 1918, Seite 24, Ziffer 7). Infolge Aufhebung des genannten Bundesratsbeschlusses wurde auf den 1. Oktober 1920 wieder die normale tarifgemässe Leitung des Wagenladungsverkehrs angeordnet.

14. Am 1. August sind die Gütertarife Basel Bad. Bf.—Schweiz und Waldshut-, Schaffhausen bad. Bahn- und Singen bad. Bahn—Schweiz, sowie der Anhang zu diesen Tarifen, enthaltend Bestimmungen und Taxen für den Verkehr mit der Rhätischen Bahn und der Chur-Arosa-Bahn, neu herausgegeben und damit auch für den Verkehr mit diesen Grenzstationen die unter Ziffer 6 hiervoor erwähnten Taxerhöhungen durchgeführt worden.

Auf den 1. September sind sodann im Gütertarif Basel Bad. Bf.—Schweiz die Änderungen vorgenommen worden, die durch die auf diesen Zeitpunkt eingetretene Taxerhöhung auf der Basler Verbindungsbahn (vgl. Ziffer 9) bedingt waren.

15. Die Gütertarife Genève-Cornavin transit—Schweiz, sowie der Ausnahmetarif für Steinkohlen Genève-Cornavin transit—S. B. B. und F. M. A., deren Anwendung seit 1. Mai 1918 bzw. seit 22. Oktober 1917 eingestellt war (vgl. Geschäftsbericht 1917, Seite 22, Ziffer 12b und Geschäftsbericht 1918, Seite 25, Ziffer 13), wurden auf Ende Dezember endgültig ausser Kraft gesetzt, weil ihre Grundlagen mit den neuen Taxverhältnissen nicht mehr übereinstimmen.

16. Die französischen Hauptbahnen sind zurzeit im Begriffe, ihre Frachtguttarife einer durchgreifenden Umarbeitung im Sinne der Vereinheitlichung zu unterziehen. Dies hat zur Folge, dass in dem Umfange, als für gewisse Warengattungen neue Tarife eingeführt werden, sukzessive auch die für die gleichen Güter im Verkehr Schweiz—Frankreich bestehenden direkten Tarife ausser Kraft gesetzt werden müssen.

Aus diesem Grunde wurden bis anhin ohne Ersatz aufgehoben der direkte Spezialtarif Nr. 414, Französische Ostbahn—Schweiz via Delle oder Alt-Münsterol, gültig für metallurgische Erzeugnisse, und der Spezialtransittarif Nr. 400 für Güter aller Art im Verkehr Schweiz—Marseille.

17. In den deutsch-schweizerischen Güterverkehren werden seit 21. Januar auf den badisch-schweizerischen Grenzstationen von den badischen Staatseisenbahnen Währungszuschläge erhoben. Sie stellen die Unterschiede dar zwischen den zum Parikurs und den zum Tageskurs umgerechneten Frachten für die auf Schweizergebiet liegenden badischen Strecken. Dabei sind die Zuschläge für Basel in gleicher Höhe auf die Übergänge Waldshut, Singen und Konstanz übertragen worden.

Am 31. Januar haben die badischen Staatseisenbahnen im weitem sogenannte Grenzabfertigungsgebühren eingeführt. Sie betragen pro Stückgutsendung 50 Cts. und pro Wagenladung Fr. 10 und werden für alle die badisch-schweizerischen Übergänge transitierenden Güter von und nach Deutschland und weiter berechnet.

Am 1. Oktober sind die Vereinbarungen über die Verkehrsteilung und die hierauf fussenden Leitungsvorschriften für den direkten Verkehr, sowie die Tarife Sachsen—Basel S.B.B. und —Schaffhausen S.B.B. und Bayern-badisch-schweizerische Grenzstationen vorläufig ohne Ersatz ausser Kraft getreten.

Auf den gleichen Zeitpunkt ist für den Verkehr Basel Bad. Bf.—Schweiz und umgekehrt eine neue Verkehrsteilung zwischen dem Weg über die Basler Verbindungsbahn und den badischen Wegen über Waldshut, Schaffhausen usw. nach Massgabe der kürzesten Tarifdistanz vereinbart und durchgeführt worden.

Nach Durchführung einer neuen allgemeinen Erhöhung ihrer Gütertarife von 100% auf 1. März haben die deutschen Bahnen am 1. Dezember einen neuen Tarif, Teil I, Abteilung B, enthaltend die Tarifvorschriften und die Güterklassifikation, sowie ein neues, dem Staffeltarifsysteem entsprechendes Taxschema eingeführt, womit gegenüber bisher zahlreiche materielle und formelle Änderungen eingetreten sind. Der neue Tarif, Teil I, Abteilung B, sieht, neben erschwerenden Frachtzahlungsbedingungen für volle Wagenladungen (im allgemeinen für 15 Tonnen oder für das Ladegewicht des verwendeten Wagens), für eine Reihe von Artikeln auch höhere Tarifierungen vor. Das neue Taxschema brachte für Entfernungen bis 500 km meistens Erhöhungen, dagegen für solche über 500 km, infolge des Staffeltarifs, in der Hauptsache Ermässigungen.

18. Am 1. Februar ist zum Bodenseegütertarif ein II. Nachtrag in Kraft getreten, womit für Romanshorn und Rorschach wieder Frankentaxen vorgesehen wurden. Sie entsprechen den zu einem Mittelkurs von 1 Mark = 70 Cts. umgerechneten Marktarifen.

19. Auf Ende Februar sind die direkten Tarife für den Güterverkehr Belgien—Schweiz, die schon seit dem 1. August 1914 nicht mehr angewendet worden sind, endgültig ausser Kraft gesetzt worden.

20. Auf den österreichischen Bahnen wurden die Gütertarife am 16. April um weitere 100% und am 15. Dezember abermals um 50% erhöht. Die Tarife dieser Bahnen sind jetzt so hoch, dass sich gegenüber den im Jahre 1914 gültig gewesenen eine Erhöhung von ungefähr 4000 Prozent ergibt.

In der Tschechoslowakei wurden am 16. Mai die Kohlentarife um 150% und die übrigen Tarife um 100% erhöht, womit die Erhöhung gegenüber den Tarifen der Vorkriegszeit auf 1000% gestiegen ist.

21. Der bisherige Zuschlag von 40%, der im schweizerisch-italienischen Verkehr auf den Taxen für die italienischen Strecken erhoben wurde, ist am 16. März 1920 für die Mehrzahl der Warenartikel auf 100% und dann am 16. Juli auf 180% erhöht worden. Ausserdem ist in der Zeit vom 16. März bis 15. Juli eine fixe Gebühr von 50 Cts. für jede Stückgutsendung und von Fr. 10 für jede Wagenladung erhoben worden.

Am 1. November ist eine Neuausgabe des Teils II A in Kraft getreten, wodurch die gemäss Bundesbeschluss vom 25. Juni 1920 genehmigten Taxerhöhungen auch im Verkehr mit Italien zur Einführung kamen.

22. Im französisch-italienischen Verkehr wird seit dem 23. Februar für die französischen Strecken der an diesem Tage in Frankreich in Kraft getretene weitere Taxzuschlag von 115% erhoben. Der bisherige französische Taxzuschlag, der je nach der Art des Gutes inklusive französischer Steuer 31,25 oder 37,5% beträgt (vgl. Ziffer 13, Seite 19 des Geschäftsberichts 1919), wird nach wie vor berechnet.

An Stelle der bisherigen Tarife P.L.M.-Italien und franco-italien soll gemäss Beschluss einer vom 17. bis 20. März in Rom stattgefundenen Konferenz, an der wir vertreten waren, ein einziger Tarif treten. Die Richtlinien hierfür hat diese Konferenz festgesetzt.

23. Über die Wiederaufnahme des Verkehrs Deutschland-Frankreich und über die Modalitäten dieser Wiederaufnahme fanden am 3. und 4. März, sowie am 28. und 29. Juli Konferenzen in Basel statt, an denen wir vertreten waren.

24. Sämtliche Tarife für den belgisch-italienischen, den niederländisch-italienischen und den englisch-italienischen Verkehr, die seit 1. August 1914 und 23. Mai 1915 nicht mehr angewendet werden konnten, sind endgültig aufgehoben worden.

Für die Beförderung von Lebensmitteln und Sammelgütern zwischen Belgien und Italien soll gemäss Beschluss einer am 4. und 5. März in Basel stattgefundenen Konferenz, an der wir vertreten waren, ein neuer direkter Tarif erstellt werden. Die bezüglichlichen Arbeiten sind im Gange.

25. Am 21. Dezember ist Norwegen dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigetreten.

26. Die Frachtenkontrolle ist im Berichtsjahr auf 22 Bahnhöfen und 54 Stationen vorgenommen worden.

e. Einnahmenkontrolle und Abrechnungswesen.

1. Bei den Kassastellen der Stationen und Lagerhäuser sowie bei den Kassierern der Bodenseedampfschiffe wurden im Berichtsjahre 1640 Kassen- und Bücherrevisionen durchgeführt, nämlich:

Kreise	I	II	III	IV	V
	459	283	395	300	203

Hierbei ist leider ein schwerer Fall von Veruntreuung zu erwähnen. Der Chef der Güterexpedition Cham ist der durch falsche Buchführung verdeckten Unterschlagung eines Betrages von rund Fr. 24 000 überführt worden. Der Fehlbare ist sofort entlassen und für sein Vergehen gerichtlich bestraft worden. Für den grössern Teil des Schadens ist die Verwaltung gedeckt. In 2 weitem Fällen der Unterschlagung von Dienstgeldern wurden die Fehlbaren aus dem Dienste der Bundesbahnen entlassen; der Verwaltung ist kein Schaden erwachsen.

2. Im Frachtkreditwesen haben folgende Änderungen stattgefunden:

Kreise	I	II	III	IV	V	Total
a. Neue Kredite wurden eröffnet . . .	46	72	85	39	34	276
b. Bestehende Kredite wurden geändert	71	148	186	79	61	545
c. Aufgehoben wurden	19	30	70	26	21	166
	136	250	341	144	116	987

Bestand am 31. Dezember: 2917 Frachtkredite (1919: 2447).

3. Nachstehend lassen wir eine vergleichende Übersicht über die Betriebseinnahmen der Bundesbahnen und des Dampfschiffbetriebes auf dem Bodensee der Jahre 1919 und 1920 folgen und verweisen auf die dazu angebrachten Erläuterungen.

Betriebseinnahmen der schweizerischen Bundesbahnen.

1919		A. Bahnverkehr.		1920		Gegenüber 1919	
Fr.	%			2882 km		mehr	weniger
		I. Ertrag des Personentransportes		Fr.	%	Fr.	Fr.
99 726 666	30,31			123 252 769	32,34	23 526 103	—
		II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes:					
9 375 379	2,85	1. vom Gepäck . . .		11 975 322	3,14	2 599 943	—
5 685 127	1,73	2. von Tieren . . .		4 679 991	1,23	—	1 005 136
211 381 046	64,24	3. von Gütern . . .		238 067 964	62,47	26 686 918	—
226 441 552	68,82			254 723 277	66,84	28 281 725	—
2 881 095	0,87	III. Ertrag aus d. Postverkehr		3 131 359	0,82	250 264	—
329 049 313	100,00	Total		381 107 405	100,00	52 058 092	—

B. Dampfschiffverkehr auf dem Bodensee.							
Fr.	%			Fr.	%	Fr.	Fr.
100 894	33,28	I. Personentransport . .		139 262	23,90	38 368	—
6 241	2,06	II. Gepäcktransport . . .		9 339	1,60	3 098	—
408	0,13	III. Tiertransport		3 947	0,68	3 539	—
192 985	63,67	IV. Gütertransport		427 499	73,87	234 514	—
2 600	0,86	V. Posttransport		2 600	0,45	—	—
303 128	100,00	Total		582 647	100,00	279 519	—

Ad A Bahnverkehr. Ausserordentliche, mit dem Krieg in Zusammenhang stehende Transporte (wie z. B. Evakuierte, Verwundete und Kriegsgefangene) sind im Berichtsjahr nur noch vereinzelte vorgekommen; sie ergaben eine Einnahme von Fr. 363 677. Stark zurückgegangen sind die Militärtransporte zu Lasten des Bundes; unsere Einnahmen aus diesen Transporten betrugen nur mehr Fr. 1 454 565 gegenüber Fr. 2 365 129 im Jahre 1919.

Das Erträgnis der Schnellzugszuschläge, welche das ganze Jahr zur Erhebung gelangten, beläuft sich auf Fr. 8 852 557.

Nach Transportkategorien ergibt sich folgende Vermehrung bzw. Verminderung der Transporteinnahmen in Prozenten ausgedrückt:

Personenverkehr	+ 23,59 % (1919: + 34,73 %)
Gepäckverkehr	+ 27,73 % (1919: + 31,11 %)
Tiertransport	— 17,68 % (1919: + 2,99 %)
Gütertransport	+ 12,62 % (1919: + 54,96 %)

An den ausgewiesenen Mehreinnahmen von Fr. 23 526 103 für den Personenverkehr und von Fr. 28 531 989 für den Gepäck-, Tier- und Güterverkehr (einschliesslich Posttransporte) partizipieren die einzelnen Monate mit folgenden Beträgen:

Personenverkehr		Güterverkehr (inkl. Gepäck u. Tiere)		Personenverkehr		Güterverkehr (inkl. Gepäck u. Tiere)	
Januar . . . +	Fr. 2 297 218	+	Fr. 6 606 341	Juli . . . +	Fr. 2 694 546	+	Fr. 558 556
Februar . . . +	„ 2 551 814	+	„ 6 103 546	August . . . +	„ 1 865 266	+	„ 2 286 062
März . . . +	„ 2 787 641	+	„ 6 635 205	September . . +	„ 733 239	+	„ 2 860 622
April . . . +	„ 2 614 578	+	„ 2 360 360	Oktober . . . +	„ 1 115 085	+	„ 1 462 077
Mai . . . +	„ 3 495 153	—	„ 131 256	November . . +	„ 591 043	+	„ 51 733
Juni . . . +	„ 2 148 520	+	„ 1 970 743	Dezember . . +	„ 632 000	—	„ 2 232 000

Während im *Personenverkehr* die Mehreinnahmen 23,59 % betragen, ist die Zahl der beförderten Personen nur von 74 419 300 auf 86 031 484 oder um 11 612 184 Reisende = 15,6 % gestiegen. Die stärkere Vermehrung der Einnahmen rührt von der auf 1. August eingeführten neuen Taxerhöhung her; sie bewirkt, dass sich die durchschnittliche Einnahme per Reisenden von Fr. 1.34 auf Fr. 1.43 erhöht hat.

Im *Güterverkehr* (inkl. Gepäck und Tiere) steht der Mehreinnahme von Fr. 28 531 989 = 12,6 % eine Vermehrung der Zahl der beförderten Gütertonnen von 13 602 615 auf 15 900 233, d.h. um 2 297 618 Tonnen = 16,89 %, gegenüber. Trotz der auf 1. August eingetretenen neuen Taxerhöhung ist die durchschnittliche Einnahme pro Tonne von Fr. 17.18 auf Fr. 16.21 zurückgegangen. Die Erklärung hierfür liegt in den grossen Kohlentransporten von Deutschland nach Italien, deren Frachtertragnis unter dem Mittel steht. Der beträchtliche Ausfall auf den Tiertransporten ist eine Folge der im Berichtsjahr weitverbreiteten Tierseuche.

Die in den Ergebnissen der vorstehenden Tabelle A inbegriffenen Transporteinnahmen der *Tunnelstrecke Brig—Iselle* zeigen folgendes Bild:

Personen		Güter (inkl. Gepäck u. Tiere)	
1920:	Fr. 819 841		Fr. 3 584 976
1919:	„ 476 212		„ 2 576 141
1920: +		Fr. 343 629 + Fr. 1 008 835	

Die Mehreinnahmen im Personenverkehr rühren hauptsächlich vom Verkehr des Simplon-Orient-Expresszuges her, welcher 1920 das ganze Jahr verkehrte und anhaltend eine gute Frequenz aufwies; diejenigen im Güterverkehr sind auf den Transport der Wiedergutmachungskohlen Deutschland-Italien zurückzuführen, welche in der zweiten Hälfte des Jahres einen beträchtlichen Umfang angenommen haben.

Ad B Dampfschiffverkehr auf dem Bodensee. Die Einnahmen haben sich gegenüber dem Vorjahr nahezu verdoppelt, namentlich zeigt der Güterverkehr wieder einen beträchtlichen Aufschwung.

f. Fahrgeld- und Frachtreklamationen.

Im Jahre 1920 sind an neuen Geschäften eingegangen:

4 381 Fahrgeldreklamationen (einschliesslich 385 Taxrückerstattungsgesuche auf Generalabonnements);
16 026 Reklamationen betreffend Frachten, Nebengebühren und Verschleppungen (Fehlinsradierungen) aus dem direkten schweizerischen und dem internationalen Güter- und Viehverkehr.

Erledigt wurden:

4 189 Fahrgeldreklamationen;
14 416 Reklamationen betreffend Frachten, Nebengebühren und Verschleppungen (umfassend 84 452 Sendungen).

III. Betriebsdepartement.

a. Allgemeines.

1. Für die Behandlung des am 8. Juli 1920 in Kraft getretenen Fahrplans kam gemäss Verfügung des eidgenössischen Eisenbahndepartementes zum erstenmal seit Kriegsausbruch wieder das verordnungsgemässe Verfahren zur Anwendung. Die vorgeschriebene interkantonale Fahrplankonferenz wurde vom 22. bis 24. März in Bern abgehalten. Sie behandelte im ganzen 548 Geschäfte, davon 349 Begehren, an denen die Bundesbahnen beteiligt waren.

Ebenfalls zum ersten Male seit Kriegsausbruch wurde dieses Jahr wieder eine europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz durchgeführt. Diese Konferenz, deren Leitung unsere Verwaltung übernommen hatte, fand vom 1.—3. Dezember in Bern statt. Sie war von 84 Verwaltungen aus 19 verschie-

denen Staaten beschickt. Ihr Ergebnis kann als befriedigend bezeichnet werden, indem auf nächsten Sommer eine erfreuliche Verbesserung und Vermehrung der durchgehenden Zugverbindungen und der internationalen Personenwagenkurse eintreten wird.

Der nächste Fahrplan, der am 1. Juni 1921 in Kraft treten soll, wird versuchsweise für ein ganzes Jahr aufgestellt.

Auf den 5. April bzw. 1. Juni wurden neue direkte Verbindungen mit durchgehenden Wagen Holland-Deutschland-Italien und umgekehrt über Frankfurt-Karlsruhe-Basel-Gothard sowie Berlin-Zürich über Schaffhausen-Stuttgart und umgekehrt eingelegt.

Vom 1. Juli an wurde der Simplon-Orient-Expresszug bis und ab Konstantinopel und Athen ausgedehnt.

Zur Bewältigung des Saisonverkehrs nach und vom Engadin und dem Berner Oberland mussten sowohl im Sommer als auch im Winter während einer gewissen Zeit und im Anschluss an ausländische Züge jeweils zweimal wöchentlich besondere Expresszüge geführt werden.

Die Luxuszüge Paris-Prag-Wien-Warschau und umgekehrt verkehrten am 18. bzw. 23. Juni letztmals durch die Schweiz; sie werden seither über Strassburg-Süddeutschland geleitet. An deren Stelle ist eine direkte Verbindung Paris-Buchs-Wien und umgekehrt eingeführt worden mit ursprünglich zwei und später drei Verkehrstagen in der Woche.

2. Das neue Reglement über den Fahrdienst auf den schweizerischen Normalbahnen ist am 1. September in Kraft getreten.

3. Für die Durchführung der Bestimmungen des in der Volksabstimmung vom 30./31. Oktober 1920 angenommenen neuen Arbeitszeitgesetzes, soweit sie vom Bundesrat auf den 1. Januar 1921 in Kraft gesetzt wurden und nicht den schon früher eingeführten Achtstundentag betreffen, wurden die nötigen Vollziehungsverordnungen getroffen. Zufolge des Verkehrsrückgangs, namentlich aber auch dank der Tätigkeit der für die Untersuchung der Dienst- und Personalverhältnisse eingesetzten Kommission werden die finanziellen Folgen des Gesetzes weniger stark zum Ausdruck kommen, als es ohne diese Massnahmen der Fall wäre.

In die in Art. 18 des Gesetzes vorgesehene paritätische Kommission hat der Bundesrat als Vertreter unserer Verwaltung die Herren Matter, Stellvertreter des Oberbetriebschefs, und Combe, Stellvertreter des Obermaschineningenieurs, gewählt.

4. Auf Veranlassung des eidgenössischen Eisenbahndepartements haben wir verschiedene Beschlüsse der internationalen Arbeitskonferenz in Washington vom 29. Oktober bis 29. November 1919, vom Standpunkte der Bundesbahnen aus, begutachtet. Unsere Vernehmlassung behandelte die Entwürfe zu Übereinkünften betreffend die Festsetzung der Arbeitszeit in gewerblichen Betrieben, die Beschäftigung der Frauen vor und nach Niederkunft, die Nacharbeit der Frauen, die Festsetzung eines Mindestalters für die Zulassung von Kindern zu industriellen Arbeiten und die industrielle Nacharbeit der Kinder, ferner die Empfehlung betreffend die Schaffung eines öffentlichen Hygienedienstes.

5. Die noch in Kraft gebliebenen Kriegsmassnahmen betreffend den Güterdienst (Verkürzung der Ladefristen, Ausdehnung der Geschäftsstunden, des Sonntagsdienstes und der Fristen für die Wagenstellung) sind mit Bundesratsbeschluss vom 26. Oktober 1920 aufgehoben worden.

6. Die Übereinkunft betreffend die gegenseitige Benützung von Personen- und Gepäckwagen im direkten schweizerischen Verkehr vom 1. Januar 1892 wurde gegenüber den Privatbahnen auf den 31. Dezember 1920 gekündigt zwecks Einführung neuer Grundsätze, wie Beschränkung des Naturalausgleichs auf zum voraus für eine bestimmte Zeit vereinbarte Wagenläufe, in einem neuen Übereinkommen. Das gleiche geschah mit der mit einer Anzahl schweizerischer, dem Wagenverband nicht angehörenden Bahnverwaltungen abgeschlossenen Übereinkunft betreffend den Übergang von Güterwagen auf eine Nichtverbandsbahn.

7. Als weitere Massnahme zur Beschränkung des Personalbestandes und zur bessern Durchführung der Ergebnisse der Arbeit der für die Untersuchung der Dienst- und Personalverhältnisse bestellten Kommission wurde mit Zustimmung des Verwaltungsrates angeordnet, dass für die Wiederbesetzung freigewordener Stellen bei den Kreisen, bestimmte Ausnahmen vorbehalten, die Zustimmung der Generaldirektion einzuholen ist.

8. Der Betrieb der Visp-Zermatt-Bahn ist von dieser Gesellschaft auf den 1. Januar 1921 auf eigene Rechnung und Gefahr übernommen worden.

9. Mit der Eisenbahngesellschaft Bulle-Romont wurde ein neuer Vertrag betreffend den Betrieb der Linie Bulle-Romont abgeschlossen, der vom Verwaltungsrat genehmigt worden ist. Der Vertrag trat rückwirkend auf 1. Januar 1919 in Kraft.

b. Stationsdienst und Zugsbegleitung.

1. Mit Bundesratsbeschluss vom 20. September 1920 wurde der Bundesratsbeschluss vom 23. Juli 1920 betreffend Organisation und Kontrolle der Rück- und Auswandererzüge aufgehoben, die Abteilung für Transporte des eidgenössischen Militärdepartements aufgelöst und deren Aufgaben unserer Verwaltung übertragen. Zu diesem Zwecke gingen Personal, Material, Aktiven und Passiven der Abteilung für Transporte auf 1. Oktober 1920 an die Bundesbahnverwaltung über.

2. Der Stations- und Expeditionsdienst wurde durch die für die Untersuchung der Arbeits- und Personalverhältnisse auf den Bahnhöfen und Stationen eingesetzte Kommission im Berichtsjahre auf 13 Bahnhöfen I. Klasse, 10 Bahnhöfen II. Klasse, 17 Bahnhöfen III. Klasse und 6 Stationen I. Klasse geprüft. Zuzufolge der hierbei angeordneten Vereinfachungen und Änderungen in der Organisation des Dienstes können auf den betreffenden Bahnhöfen, Stationen und Güterexpeditionen rund 400 Mann und zahlreiche Ablösungen sowie namhafte Ausgaben für den Rangierdienst eingespart werden. Es verdient lobend hervorgehoben zu werden, dass der Grossteil des Personals den Untersuchungen volles Verständnis entgegenbringt und sich der Einsicht nicht verschliesst, dass die Lage der Bundesbahnen einen möglichst sparsamen Betrieb zur unbedingten Notwendigkeit macht. Die Anordnungen der Kommission, deren Durchführung auf einer Anzahl Bahnhöfe eine vollständige Umgestaltung des Dienstes erforderte, haben sich bewährt. Gewisse Massnahmen können in einzelnen Bahnhöfen wegen des Vorhandenseins von überzählig gewordenem Personal noch nicht eingeführt werden.

3. Das Abrufen zu den Zügen in den Wartsälen und Bahnhofswirtschaften wurde grundsätzlich abgeschafft und der Portierdienst auf Bahnhöfen und Stationen auch sonst stark eingeschränkt.

4. Die Besetzung der Personenzüge mit Zugsbegleitungspersonal wird einer Prüfung unterzogen in dem Sinne, dass von den erleichternden Bestimmungen des neuen Fahrdienstreglementes in weitgehendem Masse Gebrauch gemacht und die Bemannung der Züge auf das unbedingt erforderliche Mass herabgesetzt wird.

c. Telegraphendienst und elektrische Anlagen.

1. Zwischen Erstfeld und Biasca sind die Schwachstromeinrichtungen von den Freileitungen auf das neu ausgelegte Kabel umgeschaltet und der Telegraph sowie die Läutewerke für doppeldrähtigen Betrieb eingerichtet worden.

2. Es sind allgemeine Vorschriften über die elektrische Signalbeleuchtung zur Ausgabe gelangt.

d. Fahr- und Werkstättendienst.

1. Gemäss Baubudget war für das Jahr 1920 die Anschaffung folgenden Rollmaterials vorgesehen:

- 84 elektrische Lokomotiven (darunter 4 Rangierlokomotiven),
- 3 Motorwagen,
- 110 Personenwagen,
- 900 Güterwagen,
- 10 Heizwagen und
- 6 Rollchemelwagen.

Von den 84 elektrischen Lokomotiven sind, wie im letztjährigen Bericht erwähnt, 50 Stück bereits in den Jahren 1918 und 1919 bestellt worden. Die pro 1920 zu bestellenden 30 Streckenlokomotiven wurden an die Firmen Maschinenfabrik Oerlikon in Oerlikon, A.-G. Brown, Boveri und Cie. in Baden und Ateliers de Sécheron in Genf für den elektrischen und an die Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur für den mechanischen Teil vergeben.

Die Studien über die Bauart der Rangierlokomotiven und der Motorwagen sind noch nicht abgeschlossen; diese Fahrzeuge werden daher erst später bestellt.

Auf Ende des Rechnungsjahres 1920 stunden an elektrischen Fahrzeugen im ganzen zur Verfügung:

- 33 Streckenlokomotiven,
- 6 Akkumulatorenlokomotiven,
- 5 Akkumulatorenplattformwagen und
- 1 Traktor.

Voraussichtlich werden im Jahre 1921 weitere 30 Streckenlokomotiven zur Ablieferung kommen.

Von den 110 Personenwagen sind 60 Stück schon im Jahre 1919 bestellt worden. Statt der noch zu vergebenden 50 Stück haben wir nur 30 zweiachsige Personenwagen III. Klasse zur Lieferung vergeben, und zwar 15 Stück an die Schweiz. Industriegesellschaft in Neuhausen und 15 Stück an die Waggonfabrik in Schlieren.

Von den 900 Güterwagen wurden 300 Stück im Jahre 1919 in Auftrag gegeben; es verblieben demnach noch 600 Güterwagen zu bestellen. Nachdem nun aber die ausländischen Bahnen sich an der Wagenstellung für Sendungen nach der Schweiz wieder in vermehrtem Umfange beteiligen, konnte die Wagenbestellung auf 350 Stück eingeschränkt werden. Die Lieferung von 180 Wagen wurde der Schweiz. Industriegesellschaft in Neuhausen, diejenige für 170 Wagen der Waggonfabrik A.-G. in Schlieren übertragen; ferner haben wir von letzterer Fabrik 15 gedeckte Güterwagen, die für Private gebaut worden sind, übernommen.

Zur bessern Ausnützung werden 114 ältere Personenwagen I./II. Klasse in solche III. Klasse umgebaut; die Beendigung dieser Arbeiten fällt zum grössten Teil in die Jahre 1921 und 1922.

Für den Bau des Kraftwerkes an der Barberine haben wir für die Martigny-Châtellard-Bahn 2 elektrische Traktoren bestellt; ferner konnte diese Bahngesellschaft für die Transporte für den Bau dieses Kraftwerkes 2 offene Spezialwagen der Serie O und 4 gedeckte Güterwagen der Serie K auf Rechnung der S. B. B. anschaffen. Fünf dieser Wagen sollen später auf der Brüniglinie Verwendung finden.

Ausser der im Budget vorgesehenen Beschaffung von 10 Heizwagen haben wir 4 wenig mehr verwendbare Lokomotiven der Serie E^c 2/2 in Heizwagen umbauen lassen.

2. Drei ältere Dampflokomotiven, die den heutigen Anforderungen nicht mehr voll entsprachen, sind in Anbetracht der günstigen Preislage und im Hinblick auf die Elektrifizierung zum Verkauf gelangt.

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

4. Folgende Gegenstände und Materialien kamen zur Anschaffung:

Diverse Reservestücke und Bremsbestandteile	500 t	Kupfermaterial,
zu elektrischen Lokomotiven,	1 400 kg	Phosphorkupfer und Kupferschlaglot,
6 Umformergruppen für elektrische Lokomotiven,	2 000 "	Antimon,
6 Pantographen-Stromabnehmer,	6 400 "	Blei,
4 Reservetransformatoren,	63 500 "	Zinn,
2 Motorkompressoren,	400 t	Schmieröl für Lokomotiven,
10 Schmierpumpen,	60 000 kg	Heizöl „Mazout“,
2 Elektroden-Heizkessel,	820 000 "	Petrol,
72 Geschwindigkeitsmesser „Teloc“,	30 000 "	Benzin,
32 Feuerlöschapparate „Naphta“,	40 000 "	Transformatoren- und Schalteröl,
60 Fuss- und Schlittenwinden,	10 000 "	Brennöl für Dieselmotoren,
80 Heizkörper für die elektrische Heizung,	7 500 "	Dynamoöl,
140 Zugsbeleuchtungsbatterien,	16 500 "	Terpentinöl und Terpentinölersatz,
108 Kropfachsen, Lauf-, Tender- und Wagenachsen,	40 000 "	Leinöl,
25 Radscheiben,	51 000 "	Rüböl und anderes Lampenöl,
22 Radsterne,	7 000 "	Gasöl,
4 702 Radreifen,	8 500 "	Bodenöl,
1 050 Achsbüchsen oder Teile zu solchen,	10 800 "	verschiedene andere Öle und Fette,
6 600 diverse Federn und Federblätter,	21 900 "	Desinfektionsmittel,
6 515 Siede- und Überhitzerröhren,	8 200 "	Torf,
32 000 Siederohrbrandringe,	770	Wagenladungen Brennholz,
21 942 diverse Bestandteile zu Zug- und Stossapparaten,	4 000 t	englische Feinkohlen,
3 900 Hartgummikasten und Teile zu solchen,	1 450 t	Ruhrgrosskoks und Giessereikoks,
6 000 Übersichtskarten für Personenwagen,	10 500 t	Anthrazit und Koks für Hausbrand,
1 327 t Bremsklötze und Roststäbe,	300 t	Schmiedekohlen,
524 t diverse Profileisen, Bleche und Röhren,	10 t	Holzkohlen,

Über die Beschaffung von Lokomotivkohlen verweisen wir auf Ziffer 6.

5. Die Verkäufe von Altmaterial der Werkstätten belaufen sich im Berichtsjahre auf rund Fr. 616 000. —.

6. Bezüglich der Kohlenversorgung teilen wir folgendes mit:

a. Die im letztjährigen Geschäftsberichte erwähnte Kohlengenossenschaft (Seite 24, Ziff. 11) hat während des ganzen Jahres 1920 weiter bestanden und die Versorgung des Landes mit Kohle in der Hauptsache übernommen.

Während dieser Zeit war man vornehmlich auf Einfuhren aus Amerika und England angewiesen.

Der Kohlenlagerbestand der S. B. B. betrug zu Beginn des Jahres knapp 108 000 t.

Infolge des im November 1919 ausgebrochenen Streiks der amerikanischen Grubenarbeiter, der bis Ende 1919 dauerte, waren im Frühjahr die Zufuhren an Kohlen sehr gering. Unser Vorrat ging nach und nach

zurück und langte Ende April wieder auf dem bedenklichen Tiefstand von zirka 62 000 t an, ausreichend für zirka 6 Wochen. Die Situation drohte noch schlimmer zu werden als im Jahre 1919, weil die Zufuhren aus Amerika äusserst spärlich waren und der grösste Teil derselben der schweizerischen Industrie in erster Linie zugewiesen wurde. Eine merkliche Besserung trat erst im Juni ein; während des Sommers wurden uns alsdann bedeutende Mengen von der Kohlengenossenschaft zugeteilt; im September und Oktober waren die Zufuhren etwas mässiger, überstiegen jedoch den Verbrauch noch wesentlich. Im November und namentlich im Dezember setzten die Lieferungen neuerdings ausserordentlich stark ein, so dass schon die während des Sommers geschaffenen besondern Lagerplätze noch vermehrt werden mussten; bei dem starken Andrang entstanden auch Schwierigkeiten für rechtzeitigen Ablad usw. Zuzufolge dieser bedeutenden Zuweisungen durch die Kohlengenossenschaft war der Lagerbestand S. B. B. auf Ende Dezember auf rund 558 300 t angewachsen.

Die schweizerischen Gaswerke und die Industrie waren vom Herbst an nur noch in ungenügendem Masse abnahmefähig, die Industrie namentlich wegen der eingetretenen Wirtschaftskrisis. Bei dieser Sachlage wurde den S. B. B. weit über ihren Bedarf Kohle zugeteilt. Für die Mehrübernahme von englischen und amerikanischen Kohlen in den Sommermonaten und in den Monaten Dezember 1920 bis März 1921 haben mit der Schweizerischen Kohlengenossenschaft Verhandlungen stattgefunden, die zum Abschlusse einer Vereinbarung führten, wonach die S. B. B. für die Überbelieferung nach Möglichkeit entschädigt werden. Die Erledigung fällt in das Jahr 1921.

Die überseeischen Kohlen wurden, soweit Nordseehäfen in Betracht kommen, in der Hauptsache nach Antwerpen und Rotterdam geliefert; ab diesen Häfen erfolgte der Abtransport wegen Mangel an Eisenbahnwagen bis gegen den Herbst auf dem langsamen und teuren Wasserwege an den Oberrhein, wo der Umschlag auf Wagen erfolgte. Erst vom Herbst an stunden in den Nordseehäfen Wagen zum direkten Abtransport per Bahn zur Verfügung, die ausgiebig Verwendung fanden. Durch den öftern Umlad und das daherige starke Zerfallen haben aber namentlich die weichen amerikanischen Kohlen etwas gelitten. Diesem Umstande ist es daher auch zuzuschreiben, dass unsere Lager seit dem Bezuge überseeischer Kohlen vielfach aus zu feinen statt aus stückreichen Kohlen bestehen.

Die Transporte auf dem Rhein gestalteten sich auch pro 1920 oft sehr schwierig. Zu Anfang des Jahres setzte eine Hochwasserperiode ein, die die vollständige Einstellung der Schifffahrt zur Folge hatte. Im Herbst trat Wassermangel ein, der indessen für unsere Transporte belanglos war, da im Herbst der Abtransport unserer direkt gekauften Kohlen fast ausschliesslich auf dem raschen und billigen Bahnwege erfolgte.

Die ab Genua gelieferten Kohlen betrafen ausschliesslich Käufe der K. G. Der Abtransport ab Genua ging im allgemeinen per Bahn ziemlich rasch von statuten. Doch entstanden auch in diesem Umschlagsplatze einige Schwierigkeiten wegen Streiks der Hafenarbeiter und wegen zeitweise zu starken Zufuhren aus Amerika.

b) Aus den Verträgen, die die S. B. B. pro 1919 mit dem Groupement charbonnier belge abgeschlossen hatte, sind im Jahre 1920 noch zirka 8080 t Briketts und 2600 t Kohle (diese als Ersatz für Briketts), zusammen also 10 680 t, geliefert worden. Wegen des grossen Bedarfes der belgischen Staatsbahnen waren zur Erledigung unserer Verträge aus Belgien grössere Mengen nicht mehr zu erhalten. Für die Ausfuhr aus Belgien bedurfte es immer noch besonderer Ausfuhrbewilligungen.

c) Der von uns pro 1919 abgeschlossene Vertrag mit der Firma Chentrier & Dubi in Paris wurde Ende April 1920 erledigt, und daran anschliessend begannen die Lieferungen des am 1. Mai ratifizierten zweiten Vertrages mit dieser Firma betreffend 108 000 t englische Briketts; die Erledigung dieses Vertrages fällt in das Jahr 1921. Für die Verschiffungen aus England und den Erhalt der Ausfuhrbewilligungen waren während langer Zeit noch die grössten Schwierigkeiten zu überwinden.

d) Aus dem Abschluss vom Jahre 1919 mit der Firma Staub & Cie. in Zürich betreffend amerikanischer Kohle wurde der grösste Teil (zirka 63 584 t) erst im Jahre 1920 geliefert.

e) Auch der im April 1919 mit den Brikettswerken Dorénaz in Vernayaz abgeschlossene Vertrag für Lieferung von Eiforbriketts (Walliser Anthrazit mit ausländischer Feinkohle gemischt) kam erst zu Anfang des Herbstes 1920 zur Erledigung. Eine zweite Lieferung hat die vorbehaltene Ratifikation des Verwaltungsrates nicht erhalten.

Auch im Jahre 1920 haben wir bei einigen einheimischen Brikettierwerken Rauchkammerlösch mit Feinkohlen brikettieren lassen.

Zusammenfassend ergibt sich folgendes Bild der Gesamteingänge an fossilem Lokomotivfeuerungsmaterial:

Belgien	24 835 Tonnen
Saar	25 094 "
Ruhr	15 633 "
England	303 914 "
Amerika	553 986 "
Einheimische Kohlen und Verschiedenes	68 229 "
Total	<u>991 691 Tonnen</u>

Der Lagerbestand betrug auf Ende Dezember 558 288 t gegenüber 107 855 t auf Ende Dezember 1919. Der Verbrauch belief sich auf 536 320 t.

7. Zum Vertrag vom 29. November/1. Dezember 1906 mit der Société Anonyme pour l'importation des huiles de graissage in Lyon betreffend Lieferung von Schmierölen sind neue Zusatz- und Abänderungsbestimmungen vereinbart worden.

8. Wir haben folgende einheitliche Vorschriften und Weisungen erlassen:

- a) Vorschriften über die Aufnahme und die Dienstverhältnisse von Handwerkslehrlingen in unsern Werkstätten,
- b) Weisungen für eine einheitliche Neuordnung des Visiteurdienstes,
- c) Weisungen über die Erhöhung der Entschädigungen für dienstliche Reisen der Werkstättearbeiter auf die Beträge, die die Fahrdienststarbeiter gemäss Reglement Nr. 25, Art. 9, zu berechnen berechtigt sind.

9. Den Werkstättearbeitern wurden Lohnerhöhungen über das ordentliche Maximum hinaus mit einer Jahresausgabe von rund Fr. 92 500 gewährt.

10. Der Bestand der Werkstättearbeiter, ihre Lohnklasseneinteilung und Durchschnittsstundenlöhne auf 1. Mai 1920 bzw. 1919 sind der umstehenden Übersicht zu entnehmen.

IV. Baudepartement.

a. Allgemeines.

1. In Anlehnung an den Bundesbeschluss vom 25. Juni 1919 betreffend die vorläufige Verkürzung der Arbeitszeit haben wir Weisungen erlassen, wonach auf den 1. April die tägliche Arbeitszeit des beim Eisenbahnsicherungsdienste, beim Unterhalte der Telegraphen- und Telephonleitungen und der Fahrleitungsanlagen, sowie beim Brückendienste beschäftigten Personals auf 8 Stunden festgesetzt wird. Gleichzeitig haben wir verfügt, dass die Arbeitszeit an den einzelnen Wochentagen im Hinblick auf die Dringlichkeit der zu verrichtenden Arbeit, in Anpassung an die Fahrgelegenheiten und, soweit möglich, unter Berücksichtigung der Wünsche des Personals verlängert oder verkürzt werden könne, wobei aber in einer Woche mit 6 Arbeitstagen die Gesamtzahl von 48 Arbeitsstunden eingehalten werden solle. Im weitern dürfe die zur Einnahme des Essens oder zum Ausruhen verwendete Zeit, sowie die nach vollendeter Arbeit bis zum Abgang der Züge zur Verfügung stehende Zeit nicht als Arbeitszeit angerechnet werden. Dasselbe sei der Fall bezüglich der zur Erreichung des Arbeitsortes und zur Rückkehr an den Dienstort aufgewendeten Reisezeit, sofern dieselbe eine Stunde nicht überschreite.

2. Das Gewerkschaftsamt des Schweizerischen Eisenbahnverbandes hat mit Eingabe vom 15. Juli u. a. das Begehren gestellt, es möchte für alle Barrierenwärterinnen an Stelle der prozentualen Teuerungszulage eine einheitliche, gleich hohe Grundzulage von Fr. 1400 für das Jahr 1920 verabfolgt werden. Nach den bestehenden Vorschriften erhalten die Barrierenwärterinnen wie das Aushülfspersonal eine Grundzulage von 100% des Dienstinkommens, im Minimum jedoch Fr. 50 pro Monat.

Die Eingabe wird damit begründet, dass die Barrierenwärterinnen nicht unter das Aushülfspersonal einbezogen werden können, da sie fest und mit dreimonatlicher Kündigung angestellt seien, und dass es unbillig sei, dass diese Angestelltenkategorie, die schon eine geringe Löhnung beziehe, auch noch bei der Ausfolgung der Teuerungszulage verkürzt werde.

Wir haben daraufhin verfügt, dass alleinstehenden Barrierenwärterinnen, die einzig auf den Gehalt, den sie aus ihrer Betätigung bei der Bahn beziehen, angewiesen sind und denen es daher in manchen Fällen schwer fällt, mit ihren Bezügen auszukommen, für die zweite Hälfte des Jahres 1920 eine ausserordentliche Zulage bis zum Betrage von Fr. 200 ausgerichtet werden solle.

3. Die fortwährende Steigerung der Löhne und die Einführung des Achtstundentages haben eine so grosse Vermehrung der Kosten des Bahnbewachungsdienstes zur Folge gehabt, dass wir auf Mittel und Wege Bedacht nehmen mussten, diese Ausgaben soviel als möglich einzuschränken. Wir haben zu diesem Zwecke im Einverständnis mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement versuchsweise den Kontrollgang vor dem ersten Morgenzuge überall da aufgehoben, wo es mit der Betriebssicherheit vereinbar war.

4. In Anbetracht, dass die Erstellung neuer und die Unterhaltung bestehender Gebäude grössere Aufwendungen erfordern als in der Vorkriegszeit, haben wir angeordnet, dass die gegenwärtigen Ansätze für die Mietpreise der Dienstwohnungen und Wärterhäuser auf Beginn der nächsten Amtsdauer, d. h. auf den 1. April 1921, um 50% erhöht werden sollen. Wenn in einzelnen Fällen die so berechneten Ansätze nachgewiesenermassen die gegenwärtigen ortsüblichen Mietzinse übersteigen, so sollen von dem genannten Zeitpunkte an letztere in Anwendung gebracht werden. Auf den 1. April 1921 sollen ferner auch die Mietpreise der Dienstwohnungen erhöht werden, wobei die ortsüblichen Ansätze massgebend sein sollen.

b. Bahnbau.

1. Im Hinblick auf die Schwierigkeit der Geldbeschaffung sahen wir uns schon im Mai des Berichtsjahres veranlasst, zu prüfen, inwieweit eine Reduktion der Bauausgaben zulässig sei. Mit Schreiben vom 2. Juli 1920 hat uns dann das eidgenössische Eisenbahndepartement im Auftrage des Bundesrates mit Rücksicht auf die ausserordentlich schwierige Lage hinsichtlich der Geldbeschaffung eingeladen, bis zum Wiedereintritt günstigerer Verhältnisse überall und ganz besonders in den Bauausgaben die grösstmögliche Zurückhaltung zu beobachten und auf diesem Gebiete alles zurückzustellen, was nicht zur Aufrechthaltung eines sicheren Betriebes unbedingt erforderlich sei. Es sind daher eine Reihe von Bauten verschoben oder reduziert worden. Bei einzelnen in Ausführung begriffenen Arbeiten wurde das Tempo verlangsamt, soweit dies angängig erschien. Einzig die Elektrifizierung ist ungehemmt weitergeführt und energisch gefördert worden.

Bei der Ausführung der Arbeiten trat der Mangel an Baumaterialien und Arbeitskräften, der in den letzten Jahren stark fühlbar war, nicht mehr zutage. Das Bauen ist aber im allgemeinen gleichwohl noch nicht billiger geworden. Die Preise einiger Baustoffe sind wohl gesunken, die Arbeitslöhne dagegen unver-

ändert geblieben, bei einzelnen Berufsgattungen sogar noch etwas gestiegen. Der Fortschritt verschiedener Bauten wurde durch den im Frühjahr ausgebrochenen Streik der Bauarbeiter unliebsam verzögert.

Gegen Ende des Berichtsjahres stellte sich infolge Lahmlegung verschiedener Industrien Arbeitslosigkeit ein. Obwohl ihre Behebung in erster Linie Aufgabe des Staates und der Gemeinden ist, sahen wir uns doch veranlasst, einzelnenorts, wo die Verhältnisse besonders schlimm waren, im Rahmen des Möglichen die staatlichen Behörden bei der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit durch Anordnung von Notstandsarbeiten zu unterstützen. Wir trachteten danach, die Ausführung dieser Arbeiten, soweit sie sich dazu eigneten, den Gemeinden zu übertragen, wobei darauf gesehen wurde, dass die Arbeiten die Bundesbahnen nicht höher zu stehen kommen, als wenn sie durch Unternehmer ausgeführt werden. Die Gemeinden haben es auf diese Weise in der Hand, in erster Linie oder ausschliesslich Arbeitslose zu beschäftigen, müssen aber auch allfällige Mehrkosten, die zufolge Verwendung ungeübter Arbeiter entstehen, auf sich nehmen; dagegen können sie dann aber auch Anspruch erheben auf die staatlichen Beiträge.

Im Bauvoranschlag für das Jahr 1920 war ein Betrag von Fr. 127 232 840 zu Verwendungen für Bahnbauten und für Nebengeschäfte vorgesehen. Die wirklichen Bauausgaben betragen Fr. 125 693 631 und blieben daher um Fr. 1 539 209 hinter dem Voranschlag zurück.

2. Die abgerufenen Mengen Schienen und Schwellen konnten im Berichtsjahre geliefert werden, so dass es möglich wurde, sowohl den Gesamtbedarf pro 1920 wie auch den infolge Reduktion der Geleiseumbauten erheblich verkleinerten Bedarf pro 1921 fast vollständig zu decken.

3. Das zweite Geleise Sviriez-Romont wurde am 15. Oktober dem Betriebe übergeben. Die Arbeiten für die Erweiterung der Station Romont nahmen ihren Fortgang. Auf der im Bau befindlichen Doppelspurstrecke Eclépens-Ependes sind die Arbeiten in normaler Weise gefördert worden; das Teilstück Eclépens-Chavornay ist nahezu vollendet. Die im Jahre 1919 zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit auf dem Platze Basel vergebenen Unterbauarbeiten für das zweite Geleise der Verbindungsbahn gehen der Vollendung entgegen. Für die Strecke Lengnau-Mett wurde das noch fehlende Oberbaumaterial geliefert, und es konnte der doppelspurige Betrieb am 1. Mai aufgenommen werden. Die Arbeiten für die zweite Aarebrücke bei Uttigen sind nun in Angriff genommen worden. Mit der Montierung der Eisenkonstruktion wurde noch im Berichtsjahre begonnen. Das Plangenehmigungsverfahren für das zweite Geleise Thalwil-Richterswil ist immer noch nicht vollständig zum Abschluss gelangt. Die Erweiterungsbauten in Thalwil wurden weitergeführt und auf der Station Oberrieden die Unterbauarbeiten in Angriff genommen. Die Arbeiten für das zweite Geleise Rheineck-St. Margrethen sind vollendet, und es ist dieses am 1. Dezember dem Betrieb übergeben worden. Das Plangenehmigungsverfahren für die Teilstrecke Giubiasco-Al Sasso, das zweite Geleise Giubiasco-Lugano, gelangte zum Abschluss. Die Unterbauarbeiten dieser Strecke, sowie der Umbau in Stein der bestehenden Brücken über die Robasacco- und Rovanescochlucht und die Erweiterung des La Costatunnels auf die zweite Spur zwischen Al Sasso und Rivera-Bironico befinden sich in Ausführung. Auch der Molincerotunnel zwischen Rivera-Bironico und Taverne ist für die Doppelspur erweitert worden.

4. Am 1. März sind die neuen Haltestellen von Giornico (zwischen Lavorgo und Bodio) und Pollegio (zwischen Bodio und Biasca) in Betrieb gesetzt worden. Die bisherige Station Giornico wurde aufgehoben.

5. Die Arbeiten im Simplontunnel II sind im vollen Umfange wieder aufgenommen worden und schritten rüstig vorwärts. Es bleiben pro 1921 noch 837 m Tunnel zu vollenden. Das Geleise ist bis auf eine Länge von 2,5 km gelegt und die Fahrleitung auf der Nordseite montiert worden.

6. Auf verschiedenen Bahnhöfen und Stationen wurden die Geleiseanlagen und Verladeeinrichtungen erweitert und verbessert. Auch sind einige Güterschuppen vergrössert worden, sowie mehrere Um- und Anbauten zur Ausführung gelangt. Ferner wurden die Zentralanlagen und Signaleinrichtungen auf einigen Stationen vervollständigt.

Anlässlich der ersten Völkerbundsversammlung wurden im Bahnhofe Cornavin eine grosse Empfangshalle, ein Vordach vor dem Aufnahmsgebäude erstellt, und es sind an letzterem umfassende Renovationsarbeiten vorgenommen worden.

7. Die Verstärkung eiserner Brücken bzw. der Umbau in steinerne Brücken und in Brücken mit einbetonierten Trägern oder Schienen auf der Strecke Erstfeld-Bellinzona, die wegen des grossen Gewichtes der elektrischen Lokomotiven notwendig geworden ist, geht der Vollendung entgegen. Es ist einzig noch die obere Tessinbrücke (rechtes Geleise) bei Giornico, die in Stein erstellt wird, im Bau. Im ganzen sind im Berichtsjahre 31 eiserne Überbauten verstärkt, 10 eiserne Brücken in steinerne, 85 Brücken und Durchlässe in solche aus einbetonierten Trägern bzw. Schienen und endlich 10 Durchlässe mit eisernem Überbau in Zementröhrendurchlässe umgebaut worden. Mit der Verstärkung der eisernen Brücken auf der Strecke Erstfeld-Luzern wurde begonnen.

8. Im Hinblick auf den herrschenden Wohnungsmangel sind zur Unterbringung von Angestellten auf dem Bahnhofe Sargans zwei Beamtenwohnhäuser erstellt worden, wovon das eine vollendet und das andere unter

Dach gebracht ist. In Etzwilen ist das im Jahre 1919 in Angriff genommene Beamtenwohngebäude bezogen worden. Ferner konnten in dem umgebauten und vergrösserten Aufnahmsgebäude in Brugg 5 Beamtenfamilien untergebracht werden.

Die Station Augst erhielt ein neues Aufnahmsgebäude, und auf der Station Rebstein-Marbach wurden das neue Aufnahmsgebäude und der neue Güterschuppen in Benützung genommen.

9. Mit dem Ersatz der Gas- oder Petrolbeleuchtung durch die elektrische Beleuchtung wurde im Berichtsjahre weitergefahren. Ferner wurden verschiedene Wärterhäuser und Niveauübergänge mit elektrischer Beleuchtung versehen.

c. Bahnunterhalt.

Unsere Bemerkungen sind am Schlusse der Betriebsrechnung beigelegt.

d. Elektrifikation.

1. Wir trafen eine Vereinbarung mit den Nördostschweizerischen Kraftwerken A.-G. in Baden betreffend die Aufstellung des Ausführungsprojektes für das Etzelwerk.

2. Das Elektrizitätswerk Lonza A.-G. in Basel und die Aluminium-Industrie A.-G. in Neuhausen boten uns für den elektrischen Bahnbetrieb im Kreis I Energie an. Wir mussten beide Angebote ablehnen, weil wir eine eigene Energieversorgungsanlage an der Barberine im Bau haben und weil die Finanzlage der S B B eine weitere Belastung des Bauausgabenprogrammes für dieses Jahr und die folgenden nicht ertragen hätte.

3. Dem Regierungsrat des Kantons Uri gaben wir vom Verwaltungsratsbeschluss vom 5. Juli 1920 Kenntnis, wonach auf sein Gesuch um käufliche Abtretung der Überschussenergie aus dem Kraftwerk Amsteg nicht eingetreten und die Angelegenheit durch den erfolgten Abschluss eines Vertrages mit der Schweizerischen Kraftübertragungs-A.-G. als erledigt betrachtet werde.

4. Wir ermächtigten die Kreisdirektion II, die A.-G. Kummeler & Matter in Aarau mit der Ausarbeitung des Projektes für die Elektrifikation der Strecke Luzern-Olten zu beauftragen.

5. Auf eine Anfrage der Direktion der Sihltalbahn in Zürich, ob wir im Falle seien, ihr für ihre Strecke elektrische Energie zu liefern, haben wir in zustimmendem Sinne geantwortet.

6. Wir beschlossen, das Projekt für das Kraftwerk Rapperswil (Aarestrecke Aarau-Wildegg) durch ein Expertenkollegium, bestehend aus den Herren Oberingenieur Lühlinger in Zürich, Ingenieur Gruner in Basel und Prof. Dr. Wyssling in Wädenswil, begutachten zu lassen.

7. Wir erklärten uns gegenüber den Zentralschweizerischen Kraftwerken in Luzern mit der gemeinsamen Bestellung einer Expertenkommission zur Begutachtung des Projektes zu einem Kraftwerk mit Stausee bei Andermatt, insbesondere des Einflusses des Urnersees auf den Gotthardtunnel, einverstanden.

8. Dem eidgenössischen Eisenbahndepartement liessen wir auf die Eingabe des Schweizerischen Bauernsekretariates vom 7. Juni 1920 betreffend Entschädigung für das Stellen von Leitungsstangen in Kulturland und die hierauf bezüglichen Zuschriften des Verbandes schweizerischer Elektrizitätswerke vom 30. August und 16. Oktober 1920 unsere Äusserung zukommen, dahingehend, dass die Entschädigungsansprüche auf Grund aller Verhältnisse beurteilt werden müssen, die jedoch nach Zeit und Ort so verschieden seien, dass allgemein gültige Entschädigungsansätze, wie vom Bauernsekretariat verlangt, nicht festgesetzt werden können.

9. Die Direktion der Bodensee-Toggenburgbahn stellte an uns das Gesuch, wir möchten im Anschluss an die vom Verwaltungsrat dieser Bahn als erste Etappe in Aussicht genommene Elektrifikation der Teilstrecke St. Gallen-Wattwil-Nesslau, unsere Strecke Wattwil-Rapperswil elektrifizieren. Wir erklärten uns hierzu bereit unter der Bedingung, dass die Lieferung der nötigen Energie für den elektrischen Betrieb der Strecke St. Gallen-Wattwil auch für die Strecke Wattwil-Rapperswil gesichert sei.

10. Vom eidgenössischen Eisenbahndepartement erhielten wir die Eingabe der Schweizerischen Vereinigung für Heimatschutz vom 1. August 1920 betreffend Landschaftsschutz beim Bau elektrischer Freileitungen zur Vernehmlassung. In unserer Antwort wiesen wir hauptsächlich darauf hin, dass das Verhältnis der Kosten einer Kabelleitung zu den Kosten einer Freileitung 2,0 bis 2,5 zu 1 betragen würde. Die Verwendung von Kabeln in dem Massstabe, welcher der Vereinigung vorschwebt, würde eine allzugrosse Verteuerung der elektrischen Energie verursachen.

11. Bauausführung.

a. Strecke Erstfeld-Bellinzona.

Die Fertigstellung des Kraftwerkes Ritom verzögerte sich aus verschiedenen Gründen, so dass mit dem Probetrieb desselben erst im April begonnen werden konnte. Nachdem die Probefahrten im Gotthardtunnel aufgenommen worden waren, musste das Kraftwerk abgestellt werden, weil infolge Undichtheit des Druckstollens eine Rutschung an der Berglehne eingetreten war. Die Ausbesserung des Stollens und die Einrichtung des Betriebes desselben mit geringem Druck dauerten bis Mitte August.

Am 14. September wurde der regelmässige Probetrieb im Gotthardtunnel, zuerst mit einigen Zügen, nach kürzerer Zeit mit allen Zügen aufgenommen. Es wurden auch bald einige Züge täglich auf der Strecke Airolo-Ambri-Piotta geführt.

Am 27. September wurde der regelmässige Probetrieb auf der Strecke Erstfeld-Göschenen aufgenommen, am 23. November auch auf der Strecke Airolo-Biasca und zwar bald mit allen Zügen, womit das im letzten Berichte mitgeteilte Programm der schrittweisen Eröffnung des elektrischen Betriebes wieder eingeholt war.

Der Umbau des Bahnhofes Bellinzona verzögerte die Erstellung der Fahrleitung. Immerhin kann der elektrische Betrieb im Laufe des Monats April 1921 bis Bellinzona ausgedehnt werden.

Kraftwerk Ritom. Die Kollaudation des Kraftwerkes durch das eidgenössische Eisenbahndepartement fand am 21. und 22. September statt. Seit 13. September steht das Werk mit drei Maschinen im Betrieb. Es hat bis Ende 1920 an den Fahrdienst rund 3 Millionen kWh abgegeben. Die vierte Maschinengruppe ist in der Montage begriffen.

Zur Untersuchung der Ursachen der oben erwähnten Rissbildungen im Stollen des Kraftwerkes und zur Feststellung der Verantwortlichkeiten haben wir eine Expertenkommission, bestehend aus den Herren Ingenieur Rothpletz in Bern, Ingenieur Büchi in Zürich und Prof. Rohn in Zürich, eingesetzt. Die Kommission kommt in ihrem ausführlichen Gutachten zum Schlusse, dass die Risse auf folgende Ursachen zurückgeführt werden können:

- I. Auf Hohlräume zwischen Stollenmauerung und Gebirge.
- II. Auf Gesteinslockerungen infolge der Sprengungen und der Verwitterung, sowie der Komprimierbarkeit des Gesteins (Plastizität des Gesteins).
- III. Eventuell auf die Elastizität des Gesteins.

Die Verantwortlichkeitsfrage beantworteten die Experten dahin, dass weder eine Person noch eine Verwaltung für die Rissbildung im Druckstollen des Ritomwerkes verantwortlich gemacht werden könne. Die schnelle Entwicklung der Hochdruckanlagen erkläre einen gewissen Mangel an Erfahrung im Druckstollenbau und infolgedessen eine ungenügende Vertiefung in das hier vorliegende Problem der Nachgiebigkeit des Gesteins.

Am 5. Dezember wurde der Betrieb eingestellt zwecks Untersuchung des Stollens und Anschliessung der Fahrdrähte der neuen Geleise der vergrösserten Station Göschenen. Die Stollenuntersuchung ergab, dass die Reparaturen, die wegen der Rissbildung im Mauerwerk nötig waren, vollständig intakt geblieben sind. Es konnten auch keine Wasserverluste mehr konstatiert werden.

Kraftwerk Amsteg. Mit der Mauerung der Talsperre am Pfaffensprung wurde bis Anfang Dezember fortgefahren. Hierauf wurden diese Arbeiten wegen Frostgefahr eingestellt; sie sollen im Frühjahr 1921 bei eintretender milderer Witterung wieder aufgenommen werden. Der Ausbruch des Zulaufstollens wurde bei der Wasserfassung, bei allen sechs Seitenstollen und vom Wasserschloss aus fortgesetzt. In fünf Teilstrecken erfolgte der Durchschlag. Richtung und Höhe waren gut. Der Ausbruch des Wasserschlosses ist vollendet, und es wurde mit der Ausmauerung begonnen. Dank der günstigen Witterung konnte die Rohrleitungsmontage bis Ende des Berichtsjahres fortgesetzt werden. Der grösste Teil der Rohre ist in Amsteg eingetroffen. Der Rohbau des Maschinenhauses geht der Vollendung entgegen.

Nebenkraftwerk Göschenen. Da die Wasserkraft für den Ventilator im Gotthardtunnel mit der Eröffnung des elektrischen Betriebes frei geworden ist, werden wir die jetzige Anlage derart umbauen, dass die gewonnene Energie in Form von Einphasen-Wechselstrom dem Fahrleitungsnetz zugeführt werden kann. Mit den Ausführungsarbeiten wurde begonnen. Die Inbetriebsetzung ist auf August 1921 vorgesehen. Die jährliche Energieabgabe schätzen wir auf 7,5 Millionen kWh.

Unterwerke. Das Unterwerk Göschenen ist vollendet und steht im Betrieb. Die Montierung der elektrischen Einrichtung im Unterwerk Giornico ist beinahe beendet; im Unterwerk Giubiasco wird mit derselben weitergefahren.

Fahrleitung. Die Fahr- und Schienenleitung der Strecke Erstfeld-Biasca steht seit Ende November im Betrieb. Die Montierung der Schaltposten ist beendet. Auf der Strecke Biasca-Bellinzona gehen die Arbeiten der Vollendung entgegen.

Die Hochspannungskabel vom Ritomwerk bis Göschenen sind im Betrieb, die Legung der Kabel von der Biaschina bis zum Unterwerk Giornico ist beendet. Die Legung der 1. und 2. Schleife des Hochspannungskabels von Gurtellen nach Göschenen ist im Gang.

b. Strecke Bellinzona-Chiasso.

Die Maste der Fahrleitung auf der freien Strecke und die Mastfundamente der Übertragungsleitung sind erstellt. In Ausführung befinden sich die Montierung der Tragwerke in den Stationen, sowie die Abdichtungsarbeiten in den Tunneln. Das Unterwerk Melide ist bis zum Erdgeschoss und das Dienstwohnhaus bis zum Dach aufgemauert.

c. Strecke Erstfeld-Luzern.

Die Montierung der Tragwerke auf der freien Strecke ist beendet; mit der Montierung von Stationstragwerken wird fortgefahren. Das Unterwerk Steinen ist bis zum Erdgeschoss aufgemauert. Das Dienstwohnhaus steht zum Aufrichten des Dachstuhles bereit.

d. Strecke Arth-Goldau-Zürich.

Die Mastfundamente auf der freien Strecke Zürich-Wiedikon-Thalwil sind erstellt. Das Aufstellen der Fahrleitungsmaste auf der freien Strecke Zug-Arth-Goldau ist beendet.

e. Strecke Scherzigen-Bern.

Das Unterwerk Thun wurde für den Anschluss der Gürbetalbahn erweitert. Ende November musste der elektrische Betrieb Bern-Thun wegen Wassermangels während eines Tages vollständig und während mehrerer Tage teilweise durch Dampfbetrieb ersetzt werden. Vom 2. Dezember an konnten wieder alle Züge elektrisch geführt werden. Mitte Dezember musste der elektrische Betrieb aus dem gleichen Grunde wieder stark eingeschränkt werden; an einzelnen Tagen konnten nur $\frac{1}{5}$ aller Züge elektrisch geführt werden.

f. Strecke Brig-Sitten.

Wegen zeitweiligen Mangels an elektrischen Lokomotiven konnte der elektrische Betrieb nur teilweise aufrecht erhalten bleiben. In der Regel wurden täglich alle Züge mit Ausnahme von zweien, darunter der Luxuszug, elektrisch geführt.

g. Strecke Sitten-Lausanne.

Die Detailpläne für die Fahr- und Übertragungsleitungen sind ausgearbeitet. Mit den Vorarbeiten zur Erstellung der Tragwerke auf den freien Strecken Riddes-St. Triphon und Villeneuve-Lausanne wurde begonnen. Längs der Strecke Riddes-Villeneuve und Veytaux-Lutry werden die Fundamente der Masten hergestellt.

h. Kraftwerk Barberine.

Die Installationsarbeiten für die Erstellung der Staumauer, mit denen im Frühjahr begonnen wurde, konnten in Anbetracht des ausnahmsweise günstigen Wetters mit nur kurzen Unterbrüchen bis zum Jahresende fortgesetzt werden. Zurzeit sind auf der Alp Emosson 16 Baracken aufgestellt. Der Umleitungsstollen bei der Staumauer ist vollendet, ebenso die Zufahrtsstrasse zur Staumauer. Der Zulaufstollen wurde von der Wasserrfassung und von der Apparatenkammer her in Angriff genommen, ebenso der Ausbruch des Wasserschlosses. An der Standseilbahn längs der Druckleitung sind die Mauerarbeiten und die Geleiselegung nahezu vollendet. Die Verlegung der Martigny-Châtelard-Bahn beim Maschinenhaus ist beendet. Mit dem Aushub der Fundamente und den Mauerungsarbeiten für das Maschinenhaus wurde begonnen. Die 6 Dienstwohnhäuser sind fertig gestellt. Sie werden während des Baues des Kraftwerkes als Wohnungen des Personals der Bauleitung und als Bureaux verwendet.

i. Kraftwerk Rapperswil.

Die Sondierungen, die Beobachtungen des Grundwasserstandes im Gebiete des Kraftwerkes, sowie die Messungen der Geschiebe-, Sand- und Schlammführung der Aare wurden fortgesetzt. Gegenwärtig wird noch eine zweite Projektvariante mit Stausee zwischen Aarau und Rapperswil näher geprüft. Die unter Ziffer 8 erwähnte Expertenkommission hat ihr Gutachten über das Kraftwerkprojekt noch nicht abgegeben. Auf deren Wunsch sind die geologischen Unterlagen noch vervollständigt worden. Es hat sich dabei gezeigt, dass noch weitere Sondierungen an den in Betracht fallenden Wehrstellen ausgeführt werden müssen.

Wir geben nachstehend eine Übersicht der Bauausgaben für die Elektrifikation bis Ende 1920:

Zusammenstellung der Kosten für die Einführung der elektrischen Zugförderung in den Jahren 1907—1920.

Einführung der elektrischen Zugförderung	Ausgaben im Jahre 1920			Total-Ausgaben auf Ende 1920			
	Auf Baukonto	Auf Betriebsrechnung	Total	Konto Unvollendete Bauobjekte	Bausgaben zulasten der Betriebsrechnung	Auf Baurechnung übertragen	Total
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1. Allgemeines:							
Planaufnahmen und Projektierungsarbeiten	508 573.82	—	508 573.82	—	576.50	1 428 181.63	1 428 758.13
2. Erwerb von Wasserkraften:							
a) Im Reussgebiet (Kanton Uri)	—	§ 72 000.—	72 000.—	265 704.75	§ 792 000.—	—	1 057 704.75
b) In der oberen Leventina (Kanton Tessin)	—	§ 71 250.—	71 250.—	314 205.05	§ 1 116 250.—	—	1 430 455.05
c) Rhonewasserkraft zwischen Fiesch und Mörel	—	§ 40 000.—	40 000.—	—	§ 186 111.10	130 586.85	316 697.95
d) Wasserkraft der Binna	—	§ 5 140.—	5 140.—	—	§ 28 355.65	45 023.15	73 378.80
e) Barberine, Eau-Noire und Trient	6 700.—	§ 14 414.—	21 114.—	396 903.85	42 414.—	—	439 317.85
f) Lago di Lucendro	250.—	—	250.—	550.—	—	—	550.—
g) Etzelwerk	—	—	—	220 000.—	—	—	220 000.—
h) Wasserkraft der Aare zwischen Aarau und Wildegg	261 500.—	—	261 500.—	261 500.—	—	—	261 500.—
3. Elektrische Ausrüstung der Strecken:							
a) Erstfeld—Bellinzona	16 261 944.99	273 313.22	16 535 258.21	42 868 552.11	333 472.47	—	43 202 024.58
b) Bellinzona—Chiasso	3 382 475.68	34 934.55	3 417 410.23	3 785 756.33	36 060.55	—	3 821 816.88
c) Erstfeld—Luzern und Immensee—Rothkreuz	3 416 819.07	22 188.95	3 439 008.02	3 862 220.37	26 143.85	—	3 888 364.22
d) Arth-Goldau—Zürich und Zug—Luzern	546 216.63	—	546 216.63	658 267.98	—	—	658 267.98
e) Brig—Sitten	86 294.42	20 366.65	106 661.07	—	231 614.85	4 659 313.37	4 890 928.22
f) Sitten—Lausanne	193 582.65	—	193 582.65	193 582.65	—	—	193 582.65
g) Scherzigen—Bern	1 435 175.37	39 517.14	1 474 692.51	—	365 208.31	6 232 855.10	6 598 063.41
h) Luzern—Olten—Basel	85 442.30	298.05	85 740.35	152 663.75	479.55	—	153 143.30
i) St. Gallen—Rapperswil, Übertragungsleitung	14 590.05	—	14 590.05	18 126.95	—	—	18 126.95
4. Erstellung von Kraftwerken:							
a) Umbau des Kraftwerkes Brig	—	—	—	—	—	1 825 146.13	1 825 146.13
b) Kraftwerk Amsteg	10 638 386.63	—	10 638 386.63	21 141 648.53	—	—	21 141 648.53
c) Kraftwerk Riom	5 210 587.52	—	5 210 587.52	20 855 863.36	1 450.70	—	20 857 314.06
d) Kraftwerk Barberine	6 671 855.86	—	6 671 855.86	7 349 634.31	—	—	7 349 634.31
e) Kraftwerk Rapperswil	412 124.80	—	412 124.80	592 574.06	—	—	592 574.06
5. Erweiterungsbauten etc.:							
a) Werkstätte Bellinzona	1 239 777.50	1 320.—	1 241 097.50	2 321 934.45	21 905.—	—	2 343 839.45
b) Depotanlagen Erstfeld—Bellinzona	89 341.45	3 629.60	92 971.05	98 604.05	3 715.20	—	102 319.25
c) Erweiterung des Unterwerkes Thun	55 001.15	—	55 001.15	55 001.15	—	—	55 001.15
d) Bahnhof Bern-Weyermannshaus, Schwachstromkabel	31 757.65	—	31 757.65	31 757.65	—	—	31 757.65
e) Versuche mit Schienenverbindern	304.20	—	304.20	304.20	—	—	304.20
§ Wasserzinsc.	50 548 701.74	598 372.16	51 147 073.90	105 445 355.55	3 185 757.73	14 321 106.23	122 952 219.51
Total							

e. Oberbaumaterialverwaltung.

1. Der Erlös aus dem Verkaufe von altem Oberbaumaterial erreichte im Berichtsjahre die Summe von Fr. 1 206 159.

Der Rückgang der Preise von Alteisen und Altstahl, der sich schon im Vorjahre bemerkbar machte, hielt im Jahre 1920 weiter an und verschärfte sich gegen das Jahresende noch. Das seit 1914 bestehende Ausfuhrverbot blieb auch während der ganzen Dauer des Berichtsjahres in Kraft.

Seitens der schweizerischen Industriellen wurde stetsfort auf die Unsicherheit der Einfuhr hingewiesen und verlangt, dass namentlich der Schwerschrott, zu dem das alte Oberbaumaterial gehört, als Reserve für Unvorhergesehenes im Lande verbleiben müsse. Anderseits zeigte sich die Inlandsindustrie für das gleiche Material wenig aufnahmefähig. Sie verfügte bereits über grosse Lagerbestände, die sie früher, teilweise zu hohen Preisen, angekauft hatte.

In Ausnützung der damals etwas bessern Marktlage wurden am 30. November 2380 Tonnen altes Schweisseisen und Altguss an schweizerische Verbraucher um die Summe von Fr. 419 400 auf dem Submissionswege verkauft. Für Stahl und Flusseisen fehlte jede Nachfrage auf dem Inlandsmarkte. Wir sind deshalb bei den Behörden um Freigabe der Ausfuhr dieser Sorten vorstellig geworden. Durch den hohen Stand der Schweizer-Valuta ist aber die Ausfuhr nach Italien, dem langjährigen Hauptabnehmer unseres Alteisenanfalles, voraussichtlich für längere Zeit erschwert. In letzter Zeit treten die europäischen Oststaaten, wie namentlich die Tschechoslowakei, als Kaufliebhaber von altem Schrott auf.

2. Der Bezug von neuen Stahlschienen und Eisenschwellen gemäss den bestehenden Verträgen mit dem deutschen Stahlwerksverband, belgischen und französischen Firmen gestaltete sich günstig, so dass die sämtlichen für Bau- und Unterhaltungszwecke angeforderten Mengen rechtzeitig an Ort und Stelle gelangten. Die während den Kriegsjahren stark zurückgegangenen Reservebestände konnten ebenfalls wieder ergänzt werden. Der deutsche Stahlwerksverband, der mit seinen Lieferungen am Anfang des Jahres etwas zurückgeblieben war, gab sich gegen das Jahresende alle Mühe, die rückständigen Mengen nachzuliefern.

Die Schienenpreise sind vom Jahresanfang an stetig gestiegen. Sie erreichten im August den höchsten Stand. Gegen Ende September trat ganz unvermittelt ein starker Preisrückgang ein, der sich in den folgenden Monaten fortsetzte und im Jahre 1921 noch anhält.

3. Die Lieferung der für das Jahr 1921 erforderlichen neuen Holzschwellen wurde an 32 inländische Firmen um die Summe von Fr. 468 366 vergeben. Wie bei den Schienen, wurde auch bei diesem Material das Bedarfsquantum infolge wesentlicher Einschränkung der streckenweisen Geleiseumbauten stark herabgesetzt. Das Angebot auf die Submissionsausschreibung überstieg den Bedarf um ein Mehrfaches.

Auffallend zahlreich waren die im Laufe des Jahres eingegangenen Auslandsofferten über die Lieferung neuer Holzschwellen. Als Produktionsländer dieser Schwellen wurden Deutschösterreich, Jugoslawien, die Tschechoslowakei und Polen, in einem Falle Frankreich, angegeben. In zwei Fällen wurde in Unterhandlungen über die Lieferung von Eichenschwellen zu verhältnismässig billigen Preisen eingetreten. Trotz weitgehenden Entgegenkommens durch Fristverlängerungen usw. war aber eine Erfüllung der abgeschlossenen Verträge nicht zu erzielen. — In den Jahren 1919 und 1920 wurden von ungefähr 100 Offertstellern gegen 68 Millionen Stück ausländische Holzschwellen angeboten. Trotz diesem Massenangebot konnte kein realisierbarer Abschluss vollzogen werden. Die Unterhandlungen scheiterten fast ausnahmslos schon an der Frage der Sicherheitsleistung für richtige Ausführung der Lieferung.

4. Ein Teil der für das Jahr 1921 anzuschaffenden Schienenbefestigungsmittel ist bei 13 Fabriken um die Summe von Fr. 634 740 bestellt worden. Angesichts des anhaltenden Preisrückganges wurde die Vergebung des Restquantums ins Jahr 1921 verschoben.

5. Die Lieferung der Halbfabrikate zur Anfertigung von Weichen und Kreuzungen für das Jahr 1921 haben wir an vier Firmen für Fr. 213 920 übertragen.

Die Anfertigung der Weichen und Kreuzungen pro 1921 wurde an drei schweizerische Fabriken und zum Teil an eigene Werkstätten um die Summe von Fr. 351 000 in Auftrag gegeben.

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	11 259 Tonnen
" "	S.B.B. II,	" 48,9	" " " " " "	1 455 "
" "	S.B.B. V,	" 36,0	" " " " " "	1 879 "
Zusammen					<u>14 593 Tonnen</u>

Schwellen aus Flusseisen:

Bahnschwellen, S.B.B. I, 2,70 m lang, für Hauptlinien	43 193 Stück =	3 137 Tonnen
Weichenschwellen, S. B. B. I.	3 003 „ =	310 „
Zusammen	46 196 Stück =	3 447 Tonnen

Schienenbefestigungsmittel	=	2 431 Tonnen
--------------------------------------	---	--------------

Bestandteile zu Ausweichungen:

Stahlvollschienen zu Weichenzungen	807 Tonnen
Unterzugsbleche zu Weichen und Kreuzungen	481 „
Wurzelkeile zu Weichen	40 „
Gussbeilagen zu Weichen und Kreuzungen	37 „
Stahlspitzen für Kreuzungen	474 Stück
Winkleisen zu Zwangswinkeln	156 Tonnen
Weichen, einfache	480 Stück
Stellböcke zu Weichen	50 „
Schienenkreuzungen	405 „
Stahlgusskreuzungen	80 „
Zwangswinkel	800 „
Eisenbetonröste für Stossverbesserungen	250 „

Holzschwellen:

a. Bahnschwellen:

eichene	45 375 Stück
buchene	52 984 „
föhrene	9 050 „
lärchene	10 088 „

Zusammen 117 497 Stück

b. Weichen- und Brückenschwellen:

eichene Weichenschwellen	1 291 m ²
buchene „	168 „
eichene Brückenschwellen	158 „
föhrene „	19 „

Zusammen 1 636 m²

Imprägnierstoffe:

Teeröl aus in- und ausländischen Werken	1 851 Tonnen
---	--------------

Imprägniert wurden:

a. Bahnschwellen:

1. mit Teeröl:	
Buchenschwellen	95 191 Stück
2. mit im Wasser löslichen Stoffen (Chlorzink, Bellit und Triolith):	
Eichenschwellen	43 849 Stück
Weichholzschwellen	28 304 „

72 153 „

Zusammen 167 344 Stück

b. Weichen- und Brückenschwellen:

1. mit Teeröl:	
buchene Weichenschwellen	399 m ²
2. mit im Wasser löslichen Stoffen (Chlorzink, Bellit und Triolith):	
eichene Weichen- und Brückenschwellen	1 448 „

Zusammen 1 847 m²

V. Rechtsdepartement.

a. Allgemeines.

1. Am 8. Dezember 1919 hat sich mit Sitz in Bern eine Europäische Güter- und Reisegepäckversicherungs-Aktiengesellschaft gebildet, die den Vorschriften des schweizerischen Obligationenrechts sowie des Bundesratsbeschlusses vom 8. Juli 1919 entspricht. Mit dieser neuen Gesellschaft, welche Aktiven und Passiven der ungarischen Gesellschaft gleichen Namens übernommen hat, schlossen wir unterm 21. Januar einen Vertrag ab betreffend die Mitwirkung unseres Personals bei der Versicherung des Reisegepäckes, durch welchen die früheren Verträge vom 1. Juli 1913 und 17. Juni 1914 samt Nachträgen auf den 31. Dezember 1919 aufgehoben wurden (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1916, Seite 27, Ziffer 4). Verschiedene Gründe haben uns veranlasst, diesen Vertrag auf 31. Dezember 1920 wieder zu kündigen. Mit Rücksicht auf die über den Abschluss eines neuen Vertrages schwebenden Verhandlungen ist er vorläufig bis zum 30. Juni 1921 verlängert worden.

2. Wir haben den Kreisdirektionen Weisungen erteilt betreffend die Erhebung von Haftpflichtzuschlägen bei Ausführung von Arbeiten für Dritte. Danach ist

a. beim Betrieb, Bau und Unterhalt der Verbindungsgeleise,

b. für die Zustellung und das Abholen von Wagen auf Geleisen der Bahn zu und ab besondern Lagerplätzen und Schuppen und

c. für andere Arbeiten jedwelcher Art für Dritte

ein einheitlicher Haftpflichtzuschlag von 5 % zu erheben.

3. Dem Vorschlag des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes, als Datum der Einführung des Frachturnkendenstempels, der laut Gesetz zwei Jahre nach Beendigung des Krieges wirksam werden soll, den 1. Januar 1922 zu bezeichnen, haben wir zugestimmt.

4. In Anwendung der bezüglichen Vertragsbestimmungen hatte das Elektrizitätswerk Lonza A.-G. in Basel seinerzeit den Rücktritt von den Subkonzessionsverträgen vom 7. Februar 1917 betreffend die Ausnützung der Wasserkräfte der Rhone und der Binna auf den 1. Juli 1919 erklärt. (Vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1917, Seite 33, Ziffer 1). Die Verträge wurden hierauf vorläufig bis zum 31. Dezember 1919 verlängert, in der Meinung, dass über die endgültige Verlängerung noch verhandelt werden solle. Da über die Bedingungen einer weitem Verlängerung keine Einigung zu erzielen war, hat uns die Lonza A.-G. mit Schreiben vom 30. März 1920 erklärt, dass sie auf diese zwei Subkonzessionen endgültig verzichte; sie sind somit auf den 31. Dezember 1919 dahingefallen.

5. Auf Veranlassung der Zentralschweizerischen Kraftwerke A.-G. in Luzern ist ein Projekt für die Erstellung eines Kraftwerkes in Göschenen mit einem Stausee im Urserental zur Auflage gelangt. Ohne uns einer allfälligen Konzessionerteilung grundsätzlich zu widersetzen, haben wir mit Schreiben vom 16. Juli 1920 an den Regierungsrat des Kantons Uri alle unsere Rechte gewahrt.

6. Die in der Sitzung des Ständerates vom 18. Juni 1920 von Herrn Ständerat Winiger aufgeworfene und vom schweiz. Post- und Eisenbahndepartement uns zur Prüfung überwiesene Frage, ob nicht die Lagerhäuser der Bundesbahnen gegen Feuerschaden bei einer Versicherungsgesellschaft zu versichern seien, haben wir in ablehnendem Sinne begutachtet.

7. Der Beschluss unseres Verwaltungsrates vom 28. Januar 1920 betreffend die Anwendung der Statuten der Pensions- und Hülfskasse der schweizerischen Bundesbahnen auf die ehemaligen Mitglieder der Hülfskasse der Gotthardbahn (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1919, Seite 37, Ziffer 17) hat beim interessierten Personal, das anlässlich der Vereinigung der Hülfskasse der Gotthardbahn mit unserer Beamtenpensionskasse für erstere optiert hat, Anlass zu Missverständnissen gegeben. Um diese zu zerstreuen, haben wir mit Zirkular vom 11. Mai 1920 „An die G.-B.-Optanten“ die zweckmässigen Aufklärungen erteilt. Unser Verwaltungsrat hat in seiner Sitzung vom 1. Oktober 1920 in zustimmendem Sinne davon Kenntnis genommen und die Frist zum Widerruf der Option (für die G.-B.-Hülfskasse) bis zum Ende des Monats erstreckt, in dem die Gehaltszahlung auf Grund des neuen Besoldungsgesetzes erfolgen wird, damit sich die Betroffenen über die volle Tragweite des Widerrufs Rechenschaft geben können. (Siehe auch Seite 8, Ziffer 10.)

8. Durch Beschluss der eidgenössischen Räte vom 15. Juni 1920 ist uns für die Ausrichtung einer Teuerungszulage an die pensionierten ehemaligen Beamten, ständigen Angestellten und Arbeiter der schweizerischen Bundesbahnen ein Kredit von Fr. 4 400 000 (1919 Fr. 2 662 000) zu Lasten der Betriebsrechnung bewilligt worden.

Dieser Beschluss ist auf Seite 2 dieses Berichtes unter Ziffer 1 b 2 aufgeführt.

9. Nachdem der Entwurf des eidgenössischen Finanzdepartements zu den Statuten für die Versicherungskasse der eidgenössischen Beamten, Angestellten und Arbeiter uns zur Kenntnis gelangt war, sahen wir uns veranlasst, zu gewissen Bestimmungen desselben Bemerkungen anzubringen.

Nach Abschluss der Beratung dieser Statuten in den eidgenössischen Räten, konnten die Vorarbeiten zur Revision der Statuten unserer Pensions- und Hilfskasse, unter Anpassung derselben an die Bestimmungen der Statuten der obenerwähnten Kasse, weitergeführt werden. Es ist damit eine Revision des Verwaltungsreglementes für die Pensions- und Hilfskasse, der Statuten und des Verwaltungsreglementes der Krankenkasse und des Reglementes Nr. 3 betreffend die allgemeinen Dienstvorschriften verbunden.

Der Abschluss dieser Revisionen, zu denen Stellung zu nehmen allen interessierten Kreisen Gelegenheit gegeben wird, fällt in das Jahr 1921 (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1919, Seite 37, Ziffer 21).

10. Das Gutachten der Herren G. Schærtlin, Trefzer und A. Bohren über das Deckungsverfahren unserer Pensions- und Hilfskasse ist uns unterm 31. März erstattet worden (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1917, Seite 34, Ziffer 17). Es wurde dem eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement sowie den Mitgliedern unseres Verwaltungsrates und unserer Hilfskassenkommissionen zur Kenntnisnahme zugestellt. Das Gutachten kommt zum Schlusse, dass bei Unternehmungen, die nach wirtschaftlichen Grundsätzen betrieben werden müssen, das Deckungsverfahren das allein Richtige sei.

11. Wir haben ein Gutachten der Herren Dr. Julius Landmann, ord. Professor der Nationalökonomie in Basel, Dr. M. Stähelin, Direktor der schweizerischen Treuhandgesellschaft in Basel und Dr. A. Bohren, Subdirektor der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern, über die Frage eingeholt, ob und auf welche Weise die Aufbringung der Mittel zur Deckung der Ausgaben der Personalversicherung durch unsere Verwaltung ohne Preisgabe des Grundsatzes der Kapitaldeckung geregelt werden könnte, damit die Ausgaben der Betriebsrechnung während der nächsten Jahre vermindert werden. Das Gutachten ist im Dezember erstattet worden und empfiehlt die auf Grund des Deckungsverfahrens von der Verwaltung zu entrichtenden Beiträge zu stunden und in 30. Annuitäten zu leisten.

12. In der Sitzung vom 27. November hat unser Verwaltungsrat dem Entwurfe zu einem Nachtrag V zu den Statuten der Pensions- und Hilfskasse vom 19. Oktober 1906 zugestimmt. Gemäss diesem Nachtrag gehört vom 1. Oktober 1920 an die ganze Grundteuerungszulage zu dem anrechenbaren Jahresverdienst. Im weitern ist der letztere entsprechend dem in den Statuten der Versicherungskasse des eidgenössischen Personals festgesetzten Maximum von Fr. 10 000 auf Fr. 15 000 erhöht worden. Diese Massnahmen haben es uns ermöglicht, eine Anzahl nicht mehr voll arbeitsfähige Beamte und Angestellte in den Ruhestand zu versetzen.

13. Die dem eidgenössischen Eisenbahndepartement und dem Bundesamt für Sozialversicherung vorgelegten Rechnungen und Bilanzen unserer Hilfskassen für das Jahr 1919 haben diesen Behörden keinen Anlass zu besonderen Bemerkungen oder besonderen Verfügungen gegeben.

14. Über die Krankenversicherung der sogenannten Saisonarbeiter haben wir einheitliche Weisungen erlassen. Danach sind Hilfsarbeiter, welche nicht nur für kurze Zeit bei den Bundesbahnen beschäftigt werden, nach Art. 16c der Statuten zu versichern (ärztliche Behandlung, Arznei und Krankengeld). Hilfsarbeiter, die auch während der Zeit ihrer Nichtbeschäftigung in einem gewissen Verhältnis zur Verwaltung verbleiben, indem sie sich jederzeit zur Dienstleistung zur Verfügung halten, bleiben gemäss Artikel 16c weiterversichert. Hilfsarbeiter, welche nach Aufhören der Beschäftigung in keinem Verhältnis zur Bahn mehr stehen, verlieren die Mitgliedschaft.

15. Unterm 10. März haben wir grundsätzliche Weisungen erteilt betreffend das Verfahren in den Fällen der Art. 74, Abs. 3 (Überversicherung), Art. 91 (nicht versicherte Schäden) und Art. 98 (Selbstverschulden) des Bundesgesetzes über die Kranken- und Unfallversicherung.

Danach sind in Fällen des Art. 74, Abs. 3, unsere Leistungen so zu kürzen, dass der Verunfallte insgesamt an Entschädigung für denselben Unfall nicht mehr erhält, als der entgangene Lohn ausmacht. Bei Anwendung von Artikel 91 (Kürzung der Geldleistungen durch die Unfallversicherungsanstalt, wenn die Schäden nur teilweise die Folge eines Unfalles sind) ist eine Herabsetzung der Leistungen durch die Bundesbahnen in der Regel nicht vorzunehmen. Dieses Verfahren entspricht der unter der Herrschaft der Haftpflicht befolgten Praxis. Bei Kürzung der Versicherungsleistungen wegen Selbstverschuldens des Versicherten (Art. 98) wird so vorgegangen, dass sich der Versicherte nicht schlechter stellt als unter der Haftpflichtgesetzgebung.

16. Durch ein Bundesgesetz vom 9. Oktober 1920 sind einzelne Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Kranken- und Unfallversicherung vom 13. Juni 1911 abgeändert worden; wesentlich für uns ist, dass vom 1. Januar 1921 an ein Tagesverdienst von im Maximum Fr. 21 und ein Jahresverdienst von im Maximum Fr. 6000 zur Versicherung gelangt, gegenüber einem bisherigen Maximum von Fr. 14 bzw. Fr. 4000.

17. Die für das Jahr 1919 aufgestellten Prämiensätze (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1919, Seite 36, Ziffer 10) sind von der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt, mit Wirkung vom 1. Januar 1921 an, neuerdings einer Revision unterzogen und zum Teil auf unsere Veranlassung hin weiter ermässigt worden. Über die ergangenen Änderungen gibt nachstehende Zusammenstellung Auskunft:

Betriebsunfallversicherung.

Betriebs- teil	Prämiensatz auf 1. Januar 1919	Prämiensatz auf 1. Januar 1921
	‰	‰
a. Bahningenieure, Bahnmeister	16	8
b. Bahnwärter und Barrierenwärter	16	12
c. Übriges Personal des Expeditionsdienstes	8	8
d. Rangierpersonal und Weichenwärter	34	18
e. Zugspersonal	18	14
f. Wagensvisiteure, Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials	18	18
g. Lokomotivpersonal	12	12
h. Dampfbootpersonal, Hafenbetrieb	20	20
i. Reparaturwerkstätten	20	22
k. Arbeiter für Bau und Unterhalt der Bahnstrecke, Tiefbauarbeiten, Sondierungen, Stollenbau	30	22
l. Hochbauarbeiter, Bahnhofumbauten (laufende Arbeiten)	30	24
m. Betrieb der elektrischen Kraftwerke und Unterwerke, Bau und Unterhalt der Frei- und Fahrleitungen für den elektrischen Bahnbetrieb	40	34
n. Verwaltungspersonal	3	3

Nichtbetriebsunfallversicherung.

a-i und m. Betriebs- und Werkstättepersonal	{ männlich	4	5
	{ weiblich	3	3
k-l. Arbeiter für Bau und Unterhalt der Bahnstrecke und Hochbau	{ männlich	7	5
	{ weiblich	3	3
n. Verwaltungspersonal	{ männlich	3	4
	{ weiblich	2	2

Die Vorausprämie für das Jahr 1921 beträgt:

	alten Prämiensätze	auf Grund der neuen Prämiensätze	Unterschied
	Fr.	Fr.	Fr.
für Betriebsunfälle	2 980 735	2 301 685	— 679 050
für Nichtbetriebsunfälle	687 925	773 945	+ 86 020

18. Stand der Konzessionsgesuche für Wasserkräfte (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1919, Seite 37, Ziffer 22).

Während des Berichtsjahres sind wesentliche Änderungen nicht eingetreten. Die Genehmigung der Etzelwerkkonzession durch den Kanton Schwyz steht noch aus. Die Verhandlungen sind noch im Gange.

b. Abteilung für das Rechtswesen.

I. Versicherungswesen.

1. Von den kantonalen Brandversicherungsanstalten sind uns für 10 Brandfälle Fr. 7470 vergütet worden.

2. Die unserer Selbstversicherung unterstellten Werte wurden im Berichtsjahre von 67 Brandfällen betroffen. Zu Lasten des Versicherungsfonds gegen Feuerschaden sind Fr. 37 340.87 verrechnet worden.

II. Kautionswesen.

Der Stand der Sicherheiten bei der Generaldirektion und den Kreisdirektionen war auf 31. Dezember 1920 folgender:

939 Barhinterlagen	Fr. 1 150 150
988 Wertschriftenhinterlagen	„ 11 744 473
1767 Bürgschaften	„ 18 730 818
Zusammen 3694 Sicherheiten im Gesamtbetrage von	Fr. 31 625 441

(1919: 3636 = Fr. 29,478,167).

Hierin sind 29 Generalsicherheiten im Betrage von Fr. 5 598 750 inbegriffen.

III. Steuerwesen.

1. Die in den Kantonen durchgeführten Steuerrevisionen führten zu einer wesentlichen Höferschätzung der steuerpflichtigen Liegenschaften.

2. In 4 Fällen mussten Rekurse gegen Steuereinschätzungen erhoben werden; davon wurden drei durch Gutheissung der Begehren der Bahn erledigt.

2. Bezüglich des Bestandes auf den 31. Dezember 1920 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 . . .	25 390 (24 250)	Versicherte Besoldungen .	Fr. 140 811 383 (Fr. 85 263 581)
Pensionierte Invalide . . .	3 392 (3 406)	Betrag der Jahrespensionen „	6 175 424 („ 6 055 545)
„ Witwen . . .	3 123 (3 048)	„ „ „ „	2 374 092 („ 2 234 501)
„ Waisen . . .	1 486 (1 541)	„ „ „ „	284 970 („ 281 579)
„ Doppelwaisen-			
gruppen . . .	186 (166)	„ „ „ „	87 061 („ 79 712)

Das starke Anwachsen der versicherten Besoldungssumme gegenüber dem Vorjahre ist in der Hauptsache auf die am 1. Oktober 1920 erfolgte Einbeziehung des noch nicht versicherten Teiles der gesamten Grundteuerungszulage (Ziffer II [1] des V. Nachtrages zu den Statuten) zurückzuführen. Die gesamte nunmehr versicherte Grundteuerungszulage beträgt in runder Zahl: Fr. 64 000 000; wir werden weiter unten darauf zurückkommen.

3. Die Gewinn- und Verlustrechnung ist auf Seiten 138—141 dieses Berichtes aufgeführt; sie schliesst auf den 31. Dezember 1920 mit einem Fehlbetrag von Fr. 144 378 976. 27 ab. Der Fehlbetrag vom 31. Dezember 1919 betrug Fr. 51 937 957. 47, nämlich Fr. 51 789 091. 80 zuzüglich Fr. 148 865. 67 Fehlbetrag der Pensionskasse der ehemaligen Tösstalbahn (vergl. Geschäftsbericht für das Jahr 1919, Seite 146). Daraus ergibt sich für das Jahr 1920 ein versicherungstechnischer Bruttoverlust von Fr. 92 441 018. 80. Da der Fehlbetrag vom 31. Dezember 1919 eine Verzinsung (3½ %) von Fr. 1 817 828. 51 erfordert, die Verwaltung aber nur eine besondere Einlage von Fr. 1 500 000 geleistet hat, konnte von einem Amortisationsbeitrag an den letztjährigen Fehlbetrag nicht die Rede sein; es bleibt vielmehr noch ein ungedeckter Zinsausfall von Fr. 317 828. 51 übrig; ohne Berücksichtigung dieses Zinsausfalles käme man zu einem Nettoverlust von Fr. 92 123 190. 29.

Dieser bedeutende Verlust ist im wesentlichen auf die Wirkung des V. Nachtrages, Ziffer II (1) (Versicherung der gesamten Grundteuerungszulage) zurückzuführen. Da die ordentlichen Beiträge der Verwaltung und der Versicherten auf ein mittleres Eintrittsalter von etwa 27 Jahren abgestellt sind, d. h., da vorausgesetzt wird, dass die Verwaltung und die Versicherten die Beiträge für deren im Versicherungsfalle anrechenbaren Verdienst schon vom Alter von 27 Jahren und nicht erst vom Datum der Erhöhung dieses Verdienstes an entrichten, müssten diese Beiträge zugunsten der sog. Beitragsreserve nachbezahlt werden. Da dies aber zu starken Komplikationen führen würde, sehen die Statuten in den Artikeln 39, lit. b und 42, lit. b einen Ausgleich in der Form einer Einzahlung von zusammen neun Monatsbeträgen der Erhöhung des anrechenbaren Verdienstes vor. Nun zeigen aber unsere Gewinn- und Verlustrechnungen seit dem Jahre 1907, dass die Einlage von nur neun Monatsbeträgen bei allgemeinen Besoldungserhöhungen nicht ausreicht; um so weniger würde eine solche Einlage bei der Anrechnung der gesamten Grundteuerungszulage auf alle Geburts- und Dienstalster genügen. Ziffer II (3) des V. Nachtrages sieht nun überhaupt keine bestimmte einmalige Einlage für die Anrechnung der gesamten Teuerungszulage vor; sie überlässt dies den in Aussicht stehenden neuen Statuten.

Nun ergibt die Rechnung für die am 31. Dezember 1920 versicherten festen Besoldungen mit Einschluss der anrechenbaren Nebenbezüge (aber ohne Grundteuerungszulage) folgende Zahlen:

Barwert der künftigen Ausgaben	Fr. 258 109 896. 52
„ „ „ Einnahmen	„ 117 281 740. 08
Erforderliche Beitragsreserve	Fr. 140 828 156. 44

Eine genaue Berechnung der an die gesamte Teuerungszulage geknüpften Beitragsreserve war wegen der geringen zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich; da sich aber diese Zulage wie die festen Besoldungen auf alle Geburts- und Dienstalster verteilt, kann man die oben gefundenen Zahlen proportional verteilen und kommt so zu folgendem angenähertem Ergebnis für die gesamte versicherte Grundteuerungszulage:

Barwert der künftigen Ausgaben, rund	Fr. 215 000 000. —
„ „ „ Einnahmen, „	„ 98 000 000. —
Erforderliche Beitragsreserve, „	Fr. 117 000 000. —

Da für diese erforderliche Reserve nur die in der Bilanz vom 31. Dezember 1919, Ziffer III der Aktiven, gebuchte Summe von Fr. 8 656 029. 65 als Deckung vorhanden ist, bleibt aus der Versicherung der gesamten Teuerungszulage ein Verlust von rund Fr. 108 000 000 übrig. Davon ist aber ein Betrag von Fr. 12 185 401. 02 als Verlust aus Ziffer II (1) des IV. Nachtrages schon in der Bilanz vom 31. Dezember 1919 enthalten. Demnach darf der Verlust aus Ziffer II (1) des V. Nachtrages mit rund Fr. 96 000 000 angegeben werden. Eine genauere Feststellung dieses Verlustes wird erst in der auf Grund der neuen Pensionskassastatuten erstellten Bilanz vorgenommen werden können.

Bezüglich anderer Gewinn- und Verlustquellen verweisen wir auf die in Seite 142 dieses Berichtes enthaltene „Darstellung der Gewinne und Verluste des Geschäftsjahres 1920 nach ihren Quellen“. Bemerkenswert ist wieder, dass auch in diesem Geschäftsjahre nicht nur wesentliche Gewinne aus der Untersterblichkeit, sondern auch auf einer Unterinvalidierung gemacht wurden, was auf die erwartete, aber erst am 1. Oktober 1920

eingetretene Versicherung der gesamten Grundteuerungszulage zurückzuführen ist. Infolge dieser Versicherung ist vorübergehend eine namhafte Überinvalidierung mit entsprechenden Verlusten mit Sicherheit zu erwarten.

4. Die auf den 31. Dezember 1920 abgeschlossene Bilanz ist auf Seite 144 dieses Berichtes aufgeführt; sie gibt nach dem oben Vorgebrachten zu besonderen Bemerkungen nicht Anlass.

II. Die Arbeiterversicherung.

1. In der Krankenkasse waren am 31. Dezember 1920 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) 104 (122) Männer und 37 (36) Frauen;

„ *b* (nur Krankengeld) 91 (104) Männer, keine Frauen;

„ *c* (Arzt, Arznei und Krankengeld) 11 129 (10 675) Männer und 1269 (1313) Frauen.

Die starke Zunahme in der Versicherungsklasse *c* findet ihre Erklärung in der Vermehrung der ständigen Arbeiter, die zum Teil auf die Verkürzung der Arbeitszeit zurückzuführen ist.

2. Die Invaliditäts- und Sterbeversicherung (Statuten vom 20. November 1917) umfasste am 31. Dezember 1920:

9199 (9192) versicherte Aktive,

901 (902) pensionierte Invalide mit einer jährlichen Pensionssumme von Fr. 651 346.75 (Fr. 635 946.60).

Die Invaliditätsgefahr betrug im Jahre 1920: 0,78 ‰ (1,02 ‰) und die Sterblichkeit 0,93 ‰ (0,79 ‰).

Die starke Abnahme der Invaliditätsintensität im Rechnungsjahre findet ihren Grund in der (nahe dem Abschluss stehenden) Revision der Personalversicherung, welche die Aufnahme der ständigen Arbeiter in die Beamtenpensionskasse in Aussicht nimmt. Die Hoffnung auf eine höhere Pension bewirkte eine gewisse Stauung in der Pensionierung, welcher dann eine intensivere Inaktivierung folgen wird.

3. Die Ergebnisse der Morbiditätsmessung für das Jahr 1919 sind auf Seiten 153 und 154 dieses Berichtes: „Statistik zur Gewinn- und Verlustrechnung pro 1919“ und „Zusammenstellung der im Rechnungsjahr 1919 wirklich entstandenen und der zu erwartenden Zahl der Krankentage“ dargestellt. Diese Zusammenstellung ergibt gegenüber dem Rechnungsjahre 1918 (Grippe) eine bedeutende Besserung. Der Prozentsatz der wirklichen Krankentage gegenüber der Erwartung beträgt immerhin 123,63 (226,16) bei den Werkstätten und 121,47 (180,80) bei den Kreiskrankenkassen.

Die Ergebnisse der Morbiditätsmessung für das Jahr 1920 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 150 bis 152 Auskunft.

Die Versicherungsklasse *a* (nur Arzt, Arznei und Anstaltsbehandlung) hat einen Gewinn von Fr. 736.65 zu verzeichnen; in diesem Gewinne sind inbegriffen der Bundesbeitrag von Fr. 577.70 und die Zinsen (4 ‰) des Reservefonds und des Bundesbeitrages mit Fr. 536.90, sowie die Ordnungsbussen von Fr. 21.—.

Die Versicherungsklasse *b* (nur Krankengeld) hat einen Gewinn von Fr. 921.93 zu verzeichnen; darin sind der Bundesbeitrag von Fr. 360.25 und die Zinsen mit Fr. 47.88 sowie die Ordnungsbussen von Fr. 5.— enthalten.

Die Versicherungsklasse *c* (Arzt, Arznei, Anstaltsbehandlung und Krankengeld) hat einen Verlust von Fr. 321 723.84. In diesem Verlust sind der Bundesbeitrag mit seinen Zinsen, sowie der Beitrag des Kantons Freiburg von Fr. 648.— 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 des Kantons Freiburg sowie deren Zinsen hätte der Verlust im Rechnungsjahre Fr. 372 546.05 betragen.

Die nach administrativen Einheiten gesonderten Verluste der Versicherungskasse *c* sind auf Seite 152 dieses Berichtes dargestellt. Sämtliche Einheiten weisen Verluste auf, welche gegenüber dem Vorjahre bedeutend zugenommen haben, was im wesentlichen auf die Verteuerung von Arzt, Arznei und Anstaltsbehandlung zurückzuführen ist.

5. Die Bilanzen der Arbeiterversicherung sind auf Seite 155 dieses Berichtes aufgeführt.

III. Die Unfallversicherung.

Für die Unfallversicherung unseres Personals haben wir der Schweiz. Unfallversicherungsanstalt in Luzern für das Jahr 1920 folgende Prämien bezahlt:

Für Betriebsunfälle:

		(1919:)
versicherte Lohnsumme	Fr. 145 159 536	(130 076 398)
Prämie	„ 2 656 134	(2 348 726)
mittlerer Prämienatz	18,3 ‰	(18,1)

Für Nichtbetriebsunfälle:

versicherte Lohnsumme	Fr. 144 316 977	(129 360 337)
Prämie	„ 632 610	(566 769)
mittlerer Prämienatz	4,38 ‰	(4,4)

d. Abteilung für den bahnärztlichen Dienst.

1. Im Jahre 1920 sind vom Oberbahnarzte 26 463 Krankheitsfälle (1919: 26,795) statistisch verarbeitet worden. Die Ergebnisse sind in 5 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 Monats betrug 4050 im Februar* (gegenüber 2803 im Januar 1919), die kleinste 1938 im April (gegenüber 1398 im Juni 1919). Jahresdurchschnitt der Zahl der Kranken am Monatsende: 2259 (1919: 1908).

Die Vermehrung der Krankheitsfälle gegenüber 1919 ist in der Hauptsache auf die Zunahme der Grippefälle im I. Quartal zurückzuführen. Das Total der Grippefälle seit Beginn der Epidemie betrug am 31. Dezember 1920: 26 112 (31. Dezember 1919: 20 831).

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

	General- direktion	Elektrifi- kation	Kreise					Total	(1919)
			I	II	III	IV	V		
Aufnahmeuntersuchungen der Bahnärzte	36	235	604	943	969	501	921	4 209	(7 274)
Begutachtung von Pensionierungen	2	1	69	57	66	19	85	299	(231)
Begutachtung von Unfallfolgen	—	2	2	19	8	4	12	47	(49)
Kontrolluntersuchungen	6	10	575	122	145	97	290	1 245	(959)
Angemeldete Erkrankungen	264	444	5495	6995	5938	3433	5374	27 943	(24 287)

D. Kreisdirektionen.

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

Am 10. September ist Herr Direktionspräsident Karl Forster, der der Kreisdirektion II von Anfang vorgestanden und sie fachkundig geleitet hat, nach kurzer Krankheit gestorben. Die Bundesbahnen verlieren in ihm einen hervorragenden Juristen und Verwaltungsmann. Die Verdienste Karl Forsters sind im Schosse des Verwaltungsrates eingehend gewürdigt worden.

Der Bundesrat hat sich am 9. Oktober 1920 mit der von der Generaldirektion vorgeschlagenen und vom Verwaltungsrate in seiner Sitzung vom 1. Oktober 1920 genehmigten provisorischen Änderung in der Organisation der Kreisdirektion II einverstanden erklärt. Sie ist am 19. desselben Monats in Kraft getreten.

Schlussbemerkungen und Anträge.

Am Schlusse unserer Berichterstattung bemerken wir bezüglich des Rechnungsabschlusses und der Defizite der letztvergangenen Rechnungsjahre zusammenfassend folgendes:

Der Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung beträgt auf Ende des Jahres 1920, ohne den Abzug des Überschusses an getilgtem Schuldkapital infolge Erstreckung der Tilgungsfrist auf 100 Jahre	Fr. 191 165 732.74
Auf Ende des Jahres 1919 hat er betragen	„ 159 464 419.19
Der Ausgabenüberschuss des Jahres 1920 erreicht somit	Fr. 31 701 313.55

Seit dem ersten Jahre des europäischen Krieges 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
„ 1920	„ 31 701 313. 55

Total Fr. 199 204 896. 89

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

Betrag des Passivsaldo auf Ende 1920 wie oben Fr. 191 165 732. 74

Zur teilweisen Deckung dieses Defizites haben wir, gemäss dem Bundesgesetze vom 16. Dezember 1920, den Überschuss an getilgtem Schuldkapital infolge der Erstreckung der Tilgungsfrist von 60 auf 100 Jahre verwendet, welcher Überschuss mit „ 98 427 970. 60 dem Konto „Getilgtes Schuldkapital“ belastet und der Gewinn- und Verlustrechnung auf Ende 1920 gutgebracht worden ist. Dadurch vermindert sich das Defizit auf Ende des Jahres 1920 auf Fr. 92 737 762. 14

Wir haben im Verlaufe dieses Berichtes erwähnt, dass die vorliegende Jahresrechnung, wie diejenigen der vorangehenden Jahre, die Abschreibungen für untergegangene Anlagen, die Tilgung von Anleienskosten, die Einlagen in die Spezialfonds, die Jahresquote für die Verzinsung und Tilgung des Defizites der Pensions- und Hilfskasse und die statutarischen Einlagen in dieselbe, sowie die Rückstellungen für die gesetzliche Tilgung des Schuldkapitals in einer Frist von 100 Jahren enthält. 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. Diese Rechnungen behalten dadurch ihre Gleichförmigkeit und den Aufbau nach rechnerisch kaufmännischen Grundsätzen und entsprechen in allen Teilen den gesetzlichen und reglementarischen Vorschriften.

Bezüglich der Deckung des Defizites und der Herstellung des finanziellen Gleichgewichtes haben wir dem eidgenössischen Eisenbahndepartement am 1. April 1921 einen neuen Bericht unterbreitet, in welchem wir zum Schlusse gelangt sind, dass nach einer gewissen Anzahl von Jahren die Periode der Defizite beendet sein werde und dass alsdann mit den wiederkehrenden Einnahmenüberschüssen das Defizit nach und nach getilgt werden könne. Damit sich diese Voraussicht erfüllt, ist es aber unumgänglich notwendig, dass die unsern Berechnungen zugrunde gelegte Entwicklung des Verkehrs eintrete und dass die Einschränkung der Ausgaben durch eine sachgemässe Organisation der Verwaltung und der Betriebsführung, sowie durch Masshalten in der Übernahme der von den Bundesbahnen geforderten Mehrleistungen allen Ernstes durchgeführt werde. Nur bei allseitigem Bestreben nach Verminderung der persönlichen wie der sachlichen Ausgaben wird der Ausgleich im Haushalte der Bundesbahnen in absehbarer Zeit eintreten und die Verlustwirtschaft ein Ende nehmen.

* * *

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

Antrag

zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen des Jahres 1920 und die Bilanz auf 31. Dezember 1920 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.
2. Die Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1920, abschliessend mit einem Passivsaldo von Fr. 92 737 762. 14 auf Ende des Geschäftsjahres, wird genehmigt. Dieser Saldo ist auf neue Rechnung vorzutragen, in der Voraussetzung, dass dessen Deckung durch Einnahmenüberschüsse späterer Jahre nach und nach möglich sein wird.
3. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1920 wird genehmigt.

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

Bern, den 5. April 1921.

Beilagen:

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

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