Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1921)

Artikel: Geschäftsbericht der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1921 an schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung

Autor: Zingg

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676018

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. Siehe Rechtliche Hinweise.

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. Voir Informations légales.

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. See Legal notice.

Download PDF: 19.06.2025

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

Geschäftsbericht

der

Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen

für das

Jahr 1921

an den

schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung.

(Vom 10. April 1922.)

Hochgeachteter Herr Bundespräsident!
Hochgeachtete Herren Bundesräte!

Wir haben die Ehre, Ihnen zuhanden der Bundesversammlung gemäss Art. 17 des Rückkaufsgesetzes über die Geschäftsführung der Bundesbahnverwaltung für das Jahr 1921 zu berichten und gleichzeitig die Rechnungen für diesen Zeitraum zur Genehmigung vorzulegen.

* * *

Die Länge der im Eigentume des Bundes stehenden Linien beträgt auf Ende 1921:

	Baulänge km	Betriebslänge km
Kreis I	698,108	713,221
„ II	487,713	493,890
„ III	686,831	706,599
„ IV	473,891	479,527
„ V	480,607	480,299
Total	2827,150	2873,536

Ausserdem besorgten die Bundesbahnen den Betrieb der Nebenbahnen Vevey-Chexbres, Bulle-Romont, Cossonay Bahnhof-Stadt, Nyon-Crassier samt Anschlusstrecke Crassier–Divonne-les-Bains, sowie der im Auslande gelegenen Anschlusstrecken Koblenz Mitte Rhein-Waldshut, Les Verrières Grenze-Pontarlier und Delle Grenze-Delle, mit einer gesamten Betriebslänge von 49,835 km, ferner den Zugs- und Fahrdienst auf der Nebenbahn Pont-Brassus (13,259 km), der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon gehörenden Strecke Münster-Lengnau (12,979 km), sowie auf den den italienischen Staatsbahnen gehörenden Strecken Iselle-Domodossola (19,068 km) und Pino-Luino (14,639 km).

A. Verwaltungsrat.

Für die neue Amtsdauer vom 1. Januar 1921 bis 31. Dezember 1923 sind Bureau und ständige Kommission wie folgt bestellt worden:

Bureau: Präsident des Verwaltungsrates: Herr Ständerat C. von Arx; Vizepräsident: Herr Nationalrat Emil Gaudard; Stimmenzähler: die Herren Dr. Oskar Denzler und Nationalrat Eugène Grand.

Ständige Kommission: Präsident von Amtes wegen: Herr C. von Arx; Vizepräsident: Herr J. Hirter; Mitglieder: die Herren H. Calame, V. Charbonnet, J. Chuard, E. Gaudard, G. Keller, J. Räber, W. Sänger, A. Schmid und K. Wild.

Im Bestande der Mitglieder der Gesamtbehörde hat während des Berichtsjahres folgende Änderung stattgefunden:

Für den zurückgetretenen Herrn J. Hirter hat der Bundesrat für den Rest der laufenden Amtsperiode Herrn Oskar Leibundgut, Kaufmann, Vizepräsident des kantonal-bernischen Handels- und Industrievereins, in Bern, in den Verwaltungsrat abgeordnet.

In der ständigen Kommission ist der zurückgetretene Herr J. Hirter, Vizepräsident, durch Herrn R. v. Erlach, Regierungsrat, ersetzt worden. Als Vizepräsident der ständigen Kommission wurde Herr G. Keller (Zürich) gewählt.

* * *

Der Verwaltungsrat hat im Berichtsjahre 15 und die ständige Kommission 19 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 1920.

Die Rechnungen, mit einer Bilanzsumme von Fr. 2 265 867 918. 42 und einem auf neue Rechnung vorzutragenden Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von Fr. 92 737 762. 14, sowie die Geschäftsführung der Verwaltung im Jahre 1920 sind von den eidgenössischen Räten am 6. Oktober 1921 genehmigt worden.

b. Teuerungszulagen.

Der Bundesbeschluss vom 28. Januar 1921 betreffend die Ausrichtung von Teuerungszulagen an das Bundespersonal im Jahre 1921 lautet:

„Art. 1. Die durch Bundesbeschluss vom 27. April 1920 an das Bundespersonal für das Jahr 1920 bewilligten Teuerungszulagen sind, immerhin unter Vorbehalt der Ausrichtung einer Ortszulage von Fr. 150 für Orte mit über 2500 bis und mit 5000 Einwohnern und unter Berücksichtigung veränderter Alters-, Familien-, Wohnorts- und Gehaltsverhältnisse, auch im Jahre 1921 bis zu dem Zeitpunkte auszurichten, in dem das neue Besoldungsgesetz in Kraft treten wird. Auch die übrigen Bestimmungen des erwähnten Bundesbeschlusses sind im Jahre 1921 bis zum genannten Zeitpunkt anwendbar.

Art. 2. Zur Auszahlung der Teuerungszulagen, einschliesslich der Konjunkturzulagen an die Arbeiter der Militärverwaltung, im Jahre 1921 werden, entsprechend der vorstehenden Bestimmung, dem Bundesrat und der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen die nötigen Kredite eröffnet.

Art. 3. Gegenwärtiger Beschluss wird dringlich erklärt und tritt auf den 1. Januar 1921 in Kraft."

c. Voranschlag der Bundesbahnen für das Jahr 1922.

Der Genehmigungsbeschluss der Bundesversammlung vom 1. Februar 1922 lautet:

„Die folgenden Voranschläge der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1922 werden genehmigt:

1. Der Bauvoranschlag im Betrage von Fr. 105 802 690.
2. Der Betriebsvoranschlag, abschliessend mit Fr. 412 636 600 Einnahmen und mit Fr. 334 942 800 Ausgaben.
3. Der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend mit Fr. 93 007 720 Einnahmen und mit Fr. 123 362 800 Ausgaben.
4. Der Voranschlag für den Kapitalbedarf im Betrage von Fr. 134 000 000."

d. Vorentwurf zu einem Bundesgesetz betreffend das Dienstverhältnis und die Besoldungen der Bundesbeamten.

In seinen Sitzungen vom 27., 28. und 29. April, sowie vom 23. Mai 1921 hat der Verwaltungsrat den Vorentwurf zu einem Bundesgesetz betreffend das Dienstverhältnis und die Besoldungen der Bundesbeamten, sowie die Einreihungsvorlage durchberaten und genehmigt.

e. Erwerbung neuer Linien.

Am 21. Juni 1921 hat die Bundesversammlung den ihr mit Botschaft vom 21. Januar 1921 vorgelegten Entwurf eines Bundesgesetzes betreffend den konzessionsgemässen Ankauf der schweizerischen Seetalbahn durch den Bund mit folgendem Wortlaut genehmigt:

„Art. 1. Der Bund erwirbt auf dem Wege des Rückkaufs gemäss den Bestimmungen der Bundesgesetzgebung und der Konzession der Gesellschaft der schweizerischen Seetalbahn die Eisenbahnlinien Wildegg-Lenzburg-Emmenbrücke und Beinwil-Münster, die mit dem Übergang an den Käufer Bestandteile des Netzes der schweizerischen Bundesbahnen bilden werden.

Art. 2. Der Bundesrat wird mit der Durchführung des Rückkaufs auf den 1. Januar 1922 beauftragt. Er ist jedoch ermächtigt, mit der Gesellschaft der Seetalbahn im Falle der Verständigung über den Rückkauf einen späteren Zeitpunkt für den Übergang der Bahn in das Eigentum des Bundes zu vereinbaren.

Art. 3. Der Bundesrat wird ermächtigt, im Sinne der Art. 8 und 13 des Bundesgesetzes vom 27. Juni 1901 betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen für die beiden Linien Zuschläge zu den wirklichen Stationsentfernungen zu bewilligen. Diese Zuschläge sollen so bemessen werden, dass beim Betriebe der Linien durch die Bundesbahnen für gleiche Transportmengen annähernd die bisherigen Transporteinnahmen erzielt werden. Allgemeine Änderungen der für die Bundesbahnen geltenden Tarifgrundlagen, die nach dem Rückkauf der beiden Linien eintreten, finden auf diese ebenfalls Anwendung.

Art. 4. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Gesetzes beauftragt."

Nach unbenützt verstrichener Referendumsfrist ist das Gesetz auf den 27. September 1921 in Kraft erklärt worden. Entsprechend dem Antrage des Verwaltungsrates hat der Bundesrat am 28. Oktober 1921 die beiden Seetalbahn-Linien Emmenbrücke-Lenzburg-Wildegg und Beinwil-Münster dem Kreise V einverleibt, wobei gleichzeitig auch die Strecke Luzern-Emmenbrücke einschliesslich der Station Emmenbrücke vom Kreise II abgetrennt und dem Kreise V zugeteilt wurde. Nachdem alle Vorbereitungen für die Übernahme des Betriebes der ehemaligen Seetalbahn getroffen waren, gingen die Linien dieser Bahn am 1. Januar 1922 an unsere Verwaltung über. Die Rückkaufsverhandlungen, die vom eidg. Eisenbahndepartement geführt werden, sind noch nicht abgeschlossen.

f. Nachtragskreditbewilligung für die Weiterführung der Arbeiten für das II. Geleise Rorschach-St. Margrethen.

Gestützt auf die von der Generaldirektion vorgelegte und vom Verwaltungsrate genehmigte Eingabe vom 24. Mai 1921 und die Botschaft vom 3. Juni 1921, hat die Bundesversammlung am 21. Juni 1921 folgenden Beschluss gefasst:

„1. Der Bundesbahnverwaltung wird für die Weiterführung der Arbeiten für das II. Geleise Rorschach-St. Margrethen auf der Teilstrecke Rorschach-Rheineck ein Nachtragskredit von Fr. 800,000 bewilligt.

2. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

Die Bundesbahnverwaltung ist ermächtigt, über die erteilten Kredite hinaus weitere Arbeiten als Notstandsarbeiten ausführen zu lassen in der Meinung, dass die Genehmigung dieser Bauausgaben nachträglich durch Erteilung von Nachtragskrediten oder bei Behandlung der Jahresrechnungen der Bundesbahnen erfolgen könne."

2. *Tarifwesen.*

In seiner Sitzung vom 18. Juli 1921 hat der Verwaltungsrat gestützt auf den Bericht der Generaldirektion vom 28. Juni/4. Juli 1921 folgenden Beschluss gefasst:

„I. Der Verwaltungsrat ermächtigt die Generaldirektion, die Taxermässigungen, die im Sinne der Darlegungen dieses Berichtes, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr angezeigt erscheinen, im Einvernehmen mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement einzuführen; insbesondere erklärt er sich mit der Gewährung folgender Begünstigungen für Gesellschaften, Schulen, Kadettenkorps und Ferienkolonien einverstanden:

	Ermässigung
1. Gesellschaften:	
16— 60 Personen	20 %
61—120 „	30 %
121—180 „	40 %
über 180 „	50 %
2. Schulen von mindestens 10 Schülern:	Ermässigung
I. Altersstufe (Schüler im Alter bis zu 12 Jahren)	70 %
II. Altersstufe (Schüler im Alter von mehr als 12 Jahren)	50 %

3. Kadettenkorps von mindestens 10 Kadetten:
Gleiche Taxermässigung wie für Schulen der I. und II. Altersstufe gemäss Ziffer 2 hiervor, je nach dem Alter der Kadetten.

4. Ferienkolonien (unterstützte) von mindestens 10 Schülern:

a. Schüler im Alter bis zu 12 Jahren	80 %
b. Schüler im Alter von mehr als 12 Jahren	60 %

Die über die tarifmässigen Bestimmungen hinausgehenden Einschränkungen bezüglich der Klassenbenützung und der Anwendbarkeit der Taxen an Sonn- und Feiertagen werden allgemein fallen gelassen, d. h. der tarifmässige Zustand wird diesbezüglich wieder hergestellt.

II. Von der Ausgabe von 15tägigen Generalabonnements wird abgesehen."

3. *Elektrifikation.*

Am 30. September 1921 genehmigte der Verwaltungsrat die Übereinkunft zwischen den schweizerischen Bundesbahnen und der schweizerischen Kraftübertragungs-A.-G. in Bern betreffend die Energieübertragungsleitung (Hochspannungsleitung) Amsteg-Steinen-Immensee und ermächtigte die Generaldirektion, sich an der schweizerischen Kraftübertragungs-A.-G. in Bern durch Übernahme von Aktien im Nennwerte von Fr. 500,000 zu beteiligen.

4. *Bauvorlagen.*

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

a. Projekt für die Erstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Solothurn-Lengnau mit einem Kreditbegehren von Fr. 6 400 000 nebst Fr. 97 600 für Abschreibungen (Beschluss vom 19. Februar 1921). Für das Jahr 1922 ist über den vorgesehenen Budgetbetrag (Fr. 200 000) hinaus ein Kredit von Fr. 1 500 000 für Notstandsarbeiten bewilligt worden, woran der Bund einen Beitrag à fonds perdu von 30%, d. h. Fr. 450 000 leistet;

b. Projekt für die Ausführung der Engstringerstrasse in Schlieren mit einem Kreditbegehren von Fr. 975 000, sowie Fr. 600 für Abschreibungen (Beschluss vom 19. Februar 1921);

c. Projekt für den Umbau der beiden Kessilochbrücken der Linie Delsberg-Basel, unter gleichzeitiger Erstellung des zweigleisigen Ausbaues der Strecke von km 106.2 bis km 107.7 mit einem Kreditbegehren von Fr. 2 850 000, sowie Fr. 250 000 für Abschreibungen (Beschluss vom 27. April 1921);

d. Projekt betreffend Erweiterung der Werkstätte Zürich zum Unterhalt elektrischer Lokomotiven mit einem Kreditbegehren von Fr. 2 470 000 (Beschluss vom 1. Oktober 1921);

e. Projekt für die Erweiterung des Bahnhofes Aarau im Voranschlagsbetrag von Fr. 2 500 000 mit einem Kreditbegehren von Fr. 2 050 000, nebst Fr. 170 000 für Abschreibungen (Beschluss vom 12. Dezember 1921). Der Bund leistet an den Gesamtbetrag von Fr. 2 500 000 einen Beitrag à fonds perdu von Fr. 450 000;

f. Projekt für die Erweiterung des Bahnhofes Ziegelbrücke mit einem Kreditbegehren von Fr. 1 777 000, sowie Fr. 7700 für Abschreibungen (Beschluss vom 12. Dezember 1921);

g. Projekt betreffend den Ersatz des Niveauüberganges de Crin in Montreux durch eine Überführung im Voranschlagsbetrag von Fr. 1 293 000, woran sich die Bundesbahnen mit einem Beitrag von 84% der Kosten beteiligen (Beschluss vom 27. April 1921).

5. *Notstandsarbeiten.*

Gemäss Bundesbeschluss vom 21. Oktober 1921 hat die Bundesversammlung einen Kredit von 66 Millionen Franken für die Durchführung von Notstandsarbeiten im Lande bewilligt. Von dieser Summe entfallen Fr. 29 950 000 auf die von den Bundesbahnen vorzunehmenden Notstandsarbeiten. In seiner Sitzung vom 12. Dezember 1921 hat der Verwaltungsrat von dem Berichte der Generaldirektion vom 19. November 1921 betreffend die Verwendung des den Bundesbahnen eröffneten Kredites, sowie von den in die erste Liste der sofort zu beginnenden Notstandsarbeiten aufgenommenen Bauten im Gesamtbetrage von Fr. 15 838 900 in zustimmendem Sinne Kenntnis genommen.

6. *Bauverträge.*

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

a. Vertrag vom 13. Januar 1921 betreffend Übertragung der Erd-, Maurer- und Verputzarbeiten für das Maschinenhaus des Kraftwerkes Barberine in Châtelard an die Firma Leuenberger-Trachsel & Niggli in Spiez im Voranschlagsbetrag von Fr. 920 836. 50 (Beschluss vom 19. Februar 1921);

b. Vertrag vom 24. Januar 1921 mit der Gemeinde Lausanne über die Herstellung des Verbindungsgeleises zwischen dem Bahnhofe Renens und dem Planum des künftigen Güterbahnhofs im Flontale im Betrage von Fr. 914 906. 20 (Beschluss vom 19. Februar 1921);

c. Vertrag vom 12. Januar 1921 betreffend den Umbau der untern Limmatbrücke bei Wettingen durch die Firma Wartmann, Vallette & Cie. in Brugg und Konsorten im Betrage von Fr. 1 458 550 (Beschluss vom 19. Februar 1921).

7. *Lieferungsverträge.*

Vom Verwaltungsrate wurden genehmigt:

a. die Verträge mit den schweizerischen Kabelfabriken in Cossonay und in Cortaillod über die Lieferung der Schwachstromkabel für die Elektrifikation Erstfeld-Luzern, Bellinzona-Chiasso und Sitten-Lausanne zum Gesamtpreise von Fr. 2 209 800 (Beschluss vom 31. März 1921);

b. die Verträge mit den Firmen Schweizerische Lokomotivfabrik Winterthur, Brown, Boveri & Cie., Baden, Maschinenfabrik Oerlikon, S. A. des Ateliers de Sécheron in Genf und Schweizerische Waggonsfabrik A.-G., Schlieren, betreffend die Lieferung von 32 Lokomotiven der Serien Ae 3/5, Ae 3/6, Be 4/6, und Ee 3/4 und 4 Motorwagen der Serie Ce 4/6 unter Bewilligung des hierfür erforderlichen Kredites von Fr. 24 040 000 zu Lasten der Baurechnungen 1921—1923 (Beschluss vom 24. Mai 1921);

c. der Vertrag vom 28. Juni 1921 mit der A.-G. der Maschinenfabriken Escher, Wyss & Cie. in Zürich betreffend die Lieferung der Druckleitungsanlage des Kraftwerkes Barberine, sowie der Entleerungsleitung am See und der Ausrüstung der Schieberkammer bei der Wasserfassung zum Gesamtpreis von Fr. 1 853 510 (Beschluss vom 18. Juli 1921);

d. der Vertrag vom 9. September 1921 mit der Firma Les Petits-Fils de François de Wendel & Cie. in Hayingen (Lothringen) über die Lieferung von 15 800 Tonnen Flusstahlschienen, Zungenschienen und Eisenschwellen im Betrage von Fr. 2 562 500 (Beschluss vom 1. Oktober 1921);

e. der Vertrag vom 7. Januar 1921 mit der Gesellschaft der L. von Roll'schen Eisenwerke in Gerlafingen über die Lieferung von Schienenbefestigungsmitteln im Betrage von Fr. 698 190 (Beschluss vom 19. Februar 1921);

f. der Vertrag mit der A.-G. Brown, Boveri & Cie. in Baden über die Lieferung, Aufstellung und Inbetriebsetzung der Haupt- und Eigenverbrauchstransformatoren und der Lieferung der Schaltanlage für das Unterwerk Puidoux, sowie die Lieferung des Reservematerials zu der Schaltanlage und den Eigenverbrauchstransformatoren, des zugehörigen Mobiliars etc. zum Gesamtpreis von Fr. 725 000 (Beschluss vom 12. Dezember 1921).

g. der Vertrag mit der S. A. Dorénaz über die Lieferung von 15,000 Tonnen Walliser Anthrazit-Eiformbriketts (Beschluss vom 29. April 1921);

h. die Verträge vom 9. März, 16. August 1921 mit der Firma L. Chentrier & E. Dubi, importateurs, in Paris über die Lieferungen von 24,000 Tonnen englischer Briketts (Beschluss vom 31. März 1921) und von 48000 Tonnen englischer Briketts (Beschluss vom 30. August 1921).

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

Im Berichtsjahre sind vom Verwaltungsrate folgende Verträge genehmigt worden:

a. der Vertrag mit der Direktion der Sihltalbahn vom 5./11. August 1921 über die Mitbenützung der Station Sihlbrugg durch die Sihltalbahn (Beschluss vom 18. Februar 1921);

b. der Vertrag vom 23./28. Dezember 1920 mit der Direktion der elektrischen Greyerzerbahnen über die Mitbenützung der Station Palézieux (Beschluss vom 30. März 1921);

c. der Vertrag vom 23./27. Dezember 1920 mit der Direktion der elektrisch betriebenen Eisenbahn Orbe-Chavornay betreffend die Mitbenützung der Station Chavornay (Beschluss vom 30. März 1921);

d. der Vertrag vom 7./30. Januar 1921 mit der Direktion der Tramways Lausannois betreffend die Mitbenützung der Station Moudon (Beschluss vom 30. März 1921);

e. der Nachtrag II vom 7./13. Januar 1921 zu dem mit der Schmalspurbahngesellschaft Bözingen-Mett abgeschlossenen Vertrag betreffend den Anschluss an die Station Mett-Bözingen (Beschluss vom 30. März 1921);

f. der Vertrag vom 23./30. April 1921 mit der Regionalbahngesellschaft des Val de Ruz betreffend den Anschluss an die Station Les Hauts-Geneveys, sowie die Mitbenützung derselben (Beschluss vom 30. August 1921);

g. der Vertrag vom 16. August 1921 mit dem Regierungsrate des Kantons Waadt über die Verpachtung des Betriebes der Eisenbahn Nyon-Crassier an die Bundesbahnen (Beschluss vom 30. September 1921);

h. der Nachtrag II zu dem mit der Waldenburgerbahn abgeschlossenen Vertrag vom 10. Mai/4. Juni 1880 betreffend die Mitbenützung der Station Liestal und der Strecke Liestal-Altmarkt für den Betrieb der Waldenburgerbahn (Beschluss vom 1. Oktober 1921);

i. der Vertrag vom 13./29. September 1921 mit der Forchbahngesellschaft über die Mitbenützung der Station Zürich-Stadelhofen (Beschluss vom 12. Dezember 1921).

9. *Organisation der Verwaltung.*

Der Bundesrat hat am 4. März und am 29. Dezember 1921 beschlossen, gemäss dem Antrage des Verwaltungsrates von der Wiederbesetzung der frei gewordenen Direktorenstellen in den Kreisen III und V vorläufig Umgang zu nehmen. Die provisorische Organisation mit einem Einzeldirektor, gleich wie im Kreise I, ist am 1. April 1921 im Kreise III und am 1. Dezember (rückwirkend) im Kreise V zur Durchführung gelangt.

Der Antrag des Verwaltungsrates betreffend die infolge Austrittes des Herrn Generaldirektor E. Colomb aus der Generaldirektion (30. April 1921) einzuführende provisorische Änderung in der Organisation dieser Behörde ist vom Bundesrate in seiner Sitzung vom 11. April 1921 zum Beschluss erhoben worden. Dieser lautet:

„I. In Abweichung von Art. 23 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 bleibt die Generaldirektion nach dem Rücktritte des Herrn E. Colomb vom 1. Mai 1921 an versuchsweise und bis auf weiteres mit nur vier Mitgliedern besetzt.

II. Für die Dauer dieser provisorischen Organisation werden die Art. 21 und 29 der Vollziehungsverordnung vom 7. November 1899 zum Eisenbahnrückkaufsgesetze vom 15. Oktober 1897 in der Weise abgeändert, dass die Generaldirektion ermächtigt wird, die in der Vollziehungsverordnung dem Finanzdepartemente und dem kommerziellen Departemente zugewiesenen Dienstgeschäfte und unterstellten Dienstabteilungen von sich aus in zweckmässiger Weise auf das Präsidium und den Vorsteher des Rechtsdepartementes zu verteilen.

III. Dieser Beschluss tritt auf den 1. Mai 1921 in Kraft; die Generaldirektion der S. B. B. wird mit seiner Vollziehung beauftragt."

In Vollziehung dieses Bundesratsbeschlusses verfügte die Generaldirektion am 20. April 1921, dass vom 1. Mai 1921 an bis auf weiteres nachstehende organisatorische Änderungen zur Durchführung gelangen:

„Die dem Präsidium und den Vorstehern des Finanz- und des Rechtsdepartements gemäss Vollziehungsverordnung bisher zugewiesenen Dienstgeschäfte und unterstellten Dienstabteilungen werden wie folgt verteilt:

Dem Präsidium: ausser den Präsidialgeschäften das Finanzdepartement (I. Departement) und vom kommerziellen Departement (II. Departement) die Einnahmenkontrolle samt Drucksachenverwaltung;

dem Vorsteher des Rechtsdepartementes (V. Departement): ausser dem Rechtsdepartement, das kommerzielle Departement (II. Departement, exkl. Einnahmenkontrolle und Drucksachenverwaltung)."

Über die Entlastung einzelner Mitglieder der Generaldirektion durch Abgabe von Kompetenzen an Dienstabteilungschefs und weitere Organe soll auf Grund praktischer Erfahrungen später Beschluss gefasst werden."

Gestützt auf den Antrag des Verwaltungsrates vom 12. Dezember 1921, von der Wiederbesetzung einer weiteren Generaldirektorenstelle Umgang zu nehmen und im Sinne der im Wurfe liegenden neuen Organisation der Bundesbahnverwaltung die gesamte Geschäftsführung drei Generaldirektoren zu übertragen, hat der Bundesrat am 29. Dezember 1921 beschlossen:

„1. In Abweichung von Art. 23, Absatz 1 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 und in Abänderung von Art. 18 der hierzu erlassenen Vollziehungsverordnung bleibt die Generaldirektion nach dem Austritte des Herrn H. Dinkelmann versuchsweise und bis auf weiteres mit nur drei Mitgliedern besetzt.

2. Für die Dauer dieser provisorischen Organisation wird die Generaldirektion ermächtigt, die bestehenden Dienstabteilungen der Departemente nach freiem Ermessen unter die drei Mitglieder zu verteilen, unter Kenntnisgabe an den Verwaltungsrat.

3. Dieser Beschluss, mit dessen Vollziehung die Generaldirektion beauftragt wird, tritt mit Rücksicht auf den kürzlich erfolgten Hinscheid des Herrn Generaldirektor Sand erst dann in Kraft, wenn Herr Dinkelmann, der sich bereit erklärt, seine bisherigen Obliegenheiten bis zur Wahl des Nachfolgers des Herrn Sand zu besorgen, seinen Rücktritt genommen hat."

10. *Personalversicherung.*

In seiner Sitzung vom 30./31. August hat der Verwaltungsrat den Entwurf der Generaldirektion und der ständigen Kommission für die neuen Statuten und die Reglemente betreffend die Personalversicherung durchberaten und genehmigt. Damit ist das Bundesbahnpersonal inbezug auf die Versicherung dem eidg. Personal gleichgestellt worden.

11. *Allgemeine Personalangelegenheiten.*

a. In der Sitzung vom 19. Februar 1921 hat der Verwaltungsrat, gestützt auf das auf den 1. Januar 1921 in Kraft getretene Bundesgesetz vom 9. Oktober 1920 betreffend die Abänderung einzelner Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Kranken- und Unfallversicherung vom 13. Juni 1911 im Reglement Nr. 48 betreffend ausserordentliche Leistungen der schweizerischen Bundesbahnen für die Unfallversicherung des Personals (Zuschussreglement) den versicherten Höchstbetrag des Jahresverdienstes von Fr. 4000 auf Fr. 6000 (Art. 3, lit. *b*, und Art. 5, Ziff. 4), sowie des Tagesverdienstes von Fr. 14 auf Fr. 21 (Art. 2, Ziff. 2, lit. *a* und *b*), rückwirkend auf den 1. Januar 1921, erhöht.

b. Am 30. März 1921 genehmigte der Verwaltungsrat einen III. Nachtrag zum Reglement Nr. 3 betreffend die allgemeinen Dienstvorschriften für die Beamten und ständigen Angestellten, wodurch der Art. 28, Abs. 1, des Reglementes betreffend die Gewährung von zusammenhängendem Urlaub zur Erholung aufgehoben und wie folgt ersetzt wird:

„Beamten und Angestellten, für welche die in Art. 27 erwähnte Gesetzgebung keine Ruhetage vorschreibt, ist ein zusammenhängender Urlaub zur Erholung zu bewilligen:

a. für die Beamten der II. und III. Besoldungsklasse 3 Wochen. Für die Abteilungsvorstände und deren Stellvertreter, soweit die genannten Beamten der 1., 2. und 3. Gehaltsstufe der II. Besoldungsklasse angehören, beträgt der Urlaub von dem Jahre an, in welchem sie das 40. Altersjahr zurücklegen, 4 Wochen. Mit Bewilligung der Generaldirektion kann den Abteilungsvorständen auch vor Erreichung des 40. Altersjahres ein vierwöchiger Urlaub gewährt werden;

b. für die Beamten der IV. und V. Besoldungsklasse 3 Wochen;

c. für die Beamten und Angestellten der VI. und VII. Besoldungsklasse 2 Wochen, bei mehr als 10 Dienstjahren oder mehr als 35 Altersjahren 3 Wochen."

c. Der Erholungsurlaub ohne Lohnabzug der Werkstättearbeiter im Kalenderjahr wurde mit Wirkung vom 1. Januar 1921 an durch Beschluss vom 18. Juli 1921 wie folgt festgesetzt:

„vom 1. bis und mit dem Jahre, in welchem das 9. Dienstjahr zurückgelegt wird											6	Tage
von dem Jahre an, in welchem das	10.	Dienstjahr	oder	das	30.	Altersjahr	zurückgelegt	wird			9	„
„ „ „ „ „ „ „	15.	„	„	„	35.	„	„	„			12	„
„ „ „ „ „ „ „	20.	„	„	„	40.	„	„	„			15	„
und von dem Jahre an, in dem „	25.	„	„	„	45.	„	„	„			18	„

Der Samstag gilt als voller Ferientag."

11. *Wahlvorschläge und Wahlgenehmigungen.*

Vom Verwaltungsrate sind sämtliche von der Generaldirektion für die Amtsdauer vom 1. April 1921 bis 31. März 1924 vollzogenen Erneuerungswahlen der Abteilungsvorstände bei der Generaldirektion und den Kreisdirektionen genehmigt worden. Die Bestätigung im Amte erfolgte unter dem ausdrücklichen Vorbehalte, dass der Wahlbehörde das Recht gewahrt bleibe, jeden Beamten und Angestellten auch während der Amtsperiode nach Massgabe des dienstlichen Bedürfnisses zu versetzen oder ihm andere als die bisherigen dienstlichen Funktionen zuzuweisen. Für den Fall, dass bei Inkrafttreten des neuen Besoldungsgesetzes die Ämterbezeichnungen geändert, oder die dienstlichen Stellungen dem frühern Range oder der Bedeutung nach verschoben werden, ist ferner vorbehalten worden, dass eine entsprechende Änderung vor dem Ablaufe der Amtsdauer vorgenommen werden könne. Ebenfalls sind gutgeheissen worden die von der Generaldirektion im Laufe des Berichtsjahres infolge eingetretener Vakanzen getroffenen Wahlen der Herren:

Dr. Raphael Cottier zum Generalsekretär,

Erwin Matter zum Oberbetriebschef,

Jakob Meier zum Vorstand der Materialverwaltung des Kreises II, in Basel.

B. Kreiseisenbahnräte.

Im Berichtsjahre sind von dem Kreiseisenbahnrat I fünf Sitzungen, von den Kreiseisenbahnräten II, III und IV je vier und vom Kreiseisenbahnrate V zwei 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: Entwurf des Bundesrates vom 16. Juni 1921 für ein Bundesgesetz betreffend die Organisation und Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen, Vollziehungsverordnung zu diesem Gesetze, Notstandsarbeiten, Bergzuschläge auf der Gotthardlinie.

C. Generaldirektion.

Die Generaldirektion behandelte in 116 Sitzungen 2560 Geschäfte. Neben der Vorbereitung der Vorlagen an den Verwaltungsrat erwähnen wir folgende wichtigere Angelegenheiten:

Allgemeines.

1. Am 30. April 1921 ist Herr Generaldirektor E. Colomb nach langjähriger erfolgreicher Tätigkeit im Eisenbahnwesen von seinem Amte zurückgetreten.

Am 18. Dezember verstarb nach kurzem Krankenlager unerwartet rasch der hochverdiente Vizepräsident und Vorsteher des Baudepartements der Generaldirektion, Herr Ingenieur Otto Sand, Mitglied der Generaldirektion seit der Verstaatlichung der Hauptbahnen.

2. Das eidgenössische Eisenbahndepartement hat uns Ende Juli seinen Entwurf betreffend die Änderung des Übereinkommens mit Frankreich über den internationalen Bahnhof in Vallorbe vom 11. Juli 1914, sowie seinen Entwurf betreffend den Abschluss eines neuen Abkommens über den internationalen Bahn-

hof S. B. B. in Basel hinsichtlich der den Eisenbahnverkehr betreffenden Bestimmungen in diesen Bahnhöfen zur Vernehmlassung unterbreitet.

3. Vom Eisenbahndepartement sind uns die nachstehend aufgeführten Konzessionsgesuche zur Begutachtung übermittelt worden:

a. Für die Errichtung eines Automobildienstes zwischen den Ortschaften Sitten-Vétroz-Ardon-Chamoson-Riddes. Wir hatten vom Standpunkt des Wettbewerbes aus keine Einwendung gegen die Konzessionserteilung zu erheben. Indessen behielten wir uns für eine allfällige spätere Ausdehnung des Automobildienstes bis Martigny unsere Stellungnahme vor.

b. Für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Überlandbahn von Birsfelden (Endpunkt der Basler Strassenbahn) nach Rheinfelden über Schweizerhall und Augst. Auch hier hatten wir keine genügende Veranlassung, um uns gegen die Konzessionserteilung auszusprechen, wenn auch nach unserem Dafürhalten ein dringendes Bedürfnis für die Erstellung dieser Linie nicht vorliegt. Wir haben dagegen dem Eisenbahndepartemente empfohlen, auf die Konzessionierung der Teilstrecke Augst-Rheinfelden nicht einzutreten, weil das Verkehrsbedürfnis auf dieser Strecke und besonders zwischen Rheinfelden und Basel durch zweckmässige Zugsverbindungen auf der Bundesbahnlinie in ausreichendem Masse befriedigt werden kann;

c. Für die Einrichtung von Autokursen von Amriswil nach Bischofszell und von Amriswil nach Muolen. Gegen die Konzessionierung ist keine Einsprache erhoben worden. Wir sahen uns aber veranlasst, das Eisenbahndepartement auf die schädigenden Wirkungen für unser Unternehmen aufmerksam zu machen, wenn das gesamte in Aussicht gestellte Autoliniennetz von Bischofszell aus, d. h. nach fünf verschiedenen Richtungen, zur Ausführung kommen sollte.

d. Für die Führung von Automobilkursen zur Beförderung von Personen und Gepäck von Genf (Rue du Montblanc) über Perly nach Certon-frontière. Die Bundesbahnen hatten keinen Grund, sich in ablehnendem Sinne über die Konzessionierung zu äussern.

e. Für den Betrieb von Kraftwagenkursen zwischen Näfels-Mollis-Mühlehorn. Auch hier hatten wir keine Einwendung gegen die Erteilung der nachgesuchten Konzession zu erheben.

f. Für einen Kraftwagenbetrieb zwischen Sissach und Rothenfluh. Im Hinblick darauf, dass die Ortschaft Böckten bei Entsprechung des vorliegenden Gesuches wieder eine direkte Verkehrsverbindung, sowohl mit Sissach als auch mit Gelterkinden erhält, haben wir gegen die Konzessionserteilung keine Einwendungen erhoben, obschon sich daraus, soweit die Teilstrecke Sissach-Gelterkinden in Frage kommt, ein Verkehrsverlust und damit eine Einnahmeneinbusse für unsere Strecke ergeben werden.

g. Für eine Schmalspurbahn Thusis-Misox. In der Antwort auf die Gegenbemerkungen des Initiativkomitees hielt die Generaldirektion an ihrem frühern Standpunkte fest, dass die verkehrspolitischen und volkswirtschaftlichen Vorteile, die mit der Erstellung der Verbindungslinie von Thusis nach Misox verbunden sein können, die Investierung der grossen Mittel, die jene erfordert, in Ansehung der Anforderungen für andere, dringendere und wichtigere Verkehrsaufgaben unter den heutigen Verhältnissen nicht zu rechtfertigen vermögen, namentlich nicht bei der zu erwartenden Unrentabilität der zu konzessionierenden Linie. Das Bedürfnis nach der Erteilung einer Konzession für diese Linie ist seit der erstmaligen Vernehmlassung noch mehr geschwunden, da vom Monate Juni an zwischen Misox und Thusis täglich eine zweimalige Automobilverbindung in jeder Richtung zur Ausführung gelangt.

h. Für eine Automobil-Ring-Verbindung Rheinfelden-Maisprach-Gelterkinden-Wegenstetten-Möhlin-Rheinfelden. In unserem Gutachten gelangten wir zum Schlusse, dass durch die Ringverbindung keine wesentlichen Interessen der Bundesbahnverwaltung verletzt werden, weshalb gegen die Konzessionserteilung keine Einwendungen erhoben wurden.

4. Auf Einladung des Eisenbahndepartementes haben wir uns über das Gesuch der Solothurn-Münster-Bahn vom 3. Februar 1921 um Hilfeleistung gemäss Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1919 geäussert. Da es ausgeschlossen wäre, dass unsere Verwaltung mit Rücksicht auf ihre höhern Personal- und sonstigen Betriebskosten den Betrieb dieser Bahn einfacher und zu günstigern Bedingungen als die Emmentalbahn besorgen könnte, und zudem eine Verminderung der gegenwärtigen Fahrleistungen nicht durchführbar wäre, konnten wir die Übernahme des Betriebes der Solothurn-Münster-Bahn durch den Bund nicht empfehlen.

5. Vom Eisenbahndepartement ist uns sodann das beim Bundesrat von der Aktiengesellschaft für den Bau einer Eisenbahnlinie Mendrisio-Stabio-Grenze anhängig gemachte Gesuch um Gewährung einer Subvention von $1^1/_2$ Millionen Franken an die Erstellung dieser Linie zur Begutachtung zugestellt worden. In Bestätigung einer von uns früher ergangenen Vernehmlassung in dieser Angelegenheit sind wir in unserer Begutachtung vom 10. November 1921 zum Schlusse gelangt, dass vom Standpunkte der Bundesbahnen aus, die voraussichtlich den unrentablen Betrieb dieser Verbindungslinie übernehmen müssten, die Bundessubvention in der anbegehrten Höhe nicht befürwortet werden könne.

6. Mit Beschluss vom 12. August 1921 hat der Bundesrat dem vom Post- und Eisenbahndepartement vorgelegten Entwurfe zu den Vollziehungsverordnungen I und II des Bundesgesetzes vom 6. März 1920 betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und andern Verkehrsanstalten die Genehmigung erteilt. In Anlehnung hieran sind die Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes, deren Inkraftsetzung noch nicht erfolgt war, nebst der zugehörigen Vollziehungsverordnung auf den 1. Oktober 1921 in Kraft gesetzt worden.

Gestützt auf das neue Arbeitszeitgesetz vom 6. März 1920 und auf das Bundesgesetz vom 27. Juni 1919 betreffend die Arbeitszeit in den Fabriken, haben wir auf den 1. Oktober 1921 hin neue Vorschriften betreffend die Überzeitarbeit des dem Arbeitszeitgesetz und dem Fabrikgesetz unterstellten Personals erlassen.

7. Entsprechend einem mit Schreiben vom 18. März 1921 geäusserten Wunsche des eidgenössischen Eisenbahndepartementes, es möchten mit Rücksicht auf die geplante Reduktion der Kreise von fünf auf drei frei gewordene chargierte Stellen in den Zentralbureaux der Kreise vorläufig nicht mehr endgültig wiederbesetzt werden, sind schon einige Ämter nur mehr provisorisch besetzt worden, wobei an die Beamten für die Zeit der Ausübung höherer Funktionen und als Entgelt für die vermehrte Verantwortlichkeit Funktionszulagen zur Ausrichtung gelangen.

8. Am 16. April 1921 fasste der Bundesrat einen Beschluss betreffend das Verfahren bei Neuanstellungen oder Entlassungen von Personal, dessen Anwendung auf die allgemeine Bundesverwaltung beschränkt ist. Gestützt darauf sind unsere Dienststellen eingeladen worden, bei Anstellung von neuem Personal dem in Ziffer 3 des fraglichen Bundesratsbeschlusses enthaltenen Grundsatz nach Möglichkeit Rechnung zu tragen. Diese Ziffer lautet folgendermassen: „Die Einstellung von neuem, ausserhalb der Bundesverwaltung stehendem Personal ist bis auf weiteres nur zulässig, wenn unter den als verfügbar gemeldeten Arbeitskräften der ordentlichen und ausserordentlichen Abteilungen keine geeigneten oder genügend befähigten Bewerber vorhanden sind."

9. Durch Beschluss vom 22. Oktober 1920 hat der Bundesrat hinsichtlich der Ausrichtung des Gehaltes oder Lohnes an die eidgenössischen Beamten, Angestellten und Arbeiter während des Militärdienstes neue Bestimmungen aufgestellt, die im wesentlichen den vollen Genuss des Gehaltes oder Lohnes während des Militärdienstes gewährleisten. Gestützt auf diesen Beschluss sind für die Bundesbahnen rückwirkend auf 1. Januar 1921 entsprechende Weisungen erteilt worden.

10. Am 31. Mai 1921 übermittelte uns die Oberpostdirektion den Vorentwurf nebst Erläuterungen zu einem neuen Postverkehrsgesetze.

Es wird darin vorgesehen, künftig alle Pakete bis zum Gewichte von 5 kg dem Postregal zu unterstellen, während dies gegenwärtig nur für die verschlossenen Gegenstände der Fall ist. In unserer Vernehmlassung wiesen wir darauf hin, dass diese beabsichtigte Ausdehnung des Postzwanges für die Bundesbahnen den Verlust einer namhaften Zahl von Expressgutsendungen zur Folge haben werde. Für Stücke von 5—50 kg sieht der Entwurf überdies einen Entfernungstarif vor, der für grössere Entfernungen billigere Taxen als die Bahnfrachten vorsieht. Dadurch würde ein Konkurrenzbetrieb geschaffen, den die Bahn gegen sich selbst vermitteln müsste, und wir sahen uns deshalb veranlasst, gegen diesen unsere Interessen beeinträchtigenden Vorschlag der Postverwaltung Einspruch zu erheben.

Die bisherige Portofreiheit zugunsten der Bundesbahnen ist nicht mehr vorgesehen, und es besteht nach Massgabe der Erläuterungen die Absicht, dieselbe ganz aufzuheben. In der Meinung, dass den einzelnen Verwaltungen des Bundes nicht ohne Entgelt Leistungen aufgebürdet werden sollen, deren Nutzen zum grössten Teil einer andern Zweigverwaltung zugute kommt, und so das finanzielle Ergebnis der einen Verwaltung auf Kosten der andern in unzulässiger Weise begünstigt, pflichten wir der Abschaffung der Portofreiheit bei. Anderseits teilten wir der Oberpostdirektion mit, dass die schwierige finanzielle Lage auch die Bundesbahnen zwinge, ihre Gratisleistungen einzustellen und auf eine reinliche Scheidung der Selbstkosten zwischen den beiden Verkehrsanstalten bedacht zu sein. Die Portofreiheit bildete bis jetzt ein kleines Entgelt für die gewaltigen Leistungen, welche die Bahn zugunsten der Post vermitteln musste, und mit deren Aufhebung fällt auch der letzte Grund dahin, der bisher die unentgeltliche Benützung der Bundesbahnen durch die Post in etwas gerechtfertigt erscheinen lässt.

11. Mit Zuschrift vom 19. September 1921 hat die Oberpostdirektion der Generaldirektion mitgeteilt, dass sie zur Belebung des Touristenverkehrs im Gotthardgebiete beabsichtige, im nächsten Sommer auch einen Kraftwagenkurs über die Gotthardstrasse von Andermatt nach Airolo einzuführen. Bei Schaffung entsprechender Zugsanschlüsse kann dieser Kurs der Bahn neuen Verkehr zuführen, so dass Einwendungen gegen die Einführung dieses Kraftwagenkurses nicht erhoben wurden.

12. Am 18. Januar 1921 ist im Nationalrat folgendes Postulat aufgestellt worden:

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

1. über die Finanzlage der Bundesbahnen und die Herstellung des Gleichgewichts in der Gewinn- und Verlustrechnung und über die zur Deckung des bestehenden Defizites vorgesehenen Massnahmen;
2. über das Elektrifizierungsprogramm der Bundesbahnen und die finanziellen Aufwendungen zur Umwandlung des Dampfbetriebes in den elektrischen Betrieb."

Auf die Einladung des Vorstehers des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes, uns zu den gestellten Postulaten innert kurzer Frist zu äussern, haben wir in einem Berichte vom 1. April 1921 die seit der Vorlage des Finanzberichtes vom 12. März 1921 eingetretenen Faktoren, die auf die Gestaltung der Finanzlage unseres Unternehmens von Einfluss sind, berücksichtigt und die Endergebnisse entsprechend abgeändert. Die zweite Frage des nationalrätlichen Postulates betreffend die Elektrifizierung ist in einem Berichte vom 5. April zur Beantwortung gelangt.

In der gleichen Sitzung des Nationalrates vom 18. Januar 1921 wurde das Postulat des Herrn Nationalrat Gelpke angenommen, lautend:

„Der Bundesrat wird eingeladen, den Räten ein Memorial zu unterbreiten über die bisherigen Betriebsergebnisse im elektrischen Traktionsdienste auf der 90 km langen Gotthardbahnstrecke Erstfeld-Biasca, mit einer vergleichenden Gegenüberstellung der Zugsbeförderungskosten zwischen Elektrizität und Dampf auf der Basis der nachfolgenden Dienstkohlenpreise:

a. Fr. 150 pro Tonne
b. „ 110 „ „
c. „ 70 „ „

Dem Eisenbahndepartemente ist unser Bericht über diese Angelegenheit am 8. April zugegangen.

Im Nationalrate sind sodann am 4. Oktober 1921 bei der Beratung des Geschäftsberichtes und der Rechnungen der Bundesbahnen für 1920 folgende Postulate aufgestellt worden:

1. Der Bundesrat wird eingeladen, zu prüfen und darüber zu berichten, ob nicht das Bundesgesetz über die Kranken- und Unfallversicherung in dem Sinne zu revidieren sei, dass die S. B. B. von der Verpflichtung, ihr Personal bei der eidgenössischen Unfallversicherungsanstalt zu versichern, entbunden werden, wobei sie Selbstversicherer für die gleichen Leistungen bleiben, wie sie heute dem Personal garantiert sind.
2. Der Bundesrat wird eingeladen, zu prüfen, ob nicht die Bewachung der Niveauübergänge der S. B. B. wie dies bereits in Amerika und Schweden geschieht, in Frankreich in Vorbereitung ist, mit Vorteil durch automatisch wirkende optische und akustische Signale zu ersetzen seien.

13. Die Personalkommission hat während des Berichtsjahres keine Sitzung abgehalten. Dagegen sind von ihren Fachausschüssen insbesondere die mit der Reorganisation der Bundesbahnverwaltung im Zusammenhange stehenden Fragen der Neuordnung der Obliegenheiten und Befugnisse der einzelnen Dienststellen im Sinne einer Vermehrung der Selbständigkeit und Verantwortung der mittlern und untern Dienststellen in mehreren Sitzungen durchberaten worden. Im weiteren haben sich die Fachausschüsse mit zehn betriebstechnischen und sechs administrativen Angelegenheiten befasst.

14. In den im Berichtsjahre abgehaltenen zwei Direktorenkonferenzen sind folgende wichtigere Geschäfte behandelt worden: Vorentwurf des eidgenössischen Finanzdepartementes zu einem Bundesgesetz betreffend das Dienstverhältnis und die Besoldungen der Bundesbeamten und die Einreihungsvorlage; gemeinsame Wareneinkäufe und Nebenbeschäftigungen für Dritte durch Dienstpersonal; Kreditüberschreitungen und Einholung von Nachtragskrediten; Zahlungsbedingungen bei Vertragsabschlüssen; Bekämpfung des Alkoholismus.

15. Über den Personalbestand bei der Generaldirektion gibt die betreffende Tabelle in den statistischen Beilagen zu diesem Berichte Auskunft.

Im Jahresdurchschnitte betrug die Zahl der Beamten mit festem Gehalt insgesamt 27 834, diejenige der im Taglohn Angestellten 10 592, zusammen 38 426 gegen 39 410 im Jahre 1920.

	Beamte mit festem Gehalt	Angestellte im Taglohn
Generaldirektion	860	153
Kreis I	5 898	1 804
„ II	6 635	2 775
„ III	5 966	2 322
„ IV	3 807	1 612
„ V	4 668	1 926
	27 834	10 592

I. Finanzdepartement.

a. Rechnungsergebnisse.

1. Die Rechnungsergebnisse der schweizerischen Bundesbahnen des Jahres 1921 sind durch die wirtschaftlichen Folgen des europäischen Krieges noch in starkem Masse beeinflusst. Die Krisis auf nahezu allen Gebieten der Industrie und des Gewerbes, sowie der Rückgang des Handels haben eine bedeutende Verminderung der Transporteinnahmen im Güterverkehr zur Folge gehabt. Diese weisen gegenüber dem

Jahre 1920 einen Ausfall von über 53 Millionen Franken auf; sie sind um 78½ Millionen Franken hinter dem Voranschlag für 1921 zurückgeblieben. Der Rückgang im Personenverkehr ist durch die Taxerhöhung ausgeglichen worden, welche gegenüber dem Vorjahre eine kleine Mehreinnahme von 1½ Millionen Franken gebracht hat; dagegen haben die Einnahmen aus dem Güterverkehr den für 1921 veranschlagten Betrag nicht erreicht. Die Einnahmen aus dem Postverkehr haben eine Zunahme erfahren.

Dem Rückgang der Gütertransporteinnahmen steht allerdings eine Verminderung der Betriebsausgaben gegenüber; diese hat aber begreiflicherweise nicht im nämlichen Masse eintreten können, wie die Verkehrsverminderung. Die hauptsächlichste Ausgabenverminderung betrifft das Personal und den Materialverbrauch. Der Ausfall der Verkehrseinnahmen ist aber ein so bedeutender, dass der Rechnungsabschluss des Jahres 1921 das ungünstigste Ergebnis in der gesamten bisherigen Betriebsperiode der Bundesbahnen darstellt. Wir verweisen auf die in den nachfolgenden Rechnungen und in ihren Erläuterungen enthaltenen Angaben.

2. Der Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben beträgt Fr. 12 054 185. 86; er ist um Fr. 23 648 707 oder 66.24 % geringer als derjenige von 1920 und um Fr. 43 796 924 oder 78.42 % geringer als der für 1921 veranschlagte Einnahmenüberschuss. Der bedeutende Rückgang der Verkehrseinnahmen hat somit auf den Betriebsüberschuss in einer besorgniserregenden Weise eingewirkt.

Aus dem nämlichen Grunde ist der Betriebskoeffizient von 90.94 im Jahre 1920 auf 96.59 im Jahre 1921 gestiegen; dieses ist der höchste Koeffizient in der bisherigen Betriebszeit der Bundesbahnen.

3. Der ungünstige Abschluss der Betriebsrechnung hat das Defizit der Gewinn- und Verlustrechnung neuerdings vermehrt; es hat im Jahre 1921 den hohen Betrag von Fr. 72 505 840. 79 erreicht, gegenüber Fr. 31 701 313. 55 im Jahre 1920; die Vermehrung beträgt Fr. 40 804 527. 24 oder 128,71 %. Dem Fehlbetrag des Jahres 1921 ist das in die Bilanz übergetragene Kriegsdefizit auf Ende 1920 mit Fr. 92 737 762. 14 beizufügen, wodurch das Defizit auf Ende des Jahres 1921 auf Fr. 165 243 602. 93 angewachsen ist.

In unserm Berichte vom 21. Juli 1921 an das eidgenössische Eisenbahndepartement über die Finanzlage der Bundesbahnen hatten wir den voraussichtlichen Ausgabenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1921 auf Fr. 78 430 000 berechnet. Gegenüber dem erwarteten Überschuss des genannten Jahres ergibt sich eine Verbesserung von rund 6 Millionen Franken.

4. Gemäss dem Bundesratsbeschlusse vom 4. Januar 1922 soll den Bundesbahnen eine Zuwendung von 30 Millionen Franken als Nachvergütung für die während des Aktivdienstes zur Viertelstaxe ausgeführten Militärtransporte gemacht werden, wobei in dieser Summe auch die Entschädigung für alle andern Leistungen der Bahnverwaltung während der Mobilisation (Personal- und Sachleistungen) inbegriffen sein soll. Die Behandlung der Angelegenheit durch die Bundesversammlung hat aber noch nicht stattgefunden. Wenn die Vergütung genehmigt wird, fällt deren Verrechnung in das Jahr 1922 und wird das Defizit um den genannten Betrag vermindern.

5. In bezug auf die Verrechnung der Defizite der Gewinn- und Verlustrechnung hat der Verwaltungsrat in der Sitzung vom 12. Dezember 1921 den Beschluss gefasst, das Defizit auf 31. Dezember 1920 im Betrage von Fr. 92 737 762. 14 sei in der Rechnung des Jahres 1921 als Kriegsdefizit in das Bilanzkonto „Zu tilgende Verwendungen" überzutragen, wo es mit den wiederkehrenden Einnahmenüberschüssen so bald als möglich zu tilgen sei. Über die Verrechnung der Defizite pro 1921 und späterer Jahre, solange noch solche entstehen, sei jeweilen bei der Rechnungsvorlage Beschluss zu fassen. Wir haben das eidgenössische Eisenbahndepartement um Zustimmung zu der vom Verwaltungsrate beschlossenen Verrechnungsweise ersucht. Mit Schreiben vom 31. März 1922 hat diese Behörde zu der veränderten Verrechnungsweise ihre Zustimmung erteilt, mit dem Vorbehalte, dass das Eisenbahndepartement jeweilen anlässlich der Vorlage der Jahresrechnungen für 1921 und der ferneren Jahre zu entscheiden habe, ob die Ausgabenüberschüsse der Gewinn- und Verlustrechnung, solange noch solche entstehen, ebenfalls auf das genannte Bilanzkonto zu übertragen und dem Kriegsdefizite beizufügen, oder ob sie auf neue Rechnung vorzutragen seien. Zufolge dieser Zustimmung haben wir in der vorliegenden Rechnung die Übertragung des Defizites auf Ende 1920 in die Bilanz durchgeführt.

b. Kassenwesen und Wertschriftenverwaltung.

1. Gestützt auf den Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1920 betreffend die Aufnahme von Anleihen für die Bundesbahnverwaltung haben wir mit Ermächtigung des Bundesrates, im Benehmen mit der schweizerischen Nationalbank, für die Konsolidierung eines Teiles der für die Elektrifikation des Netzes kontrahierten schwebenden Schuld ein 6 % Anleihen im Nominalbetrage von 100 Millionen Franken, auf 10 Jahre fest, bei den schweizerischen Banken vom 18. Mai bis 2. Juni 1921 zur Zeichnung aufgelegt. Das Anleihen ist für den genannten Betrag vom Kartell schweizerischer Banken und vom Verband schweizerischer Kantonalbanken fest übernommen worden. Für den Fall der Überzeichnung hatte sich der Bundesrat vorbehalten, den Anleihensbetrag zu erhöhen. Der Übernahmekurs der Banken betrug für den fest übernommenen Betrag 98 % und 99 % für einen eventuellen Optionsbetrag. Der Emissionskurs war auf pari festgesetzt worden. Das Anleihen ist in Inhaberobligationen von Fr. 500, 1000 und 5000 eingeteilt, mit Semestercoupons per 15. Januar und 15. Juli. Die Rückzahlung erfolgt

al pari am 15. Juli 1931. Für die Einlösung der verfallenen Coupons ist den Banken eine Kommission von 1/4 % und für die zurückbezahlten Obligationen eine Provision von 1/8 % zu entrichten. Die Obligationen können spesenfrei gegen auf den Namen lautende Hinterlegungsscheine bei unserer Hauptkasse in Bern deponiert werden, doch müssen solche Depots mindestens Fr. 1000 Kapital betragen.

Bis zum 2. Juni wurden gezeichnet	Fr. 205 000 000
Mit Ermächtigung des Bundesrates sind sämtliche Zeichnungen auf das Anleihen angenommen worden.	
Zur Aufrundung und gelegentlichen Verwendung haben wir für eigene Rechnung übernommen	„ 5 000 000
Insgesamt beläuft sich somit der Emissionsbetrag auf	Fr. 210 000 000

Sämtliche Subskriptionen sind bis zum 15. Juli liberiert worden. Die den Zeichnern ausgehändigten Lieferscheine wurden im Laufe der Monate Juli und August gegen die definitiven Titel umgetauscht. Die zur Aufrundung und gelegentlichen Verwendung übernommenen Fr. 5 000 000 Obligationen dieses Anleihens haben wir später zum Mittelkurse von Fr. 102. 30 netto verkauft.

2. Die bis Ende des Jahres 1920 zur Deckung unserer Geldbedürfnisse ausgegebenen Schatzscheine im Betrage von Fr. 308 000 000 sowie die neu ausgegebenen Schatzscheine wurden aus dem Verkaufserträgnis des 6 % Elektrifikationsanleihens von 1921 bis auf Fr. 185 000 000 abgelöst. Seither gelangten für einen Betrag von Fr. 38 000 000 neue Schatzscheine zur Ausgabe. Auf Ende des Jahres waren somit für Fr. 223 000 000 solcher Scheine im Umlauf.

Am 7. April hat die Nationalbank den Diskontosatz von 5 auf 4 1/2 % und am 11. August von 4 1/2 auf 4 % ermässigt. Für sämtliche neu ausgegebenen Schatzscheine kam von diesen Daten an jeweilen der neue Satz zur Anwendung.

3. Während des Berichtsjahres sind für einen Betrag von Fr. 8 859 200 5 1/2 % Kassascheine der schweizerischen Bundesbahnen von 1920 abgesetzt worden. Der Abgabekurs stellte sich auf 99 3/8 % für die dreijährigen und auf 98 3/8 % für die fünfjährigen Kassascheine.

4. Im Laufe des Jahres haben wir der Pensions- und Hilfskasse, zur Anlage ihrer verfügbaren Mittel, Fr. 9 530 000 Depotscheine der schweizerischen Bundesbahnen zugeteilt. Auf Ende des Jahres besass diese Kasse für Fr. 168 660 000 solcher Scheine im Portefeuille. Die Verzinsung betrug 5 %.

5. Für Rechnung der Pensions- und Hilfskasse wurden im Jahre 1921 an 307 Beamte und Angestellte Hypothekardarlehen im I. Range im Gesamtbetrage von Fr. 5,626 886. 40 ausgerichtet. Der Zinsfuss für Darlehen auf Neubauten beträgt 4 1/2 %, für solche auf erworbene Häuser 5 %.

An 6 Eisenbahnerbaugenossenschaften haben wir insgesamt für Fr. 1 607 200 Hypothekardarlehen zum Zinsfusse von 4 1/4 % gewährt.

Dem Ferienheim schweizerischer Eisenbahner in Brenscino wurde ein Grundpfanddarlehen im I. Range von Fr. 720 000 zugestanden.

Infolge Überganges der Aktiven und Passiven der Invaliditäts- nnd Sterbeversicherung der Arbeiter an die Pensions- und Hilfskasse für das Personal der S. B. B. auf 1. Januar 1921 sind die Wertschriften des Portefeuilles der Kranken- und Hilfskasse der Arbeiter auf den genannten Zeitpunkt demjenigen der Pensions- und Hilfskasse einverleibt worden.

6. Die Erneuerung der Couponsbogen für folgende Anleihen wurde fortgesetzt:

	Ausgegebene Bogen bis 31. Dezember 1921	Noch auszugebende Bogen
4 % Bundesbahnrente von 1900	99 444	556
3 % S. B. B. von 1903	285 498	492

7. Es fanden 12 Auslosungen von Obligationen unserer verschiedenen Anleihen statt; insgesamt wurden 13 038 Titel gezogen. Nähere Angaben sind aus dem Kapitalnachweis auf Seite 137 ersichtlich.

8. Die Zahl der Einleger in die Sparkasse stieg im Berichtsjahre von 1903 auf 2851. Die Zinsververgütung betrug 5 %.

9. Der Stand der Sicherheiten bei der Generaldirektion und den Kreisdirektionen war auf 31. Dezember 1921 folgender:

1128	Barhinterlagen	Fr. 1 252 900. —
1041	Wertschriftenhinterlagen	„ 11 373 172. 10
1870	Bürgschaften	„ 18 341 907. 60
4039	Sicherheiten im Gesamtbetrage von . . .	Fr. 30 967 979. 70

(1920: 3694 = Fr. 31 625 441).

10. Auf den 31. Dezember 1921 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. 103 223 200. Gegenüber dem Vorjahre ist eine Vermehrung von Fr. 13 005 550 zu verzeichnen.

11. Von unsern verschiedenen Anleihen sind in den Jahren 1919, 1920 und 1921 für Fr. 111 035. 91 Coupons verjährt, welchen Betrag wir zu unsern Gunsten verrechnet haben. Die Verrechnung der in den Kriegsjahren verjährten Coupons ist zurückgestellt worden, weil wir den Titelinhabern, die zufolge von Kriegsmassnahmen an der rechtzeitigen Einlösung ihrer Coupons verhindert waren, Gelegenheit geben wollten, ihre Ansprüche innert einer gewissen Frist nach Friedensschluss noch geltend zu machen.

12. Nach Massgabe des Bundesgesetzes vom 25. Juni 1921 betreffend die Stempelabgabe auf Coupons sowie der Vollziehungsverordnung zu demselben vom 15. November 1921 erhebt der Bund auf den per 15. Dezember 1921 und später fälligen Coupons der Anleihen der verstaatlichten Eisenbahnen und der nach dem Jahre 1919 ausgegebenen Anleihen der schweizerischen Bundesbahnen eine Abgabe von 2 %. Da zur Entrichtung derselben der Couponsschuldner verpflichtet ist, ihm aber das Recht zusteht, den Couponsbetrag um die Abgabe zu kürzen, haben wir sämtliche Zahlstellen angewiesen, die Steuer bei der Couponseinlösung in Abzug zu bringen.

13. Gemäss Abkommen vom 8. Januar 1921 hat uns die schweizerische Kohlengenossenschaft in Basel Fr. 6 000 000 bezahlt, womit ihre Rückvergütung einen Gesamtbetrag von Fr. 7 570 000 erreicht. Ferner sind uns vom Bund laut Bundesratsbeschluss vom 15. April 1921 betreffend Kohlenverbilligung Fr. 4 000 000 überwiesen worden.

14. Dem Portefeuille der Eigenen Wertschriften sind an grösseren Posten zugewiesen worden:

Fr. 1 140 000 nom. 4 % Obligationen der Stadt Zürich von 1911, die diese uns als III. Rate ihres Beitrages an den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn übergeben hatte;

Fr. 300 000 nom. Anteilscheine der Schweizerischen Kraftübertragungs-A.-G. in Bern, I. Einzahlung von 60 % unserer Beteiligung.

Die Kohlenzentrale A.-G. in Liquidation in Basel hat uns die in unserem Besitze befindlichen 21 586 Prioritätsaktien mit Fr. 10 793 000 zurückbezahlt; ferner leistete dieselbe auf den von uns übernommenen 13 074 Stammaktien eine erste Rückzahlung von 40 % = Fr. 2 614 800.

Auf Ende des Jahres wies der Wertschriftenbestand des Portefeuilles einen Buchwert von Fr. 13 474 186. 49 auf. Auch dieses Jahr ergibt sich wiederum ein Mehrwert, und zwar von Fr. 1 764 744. 80, herrührend in der Hauptsache von der Rückzahlung der Prioritätsaktien und der Höherbewertung der Stammaktien der Kohlenzentrale A.-G. in Liquidation in Basel.

c. Publizitätsdienst.

Der schweizerische Fremdenverkehr litt im Berichtsjahr stark unter den Wirkungen der weltwirtschaftlichen Krise und der abnormen Valutaverhältnisse.

Die Sommersaison brachte ansehnlichen Verkehr aus England, Holland und Frankreich. Der Besuch von Amerikanern blieb stark hinter den Erwartungen zurück.

Die Agenturen London und Paris waren während eines Teils des Jahres voll beschäftigt.

Der Wintersport in der Schweiz erfreut sich immer grösserer Beliebtheit. Mit den Weihnachtsfeiertagen setzte die Wintersaison kräftig ein; die erreichten Frequenzzahlen dürften im allgemeinen recht befriedigend sein und für die nächsten Jahre eine erfreuliche Entwicklung des Wintersports erwarten lassen.

Von den Propagandamassnahmen, die während des Berichtsjahres getroffen wurden, sind zu erwähnen die Wiederausgabe der Fahrplanbroschüre „Internationale Zugsverbindungen der Schweiz", je für Sommer- und Winterdienst, die Veranstaltung neuer Auflagen der Touristenkarte im Massstabe 1 : 450 000, die Erstellung eines für England bestimmten Wintersportplakates in Kupfertiefdruck, die Durchführung einer Propaganda für die Elektrifikation der Gotthardbahn, die Ausdehnung des telegraphischen Wettermeldedienstes der Winterkurorte.

Mit der Schweizerischen Verkehrszentrale in Zürich wurden Richtlinien für die Abgrenzung der beidseitigen Tätigkeitsgebiete vereinbart. Die Arbeit der Verkehrszentrale wurde unserseits durch Verbreitung von Plakaten im Ausland und Aushang von solchen auf unserm Netz, ferner durch Mitwirkung bei der Durchführung von Zeitungsreklamen in England und Deutschland und Abgabe ihres Propagandamaterials durch unsere Agenturen nach Tunlichkeit gefördert.

d. Einnahmenkontrolle und Abrechnungswesen.

1. Nachdem sich die Einrichtung von Postcheck- und Girorechnungen für die Güterexpeditionen an Orten mit Postcheckbureaux (vgl. Geschäftsbericht pro 1919, Seite 19, *e*, 1) bewährt hat, ist eine Anzahl weiterer wichtiger Güterexpeditionen mit Postcheck- und Girorechnungen ausgerüstet worden. Gleich-

zeitig haben wir die Vorschriften über die Benützung der Postcheckrechnungen der Güterexpeditionen in dem Sinne geändert, dass von den Inhabern von Frachtkrediten auch ihre Kontokorrentrechnungen auf die Postcheckrechnungen der betreffenden Expeditionen einbezahlt werden können.

2. Da Deutschland verpflichtet worden ist, die an Italien zu liefernden Kohlen vom 1. März 1921 an den italienischen Staatsbahnen an der Grenze franko zu übergeben, ist mit den deutschen Bahnen eine Vereinbarung über die Abfertigung und Abrechnung der Wiedergutmachungs-Kohlensendungen und über die Saldierung der auf die schweizerischen Strecken entfallenden Transportkosten getroffen worden.

3. Bei den Kassastellen der Stationen und Lagerhäuser, sowie bei den Kassierern der Bodenseedampfboote wurden im Berichtsjahre 1719 Kassen- und Bücherrevisionen durchgeführt, nämlich:

Kreis	I	II	III	IV	V
	490	286	415	313	215

Ausser einigen durch die Untersuchung zumeist unaufgeklärt gebliebenen, grössern Manki sind schwerwiegendere Unregelmässigkeiten hierbei nicht konstatiert worden.

4. Im Frachtkreditwesen haben folgende Änderungen stattgefunden:

Kreis	I	II	III	IV	V	Total
Neue Kredite wurden eröffnet	32	60	55	27	37	211
Bestehende Kredite wurden geändert	66	126	170	60	55	477
Aufgehoben wurden	32	43	63	21	27	186
	130	229	288	108	119	874

Bestand am 31. Dezember: 2942 Frachtkredite (1920: 2917).

5. Nachstehend lassen wir eine vergleichende Übersicht über die Betriebseinnahmen der Bundesbahnen und des Dampfschiffbetriebes auf dem Bodensee der Jahre 1920 und 1921 folgen und verweisen auf die dazu angebrachten Erläuterungen.

Betriebseinnahmen der schweizerischen Bundesbahnen.

1920 2882 km Fr.	%	*A. Bahnverkehr.*	1921 2882 km Fr.	%	Gegenüber 1920 mehr Fr.	weniger Fr.
123 252 769	32,34	I. Ertrag des Personentransportes	124 806 120	37,60	1 553 351	—
		II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes:				
11 975 322	3,14	1. vom Gepäck . . .	11 566 458	3,49	—	408 864
4 679 991	1,23	2. von Tieren . . .	5 456 877	1,64	776 886	—
238 067 964	62,47	3. von Gütern . . .	184 905 776	55,70	—	53 162 188
254 723 277	66,84		201 929 111	60,83	—	52 794 166
3 131 359	0,82	III. Ertrag aus d. Postverkehr	5 210 683	1,57	2 079 324	—
381 107 405	100,00	Total	331 945 914	100,00	—	49 161 491
		B. Dampfschiffverkehr auf dem Bodensee.				
Fr.	%		Fr.	%	Fr.	Fr.
139 262	23,90	I. Personentransport . .	111 948	23,59	—	27 314
9 339	1,60	II. Gepäcktransport . . .	7 863	1,65	—	1 476
3 947	0,68	III. Tiertransport	1 087	0,23	—	2 860
427 499	73,37	IV. Gütertransport . . .	351 071	73,98	—	76 428
2 600	0,45	V. Posttransport	2 600	0,55	—	—
582 647	100,00	Total	474 569	100,00	—	108 078

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

Personenverkehr	+ 1,26 %	(1920: + 23,59 %)
Gepäckverkehr	— 3,41 %	(1920: + 27,73 %)
Tiertransport	+ 16,60 %	(1920: — 17,68 %)
Gütertransport	— 22,33 %	(1920: + 12,62 %)
Posttransport	+ 66,40 %	(1920: + 8,68 %)

In den Einnahmen aus dem Personentransport ist eine Nachvergütung von Fr. 900 000 für die Führung des Expresszuges Paris-Warschau und Prag auf der Strecke Delle-Buchs (St. G.) vom Februar 1919 bis Februar 1920 inbegriffen. Die Einnahmen aus Schnellzugszuschlägen belaufen sich auf Fr. 8 836 085 (1920: Fr. 8 852 557).

Gegenüber dem Vorjahre ergeben sich in den einzelnen Monaten folgende Mehr- oder Mindereinnahmen:

	Personenverkehr	Güterverkehr (inkl. Gepäck, Tiere und Post)
	Fr.	Fr.
Januar	+ 846 681	— 1 743 484
Februar	+ 454 358	— 2 269 633
März	+ 1 864 556	— 2 796 497
April	— 198 822	— 3 489 522
Mai	— 60 358	— 4 681 552
Juni	+ 507 652	— 3 834 947
Juli	— 251 856	— 6 800 893
August	— 565 262	— 6 228 155
September	— 290 387	— 5 037 489
Oktober	— 703 121	— 5 714 014
November	— 548 090	— 5 672 656
Dezember	+ 498 000	— 2 446 000

Der ganze Verkehr hat unter der Krisis im Handel, in der Industrie und im Gewerbe stark gelitten. Die Folgen zeigen sich in einer Verminderung der Zahl der beförderten Personen um 5 419 742 = 6,29 % und in dem ganz unverhältnismässig grossen Rückgang des Güterverkehrs um 3 752 850 Tonnen, d. h. um 23,7 %. Im Personenverkehr steht der Verminderung der Zahl der Reisenden von 86 080 314 auf 80·660 572 = 6,29 % eine bescheidene Mehreinnahme von Fr. 1 553 351 = 1,26 % gegenüber; die am 1. August 1920 durchgeführte, das ganze Jahr zur Wirkung gekommene Taxerhöhung vermochte also nur ziemlich knapp den eingetretenen Verkehrsausfall auszugleichen. Die Durchschnittseinnahme per Reisenden ist von Fr. 1.43 auf Fr. 1.54 gestiegen. Noch betrübender ist das Bild im Güterverkehr. Es ist einleuchtend, dass die mit 1. August 1920 eingeführte Tariferhöhung den Ausfall der von 15 829 742 auf 12 076 892 Tonnen, d. h. um nahezu 1/4 des normalen Verkehrs zurückgegangenen Transportquantitäten in keinem merkbaren Umfange auszugleichen vermochte. Dem Minus in den Transportquantitäten von 23,7 % steht eine Verminderung der Einnahmen von Fr. 257 854 636 auf Fr. 207 139 794, d. h. um Fr. 50 714 842 = 22,38 % gegenüber. Der Durchschnittsertrag pro Tonne hat sich daher nur unwesentlich von Fr. 16.21 auf Fr. 17.15 erhöht und somit nicht einmal den Stand pro 1919 wieder erreicht. Die Erklärung hierfür ist in der Einführung von Konkurrenztaxen gegenüber ausländischen Konkurrenzstrecken und zum kleinen Teil in der Wiedereinführung der wichtigeren Ausnahmetarife zu suchen. Die Mehreinnahme aus Posttransporten rührt von der Erhöhung der Entschädigung der Postverwaltung für den Transport bahntaxpflichtiger Fahrpoststücke über 5 kg nach Massgabe der stattgefundenen Erhöhung der Bahntarife her.

Das Einnahmenergebnis der Tunnelstrecke Brig-Iselle weicht mit Fr. 4 405 160 in seiner Gesamtheit nur um Fr. 343 von demjenigen des Vorjahres (Fr. 4 404 817) ab, dagegen ist eine Verschiebung von Fr. 275 000 zugunsten des Personenverkehrs eingetreten.

Ad B. Dampfschiffverkehr auf dem Bodensee. Der allgemeinen ungünstigen Verkehrslage entsprechend sind auch die Einnahmen aus dem Bodensee-Dampfschiffbetrieb, sowohl was den Personen- als den Gütertransport betrifft, gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen.

II. Kommerzielles Departement.

a. Allgemeines.

1. Für die auf 1. Januar 1922 in den Besitz des Bundes übergegangene Schweizerische Seetalbahn werden im Einvernehmen mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement bis auf weiteres die bisherigen Tarife unverändert beibehalten. Eine Änderung soll erst auf den Zeitpunkt einer allgemeinen Herabsetzung der Bundesbahntaxen erfolgen.

2. Die Stationen Schwarzenbach und Schwerzenbach erhielten wegen oft vorkommender Verwechslungen die offiziellen Bezeichnungen „Schwarzenbach (St. Gallen)“ und „Schwerzenbach (Zürich)“.

Die Stationsbezeichnung „Brünig“ ist auf Gesuch des Gemeinderates Hasliberg in „Brünig-Hasliberg“ erweitert worden.

Die Stationsnamen Menziken S. T. B. und Reinach S. T. B. wurden beim Übergang der Schweizerischen Seetalbahn an den Bund in „Menziken S.B.B.“ und „Reinach S.B.B.“ geändert. Von der Änderung der Stationsbezeichnungen Lenzburg S. B. B. und Lenzburg-Stadt ist dagegen vorläufig abgesehen worden, weil der projektierte Bahnhofumbau in Lenzburg wahrscheinlich eine Neubenennung zur Folge haben wird.

3. Gemäss Übereinkunft mit der Zivilgemeinde Oberwetzikon ist die Personenhaltestelle Oberwetzikon im Einverständnis mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement am 31. Dezember 1921 aufgehoben worden und es sind gleichzeitig auch die Taxen für diese Haltestelle ausser Kraft getreten. Soweit gewisse Züge auf der bisherigen Haltestelle noch anhalten, haben die sie benützenden Reisenden die Taxe von und nach Wetzikon zu entrichten.

4. Für Liebesgaben aller Art, mit Ausnahme von Bau- und Brennmaterialien, für die Brandbeschädigten von Sent (Graubünden) ist Frachtfreiheit zugestanden worden.

5. Die kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten hat im Berichtsjahre drei Sitzungen abgehalten.

In der 20. Sitzung vom 23. Juni befasste sie sich auf Wunsch des eidgenössischen Eisenbahndepartements namentlich mit der sowohl bei Handel, Industrie und Gewerbe als auch bei den Transportunternehmungen herrschenden Krisis, wobei die Massnahmen besprochen wurden, die auf dem Gebiete der Eisenbahntarife ergriffen werden könnten, um den Verkehr zu beleben, ohne sich der Gefahr einer wesentlichen Einnahmenverminderung für die Transportunternehmungen auszusetzen. Die Konferenz bestellte nach ausgiebiger Aussprache zwei Kommissionen, eine für den Personen- und eine für den Güterverkehr, die unter dem Vorsitz des eidgenössischen Eisenbahndepartements mit aller Beschleunigung die nähern Durchführungsmöglichkeiten zu prüfen und insbesondere zu untersuchen hatten, auf welchen speziellen Gebieten die bestehende Notlage ausnahmsweise Massnahmen als angezeigt erscheinen lasse. Des weitern wurde über die Durchführung des Bundesgesetzes vom 4. Oktober 1917 über Stempelabgaben auf Frachturkunden beraten, die gemäss Beschluss des Bundesrates auf 1. Januar 1922 zu erfolgen hatte. Ferner gelangte noch die Frage der Einrichtung der Generalabonnements als Identitätsausweis für die Post zur Behandlung.

In der 21. Sitzung vom 29. Juli wurden die in der 20. Sitzung begonnenen Beratungen über die für die Wiederbelebung des Verkehrs zu ergreifenden Massnahmen fortgesetzt. Die Konferenz kam dabei zu dem Schlusse, dass eine allgemeine Herabsetzung der Tarife einstweilen nicht in Frage kommen könne, sondern dass vorderhand lediglich geeignete Spezialmassnahmen zu treffen seien. Als solche wurden hinsichtlich des Personenverkehrs die Gewährung weitergehender Ermässigungen für Gesellschaften und Schulen (vergl. lit. *b*, Ziffer 3) und die Wiedereinführung von festen, d. h. ohne vorherige Bestellung beziehbaren Rundfahrtbilletten mit einer bescheidenen Taxermässigung für besonders gangbare Touren (vergl. lit. *b*, Ziffer 5) beschlossen. Weitere Massnahmen im Personenverkehr (Sonntagsbillette, Generalabonnements usw.) sollen noch näher geprüft werden. Hinsichtlich des Güterverkehrs wurde die Wiedereinführung einer Anzahl volkswirtschaftlich wichtiger Ausnahmetarife, deren Anwendung seit einigen Jahren vorübergehend eingestellt war, beschlossen (vergl. lit. *d*, Ziffer 9 hiernach).

In der 22. Sitzung vom 7. und 8. Dezember wurde in der Hauptsache über Fragen betreffend Frachtberechnung für auf Schemelwagenpaare verladene Sendungen, Änderung des Verzeichnisses der sperrigen Güter, Aufstellung von Vorschriften für die Beförderung leerer Kessel- und anderer Privatgüterwagen, sowie Erweiterung verschiedener Ausnahmetarife und Schaffung von Exporttarifen beraten. Ausserdem wurden einige Anträge betreffend die Änderung des Verfahrens bei der Erledigung von Fahrgeldreklamationen behandelt.

b. Personenverkehr.

1. Zugunsten der Inhaber von Arbeiterabonnements, welche diese infolge zeitweiser Arbeitseinstellung nur teilweise benützen können, haben wir besondere Erleichterungen in dem Sinne getroffen, dass für die nicht benützte Zeit eine über die Bestimmungen des Tarifs hinausgehende Taxrückerstattung geleistet wird.

2. Durch Weisung vom 29. Juni wurde verfügt, dass den Schulen, Kadettenkorps und Ferienkolonien die Bezahlung des Schnellzugzuschlages in jenen Fällen zu erlassen sei, wo die Benützung zuschlagspflichtiger Schnellzüge auf der ganzen Strecke oder auf Teilstrecken unumgänglich nötig ist, um die Reise in rationeller Weise auszuführen.

3. Auf 20. Juli ist zum Tarif für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen ein neuer provisorischer IV. Nachtrag herausgegeben worden zur Durchführung weitergehender Taxermässigungen (vergl. lit. *a*, Ziffer 6 hiervor).

4. Die am 1. August 1920 eingeführten Mindesttaxen für Personenextrazüge sind zur bessern Anpassung an die für Gesellschaftsfahrten bewilligten weitergehenden Taxermässigungen (Ziffer 3) und mit Rücksicht auf die sonstigen veränderten Verhältnisse um 25 % reduziert worden. Sie betragen nun für den Tarifkilometer:

a. für einfache Fahrt . . . . . Fr. 12.—

b. für Hin- und Rückfahrt:

wenn die Rückfahrt am gleichen Tage erfolgt . . . . . „ 18.—

„ „ „ nicht am gleichen Tage erfolgt . . . . . „ 24.—

5. Auf 1. August haben wir ein neues Verzeichnis der Sonntags-, Lust- und Rundfahrtbillette herausgegeben. Damit ist die für feste Rundfahrtbillette beschlossene Taxermässigung (vergl. lit. *a*, Ziffer 6) vorläufig in beschränktem Umfange zur Durchführung gelangt. Bei den im Verzeichnis vorgesehenen Sonntags- und Lustfahrtbilletten erstreckt sich die Ermässigung nur auf die Strecken der privaten Transportunternehmungen; für die in solche Billette einbezogenen Strecken der Bundesbahnen sind die normalen Taxen eingerechnet.

6. Eine Anregung, es möchten nach dem Muster des von der ehemaligen Nord-Ost-Bahn geübten Verfahrens sogenannte „billige Tage" zu Einheitspreisen (Generalbillette) veranstaltet werden, wurde ablehnend beschieden.

7. Auf Ansuchen der Genossenschaft Schweizer Mustermesse in Basel haben wir für die Besucher der in der Zeit vom 22. April bis 2. Mai 1922 stattfindenden 6. Schweizer Mustermesse in Basel im Hinblick auf die volkswirtschaftliche Bedeutung dieser Veranstaltung eine Fahrpreisermässigung in dem Sinne zugestanden, dass in der Zeit vom 21. April bis 3. Mai 1922 für die Hin- und Rückfahrt in III. Klasse Billette einfacher Fahrt II. Klasse und für die Hin- und Rückfahrt in II. Klasse Billette einfacher Fahrt I. Klasse mit einer Gültigkeitsdauer von 10 Tagen (für Aussteller 20 Tage) abgegeben werden.

8. Der Absatz an Generalabonnements stellte sich wie folgt:

Generalabonnements für	Ohne Schnellzugzuschlag Anzahl		Mit Schnellzugzuschlag Anzahl	
	1921	(1920)	1921	(1920)
3 Monate	8 571	(13 865)	10 655	(3 456)
12 Monate, gültig für 1 Person .	146	*) (204)	219	*)(261)
12 Monate, gültig für 2 Personen	19	*) (11)	28	*) (7)

Dafür wurden Fr. 6 962 571 (im Vorjahre Fr. 6 784 358) eingenommen, wovon auf die S. B. B. ein Anteil von Fr. 5 995 490 (Fr. 5 771 876) entfällt.

9. Abonnements zum Bezuge halber Billette wurden im Berichtsjahre 1419 Stück (im Vorjahre 1217) verkauft. Die Einnahmen beliefen sich auf Fr. 154 750 (Fr. 134 950), der S. B. B.-Anteil auf Fr. 131 617 (Fr. 115 000).

10. Die direkte Personen- und Gepäckabfertigung im internationalen Verkehr wurde weiter ausgebaut. Soweit die Schweiz beteiligt ist, ist nun ein direkter Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet:

a. zwischen der Schweiz einerseits und Frankreich, England über Frankreich und (nur für Gepäck) über Ostende, Belgien, den Niederlanden über Brüssel und über Köln, Deutschland und Italien, sowie (durch den Simplon-Orient-Expresszug) den Balkanstaaten anderseits;

b. im Transit durch die Schweiz zwischen Frankreich einerseits und Italien via Simplon und Gotthard, sowie (durch den Simplon-Orient-Expresszug) den Balkanstaaten anderseits, ferner zwischen England, Belgien, den Niederlanden (über Belgien-Elsass) und Deutschland einerseits und Italien anderseits via Simplon und Gotthard.

Im Verkehr Deutschland—Italien wurde nach Möglichkeit die Konkurrenz mit der durch die derzeitigen Valutastände begünstigten Brennerroute aufgenommen.

Über die Wiedereinrichtung eines direkten Personen- und Gepäckverkehrs zwischen den Niederlanden und Italien durch Deutschland und die Schweiz, sowie zwischen Frankreich und England einerseits und Österreich, Ungarn und Rumänien anderseits via Süddeutschland und via Schweiz—Arlberg haben

*) August bis Dezember.

konferenzielle Verhandlungen zwischen den beteiligten Verwaltungen stattgefunden, bei denen wir vertreten waren. Die Durchführung der Massnahmen war im Berichtsjahre nicht mehr möglich.

11. Für den Arbeiter- und Auswandererverkehr durch die Schweiz via Simplon—Vallorbe, Gotthard—Basel und Buchs—Basel, sowie umgekehrt, wurden in Konkurrenz gegen die von den Währungsverhältnissen begünstigten ausländischen Routen für die schweizerischen Transitstrecken besondere Fahrkarten zu bedeutend ermässigtem Preise eingeführt.

12. Auf die Initiative der belgischen Staatsbahnen haben die Verwaltungen der wichtigsten Eisenbahnen der Entente und neutraler Länder die Wiedereinführung eines internationalen Verkehrs mit zusammenstellbaren Fahrscheinen nach dem Vorbild des ehemaligen Vereinsreiseverkehrs beschlossen. Vorläufig gehören dem Verbande Verwaltungen folgender Länder an: Frankreich, England, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Schweiz und Italien. Alle schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen, die für den internationalen Rundreiseverkehr Bedeutung haben, sind beigetreten. Bezüglich des Beitrittes der Verwaltungen anderer Länder ist zu bemerken, dass dieser Beitritt durch die, entgegen den Anträgen der italienischen und schweizerischen Verwaltungen, in die Statuten eingeführten wenig liberalen Bestimmungen für die Aufnahme weiterer Bahnen in Frage gestellt wird. Die Vorarbeiten sind so weit gediehen, dass die Einrichtung am 1. Mai 1922 wird ins Leben treten können.

13. Die Einnahme der S. B. B. aus dem Verkauf von Fahrscheinen für ihre Strecken durch private Reiseunternehmungen betrug Fr. 5 903 725 (im Vorjahre Fr. 3 295 342); sie hat somit wiederum bedeutend zugenommen.

Auch der Billetabsatz unserer eigenen Agenturen in London und Paris verzeichnet eine erfreuliche Zunahme.

Er betrug:

bei der Agentur London Fr. 1 578 674 (im Vorjahr 847 762)
„ „ „ Paris Fr. 762 706 („ „ 558 609).

c. Tierverkehr.

1. Auf ein Gesuch des Kreisamtes Oberengadin und des schweizerischen alpwirtschaftlichen Vereins haben wir beschlossen, für die Beförderung von Sömmerungsvieh in ganzen Wagenladungen nach oder von solchen bündnerischen Alpen, die früher nachweisbar mit italienischem Vieh bestossen wurden, in Anlehnung an ein früher bestandenes Zugeständnis bis auf Widerruf ausser dem Erlass des Eiltaxzuschlages eine Taxermässigung von 50 % auf der gewöhnlichen Taxe im Rückerstattungswege zu bewilligen.

2. Zur Abwehr der durch die Valutaverhältnisse begünstigten ausländischen Konkurrenz wurde angeordnet, dass für Tiertransporte in Wagenladungen die Fracht über die für den Transportgeber vorteilhafteste Route im Rückerstattungswege auch über eine für die Bundesbahnen vorteilhaftere Route eingehalten wird, sofern für die Mehrdistanz, mit der die Bundesbahnen an dieser Route beteiligt sind, wenigstens ein die Selbstkosten deckendes Einnahmenbetreffnis erzielt wird.

d. Güterverkehr.

1. Am 1. Juni ist ein Neudruck der allgemeinen schweizerischen Tarifvorschriften und Güterklassifikation erschienen, der in der Hauptsache lediglich eine Zusammenfassung des Inhalts der Ausgabe vom 1. Januar 1917 und der seither erschienenen Nachträge darstellt.

Die Güterklassifikation wurde am 1. November durch Aufnahme des Artikels „Stickstoffsuperphosphat“ in die Position „Düngemittel“ des Spezialtarifs III ergänzt.

2. Am 1. September ist eine Neuausgabe der Instruktion für die Anwendung der schweizerischen allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterklassifikation in Kraft getreten.

3. Am 27. September ist die Station Giornico des Kreises V, die bisher noch für Güter in Wagenladungen geöffnet war, für den Güterverkehr geschlossen worden.

4. Auf 1. Januar 1921 ist in den Lagerhaustarifen eine Erhöhung der Manipulationsgebühren durchgeführt worden.

5. Die in den Jahren 1917 und 1918 für den Transport von Lebensmitteln und Liebesgaben an Kriegsgefangene zugestandenen Taxbegünstigungen sind aut Ende März 1921 aufgehoben worden.

6. Folgende Tarife für den direkten schweizerischen Güterverkehr wurden auf 1. Dezember neu ausgegeben:

Heft 1, enthaltend die allgemeinen und besonderen Bestimmungen, sowie das Normaltaxschema;
Heft 57 für den Verkehr Solothurn-Bern-Bahn — Schweiz und
Heft 64 für den Verkehr Langenthal-Jura-Bahn, Langenthal-Melchnau-Bahn und Solothurn-Niederbipp-Bahn — Schweiz.

7. Um der schweizerischen Karbidindustrie den Wettbewerb auf dem ausländischen Markt zu erleichtern, wurde auf den 1. Februar ein ermässigter Exporttarif für Kalziumkarbid schweizerischer Herkunft eingeführt. Am 8. September haben dann dessen Taxen eine weitere Verbilligung erfahren.

8. Auf den 1. Mai ist eine Neuausgabe des schweizerischen Ausnahmetarifes Nr. 6 für Getreide, Hülsenfrüchte und Ölsaaten mit den ab 1. August 1920 gültigen Taxen erschienen.

Die folgenden schweizerischen Ausnahmetarife, deren Anwendung seit den Jahren 1917/1918 eingestellt war, sind mit erhöhten Frachtsätzen wieder eingeführt worden:

Nr. 1 für Bier in Fässern;
„ 7 „ Wein, Weinmost usw.;
„ 8 „ Eis;
„ 9 „ landwirtschaftliche Produkte;
„ 11 „ Heu und Stroh;
„ 13 „ Zement, Kalk und Gips;
„ 14 „ Düngemittel und Rohmaterialien zur Düngerfabrikation;
„ 17 „ Holzstoff, Holzzellstoff usw.;
„ 18 „ Holz und Torf;
„ 22 „ Steinkohle (auch Anthrazit) und Braunkohle (auch Schieferkohle) schweizerischer Herkunft usw.;
„ 34 „ den Export von Papier;
„ 35 „ den Export von Holzstoff, Holzzellstoff usw.;
„ 42 „ Zuckerrüben und Schnitzel von Zuckerrüben nach und von Aarberg;
„ 43 „ Materialien zur Bekämpfung von Pflanzenkrankheiten.

In das Artikelverzeichnis des Ausnahmetarifs Nr. 14 wurde am 1. November der Artikel „Stickstoffsuperphosphat" aufgenommen.

Am 1. November sind dem schweizerischen Ausnahmetarif Nr. 41 für flüssige Milch usw. im Abonnement vom 1. Mai 1909 beigetreten:

Die Pont-Brassus-Bahn, die Saignelégier-La Chaux-de-Fonds-Bahn, die Ponts-Sagne-La Chaux-de-Fonds-Bahn, die Langenthal-Jura-Bahn, die Langenthal-Melchnau-Bahn und die Solothurn-Niederbipp-Bahn.

9. Folgende Ausnahmetaxen sind eingeführt worden:

a. für den Export von Eisenerz ab Sargans nach Konstanz transit, Basel S. B. B. transit und Basel-St. Johann transit;

b. für den Export von in der Schweiz hergestelltem Rohkupfer ab Oey-Diemtigen nach sämtlichen schweizerisch-ausländischen Übergangspunkten;

c. für den Transport von Schotter ab Mühlehorn und Weesen nach Zürich-Tiefenbrunnen und Zürich-Wollishofen, sowie ab Weesen nach Rapperswil;

d. für den Export von Pyritasche ab Uetikon S. B. B. nach Schaffhausen transit und Singen (Hohentwiel) transit.

10. Am 10. August ist zum Gütertarif Basel S. B. B. und Basel-St. Johann—Schweiz ein temporärer Anhang in Kraft getreten. Er enthält der ausländischen Konkurrenz Rechnung tragende Ausnahmetaxen für Kohlen, Koks und Briketts mit Herkunft von Deutschland, Belgien und Elsass-Lothringen.

11. Auf 1. April hat die deutsche Reichsbahn ihre vom 1. Dezember 1920 an gültigen Gütertarife (vgl. Seite 22, Ziffer 17, des Geschäftsberichtes 1920) durchschnittlich um zirka 65 % erhöht. Am 1. November haben diese erhöhten Tarife einen weitern Aufschlag von 30 % erfahren und am 1. Dezember wurde zu den so erhöhten Ansätzen ein neuer Zuschlag von 50 % eingeführt.

Die bisherigen badischen Währungszuschläge (vgl. Geschäftsbericht 1920, Seite 21, Ziffer 17) sind am 1. Mai für Basel, Waldshut und Schaffhausen wesentlich ermässigt und für Singen und Konstanz vollständig aufgehoben worden.

Die von den ehemaligen badischen Staatsbahnen am 31. Januar 1920 eingeführte Grenzabfertigungsgebühr für Wagenladungen (vgl. Seite 21, Ziffer 17, des Geschäftsberichtes 1920) wurde am 1. November von Fr. 10 auf Fr. 2. 50 pro Wagenladung herabgesetzt.

12. Am 1. Dezember ist für die Beförderung von Gütern, lebenden Tieren und Fahrzeugen auf dem Bodensee ein neuer Tarif in Kraft getreten. Die darin für Romanshorn und Rorschach vorgesehenen Frankensätze entsprechen den vom 1. November 1921 an gültigen deutschen Taxschemata, umgerechnet zu einem Kurs von 1 Mark gleich 10 Cts.

13. Auf den österreichischen Bahnen wurde am 1. März eine weitere Tariferhöhung von 50 % durchgeführt (vgl. auch Seite 22, Ziffer 20, des Geschäftsberichts 1920). Am 1. Juni 1921 gelangten sodann neue Gütertarife zur Einführung, die gegenüber den vom 1. März gültigen Tarifen meistenteils Erhöhungen brachten. Diese neuen Tarife sind auf 1. Dezember um durchschnittlich 200 % erhöht worden.

14. Für die Güterverkehre zwischen Belgien und der Schweiz, den Niederlanden und der Schweiz, Frankreich und Deutschland via Schweiz, den Niederlanden und Italien, sowie Belgien und Italien ist das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr wieder gültig erklärt worden.

Seit dem 1. Juni wird dieses Übereinkommen auch auf den Verkehr zwischen Frankreich und der Tschechoslowakei im Transit durch die Schweiz und Deutschland angewendet.

15. Im schweizerisch-italienischen Verkehr wurde am 16. Februar der Zuschlag zu den Schnittaxen der italienischen Strecken, der bisher für die meisten Lebensmittel 100 %, für die übrigen Güter 180 % betragen hatte, für erstere auf 200 %, für letztere auf 300 % erhöht.

Am 1. März trat eine von den Verkehrsinteressenten dringend gewünschte und von unserer Verwaltung bei den italienischen Staatsbahnen seit langem befürwortete Verbesserung der Frachtzahlungsbestimmungen in Kraft. Diese Verbesserung besteht darin, dass die Frachten für die italienischen Strecken bei Bezahlung in der Schweiz von Lire in Franken umgerechnet werden. Vor obgenanntem Datum konnten diese Frachten nur in Italien in Lire beglichen werden, bei Bezahlung in der Schweiz mussten dagegen die gleichen Beträge (ohne Umrechnung) in Franken erhoben und den italienischen Bahnen zugeführt werden.

Eine weitere, von den schweizerischen Verkehrsinteressenten dringend gewünschte Tarifmassnahme wurde auf den 16. März dadurch getroffen, dass der italienische Spezialtransittarif, der seit dem 1. Oktober 1919 für den Verkehr mit den Häfen Genua und Savona wieder eingeführt worden war, auf alle italienischen Häfen und auf die italienisch-französischen, österreichischen und jugoslawischen Grenzstationen ausgedehnt wurde.

Am 1. April sind mittelst eines Anhangs zum Teil II A Transittaxen zwischen den deutsch-schweizerischen und den italienisch-schweizerischen Grenzstationen eingeführt worden.

Am 16. Juli wurde in den reglementarischen Bestimmungen die Änderung vorgenommen, dass die Nachnahmen und der deklarierte Betrag des Interesses an der Lieferung auf den Frachtbriefen zu Sendungen aus Italien in Lire ausgesetzt sein sollen. Vor obigem Datum mussten diese Beträge in beiden Richtungen stets in Franken ausgedrückt werden.

16. Am 1. Mai wurde für den Verkehr zwischen den österreichisch-schweizerischen und deutsch-schweizerischen Grenzstationen einerseits und den französisch-schweizerischen Grenzstationen anderseits ein Tarif eingeführt, dessen Taxen der ausländischen Konkurrenz Rechnung tragen.

17. Zur Beratung der Wiedereinführung von direkten Tarifen Deutschland-Italien hat am 12. Februar in Kufstein eine Konferenz stattgefunden, an der wir vertreten waren.

18. Am 1. Oktober ist ein direkter Gütertarif zwischen Italien und Deutschland eingeführt worden. Dessen Frachtsätze beschränken sich vorläufig in der Hauptsache auf die wichtigeren Lebensmittel aus Italien, ferner auf Wein und Güter aller Art im Transit durch Italien.

19. Auf 1. Oktober sind die Gütertarife zwischen Italien und den über die P. L. M. hinaus liegenden französischen Bahnen, weil den derzeitigen Verhältnissen nicht mehr entsprechend, ausser Kraft getreten. Ersatztarife sind in Aussicht genommen.

20. Am 1. März ist ein direkter Tarif zwischen Belgien und Italien in Kraft getreten. Er enthält Taxen für die Beförderung von Lebensmitteln aus Italien nach Belgien, sowie von Sammelgut in beiden Richtungen.

21. Es fanden folgende Sitzungen der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen statt, an denen wir uns vertreten liessen:

am 7. und 8. April in Baden-Baden;
am 19. und 20. Mai in Bad Schachen bei Lindau und
am 15. und 16. September in Münster (Westfalen).

22. Die Frachtenkontrolle wurde im Berichtsjahr auf 32 Bahnhöfen und 51 Stationen vorgenommen.

e. Fahrgeld- und Frachtreklamationen.

Im Jahr 1921 sind an neuen Geschäften eingegangen (die entsprechenden Zahlen des Vorjahres sind in Klammern angegeben):

4 839 (4381) Fahrgeldreklamationen (einschliesslich 378 (385) Taxrückerstattungsgesuche auf Generalabonnements);

25 547 (16 026) Reklamationen betreffend Frachten, Nebengebühren und Verschleppungen (Fehlinstradierungen) aus dem direkten schweizerischen und dem internationalen Güter- und Viehverkehr.

Erledigt wurden:

4 533 (4189) Fahrgeldreklamationen;

25 998 (14 416) Reklamationen betreffend Frachten, Nebengebühren und Verschleppungen (umfassend 121 360 (84 452) Sendungen).

III. Betriebsdepartement.

a. Allgemeines.

1. Zur Behandlung des am 1. Juni in Kraft getretenen, bis und mit 31. Mai 1922, also wiederum für ein ganzes Jahr, gültigen Fahrplanes fand vom 21.—23. März in Bern die schweizerische Fahrplankonferenz statt. Sie behandelte im ganzen 615 Geschäfte, wovon 455 die schweizerischen Bundesbahnen betrafen. Gegenüber dem Fahrplan vom 8. Juli 1920 brachte der neue Fahrplan Mehrleistungen von jährlich insgesamt rund 1 132 000 Personenzugskilometern.

Vom 9.—11. November wurde in Bern die europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz abgehalten, zu welcher ausser den Regierungen einiger Nachbarländer 129 Transportanstalten eingeladen waren. An dieser Konferenz, deren Leitung und Geschäftsführung unserer Verwaltung übertragen war, liessen sich 82 Verwaltungen aus 23 verschiedenen Staaten Europas vertreten. Zu den Verhandlungen, die hauptsächlich die Verbesserung bestehender, die Vereinbarung neuer internationaler Zugsverbindungen und die Wiedereinführung direkter Wagenkurse bezweckten, waren 218 Gegenstände angemeldet. Das Ergebnis darf als befriedigend bezeichnet werden.

Die nächste europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz soll im November 1922 wieder in der Schweiz abgehalten werden.

2. Für die Aufstellung des Entwurfes zum neuen Fahrplan für die Zeit vom 1. Juni 1922 bis und mit 31. Mai 1923 wurde als Grundsatz festgelegt, dass angesichts der finanziellen Lage und der andauernden Verkehrsstockung Mehrleistungen nur da vorgesehen werden dürfen, wo ein dringendes Verkehrsbedürfnis nachgewiesen ist, ferner dass mit Rücksicht auf die Arbeitszeitverkürzung auf verschiedenen Linien eine tunliche Zusammendrängung des Fahrplans vorzunehmen sei.

3. Die französische Pass- und Zollkontrolle für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr wurde vom 1. Juni 1921 an von St. Louis nach Basel verlegt.

4. Nachdem der Bau der Surbtalbahn der hohen Kosten wegen auf bessere Zeiten verschoben werden musste, wurde in Ausführung eines Bundesbeschlusses mit der Postverwaltung die Einrichtung eines Kraftwagendienstes für den Personen- und Güterverkehr auf den Strecken Baden-Ehrendingen und Lengnau-Endingen-Siggenthal vereinbart. Für Betriebsverluste, die sich allfällig aus der Durchführung dieser Kurse ergeben, haften die schweizerischen Bundesbahnen bis zum Höchstbetrag von Fr. 36 000 im Jahr.

5. Die unter Ziffer 1 erwähnte europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz genehmigte eine neue Vereinbarung über den Ausgleich der Leistungen für Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr sowie die Technischen Vorschriften zu einem Übereinkommen für die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr (R. I. C.). Die Vereinbarung über den Ausgleich der Leistungen erhöht den Ansatz der Barentschädigung für nicht durch Naturalausgleich gedeckte Wagenachsenkilometer, entsprechend den grössern Anschaffungs- und Unterhaltungskosten der Wagen und führt für die verspätete Rückgabe von Personen- und Gepäckwagen eine feste, in bar zu entrichtende Verzögerungsgebühr ein. Als Hauptausgleichsstelle sind die schweizerischen Bundesbahnen bezeichnet worden. Die Vereinbarung ist auf den 1. Oktober 1921 in Kraft getreten.

Im fernern beschloss die genannte Konferenz die Wiederherausgabe des europäischen Wagenbeistellungsplanes (E. W. P.) in vereinfachter Form.

6. An einer internationalen Konferenz, die vom 14.—25. April 1921 in Stresa abgehalten wurde und von den meisten am Güterwagenaustausch beteiligten europäischen Eisenbahnverwaltungen beschickt war, wurde das neue Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im inter-

nationalen Verkehr (R. I. V.) abschliessend beraten (siehe Geschäftsbericht 1919, Seite 22, Ziffer 5). Es trat auf 1. Januar 1922 in Kraft, auf welchen Zeitpunkt 79 Verwaltungen aus 19 Ländern ihren Beitritt erklärt hatten. Das neue Übereinkommen bezweckt die Erreichung eines einheitlichen Wagenrechtes zwischen allen normalspurigen Bahnen Europas, sowie Vereinfachung der Wagenmieteabrechnung und der Behandlung der Wagenbeschädigungen. Es setzt an die Stelle der bisherigen Lauf- und Zeitmieten eine gestaffelte Tagesmiete. Die Geschäftsführung wurde unserer Verwaltung übertragen. Nach drei Jahren soll eine Revision des Übereinkommens vorgenommen werden.

7. Am 1. Mai 1921 ist ein neues Übereinkommen betreffend die gegenseitige Benutzung von Personen- und Gepäckwagen im schweizerischen Verkehr, das die gleichnamige Übereinkunft vom 1. Januar 1892 ersetzt, in Kraft getreten.

8. Gemäss Art. 7 der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetz sind die erforderlichen Personen- und Gepäckwagen jedem einzelnen Bundesbahnkreis fest zugeteilt. Zur Vermeidung unnötiger Leerläufe der Wagen und zur Vereinfachung des Rangierdienstes wurde ab 1. Juni 1921 versuchsweise die Freizügigkeit der Personen- und Gepäckwagen der Bundesbahnen eingeführt.

9. Zufolge Inkrafttreten von neuen Bedingungen für die Einstellung von Privatgüterwagen in den Park einer schweizerischen Bahnverwaltung auf 1. Januar 1922 wurden sämtliche mit Privaten abgeschlossenen Verträge über die Einstellung von Privatgüterwagen auf 31. Dezember 1921 gekündigt und den betreffenden Firmen die neuen Einstellungsbedingungen, die als Grundlage für neue Verträge zu dienen haben, zugestellt.

10. Die Bestimmungen des Bundesgesetzes betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten vom 6. März 1920 und der Vollziehungsverordnung I hierzu vom 12. August 1921 sind im Laufe des Jahres vollständig zur Durchführung gelangt. Soweit Ausnahmen notwendig erschienen, sind die Bewilligungen hierfür beim eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement nachgesucht und von diesem jeweilen auch erteilt worden.

11. Den Kreisdirektionen sind die im Jahre 1908 erlassenen Vorschriften betreffend den Besuch von Sprachkursen und den Tausch unter dem Bundesbahnpersonal zum Zwecke der sprachlichen Ausbildung in Erinnerung gerufen worden mit der Einladung, dem Personal möglichst weitgehende Erleichterungen zu gewähren.

12. Mit Rücksicht auf die Verhältnisse des allgemeinen Arbeitsmarktes wurde angeordnet, dass Entlassungen von Taglohnarbeitern, die zufolge Arbeitsmangel hätten erfolgen können, vorläufig nicht vollzogen und die überzähligen Arbeiter bis auf weiteres so gut als möglich bei Notstandsarbeiten oder sonstwie zu beschäftigen gesucht werden.

Dagegen schien mit Bezug auf die Festanstellung von ständigen Arbeitern im Hinblick auf die in der Gestaltung der Verkehrsverhältnisse zurzeit noch bestehende Unsicherheit etwelche Zurückhaltung angezeigt.

b. Stationsdienst und Zugsbegleitung.

1. Auf bezügliche Gesuche hin wurde die Übernahme von rund 60 Abiturienten der von den Bundesbahnen subventionierten Eisenbahnschulen als Stationslehrlinge zugestanden; dagegen musste die Übernahme anderer Kandidaten angesichts des vorhandenen überzähligen Personals abgelehnt werden.

2. Auf 1. April 1921 wurde wieder eine Neuklassifikation der Bahnhöfe, Stationen und Güterexpeditionen vorgenommen und zwar auf Grund der Verkehrsergebnisse der Jahre 1918, 1919 und 1920 und der von früher her bestehenden Grundsätze (Geschäftsbericht 1919, Seite 22, Ziffer 2). Zufolge des Verkehrsrückganges konnten nur 4 Stationen und 5 Güterexpeditionen befördert werden, während 96 Dienststellen die für ihren Rang massgebende Mindestpunktzahl nicht mehr erreichten. In Würdigung der ausnahmsweisen Verhältnisse werden die Rückversetzungen der Stelleninhaber nur nach und nach bei eintretenden Änderungen und unter tunlichster Schonung der Interessen des betroffenen Personals durchgeführt.

3. Die für die Untersuchung der Arbeits- und Personalverhältnisse auf den Bahnhöfen und Stationen eingesetzte Kommission hat im Berichtsjahre den Stations- und Expeditionsdienst auf 1 Bahnhofinspektion, 2 Bahnhöfen I. Klasse, 6 Bahnhöfen II. Klasse, 9 Bahnhöfen III. Klasse, 21 Stationen I. Klasse und 1 Lagerhaus geprüft. Zufolge der hierbei angeordneten Vereinfachungen und Änderungen in der Organisation des Dienstes können auf den betreffenden Bahnhöfen, Stationen und Güterexpeditionen rund 300 Mann und zahlreiche Ablösungen, sowie namhafte Ausgaben für den Rangierdienst eingespart werden. Weitere Personaleinsparungen ergeben sich daraus, dass nach und nach auch auf den noch nicht untersuchten Bahn-

höfen und Stationen so viel als möglich die Dienstorganisation nach den von der Kommission angewendeten Grundsätzen geändert wird. Darauf ist es neben der Verkehrsabnahme hauptsächlich zurückzuführen, dass trotz der Einführung des neuen Arbeitszeitgesetzes der Personalbestand der Abteilung Stationsdienst und Zugsbegleitung von Ende Juli 1920 (18789) auf Ende Dezember 1921 (17400) um rund 1400 Mann zurückgegangen und auch zurzeit noch ziemlich viel überzähliges Personal vorhanden ist.

4. Die Beförderungen beim Stations- und Zugsbegleitungspersonal wurden auf 1. April 1921 im Rahmen der bestehenden, einheitlichen Beförderungsvorschriften vorgenommen. Da die letzteren im Laufe der letzten Jahre wiederholt erweitert worden sind, konnte einer Eingabe des Gewerkschaftsamtes des schweizerischen Eisenbahnerverbandes, in der schon früher abgelehnte Postulate neuerdings aufgestellt wurden, nicht entsprochen werden.

c. Fahr- und Werkstättedienst.

1. Gemäss Baubudget war für das Jahr 1921 die Anschaffung folgenden Rollmaterials vorgesehen:

79 elektrische Lokomotiven (wovon 2 Rangierlokomotiven),
4 Motorwagen,
3 Akkumulatorenfahrzeuge,
90 Personenwagen,
350 Güterwagen,
6 Rollschemelwagen.

Ferner wurde für die Beschaffung von weitern Heizwagen oder für die Einrichtung elektrischer Heizung in Lokomotiven und Wagen eine Ausgabe von Fr. 750 000 ins Budget aufgenommen.

Von den 79 elektrischen Lokomotiven sind, wie im letztjährigen Bericht erwähnt, 47 Stück bereits in den Jahren 1919 und 1920 bestellt worden. Die pro 1921 zu bestellenden 30 Streckenlokomotiven und 2 Rangierlokomotiven sind an die Maschinenfabrik Oerlikon in Oerlikon, A.-G. Brown, Boveri & Cie. in Baden und Ateliers de Sécheron in Genf für den elektrischen und an die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur für den mechanischen Teil vergeben worden.

Der Bau der 4 Motorwagen wurde den Ateliers de Sécheron in Genf und der Schweizerischen Waggonsfabrik Schlieren A.-G. in Schlieren übertragen.

Die Bestellung der vorgesehenen 3 Akkumulatorenfahrzeuge für den Rangierdienst ist pro 1921 nicht erfolgt.

Auf Ende des Rechnungsjahres 1921 stunden an elektrischen Fahrzeugen im ganzen zur Verfügung:

62 Streckenlokomotiven,
6 Akkumulatorenlokomotiven,
5 Akkumulatorenplattformwagen und
1 Traktor.

Voraussichtlich werden im Jahre 1922 weitere 35 Streckenlokomotiven zur Ablieferung kommen.

Die 90 Personenwagen und die
350 Güterwagen

wurden schon in den Jahren 1919 und 1920 bestellt. Da ein dringendes Bedürfnis für diese Wagen nicht vorlag, ist deren Ablieferung auf das Jahr 1922 hinausgeschoben worden.

Fünf Gepäckwagen der Serie $F^{ü}$ sind in Heizwagen umgebaut worden; ferner haben wir die Ausrüstung von 24 Personen- und 6 Gepäckwagen mit der elektrischen Heizung angeordnet.

Statt der vorgesehenen 6 Rollschemelwagen für die Brüniglinie sind nur deren 3 beschafft worden.

2. Wir haben den Umbau der letzten Lokomotive der Serie C 5/6 (Vierling) in eine Verbund-Lokomotive angeordnet; eine Lokomotive der Serie E^{e} 3/4 wird in eine solche der Serie E^{e} 3/5 umgebaut zur vorteilhafteren Verwendung auf den Linien der ehemaligen T.T.B. und 10 Lokomotiven der Serie A 3/5 werden mit Schmidtschen Dampfüberhitzern ausgerüstet.

Mit der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur haben wir einen Vertrag abgeschlossen über die Ausführung von Reparaturen und Umbauten an Kesseln eines Teiles unserer Dampflokomotiven, soweit diese Arbeiten nicht von den S.B.B.-Werkstätten rechtzeitig ausgeführt werden können; ferner ist mit den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen eine Vereinbarung getroffen worden über die Ausführung von Reparaturen an E.L.B.-Lokomotiven und Lokomotivkesseln durch unsere Werkstätte Zürich.

3. Zur Verwendung im internationalen Kurs Paris-Triest werden 10 Gepäckwagen der Serie $F^{3ü}$ entsprechend umgebaut.

Zur bessern Ausnützung haben wir die Umänderung von 70 offenen Güterwagen der Serie L^{5} in gedeckte Güterwagen der Serie O für Zementtransporte angeordnet.

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

Folgende Gegenstände und Materialien kamen zur Anschaffung:

	Diverse Reservestücke und Bremsbestandteile zu elektrischen Lokomotiven,	174	t diverse Eisenbleche,
		364	t Kupfermaterial,
16	Pantographen-Stromabnehmer,	200	kg Kupferschlaglot,
80	Geschwindigkeitsmesser „Teloc“,	4 000	„ Antimon,
5	Heizkessel für Heizwagen,	1 000	„ Blei,
100	Heizkupplungen für elektrische Lokomotiven,	30 000	„ Zinn,
454	Heizkörper für die elektrische Heizung,	5 100	„ Messing,
92	Zugsbeleuchtungsausrüstungen,	650 000	„ Petrol,
93	Riemenscheiben,	66 000	„ Benzin,
70	Zugsbeleuchtungsbatterien,	24 000	„ Brennöl für Dieselmotoren,
161	Radsätze,	18 000	„ Dynamoöl,
40	Lauf-, Tender- und Wagenachsen,	4 000	„ Bohröl,
58	Radsterne und Radscheiben,	20 000	„ Stellwerköl,
1 140	Radreifen,	9 900	„ Terpentinöl und Terpentinölersatz,
27	Spurkränze für elektrische Lokomotiven,	40 000	„ Leinöl,
130	Stangen Federstahl,	72 000	„ Rüböl und anderes Lampenöl,
90	Achsbüchsen oder Teile zu solchen,	5 200	„ Bodenöl,
120	diverse Federn,	7 000	„ Karbolineum,
8 000	Siede-, Überhitzer- und Rauchröhren,	11 900	„ Desinfektionsmittel,
1 360	m nahtlose, flusseiserne Röhren,	1 450	„ Talg,
14 900	Siederohrbrandringe,	5 500	„ verschiedene andere Öle und Fette,
25 467	diverse Bestandteile zu Zug- und Stossapparaten,	160	t Giessereikoks,
320	Stück Kugellagerrollen,	3 030	t Anthrazit und -Eiformbriketts für Hausbrand,
1 760	„ Emailschilder,	60	t Holzkohlen,
1 400	t Bremsklötze und Roststäbe,	1 059	t Steinkohlenhartpech.

Über die Beschaffung von Lokomotivkohlen verweisen wir auf Ziffer 6.

5. Die Verkäufe von Altmaterial der Werkstätten belaufen sich im Berichtsjahre auf rund Fr. 305 200.

6. Über die Kohlenversorgung teilen wir folgendes mit:

a. Gemäss der im letztjährigen Geschäftsberichte auf Seite 28 erwähnten Vereinbarung hat die Schweizerische Kohlengenossenschaft in den Monaten Dezember 1920 bis April 1921 den S. B. B. noch bedeutende Mengen an amerikanischen und englischen Kohlen zugewiesen. Für diese Mehrübernahmen, inbegriffen eine sogenannte Stockage-Gebühr, sind die S. B. B. durch die Kohlengenossenschaft und den Bund im ganzen mit 11,57 Millionen Franken entschädigt worden (Bundesbeschluss vom 15. April 1921). Diese Entschädigung hat aber nicht genügt, um den Durchschnittspreis unserer Vorräte wesentlich herabzusetzen, und so kamen während des ganzen Jahres in der Hauptsache noch sehr teure Kohlen zur Verfeuerung.

Die Schweizerische Kohlengenossenschaft hat uns im Jahre 1921 bis Mitte April, auf welchen Zeitpunkt sie in Liquidation trat, im ganzen noch rund 207 290 t geliefert (abzüglich der nachträglich wieder zurückgenommenen Mengen). Die Kohleneinfuhr in die Schweiz ist nach Unterbringung der Vorräte, die der Kohlengenossenschaft noch verblieben waren, nach und nach wieder freigegeben worden.

Zur Deckung der vom Bunde zur Verbilligung der Kohle geleisteten Entschädigungen wird seit 2. Mai 1921 eine eidgenössische Kohleneinfuhrgebühr erhoben, die vorläufig auf Fr. 5 pro Tonne festgesetzt ist.

Die starken Zuweisungen durch die Kohlengenossenschaft hatten Unzukömmlichkeiten aller Art im Gefolge, und wegen Überfüllung mussten die Kohlen zum Teil an ungeeigneten Plätzen gelagert werden. Die Vorräte bestunden meist aus amerikanischen und englischen Förderkohlen; Briketts waren verhältnismässig nur in geringen Mengen vorhanden.

Bei dieser Sachlage wurde mit neuen Bestellungen im Berichtsjahre möglichst zurückgehalten und nur der Verbrauch an Briketts ergänzt.

Die Transporte auf dem Rhein gestalteten sich auch pro 1921 oft noch schwierig. Wie pro 1920 trat anfangs des Jahres eine Hochwasserperiode ein. Die nachherige anhaltende Trockenheit brachte dann noch intensivere Kleinwasserstände als pro 1920. Da aber kein nennenswerter Wagenmangel war, konnten bei Versagen der Schiffahrt grosse Mengen auf dem direkten Bahnwege in die Schweiz gelangen.

Über die frühern und neuen eigenen Abschlüsse ist folgendes zu sagen:

b. Aus dem Abschluss vom Jahre 1919 mit der Firma Staub & Cie. in Zürich ist der Rest mit zirka 14 250 t amerikanischer Kohlen in den ersten drei Monaten des Jahres 1921 geliefert worden.

c. Aus dem mit der Firma Chentrier & Dubi in Paris im November 1919 abgeschlossenen Vertrag sind die restierenden 31 470 t anfangs 1921 geliefert worden. Am 9. März und 16. August sind sodann weitere Verträge mit dieser Firma abgeschlossen worden für 24 000 t bzw. 48 000 t Briketts. Die Erledigung des letzten Vertrages fällt in das Jahr 1922.

d. Mit den Brikettswerken Dorénaz in Vernayaz kam ein Übereinkommen zustande, wonach diese ausser den zirka 8000 t noch 15 000 t Eiformbriketts (Walliser Anthrazit mit ausländischer Feinkohle gemischt) geliefert hat.

e. Der Grube Hasard in Belgien ist gegen Ende des Jahres die Lieferung von 1000 t Briketts übertragen worden. Zudem haben die Brikettswerke A.-G. in Winkeln (St. Gallen) und die Kohlen- und Brikettswerke A.-G., Basel, kleine Aufträge in Briketts erhalten.

Auch im Jahre 1921 haben wir bei einigen einheimischen Brikettierwerken Rauchkammerlösche mit Feinkohlen brikettieren lassen.

Zusammenfassend ergibt sich folgendes Bild der Gesamteingänge an fossilem Lokomotivfeuerungsmaterial:

Belgien	910	Tonnen
Saar	—	
Ruhr	—	
England	129 248	„
Amerika	195 958	„
Einheimische Kohlen und Verschiedenes	61 335	„
Total	387 451	Tonnen

Der Kohlenlagerbestand betrug auf Anfang des Jahres rund 558 300 t; zufolge der starken Zuweisungen durch die Kohlengenossenschaft stieg er im Frühjahr noch wesentlich an und erreichte am 5. März mit 717 358 t den höchsten Stand, um bis auf Jahresende wieder auf 464 423 t zu sinken. Dieser Lagerbestand repräsentiert einen Buchwert von zirka 81,7 Millionen Franken.

7. Den eidgenössischen Verwaltungszweigen haben wir auf Veranlassung des eidgenössischen Departements des Innern versuchsweise für die Heizperiode 1921/22 fossiles Brennmaterial abgegeben. Es handelt sich dabei nur um solches Brennmaterial, von dem wir normalerweise ständig Eingänge für die Lokomotivfeuerung haben.

8. Zur Wiedergewinnung von noch verwendbaren Brennstoffen aus den Feuerungsrückständen (Schlacken) wurde eine fahrbare Aufbereitungsanlage nach dem trockenmagnetischen Scheideverfahren der Firma Krupp A.-G. in Magdeburg beschafft.

9. Die Rangordnungsvorschriften für das Lokomotivpersonal haben wir einer Revision unterzogen; ferner sind die Ferien der Werkstättearbeiter im Sinne einer Vermehrung der Tage für den Erholungsurlaub ohne Lohnabzug neu festgesetzt worden.

10. Den Werkstättearbeitern wurden Lohnerhöhungen über das ordentliche Maximum hinaus mit einer Jahresausgabe von rund Fr. 54 800 gewährt.

11. Der Bestand der Werkstättearbeiter, ihre Lohnklasseneinteilung und Durchschnittsstundenlöhne auf 1. Mai 1921 bzw. 1920 sind der umstehenden Übersicht zu entnehmen.

Bestand der Werkstättearbeiter, ihre Lohnklasseneinteilung und Durchschnittsstundenlöhne auf 1. Mai 1921 und 1. Mai 1920.

Werkstätten		Eingeteilte Arbeiter				Nicht eingeteilte Arbeiter	Lehrlinge	Gesamt-Total der Arbeiter und Lehrlinge	Arbeiter, die das ordentliche Maximum überschritten haben					Durchschnittlicher Stundenlohn pro Lohnklasse (ohne Teuerungszulagen)			
		Anzahl pro Lohnklasse							Anzahl pro Lohnklasse				%	I	II	III	Total
		I	II	III	Total				I	II	III	Total		Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
Yverdon	1921	299	119	117	535	2	21	558	183	106	39	328	61,30	87,00	78,93	61,32	79,59
	1920	*288*	*114*	*112*	*514*	*1*	*25*	*540*	*176*	*104*	*39*	*319*	*62,06*	*86,79*	*78,69*	*60,88*	*79,35*
Freiburg	1921	80	33	21	134	—	4	138	37	27	8	72	53,73	86,45	76,83	65,47	80,79
	1920	*74*	*33*	*22*	*129*	—	*6*	*135*	*37*	*27*	*11*	*75*	*58,14*	*86,70*	*76,82*	*63,14*	*80,15*
Biel	1921	236	164	56	456	—	22	478	160	160	18	338	74,12	94,66	83,60	64,94	87,03
	1920	*217*	*169*	*44*	*430*	—	*22*	*452*	*161*	*154*	*23*	*338*	*78,60*	*95,57*	*81,86*	*67,20*	*87,28*
Olten	1921	458	294	103	855	10	98	963	295	264	55	614	71,81	92,46	81,63	65,96	85,54
	1920	*436*	*290*	*92*	*818*	*22*	*79*	*919*	*310*	*263*	*63*	*636*	*77,75*	*92,95*	*80,80*	*67,26*	*85,75*
Zürich	1921	497	158	149	804	15	37	856	319	121	51	491	61,06	92,26	80,26	66,72	85,17
	1920	*489*	*147*	*145*	*781*	*8*	*28*	*817*	*314*	*117*	*54*	*485*	*62,10*	*90,68*	*81,21*	*67,09*	*84,52*
Romanshorn	1921	44	14	13	71	12	2	85	28	10	6	44	61,97	89,13	74,82	63,61	81,64
	1920	*44*	*13*	*15*	*72*	*10*	*2*	*84*	*29*	*9*	*6*	*44*	*61,11*	*88,75*	*73,08*	*63,13*	*80,60*
Rorschach	1921	138	87	65	290	9	26	325	99	77	26	202	69,65	91,40	79,98	66,28	82,35
	1920	*126*	*84*	*53*	*263*	*12*	*23*	*298*	*100*	*74*	*33*	*207*	*78,71*	*90,90*	*79,60*	*68,40*	*82,76*
Chur	1921	145	108	24	277	14	9	300	111	80	10	201	72,56	91,88	76,47	67,97	83,80
	1920	*138*	*107*	*22*	*267*	*23*	*10*	*300*	*120*	*86*	*17*	*223*	*83,52*	*92,04*	*76,39*	*69,91*	*83,95*
Bellinzona	1921	359	115	101	575	6	36	617	236	99	45	380	66,08	90,04	77,96	64,16	83,08
	1920	*348*	*112*	*91*	*551*	*2*	*33*	*586*	*243*	*99*	*46*	*388*	*70,42*	*93,45*	*78,52*	*65,70*	*85,84*
Total und Gesamt-Durchschnitt	1921	2256	1092	649	3997	68	255	4320	1468	944	258	2670	66,77	91,16	79,81	64,98	83,90
	1920	*2160*	*1069*	*596*	*3825*	*78*	*228*	*4131*	*1490*	*933*	*292*	*2715*	*70,98*	*91,48*	*79,81*	*65,73*	*84,21*

Die Stundenlöhne basieren auf dem 8stündigen Arbeitstag (48 Stunden pro Woche).

Bei Annahme von 305 Arbeitstagen zu 8 Stunden beträgt im Durchschnitt das Jahreseinkommen eines Werkstättearbeiters pro 1921:

a. der I. Lohnklasse Fr. 2 224. 30 (305 × 8 × 91,16)
b. „ II. „ „ 1 947. 36 (305 × 8 × 79,81)
c. „ III. „ „ 1 585. 51 (305 × 8 × 64,98)

im Gesamtdurchschnitt pro 1921 Fr. 2 047. 16 (305 × 8 × 83,90) mit Inbegriff der Teuerungszulagen = Fr. 4 869. 51
„ „ „ 1920 „ 2 054. 72 (305 × 8 × 84,21) „ „ „ „ = „ 4 949. 67
somit Abnahme des durchschnittlichen Jahreseinkommens, inkl. Teuerungszulagen = Fr. 80. 16, was der Vermehrung des Arbeiterbestandes um 172 Mann mit Anfangsstundenlöhnen zuzuschreiben ist. (Verjüngung des Arbeiterpersonals.)

Für die im Akkord Arbeitenden stellt sich das Jahreseinkommen höher.

IV. Baudepartement.

a. Allgemeines.

1. Die auf den 1. April 1921 infolge Pensionierung des bisherigen Inhabers freigewordene Stelle des Obertelegrapheninspektors wurde nicht mehr besetzt, die Obertelegrapheninspektion als selbständige Dienstabteilung aufgehoben und der Abteilung des Oberingenieurs für den Bau und den Unterhalt der Bahn angegliedert. Zur Leitung der fachtechnischen Geschäfte, die bisher vom Obertelegrapheninspektor besorgt wurden, ist dem Oberingenieur ein in der Elektrotechnik bewanderter Stellvertreter beigegeben worden.

Ebenso soll in den Kreisen die Telegrapheninspektion als selbständige Abteilung aufgehoben und der Abteilung des Oberingenieurs einverleibt werden. Diese Angliederung hat bereits stattgefunden auf den Kreisen I, IV und V. Sie ist notwendig zur Vereinfachung der Dienstabwicklung, da nach Einführung der elektrischen Zugförderung der Unterhalt der Fahrleitungen, der Übertragungsleitungen und der nicht an bahneigene Kraftwerke angeschlossenen Unterwerke dem Bahndienste übertragen wird.

2. Weitere Vereinfachungen in der Leitung des Bahndienstes sind dadurch eingeführt worden, dass die infolge Pensionierung der bisherigen Inhaber freigewordenen Stellen von drei Bahningenieuren nicht mehr besetzt wurden. Dadurch konnten die Bahningenieurbezirke des Kreises I von acht auf sieben, diejenigen des Kreises III von sechs auf fünf und diejenigen des Kreises IV von vier auf drei reduziert werden.

3. Wir haben beschlossen, dass die für die zweite Hälfte des Jahres 1920 an alleinstehende Barrierenwärterinnen, die einzig auf den Gehalt, den sie aus ihrer Betätigung bei der Bahn beziehen, angewiesen sind, ausgerichtete ausserordentliche Zulage bis zum Betrage von Fr. 400 pro Jahr auch im Berichtsjahre auszufolgen sei.

4. Es wurden Normalien aufgestellt für die Festsetzung der kleinsten Geländerabstände in Kurven, sowie für die Anordnung der Perrondächer mit besonderer Berücksichtigung des einzuhaltenden Lichtraumprofils und der Elektrifikation.

5. Vom eidgenössischen Eisenbahndepartement ist uns eine Eingabe des schweizerischen Schulrates betreffend die Herstellung ständiger Beziehungen zwischen den Vertretern der Ingenieurwissenschaften an der eidgenössischen Technischen Hochschule und den schweizerischen Bahnen zur Vernehmlassung zugestellt worden. Wir haben uns daraufhin bereit erklärt, dem Vorstand der Ingenieurschule der eidgenössischen Technischen Hochschule wichtigere Berichte, Projekte, Normalien und Bauvorschriften zuzustellen.

6. In Anpassung an das Arbeitszeitgesetz vom 6. März 1920 sind mit Gültigkeit ab 1. Oktober 1921 neue Vorschriften erlassen worden betreffend die Arbeitszeit der Arbeiter beim Bahnunterhaltungsdienste, ferner des beim Eisenbahnsicherungsdienste, beim Unterhalt der Telegraphen- und Telephonleitungen und der Fahrleitungsanlagen, sowie beim Brückendienste beschäftigten Personals.

b. Bahnbau.

1. Die Verhältnisse im Bauwesen haben sich im verflossenen Jahre etwas gebessert. Die Arbeitslöhne sind zwar ziemlich unverändert geblieben; dagegen sind die Preise für die Baustoffe im allgemeinen merklich gesunken. Zufolge des Rückgangs des Verkehrs genügten die vorhandenen Anlagen, auf denen vor dem Kriege ein viel grösserer Verkehr sich abwickelte, im allgemeinen den an sie gestellten Anforderungen. Wenn man ausschliesslich auf das Bedürfnis abgestellt hätte, wäre eine namhafte Einschränkung der Bautätigkeit möglich gewesen. Im Hinblick auf die immer mehr sich verschärfende Arbeitslosigkeit haben wir aber nicht nur davon abgesehen, eingeleitete und in Ausführung begriffene grössere Bauten einzustellen, sondern es sind im Gegenteil für die Ausführung von Notstandsarbeiten weitere Kredite erteilt worden, die die bewilligten Voranschlagsbeträge um rund 3 Millionen Franken überstiegen. Nebstdem haben wir auch, um die Zahl der Arbeitslosen nicht zu vermehren, die Hilfsarbeiter des Bahndienstes, die andere Jahre während des Winters wegen der Einstellung der Unterhaltungsarbeiten aus dem Dienste ausschieden, bei Arbeiten, die sich auch im Winter fortsetzen liessen, beschäftigt.

Zum Zwecke der Bekämpfung der immer weiter um sich greifenden Arbeitslosigkeit haben sodann die eidgenössischen Räte am 21. Oktober 1921 für die Ausführung von Notstandsarbeiten durch die Verwaltungen des Bundes und die schweizerischen Bundesbahnen einen ausserordentlichen Kredit von Fr. 66 000 000 eröffnet. Von diesem Kredite fallen auf die schweizerischen Bundesbahnen Fr. 29 950 000. Bei der Aufstellung des Programms für die auszuführenden Arbeiten ist, so viel als möglich, auf eine Verteilung der Arbeiten auf die verschiedenen Landesteile nach Massgabe des Umfanges der Arbeitslosigkeit Bedacht genommen worden. Im fernern wurde darauf gesehen, dass Arbeiten zur Ausführung gelangen, die sich in besonderem Masse zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit eignen.

Die auf Grund dieses Bundesbeschlusses zur Durchführung gelangenden Notstandsarbeiten wurden in zwei Kategorien ausgeschieden und zwar:

a. in Arbeiten, die in der nächsten Zeit ohnehin zur Ausführung gelangen müssten, und

b. in Arbeiten, die in den nächsten Jahren voraussichtlich noch nicht notwendig wären.

Die Arbeiten der ersten Kategorie werden vom Bunde mit 15 %, und diejenigen der zweiten Kategorie mit 30 % subventioniert. Dazu kommen für die beiden Kategorien 10 % Minderleistungsbeiträge als Entschädigung

für die Verwendung von ungeübten Arbeitern, deren Arbeitsleistungen geringer sind als bei geübten Arbeitern. Die auszuführenden Arbeiten und die Einreihung in eine der zwei vorgenannten Kategorien wurden vom Bundesrate auf Vorschlag einer von ihm ernannten Kommission, in der auch die schweizerischen Bundesbahnen vertreten waren, bestimmt. Am 7. November 1921 ist von dieser Kommission eine erste Liste der sofort in Angriff zu nehmenden Notstandsarbeiten aufgestellt worden. Der darin für die schweizerischen Bundesbahnen vorgesehene Kredit beläuft sich auf Fr. 15 838 900. Davon fallen zu Lasten der eidgenössischen Staatskasse für Subventionen und Minderleistungsbeiträge Fr. 5 174 600 und zu Lasten der schweizerischen Bundesbahnen Fr. 10 664 300. Am Ende des Berichtsjahres war eine weitere Liste der Notstandsarbeiten in Vorbereitung.

Im ordentlichen Bauvoranschlage für das Jahr 1921 war ein Betrag von Fr. 119 830 940 zu Verwendungen für Neu- und Ergänzungsbauten und für Nebengeschäfte vorgesehen. Dieser Betrag wurde durch Bundesbeschluss vom 21. Juni 1921, mit welchem ein Nachtragskredit von Fr. 800 000 für die Weiterführung der Arbeiten für das zweite Geleise Rorschach-St. Margrethen bewilligt worden ist, auf Fr. 120 630 940 erhöht. Die wirklichen Bauausgaben betragen Fr. 125 746 125. 33 und übersteigen daher den Voranschlag um Fr. 5 115 185. 33. Diese Mehrausgaben rühren einerseits von den Notstandsarbeiten her, die im Laufe des Berichtsjahres in Angriff genommen wurden, anderseits von erhöhten Aufwendungen, die die Weiterführung verschiedener im Bau befindlichen grösseren Arbeiten erforderte. Ferner sind in diesen Mehrausgaben die Fr. 2 594 900 betragenden Kosten der auf Baurechnung entfallenden Ergänzungsarbeiten im Hauensteinbasistunnel enthalten.

2. Die Arbeiten für den Simplontunnel II sind gegen Ende des Berichtsjahres vollendet worden. Die Schlussteinlegung erfolgte am 4. Dezember 1921. Mit dem Bau dieses Tunnels wurde im Dezember 1912 begonnen. Die Bauzeit beträgt also ziemlich genau neun Jahre. Die Bauausführung erfolgte in Regie unter der Leitung von Herrn Ingenieur Dr. Rothpletz. Die Abrechnung ist noch nicht aufgestellt. Es lässt sich aber jetzt schon feststellen, dass die im Jahre 1912 angenommene Bausumme trotz der durch den Krieg entstandenen Erschwernisse kaum überschritten werden wird. Der neue Tunnel ist am 7. Januar 1922 dem Betriebe übergeben und der südliche Teil des Tunnels I, von der Tunnelstation bis zur Station Iselle, ausser Betrieb gesetzt worden, um die Beschädigungen am Mauerwerk, die zum Teil infolge der Herstellung des Tunnels II entstanden sind, ausbessern zu können.

Bei dieser Gelegenheit sei daran erinnert, dass nach der Übereinkunft zwischen der Schweiz und Italien betreffend die Übertragung der von der italienischen Regierung der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft erteilten Konzession für den Bau und Betrieb der Simplonbahn auf den Bund vom 16. Mai 1903 die italienische Regierung verpflichtet ist, gleichzeitig mit dem Bau des Simplontunnels II das zweite Geleise auf der von den Bundesbahnen betriebenen Anschlusstrecke von Iselle bis Domodossola zu erstellen. Wegen des Krieges ist es den italienischen Staatsbahnen nicht möglich geworden, dieser Verpflichtung ganz nachzukommen. Immerhin konnte im Berichtsjahre das zweite Geleise zwischen den Stationen Varzo und Preglia in Betrieb genommen werden, so dass nur noch die Strecke Iselle-Varzo auf Doppelspur auszubauen ist.

3. Während des Berichtsjahres ist auf folgenden Strecken das zweite Geleise in Betrieb genommen worden:

am 22. Mai zwischen den Stationen Kiesen und Uttigen,
„ 31. „ „ „ „ Eclépens und Chavornay, und
„ 1. November zwischen den Stationen Chavornay und Ependes.

Die ganze Strecke zwischen Bern und Thun ist nunmehr doppelspurig ausgebaut.

Die gesamte Länge der zweigeleisigen Strecken ist durch den Zuwachs im Jahre 1921 gegenüber dem Vorjahre von 908 km auf 922 km gestiegen und beträgt nunmehr 32 % der Betriebslänge des ganzen Netzes der Bundesbahnen.

Im Bau befand sich im Berichtsjahre das zweite Geleise auf den Strecken Brig-Iselle, Biel-Mett, Thalwil-Richterswil, Rorschach-Rheineck und Giubiasco-Al Sasso.

4. Anlässlich des Baues zweiter Geleise und aus anderen Gründen wurden eine Anzahl von Bahnhöfen und Stationen umgebaut und erweitert. Von den Bahnhöfen und Stationen, deren Erweiterung oder Umbau im Berichtsjahre zu Ende geführt oder der Vollendung nahe gebracht wurde, sind Corcelles-Cormondrèche, Luterbach, Schlieren, Göschenen, Airolo und Bellinzona zu nennen.

Im Ausbau befinden sich die Bahnhof- und Stationsanlagen in Nyon, Romont, Thun, Biel, Thalwil, Oberrieden, Au (Zürich), Chiasso und Hergiswil.

5. Neue Stellwerkanlagen wurden erstellt auf den Stationen Biel-Rangierbahnhof, Luterbach, Altstetten (Zürich), Schlieren, Bruggen und Osogna. Auf den Stationen Martigny, Kerzers, Rheineck, Erstfeld und Airolo wurden die bestehenden Stellwerke erweitert. Auf der Station Göschenen ist gegenwärtig das erste elektrische Stellwerk im Bau. Die Erstellung des Streckenblocks auf der Bergstrecke der Gotthardlinie wurde im Berichtsjahre weiter gefördert. Auch mit der Einrichtung der elektrischen Beleuchtung der Streckensignale wurde fortgefahren. Auf einigen Bahnhöfen und Stationen sind die Weichensignale mit elektrischem Licht ausgerüstet worden, wodurch sich Ersparnisse an der Bedienung erzielen liessen.

Mit dem Ersatz der Gas- oder Petrolbeleuchtung auf den Stationen durch die elektrische Beleuchtung wurde auch im Berichtsjahre weitergefahren.

6. Wie Ihnen aus früheren Berichten bekannt ist, müssen wegen des grossen Gewichtes der elektrischen Lokomotiven ein grosser Teil Brücken verstärkt oder umgebaut werden.

Im Kreise I ist im Berichtsjahre mit diesen Arbeiten begonnen worden. Neben verschiedenen kleineren Brücken werden auch die Brücken über die Rhone bei Leuk, Riddes und Massongex und diejenige über die Visp neu erstellt. Ausserdem soll an Stelle des eisernen Viaduktes über die Paudèze ein steinerner Viadukt gebaut werden. Auch im Bahnhofe Vevey werden die noch vorhandenen eisernen Überbauten über die Veveyse durch steinerne Gewölbe ersetzt.

Im Kreise II wurde im Jahre 1921 mit dem Umbau der Frenkenbrücke bei Liestal und mit den Vorbereitungen für den Umbau der Brücke über die kleine Emme bei Emmenbrücke begonnen. Nach deren Fertigstellung steht bezüglich der Brücken der Ausdehnung des elekrischen Betriebes auf der Strecke Luzern-Olten-Basel kein Hindernis mehr entgegen.

Im Kreise III sind die Brückenverstärkungen auf den Strecken Arth-Goldau-Zug, Luzern-Zug und Zug-Zürich beendigt worden. Einzig im Bahnhofe Zürich sind bei den Brücken über die Sihl und die Langstrasse noch einige Arbeiten auszuführen.

Im Kreise V sind die im Zusammenhang mit der Elektrifikation vorgenommenen Brückenverstärkungen auf der Gotthardbergstrecke Erstfeld-Bellinzona und auf der Strecke Bellinzona-Chiasso vollständig beendigt. Auf dem Streckenabschnitt Giubiasco-Al Sasso wurden mit der Erstellung der Doppelspur die eisernen Brücken durch steinerne ersetzt; einzig bei der Brücke über die Morobbia musste man wegen der zu geringen Höhe wiederum mit eisernen Überbauten sich begnügen. Die Instandstellung der Brücken nördlich von Erstfeld ist bis Arth-Goldau gediehen. Demnächst soll auch auf der Strecke Arth-Goldau-Luzern damit angefangen werden.

c. Bahnunterhalt.

Unsere Bemerkungen sind am Schlusse der Betriebsrechnung beigefügt.

d. Elektrifikation.

1. Es wurden provisorische Vorschriften ausgearbeitet betreffend die Lieferung und Verrechnung von elektrischer Energie an Dienststellen und Dritte im Versorgungsbereiche der elektrischen Zugförderung.

2. Für den Kreis V haben wir die erforderlichen Dienstvorschriften erlassen betreffend die Betriebsorganisation für den Unterhalt der Fahrleitung, der Übertragungsleitungen und der Unterwerke.

3. Mit der Schweizerischen Kraftübertragung A.-G. in Bern ist ein Vertrag abgeschlossen worden betreffend Bau und Betrieb der Energieübertragungsleitung Amsteg-Steinen-Immensee. Wir sind die Bauherren; die Schweizerische Kraftübertragung übernahm die Bauleitung und Ausführung. Die Übertragungsleitung umfasst 8 Leiter für unsern Bahnbetrieb und 3 Leiter für die Bedürfnisse der Schweizerischen Kraftübertragung A.-G.

4. Mit der A.-G. Bernische Kraftwerke in Bern haben wir einen neuen Vertrag betreffend Lieferung der elektrischen Energie für den Betrieb der Strecke Scherzligen-Thun-Bern vereinbart.

5. Mit der Direktion der Martigny-Châtelard-Bahn kamen folgende zwei Vereinbarungen zustande:

a. betreffend Massnahmen für den Transport von Material zum Bau der Kraftwerke Barberine und Vernayaz;

b. über die Erstellung und Benützung von zwei schmalspurigen Verbindungsgeleisen zwischen der Zentrale des Kraftwerkes Barberine und der Station Châtelard-Village.

6. Wir schlossen mit den Usines hydro-électriques G. Stæchelin in Vernayaz einen Vertrag ab bezüglich der Erfüllung der Verpflichtungen, welche uns gegenüber der Gemeinde Finhaut durch Artikel 14 der Konzession vom 20. Juli 1917 betreffend Ausnützung der Wasserkraft der Barberine und der Eau noire erwachsen. Danach übernimmt die genannte Firma die Energieversorgung der Gemeinde an unserer Stelle.

7. Bauausführung.

a. Strecke Erstfeld-Bellinzona.

Kraftwerk Ritom.

Das Werk hat im Berichtsjahre 20 000 000 kWh abgegeben. Störungen von Belang sind zwei zu verzeichnen. Am 27. Juni trat bei einem starken Gewitter automatische Schliessung der Rohre der Druckleitung und ein Stillstand des Werkes von 45 Minuten Dauer ein und am 7. September setzte die Energieabgabe nach der Südrichtung wegen Leitungsdefektes auf der Station Lavorgo 2 Stunden 6 Minuten aus. Der Wasserspiegel des Ritomsees war Ende Dezember 3.50 m unter der Krone des Überlaufes, so dass noch rund 22 000 000 m^3 Wasser zur Verfügung standen. Wasserverluste durch Überlauf am See sind während des ganzen Jahres nie vorgekommen. Im Berichtsjahre sind noch einige Verbauungen zur Sicherung der Druckleitung gegen Steinschlag und Lawinen ausgeführt worden. Im weitern wurden in der Zentrale einige Verbesserungen der Überspannungsschutzeinrichtungen für die Übertragungskabel angebracht.

Kraftwerk Amsteg.

Die Talsperre am Pfaffensprung ist vollendet, die Ausweitung des 7 km langen Zulaufstollens ist beendigt worden. Mit der Mauerung wurde fortgefahren. Die Druck- und Dichtigkeitsversuche haben gezeigt, dass im

Stollen auf eine Länge von 5 km eine gewöhnliche Betonverkleidung genügt, während für die übrigen 2 km eine kreisrunde Type fast durchwegs mit Eisenarmierung vorgesehen werden muss. Diese Eisenarmierung wird an der innern Laibung des Stollens mit Hilfe des sogenannten Zementspritzverfahrens angebracht. Die Montage der beiden Rohrstränge der Druckleitung, sowie der Blechauskleidung des Wasserschlosses wurde nahezu, der Rohbau des Maschinen-, Schalt- und Transformatorenhauses wurde ganz vollendet. Zwei Maschinengruppen sind aufgestellt, die übrigen drei befinden sich in Montage. Ein Transformator ist betriebsbereit; an zwei weiteren, sowie an den zugehörigen Teilen der Schaltanlage, wird noch gearbeitet. Der Unterwasserkanal ist bis auf wenige Verputzarbeiten vollendet worden. Dem Kraftwerkpersonal stehen drei Dienstwohnhäuser mit zusammen 14 Wohnungen zur Verfügung. Das Bauprojekt für die Zuleitung des Kärstelenbaches und des Etzlibaches in das Kraftwerk Amsteg ist ausgearbeitet. Die Wasserfassungen sind bei Hinterbristen, oberhalb des Zusammenflusses der beiden Bäche vorgesehen. Ein Freispiegelstollen von rund 2,8 km Länge soll das vereinigte Wasser der beiden Bäche in das bestehende Wasserschloss oberhalb Amsteg führen. Zu den zwei vorhandenen Druckleitungssträngen soll ein dritter montiert und im Maschinenhaus soll noch eine weitere Maschinengruppe zur Aufstellung gelangen. Dieser weitere Ausbau des Kraftwerkes ist erforderlich, um ausser der Gotthardlinie auch die Energieversorgung der Strecke Luzern-Olten-Basel sicherzustellen.

Nebenkraftwerk Göschenen.

Die Wasserkraftanlage an der Gotthardreuss bei Göschenen, welche früher zum Betrieb des Ventilators des Gotthardtunnels diente, ist im Berichtsjahre derart umgebaut worden, dass die Energie in Form von Einphasenwechselstrom dem Fahrleitungsnetz zugeführt werden kann. Bei der versuchsweisen Inbetriebsetzung des Werkes zeigten sich Undichtheiten an den Stössen der alten Druckleitung, die behoben werden mussten.

Unterwerke.

Das Unterwerk Giornico wurde in Betrieb genommen, dasjenige von Giubiasco ist betriebsbereit.

Fahrleitung.

Die Fahrleitung ist auf der ganzen Strecke vollendet worden. Im Berichtsjahre wurden die Hochspannungskabel von Göschenen nach Amsteg gelegt. Zwei von den vier Strängen im Gotthardtunnel haben sich nicht bewährt und müssen auf Kosten der Lieferfirma ausgewechselt werden.

b. Strecke Bellinzona-Chiasso.

Die Schwachstromkabel, sowie die Wähler-, Steuer- und Nebenkabel sind gelegt worden. Auch die Montierung der Fahrleitung auf der freien Strecke und den Stationen, sowie der Speise- und Umgehungsleitungen konnte beendigt werden. Mit der Legung der Speisekabel in den Tunneln wurde begonnen. Das Unterwerk Melide geht der Vollendung entgegen.

c. Strecke Erstfeld-Luzern.

Von Erstfeld bis Flüelen sind die Schwachstrom- und Nebenkabel gelegt, in den Tunneln ist die Legung der Speisekabel vorbereitet worden. Die Montierung der Fahrleitung, sowie der Speise- und Umgehungsleitung auf der Strecke Arth-Goldau-Erstfeld wurde beendigt. In Ausführung befanden sich die Montierung der Fahrleitung auf der Strecke Luzern-Arth-Goldau, die Abdichtung der Gewölbe in den Tunneln der Strecken Brunnen-Flüelen und Luzern-Sentimatt, die Erstellung der Fundamente für Schaltposten und die Montage der Gemeinschaftsleitung mit der Schweizerischen Kraftübertragung A.-G. auf der Strecke Amsteg-Immensee. Im Unterwerk Steinen wurde an der elektrischen Einrichtung weitergearbeitet. Das Dienstwohnhaus konnte bezogen werden.

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

Die Abdichtungsarbeiten und Geleiseabsenkungen in den Tunneln sind beendigt worden. Die Montage der Tragwerke und das Stellen der Maste waren in Ausführung. Die Hochbauarbeiten des Unterwerkes Sihlbrugg und des Dienstwohnhauses sind in Angriff genommen worden.

e. Strecke Sitten-Lausanne.

Auf der freien Strecke gelangten die Mastfundamente zur Ausführung. Das endgültige Trasse der Übertragungsleitung Puidoux-Villeneuve-Vernayaz wurde abgesteckt.

Kraftwerk Barberine.

Die Aushubarbeiten der Fundamente der Staumauer konnten infolge der günstigen Witterung bis Ende des Jahres fortgesetzt und nahezu vollendet werden, so dass im Juni des kommenden Jahres mit den Betonierungsarbeiten begonnen werden kann. Im untern Teilstück Emosson-Wasserschloss des Zulaufstollens erfolgte der Durchschlag Ende Oktober; an der Strecke von der Wasserfassung bis nach Emosson ist weitergearbeitet worden; es fehlten am Ende des Jahres noch zirka 120 m bis zum Durchschlag. Der Ausbruch des Wasserschlosses wurde vollendet. Die Betriebseröffnung der Standseilbahn längs der Druckleitung fand im Monat Juni statt. Die Unterbauarbeiten für die Druckleitung wurden mit Ausnahme des obern Teiles der Rohrfixpunkte vollendet. Das Maschinenhaus und ein grosser Teil des Schalt- und Transformatorenhauses sind im Rohbau fertig erstellt. Mit dem 31. Oktober hat die Martigny-Châtelard-Bahn den fahrplanmässigen Betrieb eingestellt. Materialtransporte wurden jedoch bis anfangs Dezember ausgeführt.

Wir geben nachstehend eine Übersicht der Bauausgaben für die Elektrifikation bis Ende 1921.

Zusammenstellung der Kosten für die Einführung der elektrischen Zugförderung in den Jahren 1907—1921.

Einführung der elektrischen Zugförderung	Ausgaben im Jahre 1921			Total-Ausgaben auf Ende 1921			
	Auf Baukonto	Auf Betriebsrechnung	Total	Konto Unvollendete Bauobjekte	Bauausgaben zulasten der Betriebsrechnung	Auf Baurechnung übergetragen	Total
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1. Allgemeines:							
Planaufnahmen und Projektierungsarbeiten	561 181. 35	—	561 181. 35	—	576. 50	1 989 362. 98	1 989 939. 48
2. Erwerb von Wasserkräften:							
a) Im Reussgebiet (Kanton Uri)	—	§ 72 500. —	72 500. —	265 704. 75	§ 864 500. —	—	1 130 204. 75
b) In der obern Leventina (Kanton Tessin)*.	—	—	—	314 205. 05	§1 116 250. —	—	1 430 455. 05
c) Rhonewasserkraft zwischen Fiesch und Mörel	—	§ 40 000. —	40 000. —	—	§ 226 111. 10	130 586. 85	356 697. 95
d) Wasserkräfte der Binna	—	§ 5 140. —	5 140. —	—	§ 33 495. 65	45 023. 15	78 518. 80
e) Barberine, Eau-Noire und Trient . .	3 000. —	§ 14 500. —	17 500. —	399 903. 85	§ 56 914. —	—	456 817. 85
f) Lago di Lucendro	—	—	—	550. —	—	—	550. —
g) Etzelwerk	—	—	—	220 000. —	—	—	220 000. —
h) Wasserkraft der Aare zwischen Aarau und Wildegg	—	—	—	261 500. —	—	—	261 500. —
3. Elektrische Ausrüstung der Strecken:							
a) Erstfeld—Bellinzona	7 424 523. 32	150 938. 10	7 575 461. 42	50 293 075. 43	484 410. 57	—	50 777 486. —
b) Bellinzona—Chiasso	6 511 219. 83	156 722. 08	6 667 941. 91	10 296 976. 16	192 782. 63	—	10 489 758. 79
c) Erstfeld—Luzern und Immensee—Rothkreuz	8 640 433. 37	85 342. 83	8 725 776. 20	12 502 653. 74	111 486. 68	—	12 614 140. 42
d) Arth-Goldau—Zürich und Zug—Luzern	3 426 632. —	84 977. 55	3 511 609. 55	4 084 899. 98	84 977. 55	—	4 169 877. 53
e) Brig—Sitten	822 177. 80	—	822 177. 80	—	231 614. 85	5 481 491. 17	5 713 106. 02
f) Sitten—Lausanne	1 934 596. 21	6 140. 55	1 940 736. 76	2 128 178. 86	6 140. 55	—	2 134 319. 41
g) Scherzligen—Bern	45 674. 41	6 505. 85	52 180. 26	—	371 714. 16	6 333 530. 66	6 705 244. 82
h) Luzern—Olten—Basel	53 025. 90	—	53 025. 90	205 689. 65	479. 55	—	206 169. 20
i) Steinen — Rupperswil, Übertragungsleitung	—	—	—	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	11 289 007. —	—	11 289 007. —	32 430 655. 53	—	—	32 430 655 .53
c) Nebenkraftwerk Göschenen	315 943. 80	—	315 943. 80	315 943. 80	—	—	315 943. 80
d) Kraftwerk Ritom	1 011 724. 50	—	1 011 724. 50	21 867 587. 86	1 450. 70	—	21 869 038. 56
e) Kraftwerk Barberine	8 789 872. 98	—	8 789 872. 98	16 139 507. 29	—	—	16 139 507. 29
f) Kraftwerk Rupperswil	130 651. 46	—	130 651. 46	723 225. 52	—	—	723 225. 52
g) Etzelwerk	36 566. 95	—	36 566. 95	36 566. 95	—	—	36 566. 95
5. Erweiterungsbauten etc.:							
a) Werkstätte Bellinzona	427 033. 69	—	427 033. 69	2 748 968 .14	21 905. —	—	2 770 873. 14
b) Depotanlagen Erstfeld—Bellinzona . .	121 490. 55	30 695. 15	152 185. 70	220 094. 60	34 410. 35	—	254 504. 95
c) Erweiterung der Lokomotivremise in Zug	11 311. 90	1 332. 30	12 644. 20	11 311. 90	1 332. 30	—	12 644. 20
d) Bahnhof Bern-Weyermannshaus, Schwachstromkabel	91 735. 07	5 547. 45	97 282. 52	123 492. 72	5 547. 45	—	129 040. 17
e) Versuche mit Schienenverbindern . .	—	—	—	304. 20	—	—	304. 20
Total	51 647 802. 09	660 341. 86	52 308 143. 95	155 609 122. 93	3 846 099. 59	15 805 140. 94	175 260 363. 46

§ Wasserzinse.
* Dieser Wasserzins geht ab 1. Januar 1921 zulasten der Betriebsrechnung des Kraftwerkes Ritom.

e. Oberbaumaterialverwaltung.

1. Der Erlös aus verkauftem Oberbaumaterial bezifferte sich im Berichtsjahre auf die Summe von Fr. 1 210 534. 60.

Die Nachfrage nach gebrauchtem Material zu privaten Anschlussgeleisen war verhältnismässig schwach. Der Preissturz auf altem Eisen und Stahl machte sich in der Verwertung der entbehrlichen Schienen und Befestigungsmittel während des ganzen Jahres fühlbar. Die schweizerische Industrie, die seit Kriegsbeginn gegen die Ausfuhr von alten Schienen Stellung genommen hatte, war nicht in der Lage, die bedeutenden Vorräte an Ausschusstahlschienen zu erwerben. Sie verfügte bereits über sehr grosse Lagerbestände, die bei der herrschenden Krise nicht verarbeitet werden konnten. Einer rationellen Verwertung des Abfallmaterials im Auslande standen die Valutaverhältnisse und der erhöhte Ausfuhrzoll — ab 1. Juli Fr. 20 per Tonne — im Wege. Immerhin bot sich die Möglichkeit, im Laufe des Jahres ein Quantum alten Flusseisens nach Italien abzusetzen.

2. Die Lieferung der für das Jahr 1922 erforderlichen neuen Holzschwellen wurde ausschliesslich an schweizerische Firmen um die Summe von Fr. 640 125 vergeben. Die Angebote überstiegen den Bedarf um ein Vielfaches.

Sehr zahlreich gingen wieder Angebote auf Holzschwellen aus dem Auslande ein. Deutschland, Österreich, Ungarn und Jugoslawien kamen dabei hauptsächlich als Produktionsländer in Betracht. Abgesehen davon, dass diese Offerten zum Teil sehr unbestimmt lauteten, konnte darauf auch nicht eingetreten werden, weil wie vorstehend bemerkt, die grossen Angebote aus der Schweiz den Bedarf weit überstiegen und angesichts der weitgehenden Arbeitslosigkeit in der schweizerischen Holzbranche, der Bezug von Holzschwellen aus dem Auslande nicht angezeigt war.

3. Zwecks Beschaffung der erforderlichen Schienen, Zungenschienen und Eisenschwellen für das Jahr 1922 eröffneten wir im Juli eine Konkurrenz. Die darauf eingegangenen Preisangebote lauteten infolge der damaligen teilweisen Beschäftigungslosigkeit in der französischen Eisenindustrie verhältnismässig sehr günstig. Wir schlossen deshalb mit den Herren Les Petits Fils de François de Wendel & Cie. in Hayingen, vertreten durch ihre Generalagentur für die Schweiz, der Firma Demierre & Cie. in Genf, einen Vertrag über die Lieferung von 15 800 t Schienen, Zungenschienen und Eisenschwellen ab. Dieser Posten wird zur Deckung unseres Bedarfes für das Jahr 1922 und voraussichtlich 1923 annähernd ausreichen.

4. Einen Teil der für das Jahr 1921 zu beschaffenden Schienenbefestigungsmittel haben wir bei der Gesellschaft der L. von Roll'schen Eisenwerke in Gerlafingen um die Summe von Fr. 698 190 bestellt. Der Vertragsabschluss erfolgte unter dem Vorbehalte, dass bei weiterm Rückgange der Eisenpreise eine angemessene Herabsetzung der Preise der einzelnen Artikel einzutreten habe. Dieser Vertragsbestimmung ist die Lieferantin in loyaler Weise nachgekommen, indem sie unter zwei Malen, ab 1. April und 10. Mai, die Preise insgesamt um die Summe von Fr. 207 000 ermässigte.

Die für das Jahr 1922 erforderlichen Schienenbefestigungsmittel sind auf Grund einer öffentlichen Konkurrenz an 20 Schweizerfirmen um die Summe von Fr. 759 807 vergeben worden.

5. Die Lieferung der Halbfabrikate für die Anfertigung von Bestandteilen zu Weichen und Kreuzungen für das Jahr 1922 wurde an zwei schweizerische Firmen und ein ausländisches Werk für Fr. 17 102 in Auftrag gegeben.

Die Anfertigung der Weichen und Kreuzungen für 1922 wurde an vier inländische Fabriken um die Summe von Fr. 350 995 übertragen.

Bei Vergebung der Weichen und Kreuzungen sowie der Schienenbefestigungsmittel musste der herrschenden Krisis in der Metallindustrie Rechnung getragen werden. Es gelangten grössere Mengen zur Vergebung als dies auf Grund des wirklichen Bedarfes notwendig gewesen wäre. An der Konkurrenz beteiligten sich Fabriken und Werkstätten, die sich unter normalen Geschäftsverhältnissen selten um Aufträge dieser Art beworben hatten.

6. Im Nachstehenden geben wir Ihnen eine Zusammenstellung über die im Laufe des Berichtsjahres angeschafften Mengen und Sorten von Oberbaumaterial.

I. Holzschwellen:

a. Bahnschwellen:

eichene	24 450	Stück
buchene	16 583	„
lärchene	4 976	„
föhrene	6 219	„
Zusammen	52 228	Stück

b. Weichen- und Brückenschwellen:

eichene Weichenschwellen	540	m³
buchene „	51	„
eichene Brückenschwellen	227	„
lärchene „	27	„
Zusammen	845	m³

c. Imprägnierstoffe für Holzschwellen:

Teeröl	442	Tonnen

Imprägniert wurden:

1. mit Teeröl:			
Bahnschwellen	46 819	Stück	
Weichen- und Brückenschwellen			331 m³
2. mit im Wasser löslichen Stoffen (Chlorzink, Bellit und Triolith):			
Bahnschwellen	42 748	„	
Weichen- und Brückenschwellen			1 028 m³
Zusammen	89 567	Stück	1 359 m³

II. Schwellen aus Flusseisen:

Weichenschwellen, S. B. B. I.	3 091	Stück =	264 Tonnen

III. Schienen aus Thomasstahl:

In Typ S.B.B. I, von 45,9 kg Gewicht per m	2 770	Tonnen
„ „ S.B.B. II, „ 48,9 „ „ „ „	1 017	„
„ „ S.B.B. V, „ 36,0 „ „ „ „	229	„
Zusammen	4 016	Tonnen

IV. Schienenbefestigungsmittel:

Laschen, Platten, Bolzen, Nägel usw.	1 927	Tonnen

V. Bestandteile zu Weichenanlagen:

Stahlvollschienen zu Weichenzungen	106	Tonnen
Unterzugsbleche zu Weichen und Kreuzungen	404	„
Stahlspitzen für Kreuzungen	35	„
Gussbeilagen zu Weichen und Kreuzungen	17	„
Winkeleisen zu Zwangswinkeln	44	„
Wurzelkeile zu Weichen	27	„
Hartstahl-Einlagen zu Kreuzungen	200	Stück
Weichen, einfache	557	„
Schienenkreuzungen	492	„
Stellböcke	100	„
Zwangswinkel	617	„

VI. Zentrale Weichen und Signale:

Bestandteile, verschiedene	68	Tonnen

V. Rechtsdepartement.

a. Allgemeines.

1. Im Berichtsjahre ist eine allgemeine Revision der Bestimmungen betreffend die Versicherung unseres Personals gegen Invalidität, Tod und Krankheit durchgeführt worden. Diese Versicherung war vorher geregelt:

a. für die Beamten und ständigen Angestellten:

durch die Statuten der Pensions- und Hilfskasse vom 19. Oktober 1906 nebst fünf Nachträgen, vom 9. März 1908, 1. Mai 1914, 20. November 1917, 8. Oktober 1918 und 27. November 1920,

durch den Beschluss unseres Verwaltungsrates betreffend Ausrichtung von Rücktrittsgehalten an nicht der Pensions- und Hilfskasse als voll versichert angehörende Direktoren, Beamte und ständige Angestellte, vom 16. Juli 1919,

ferner durch die „Provisorischen Vorschriften" zugunsten der vom 1. Januar 1918 an bis zum Inkrafttreten eines neuen Besoldungsgesetzes nach Massgabe der Statuten der Pensions- und Hilfskasse pensionierten Beamten und Angestellten vom 25. Oktober 1918;

b. für die Arbeiter:

durch den Beschluss des Verwaltungsrates vom 23. April 1903 betreffend Unterstützung arbeitsunfähiger Arbeiter,

durch die Statuten betreffend die Invaliditäts- und Sterbeversicherung der Arbeiter vom 20. November 1917, ferner

durch die Statuten der Krankenkasse der Arbeiter vom 20. November 1917.

Alle diese Vorschriften sind nunmehr ersetzt worden

durch die Statuten der Pensions- und Hilfskasse für das Personal der schweizerischen Bundesbahnen und die Statuten der Krankenkasse für das Personal der schweizerischen Bundesbahnen, beide vom Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 31. August 1921 beschlossen.

Bei der Revision der Invaliditäts- und Sterbeversicherung ist dem Grundsatz nachgelebt worden, dass unsere schon alten Versicherungsinstitute, an welche das Personal von Anfang an Beiträge geleistet hatte, so entwickelt werden sollten, dass sie den Versicherten die gleichen Vorteile gewährten wie die auf Grund des Bundesgesetzes vom 30. September 1919 und gemäss den durch die Bundesversammlung genehmigten Statuten neu geschaffene Versicherungskasse dem übrigen eidgenössischen Personal. Dies hat sehr weitgehende finanzielle Folgen für unsere Pensions- und Hilfskasse, insbesondere wegen der folgenden Massnahmen:

Aufnahme der Arbeiter in diese Kasse unter Anrechnung ihrer sämtlichen früheren Dienstjahre;

Änderung der Grundlagen für die Berechnung der Witwen- und Waisenpensionen im Sinne einer Erhöhung der letzteren;

Revision sämtlicher laufenden Pensionen.

Nach den vorläufigen, unter der Annahme eines Zinsfusses von 5 % vorgenommenen Berechnungen betragen:

a.	der Barwert der künftigen Ausgaben der neuen Versicherung der Arbeiter, welchen die künftigen Einnahmen (statutarische Beiträge der Verwaltung und der Versicherten) nicht zu decken vermögen	Fr. 59 000 000
b.	der Barwert der aus der Revision der Pensionen erwachsenden künftigen Mehrausgabe	„ 65 000 000
c.	der Barwert der anderen künftigen Mehrleistungen nach den Statuten	„ 20 000 000
	Zusammen	Fr. 144 000 000

Daneben wird die Pensions- und Hilfskasse noch alljährlich eine neue Ausgabe von Fr. 1 300 000 bis 1 500 000 bestreiten müssen für die Krankengeldversicherung der Arbeiter, wodurch aber die Betriebsrechnung von einer ungefähr gleichen jährlichen Ausgabe (frühere Leistungen an die Krankenkasse und Teuerungszulagen an die Arbeiter während Krankheiten) entlastet wird.

Von den obigen Fr. 144 000 000 sind allerdings nur Fr. 95 000 000 als eine aus der Revision entstehende Ausgabe zu betrachten. Die andern Fr. 49 000 000 bedeuten eine Last, welche bis jetzt der Betriebsrechnung oblag und in Zukunft von der Pensionskasse übernommen wird; die Betriebsrechnung wird nämlich um folgende Ausgaben (Barwert) entlastet:

Beiträge an die Invaliditäts- und Sterbeversicherung der Arbeiter	Fr. 12 000 000
Teuerungszulagen an Pensionierte und Leistungen gemäss den oben erwähnten provisorischen Vorschriften	„ 37 000 000
Zusammen	Fr. 49 000 000

Die Frage entstand, wie das versicherungstechnische Defizit der Pensions- und Hilfskasse gedeckt, d. h. die Summe, welche neben den gegenwärtigen Reserven der Kasse und ihren künftigen statutarischen Einnahmen nach den Voraussetzungen notwendig sein wird, um die künftigen Leistungen an das gegenwärtig pensionierte und versicherte

Personal und an ihre Hinterlassenen zu bestreiten, beschafft werden solle. Nach dem bisherigen Deckungsverfahren hätte das in der Weise geschehen müssen, dass die Bundesbahnen in ihre Gewinn- und Verlustrechnung eine Ausgabe für die Amortisation dieser Summe in 60 Jahren eingestellt hätten.

Die Gewinn- und Verlustrechnungen unserer Unternehmung haben aber bekanntlich infolge der Kriegsrückwirkungen in den letzten Jahren mit beträchtlichen Defiziten abgeschlossen und werden erst in einigen Jahren ihr Gleichgewicht wieder finden. Die statutarischen Leistungen der Verwaltung zugunsten der Pensionskasse haben, abgesehen von der Tilgung des neuen Defizites, infolge der gewaltigen Erhöhung des versicherten Verdienstes sehr stark zugenommen und werden infolge des in den nächsten Jahren sich alljährlich bis zum Maximum von 11 % um 1 % erhöhenden Beitrages der Bundesbahnen von gegenwärtig 7 % an die Pensionskasse noch steigen.

Anderseits ist aus den bisherigen Rechnungen der Pensions- und Hilfskasse zu ersehen, dass die jährlichen Einnahmen der Kasse die Ausgaben bedeutend überschreiten; so sind die Reserven der Kasse in der Periode 1907—1921 von 59 auf 218,5 Millionen gestiegen; während einer noch langen Reihe von Jahren ist mit einem Überschuss der Einnahmen über die Ausgaben und infolgedessen mit einer Erhöhung der Reserven zu rechnen.

Mit Rücksicht auf alle diese Verhältnisse haben wir folgende Regelung in Vorschlag gebracht:

Die Verwaltung der Bundesbahnen zahlt an die Pensions- und Hilfskasse ihre statutarischen Beiträge und die bisherige Amortisationsquote von Fr. 1 500 000. Von einer weitern Amortisation des Barwertes der künftigen Leistungen wird Umgang genommen. Wenn einmal die jährlichen Einnahmen der Kasse, d. h. die statutarischen Beiträge der Verwaltung und der Versicherten, und die Zinsen der Reserven die Ausgaben nicht mehr decken werden, so wird jeweilen der Fehlbetrag durch die Gewinn- und Verlustrechnung der Bundesbahnen gedeckt.

Mit Beschluss vom 22. November 1921 betreffend die Genehmigung der neuen Statuten haben Sie sich damit einverstanden erklärt, dass bis auf weiteres das vorgeschlagene Verfahren angewendet werde. Die endgültige Entscheidung über die Deckungsfrage haben Sie verschoben, bis die zukünftige Finanzlage unserer Unternehmung mit etwelcher Sicherheit überblickt werden kann.

Es ist übrigens zu bemerken, dass eine zuverlässige Festsetzung der Barwerte der künftigen Ausgaben und der künftigen Einnahmen der Pensions- und Hilfskasse erst mit der Anwendung der neuen technischen Grundlagen für die Aufstellung der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgen wird. Anderseits würde eine Verminderung der Grundteuerungszulagen und der versicherten Summen sofort eine entsprechende Entlastung sowohl der Bundesbahnen (Herabsetzung der Jahresbeiträge) als der Kasse (Herabsetzung der erforderlichen Reserven) zur Folge haben.

Über die Revision der Statuten und die Frage der Deckung haben wir unserem Verwaltungsrate unterm 4. Juli und 14. September 1921 ausführliche Berichte erstattet.

Die Krankenversicherung, welche früher nur den Arbeitern offen war, ist, nachdem die Arbeiter in die Pensions- und Hilfskasse aufgenommen wurden und diese Kasse die Krankengeldversicherung gewährt, in der Hauptsache auf die Krankenpflegeversicherung (Arzt, Arznei und Anstaltsbehandlung) beschränkt, aber in diesem Umfange auch den Beamten und Angestellten zugänglich gemacht worden. Da diese Art der Versicherung sich durch die Beiträge der Versicherten selbst erhalten muss, erwachsen aus derselben für die Bundesbahnen nur die Verwaltungskosten und allfällige Jahresdefizite, insofern die von der Generaldirektion festgesetzten Versicherten-Beiträge zur Deckung der Ausgaben nicht ausreichen würden. Nur die vorübergehend beschäftigten Arbeiter, welche der Pensions- und Hilfskasse nicht angehören können, werden in der Krankenkasse sowohl für Krankengeld als für Krankenpflege versichert. Sie leisten einen jährlichen Beitrag von 3% des versicherten Lohnes; die zur Deckung der Leistungen der Kasse noch fehlende Summe wird alljährlich von den Bundesbahnen übernommen. Diese Ausgabe kann auf zirka Fr. 70 bis 80 000 geschätzt werden.

Die Statuten der Krankenkasse nebst Verwaltungsreglement sind vom Bundesamt für Sozialversicherung in Ihrem Namen unterm 10. November genehmigt worden.

2. Mit der Genehmigung unseres Voranschlages durch die eidgenössischen Räte ist uns auch für das Jahr 1921 zu Lasten der Betriebsrechnung ein Betrag von Fr. 4 400 000 als Teuerungszulage für unsere pensionierten ehemaligen Beamten, Angestellten und Arbeiter zur Verfügung gestellt worden. Diese Zulage ist unter Zustimmung des eidgenössischen Eisenbahndepartements, in Anlehnung an die Bestimmungen des Bundesbeschlusses vom 15. Juni 1920 im Laufe des Jahres zur Auszahlung gelangt (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1920, Seite 39, Ziffer 8). Die entrichteten Beträge sind nachher der Pensionskasse belastet und auf die sich aus der Revision der Pensionen ergebenden Nachzahlungen für das Jahr 1921 angerechnet worden.

3. Wir haben an das eidgenössische Versicherungsgericht in Luzern das Gesuch gerichtet, es möchte, ungeachtet der fehlenden gesetzlichen Grundlage, als einzige Instanz die Rechtsprechung bei Streitigkeiten zwischen der Pensions- und Hilfskasse der schweizerischen Bundesbahnen und den Versicherten freiwillig übernehmen, wenn seine Zuständigkeit in den Statuten dieser Kasse vorgesehen werde. Das eidgenössische Versicherungsgericht hat unserem Gesuche entsprochen.

4. In einem Schreiben an den Delegierten des eidgenössischen Finanzdepartements für Personalangelegenheiten haben wir uns auf erfolgte Anfrage hin gegen ein Zurückkommen auf Ihren Beschluss vom 17. Januar betreffend Festsetzung der Renten an Bezüger von Rücktrittsgehalten aus der allgemeinen Bundesverwaltung ausgesprochen. Eine Aufhebung oder Milderung der dort vorgesehenen Abzüge von den normalen, nach den Statuten der eidgenössischen Versicherungskasse berechneten Renten hätte in seiner Rückwirkung auf unsere Pensionierten eine Mehrausgabe von mehreren Millionen zur Folge gehabt. Eine Wiedererwägung Ihres Beschlusses haben Sie alsdann abgelehnt.

5. In einem Schreiben an den Präsidenten des Verwaltungsrates der eidgenössischen Versicherungskasse haben wir uns über den von ihm vorgelegten Entwurf zu einem Bundesratsbeschlusse betreffend Vollziehung des Artikels 63 der Statuten der eidgenössischen Versicherungskasse (Unterstützungen an die Hinterbliebenen der nach dem 31. Mai 1918 im aktiven Dienst verstorbenen Beamten, Angestellten und Arbeiter) ausgesprochen. Nachdem Sie in der Folge unterm 19. November Beschluss gefasst haben, ist auch von uns die Ausarbeitung analoger Bestimmungen für die Ausführung der lit. B, *c*, und C, *b*, von Artikel 70 unserer Pensionskassastatuten in die Wege geleitet worden.

6. Auf eine Anfrage der Versicherungskasse für das eidgenössische Personal haben wir uns gegen die Einbeziehung der Ortszulagen in die Versicherung ausgesprochen.

7. Im Hinblick auf die am Anfange des Jahres in vollem Gange gewesene Revision der Pensionskassastatuten haben wir die Neuwahl der Hilfskassenkommissionen, die ordentlicherweise auf den 1. April hätte stattfinden sollen, verschoben bis zur endgültigen Genehmigung der Statuten. Mit allgemeiner dienstlicher Mitteilung Nr. 70 vom 14. Dezember ist diese Neuwahl nun angeordnet worden. Die Neuwahl der Krankenkassenkommissionen wird erst gegen Ende des Jahres 1922 stattfinden können, weil vom 1. Januar 1922 an auch die Beamten und Angestellten der Krankenkasse beitreten können, und ihnen für den Eintritt eine Frist bis und mit dem 9. November 1922 eingeräumt ist. Daher wird es uns erst auf diesen Zeitpunkt möglich sein, die Verteilung der Versicherten auf die verschiedenen Wahlgruppen in Betracht zu ziehen. Bis dahin werden die bestehenden Krankenkassenkommissionen ihr Amt weiter versehen.

8. Die dem eidgenössischen Eisenbahndepartement und dem Bundesamt für Sozialversicherung vorgelegten Rechnungen und Bilanzen unserer Hilfskassen für das Jahr 1920 haben diesen Behörden keinen Anlass zu besonderen Bemerkungen oder Verfügungen gegeben.

9. Mit dem schweizerischen Apothekerverein haben wir einen Vertrag abgeschlossen über die Beziehungen zwischen unserer Krankenkasse und den die Lieferung der ärztlich verordneten Arzneien und Bedarfsartikel übernehmenden Apothekern. Dieser Vertrag ist den kantonalen Regierungen zur Genehmigung unterbreitet worden.

10. Einem Gesuche von im Kriegsdienste gestandenen Güterarbeitern italienischer Nationalität in Chiasso entsprechend, haben wir die geleisteten Kriegsdienstjahre als für die Versicherung anrechenbar erklärt; dies unter der Bedingung, dass von ihnen für diese Zeit ein Beitrag von 8 % des beim Dienstunterbruche bezogenen Lohnes nebst Zins zu 3 ½ % einbezahlt werde.

11. Durch das rückwirkend auf den 1. Januar 1921 in Kraft getretene Bundesgesetz vom 9. Oktober 1920 betreffend die Abänderungen einzelner Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Kranken- und Unfallversicherung vom 13. Juni 1911, durch welches der versicherte Höchstbetrag des Jahresverdienstes von Fr. 4000 auf Fr. 6000 und des Tagesverdienstes von Fr. 14 auf Fr. 21 erhöht wurde, sind entsprechende Änderungen des Reglements Nr. 48 betreffend ausserordentliche Leistungen der schweizerischen Bundesbahnen für die Unfallversicherung des Personals (Zuschussreglement) notwendig geworden. Diese Änderungen sind durchgeführt.

12. Auf den 1. Januar 1922 sind in den Prämiensätzen der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern gegenüber denjenigen vom 1. Januar 1921 bei der Betriebsunfallversicherung in den nachstehenden Gefahrenklassen Änderungen eingetreten:

	Prämiensatz auf 1. Januar 1921 ‰	Prämiensatz auf 1. Januar 1922 ‰
Bahnwärter und Barrierenwärter	12	10
Betrieb der elektrischen Kraftwerke und Unterwerke, Bau und Unterhalt der Frei- und Fahrleitungen für den elektrischen Bahnbetrieb	34	28

Im übrigen verweisen wir auf Seite 41 unseres Berichtes über das Rechnungsjahr 1920.

Bei der Nichtbetriebsunfallversicherung ist nur insofern eine Änderung eingetreten, als die Gefahrenklasse: Arbeiter für Bau und Unterhalt der Bahnstrecke und Hochbau mit der Gefahrenklasse: Betriebs- und Werkstättepersonal vereinigt wurde.

Die Vorausprämie für das Jahr 1922 beträgt:	auf Grund der alten Prämiensätze Fr.	auf Grund der neuen Prämiensätze Fr.	Unterschied Fr.
für Betriebsunfälle	2 312 833	2 292 469	20 364
„ Nichtbetriebsunfälle	767 467	767 467	—

13. Mit Schreiben vom 4. Januar haben wir dem eidgenössischen Finanzdepartement unsere Vorschläge zum Entwurf einer Vollziehungsverordnung zum VII. Abschnitt (Abgabe auf Frachturkunden) des Bundesgesetzes über die Stempelabgaben vom 4. Oktober 1917 unterbreitet und dabei grundsätzlich die Auffassung vertreten, dass das Einschreibeverfahren der Verwendung von Marken vorzuziehen sei.

14. Hinsichtlich einer Anfrage des Justizdepartements des Kantons St. Gallen, betreffend Revision des kantonalen Gesetzes über die gewerblichen Schiedsgerichte, haben wir uns gegenüber dem eidgenössischen Eisenbahndepartement in dem Sinne geäussert, dass gegen die Unterstellung der Werkstätte- und Taglohnarbeiter und der Werkstättelehrlinge der S. B. B. unter das Gesetz keine Einwendungen erhoben werden, dass dagegen eine Unterstellung der Beamten und Angestellten der S. B. B., die zur Verwaltung in einem öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnis stehen, nicht angängig erscheine.

15. Wir haben unterm 18. Juli mit der Europäischen Güter- und Reisegepäck-Versicherungs-Aktiengesellschaft in Bern einen neuen Vertrag betreffend die Versicherung des Reisegepäcks abgeschlossen (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1920, Seite 39, Ziffer 1.)

16. Mit Schreiben vom 2. August richteten wir an die Mitglieder des ehemaligen Internationalen Eisenbahntransportkomitees eine Einladung zu einer Konferenz in Lugano auf den 12. Oktober 1921 behufs Besprechung der Frage der Wiedereinsetzung des während des Krieges aufgelösten Transportkomitees. An dieser Konferenz wurde beschlossen, das Internationale Eisenbahntransportkomitee wieder ins Leben zu rufen und die Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen beauftragt, die vorläufigen Anordnungen hierfür zu treffen.

17. Stand der Konzessionsgesuche für Wasserkräfte (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1920, Seite 41, Ziffer 18).

a. Wir haben der aargauischen Baudirektion Vorschläge zur Abänderung des Vertrages vom 2./6. September 1919 unterbreitet für den Fall, dass das Rupperswiler Werk mit einem Stausee ausgeführt werden sollte. Die Verhandlungen sind noch im Gang.

b. Die Regierung des Kantons Uri hat uns einen neuen Entwurf zu einer Konzession für die Ausnützung des Kärstelen-, des Brunni- und des Etzlibaches eingesandt.

b. Abteilung für das Rechtswesen.

I. Versicherungswesen.

1. Von den kantonalen Brandversicherungsanstalten sind uns für 9 Brandfälle Fr. 12 751 vergütet worden.

2. Die unserer Selbstversicherung unterstellten Werte wurden im Berichtsjahre von 78 Brandfällen betroffen. Zu Lasten des Versicherungsfonds gegen Feuerschaden sind Fr. 43 312. 11 verrechnet worden.

II. Steuerwesen.

Infolge Neueinschätzung der steuerpflichtigen Liegenschaften musste eine ganze Anzahl von Steuerrekursen erhoben werden, die noch nicht erledigt sind.

III. Unfallwesen.

Die Anzahl der Unfälle und der Betrag der im Jahre 1921 ausbezahlten Haftpflichtentschädigungen sind aus den statistischen Tabellen und den Rechnungen ersichtlich.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden von den Kreisdirektionen 20 Haftpflichtfälle erledigt (1920: 38). Von den dabei getroffenen Abfindungen musste uns auf Grund der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetz eine zur Genehmigung vorgelegt werden.

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

A. Bei den Bundesbahnen eingereichte Reklamationen.

Aus dem Jahre 1920 wurden unerledigt übernommen . .	5 986	Reklamationen	(1920: 4 179)
Im Berichtsjahre sind neu dazugekommen	12 706	„	(1920: 18 951)
Erledigt wurden: durch Abweisung	6 414	„	(1920: 6 678)
durch Zahlung	8 180	„	(1920: 10 466)

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

Den Bundesbahnen wurden von andern Verwaltungen überwiesen 4 733 Reklamationen (1920: 4 615)
Zu einer Zahlung der Bundesbahnen gaben Anlass . . . . . 3 488 „ (1920: 3 013)

C. Unregelmässigkeiten.

Wegen Beschädigung oder Minderung sind 2 383 (1920: 3 513)
und wegen Ablieferungshindernissen 2 515 (1920: 3 009) Meldungen eingegangen.

D. Prozesse.

Aus dem Vorjahre hängige Prozesse	33	(1920: 26)
Im Berichtsjahre neu dazugekommen	68	(1920: 44)
Im ganzen erledigt	39	(1920: 37)

c. Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkasse.

I. Die Pensions- und Hilfskasse.

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

Fälle	Generaldirektion	Kreise I	Kreise II	Kreise III	Kreise IV	Kreise V	Zusammen
Invalide mit 5 und mehr Dienstjahren . . .	*28*	*264*	*196*	*167*	*83*	*215*	*953*
Abgefundene gemäss Art. 41	—	—	—	—	—	*1*	*1*
Gestorbene Aktive	*6*	*59*	*46*	*42*	*56*	*40*	*249*
pensionierte Witwen	5	58	46	37	52	38	236
„ Waisen	5	38	45	36	46	39	209
„ Doppelwaisen	—	—	—	—	2	4	6
Gestorbene Invalide	*12*	*80*	*64*	*65*	*53*	*45*	*319*
pensionierte Witwen	6	61	43	48	39	42	239
„ Waisen	8	12	29	11	6	22	88
„ Doppelwaisen	—	—	3	7	—	—	10
Gestorbene Witwen	*7*	*30*	*21*	*21*	*13*	*10*	*102*
pensionierte Doppelwaisen	—	1	2	—	5	1	9
Wiederverheiratete Witwen	*1*	*8*	*8*	*5*	*2*	*4*	*28*
pensionierte Waisen	3	20	11	10	1	3	48

Ausserdem sind 195 Gesuche um Unterstützung gemäss Artikel 43 der Statuten eingegangen, welchen von den Hilfskassenkommissionen entsprochen wurde; die Summe der bewilligten Unterstützungen beträgt Fr. 91 180. 85.

Bei der Hilfskassenverwaltung sind im Rechnungsjahre 41 Invaliditäts- und 46 Todesfälle infolge Unfalles als erledigt zur Anzeige gebracht worden; davon betreffen 30 Invaliditäts- und 29 Todesfälle den Betrieb (Rückzahlung der geleisteten Beiträge).

2. Bezüglich des Bestandes auf den 31. Dezember 1921 an versicherten Aktiven mit deren anrechenbarem Jahresverdienst, sowie an pensionierten Invaliden, Witwen und Waisen gibt nachstehende Zusammenstellung Auskunft, wobei wir die Bestände am 31. Dezember des Vorjahres in Klammern anführen:

Versicherte Aktive . . .	35 511	(25 390)	Versicherte Jahresverdienste .	Fr. 184 351 066	(Fr. 140 811 383)
Pensionierte Invalide . .	5 073	(3 392)	Betrag der Jahrespensionen .	„ 16 007 477	(„ 6 175 424)
„ Witwen . .	3 468	(3 123)	„ „ „ .	„ 4 003 049	(„ 2 374 092)
„ Waisen . .	1 524	(1 486)	„ „ „ .	„ 484 156	(„ 284 970)
„ Doppelwaisengruppen . .	203	(186)	„ „ „ .	„ 127 642	(„ 87 061)

Das neuerdings starke Anwachsen der anrechenbaren Besoldungs- bzw. Lohnsummen gegenüber dem Vorjahre ist in der Hauptsache eine Folge des auf Anfang des Berichtsjahres erfolgten Eintrittes der ständigen Arbeiter in die Pensionskasse. Die Erhöhung der Zahl der pensionierten Invaliden um 1681 setzt sich zusammen:

a. aus der Übernahme der pensionierten Arbeiter 1047

b. aus dem Überschuss der Zahl der Pensionierungen (953) über diejenige der Sterbefälle der Invaliden (319) 634

Die starke Zunahme der Pensionierungsfälle gegenüber dem Vorjahre (953 statt 160) ist darauf zurückzuführen, dass sich in den Vorjahren wegen der in Aussicht gestandenen Statutenrevision die Zahl der zur Pensionierung geeigneten versicherten Aktiven (Beamte, Angestellte und Arbeiter) stark gestaut hat, was sich nun nach durchgeführter Revision durch eine Flut neuer Invalider wieder ausgeglichen hat, ferner durch vermehrte Pensionierung zum Zwecke der Verminderung des Personalbestandes. Das erhebliche Anwachsen der ausgerichteten Jahrespensionen ist neben der Zunahme der Zahl der Invaliden der Durchführung der in Art. 70 der neuen Statuten vorgesehenen Pensionsrevisionen zuzuschreiben, wobei insbesondere auch die nunmehrige Verrechnung der bisher auf Betriebsrechnung ausgerichteten Teuerungszulagen zu Lasten der Pensions- und Hilfskasse in Betracht fällt. Es betragen die Differenzen zwischen den im Bericht pro 1920 und in demjenigen pro 1921 aufgeführten Jahrespensionssummen in runden Zahlen

für die	Invaliden	Fr. 9 832 000
„ „	Witwen	„ 1 629 000
„ „	Waisen	„ 199 000
„ „	Doppelwaisen	„ 41 000

Davon entfallen auf		Pensionsrevisionen	neue Pensionen
für die	Invaliden	Fr. 6 143 000	Fr. 3 689 000
„ „	Witwen	„ 1 178 000	„ 451 000
„ „	Waisen	„ 88 000	„ 111 000
„ „	Doppelwaisen	„ 17 000	„ 24 000

Dagegen wird wegen des Wegfalles der Teuerungszulage an Pensionierte die Betriebsrechnung um rund 4 000 000 Franken entlastet.

3. Die in der Gewinn- und Verlustrechnung der Kasse erscheinende erforderliche Erhöhung der Reserven von Fr. 336 303 474. 74 setzt sich zusammen aus dem Betrag von Fr. 144 378 976. 27 am 31. Dezember 1920 und aus der durch die Revision der Statuten verursachten Erhöhung der erforderlichen Reserven mit Fr. 191 924 498. 47. Wir verweisen in dieser Beziehung auf das unter dem Titel „Allgemeines" Gesagte. Der Unterschied zwischen den dort erwähnten Fr. 144 000 000 und der Summe von Fr. 191 924 498 rührt in der Hauptsache daher, dass die Berechnung des erforderlichen Deckungskapitals noch auf Grund der alten versicherungstechnischen Grundlagen, insbesondere eines ordentlichen Beitrages von 12 % und eines Zinsfusses von 3 ½ % erstellt worden ist. Die Überinvalidierung des Jahres 1921 (953 statt 316 zu erwartende Invalide) ergibt einen ungedeckten Betrag von rund Fr. 14 500 000, die periodischen Gehaltserhöhungen einen solchen von Fr. 4 300 000. Als weiterer Verlustposten des Rechnungsjahres 1921 ist der in der Bilanz pro 1920 unter „Sonstige Guthaben" als geschuldet aufgeführte Betrag von Fr. 8 656 071. 60 (noch nicht eingegangene Monatsbetreffnisse für Besoldungserhöhungen, Ziffer II (2) der Übergangsbestimmungen, Nachtrag V), welcher zufolge der neuen Statuten nicht mehr eingehen wird, zu erwähnen. Aus der Sterbeversicherung der Aktiven ist ein Gewinn von rund Fr. 1 300 000 entstanden (192 statt 274 zu erwartende Witwen).

Die für die erforderliche Erhöhung der Reserven angegebenen Summen erheben auf Genauigkeit keinen Anspruch; erst die Bilanz für das Jahr 1922, für deren Erstellung die neuen, vom Bundesrat bereits genehmigten technischen Grundlagen angewendet werden, wird ein zuverlässiges Ergebnis liefern. Dieses Ergebnis wird immerhin nicht als endgültig zu betrachten sein, weil nicht voraussehbare Faktoren, wie die Herabsetzung des versicherten Jahresverdienstes, sofort eine entsprechende Verminderung der erforderlichen Reserven und zugleich des ungedeckten Betrages zur Folge haben.

4. Die auf den 31. Dezember 1921 abgeschlossene Bilanz ist auf Seite 142 dieses Berichtes aufgeführt; sie gibt uns nach dem Vorgebrachten zu besondern Bemerkungen nicht Anlass.

II. Die Krankenkasse.

1. Die Arbeiterversicherung hat im Berichtsjahre insofern eine Veränderung erfahren, als die Statuten der Invaliditäts- und Sterbeversicherung der Arbeiter (Regl. Nr. 30 *bis*) rückwirkend auf den 1. Januar 1921 aufgehoben und die ständigen Arbeiter in die Pensions- und Hilfskasse aufgenommen wurden. Da sie nun bei Erkrankungen den Lohnausfall aus der Pensions- und Hilfskasse beziehen, fällt für sie die bisherige Krankengeldversicherung nach Massgabe von Art. 16, lit. *c*, der Krankenkassenstatuten vom 20. November 1917 dahin. Die Versicherung nach den neuen Statuten vom 31. August 1921 ist daher im wesentlichen nicht mehr eine Krankengeld- wohl aber eine Krankenpflegeversicherung, der beizutreten dem gesamten Personal freisteht. Eine Krankengeldversicherung besteht nur noch für ganz vorübergehend angestelltes Personal, welchem der Eintritt in die Pensions- und Hilfskasse verwehrt ist; von einer besondern Arbeiterversicherung kann aber nicht mehr die Rede sein.

2. In der Krankenkasse waren am 31. Dezember 1921 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)	9673	(104)	Männer und
	922	(37)	Frauen;
Klasse *b* (nur Krankengeld)	18	(91)	Männer, keine Frauen;
Klasse *c* (Arzt, Arznei und Krankengeld) .	947	(11 129)	Männer und
	343	(1 269)	Frauen.

Die Erklärung für die starke Zunahme in der Versicherungsklasse *a*, bzw. Abnahme in den Versicherungsklassen *b* und *c* ergibt sich aus dem oben unter Ziffer 1 Gesagten.

3. Die Ergebnisse der Morbiditätsmessung für das Jahr 1920 sind auf den Seiten 150 und 151 dieses Berichtes: „Statistik zur Gewinn- und Verlustrechnung pro 1920" und „Zusammenstellung der im Rechnungsjahr 1920 wirklich entstandenen und der zu erwartenden Zahl der Krankentage" dargestellt. Diese Zusammenstellung ergibt gegenüber dem Rechnungsjahr 1919 eine Verschlimmerung bei den Werkstätten und eine Besserung bei den Kreis-Krankenkassen. Der Prozentsatz der wirklichen Krankentage gegenüber der Erwartung beträgt 141,32 (123,63) bei den Werkstätten und 120,43 (121,43) bei den Kreis-Krankenkassen.

4. Über die Gewinn- und Verlustrechnung unserer Krankenkasse geben die Seiten 148/149 Auskunft.

Die Versicherungsklasse *a* (nur Arzt, Arznei und Anstaltsbehandlung) hat einen Verlust von Fr. 181 509. — zu verzeichnen. In diesem Verlust sind der Bundesbeitrag mit Fr. 65 868. 25, der Rechnungsfonds des Vorjahres mit Fr. 14 263. 27, die Subvention des Kantons Bern mit Fr. 4 043. 75 und die Zinsen mit Fr. 1 028. 41 mitgerechnet; ohne den Reservefonds hätte der Verlust Fr. 195 772. 27 betragen. Dieser Verlust ist auf den bedeutend erweiterten Versichertenkreis (vgl. Ziffer 1) und auf die für diese Verhältnisse ungenügende Kassenauflage (Fr. 1. 20 pro Monat) zurückzuführen. Vom 1. Januar 1922 an wird, den geänderten Verhältnissen entsprechend, eine Kassenauflage von Fr. 3. — pro Monat erhoben.

Die Versicherungsklasse *b* (nur Krankengeld) hat einen Gewinn von Fr. 3 992. 59 zu verzeichnen; darin sind der Bundesbeitrag von Fr. 111. 90 und die Zinsen von Fr. 85. 83 enthalten.

Die Versicherungsklasse *c* (Arzt, Arznei, Anstaltsbehandlung und Krankengeld) hat einen Verlust von Fr. 61 309. 93 erlitten. In diesem Verlust sind der Bundesbeitrag mit seinen Zinsen sowie die Subvention des Kantons Bern von Fr. 158. 25 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 Bern sowie deren Zinsen hätte der Verlust im Rechnungsjahr Fr. 69 573. 84 betragen.

5. Die Bilanz der Krankenkasse ist auf Seite 151 aufgeführt.

III. Die Unfallversicherung.

Für die Unfallversicherung unseres Personals haben wir der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern für das Jahr 1921 folgende Prämien bezahlt:

			(1920)
Für Betriebsunfälle:			
versicherte Lohnsumme	Fr.	178 496 323	(145 159 536)
Prämie	„	2 626 198	(2 656 134)
mittlerer Prämiensatz	‰	14,7	(18,3)
Für Nichtbetriebsunfälle:			
versicherte Lohnsumme	Fr.	177 732 360	(144 316 977)
Prämie	„	872 180	(632 610)
mittlerer Prämiensatz	‰	4,9	(4,38)

An Entschädigung für die Besorgung des Agenturdienstes haben wir zurückvergütet erhalten: 7 % der Prämien von Fr. 3 498 378 = Fr. 244 886 (1920: Fr. 230 212).

d. Abteilung für den bahnärztlichen Dienst.

1. Im Jahre 1921 sind vom Oberbahnarzte 22 228 Krankheitsfälle (1920: 26,463) statistisch verarbeitet worden. Die Ergebnisse sind in fünf Tabellen zusammengestellt (s. statistische Tabellen).

Da in der Statistik nur diejenigen Fälle enthalten sind, bei welchen die Arbeitsaufnahme im Berichtsjahre erfolgte, stimmt die Zahl der in Ziffer 5 hiernach gemeldeten Erkrankungen mit derjenigen der statistisch verarbeiteten Fälle nicht überein.

2. Die grösste Zahl der Kranken am Ende eines Monates betrug 2718 im Januar (gegenüber 4050 im Februar 1920), die kleinste 1670 im September (gegenüber 1938 im April 1920). Jahresdurchschnitt der Zahl der Kranken am Monatsende: 2065 (1920: 2259).

Die Verminderung der Krankheitsfälle gegenüber 1920 ist in der Hauptsache auf das Abflauen der Grippeepidemie zurückzuführen. Das Total der Grippefälle seit Beginn der Epidemie betrug am 31. Dezember 1921: 27 510 (31. Dezember 1920: 26 112).

3. Mit Wirkung vom 1. Januar 1921 an ist bei der allgemeinen Bundesverwaltung der verwaltungsärztliche Dienst eingeführt und dessen Leitung dem Oberbahnarzte übertragen worden.

4. Für die Gehörprüfungen bei der Anstellung und bei den periodischen Untersuchungen sind bis jetzt Methoden angewendet worden, die wegen ihrer Unsicherheit nicht voll befriedigten. Die Versuche, ein zuverlässigeres Verfahren zu finden, führten zu einem Gehörmesser, welchen wir nun für unsere Verwaltung als obligatorisch erklärt und an die mit den Gehörprüfungen betrauten Dienststellen, sowie an die Bahnärzte abgegeben haben.

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

	Generaldirektion	Elektrifikation	Kreise I	Kreise II	Kreise III	Kreise IV	Kreise V	Total 1921	(1920)
Aufnahmeuntersuchungen der Bahnärzte	11	91	140	93	126	73	132	666	(4 209)
Begutachtung von Pensionierungen	4	1	203	149	91	34	115	597	(299)
Begutachtung von Unfallfolgen	1	1	8	23	14	9	18	74	(47)
Kontrolluntersuchungen	6	10	332	172	133	109	472	1 234	(1 245)
Angemeldete Erkrankungen	172	277	4284	5188	4202	2413	4003	20 539	(27 943)

D. Kreisdirektionen.

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

Der Bundesrat hat am 4. März 1921 dem Entlassungsgesuch des Herrn Arnold Bertschinger, Präsident der Kreisdirektion III der Bundesbahnen in Zürich unter Verdankung der geleisteten Dienste auf den 1. April 1921 entsprochen. Am 21. Oktober 1921 verschied nach kurzer Krankheit unerwartet rasch Herr Direktionspräsident Louis Mürset in Luzern, der von Anfang an im Bundesbahndienste stand, zunächst als Generalsekretär, sodann von 1912 an als Mitglied der Kreisdirektion V, zu deren Präsident er 1917 ernannt wurde. Die Verwaltung verliert in dem Dahingeschiedenen einen ihrer zuverlässigsten und pflichtgetreuesten Beamten.

Wie Sie aus unserer Berichterstattung auf Seite 5 hiervor entnommen haben, ist die provisorische Organisation mit einem Einzeldirektor gleich wie im Kreise I, am 1. April im Kreise III und am 1. Dezember im Kreise V zur Durchführung gelangt.

Schlussbemerkungen und Anträge.

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

Das Kriegsdefizit auf Ende des Jahres 1920 beträgt laut dem Bilanzkonto „Zu amortisierende Verwendungen	Fr.	92 737 762. 14
Der Ausgabenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1921 beträgt	„	72 505 840. 79
Das Gesamtdefizit der Bundesbahnen auf Ende des Jahres 1921 erreicht somit den Betrag von	Fr.	165 243 602. 93

Seit dem ersten Jahre des europäischen Krieges, als dem Beginn der Defizitperiode, 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	
„ 1921	„ 72 505 840. 79	
	Total	Fr. 271 710 737. 68
Hiervon ist abzuziehen der auf das Jahr 1914 vorgetragene Aktivsaldo des Jahres 1913 von		„ 8 039 164. 15
Betrag des Passivsaldos auf Ende des Jahres 1921		Fr. 263 671 573. 53
Im Jahre 1920 ist zur teilweisen Deckung des Defizites der Überschuss an getilgtem Schuldkapital infolge der Erstreckung der Tilgungsfrist von 60 auf 100 Jahre verwendet worden mit		„ 98 427 970. 60
Betrag des Gesamtdefizites auf Ende 1921, wie oben		Fr. 165 243 602. 93

Die nachfolgenden Rechnungen des Jahres 1921 enthalten, wie diejenigen der vorangehenden Jahre, die Abschreibungen für die im Jahre 1921 infolge von Neubauten untergegangenen alten Anlagen, die Annuität für die Tilgung von Anleihenskosten, die Einlagen in die Spezialfonds, die statutarischen Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse und die bisherige Jahresquote für die Verzinsung und Tilgung ihres Defizites, sowie die Rückstellungen für die gesetzliche Tilgung des Schuldkapitals in der Frist von 100 Jahren. Den Rechnungen sind somit alle Operationen auf Grund der gesetzlichen und reglementarischen Vorschriften belastet. Der Bundesrat hat sich mit diesem Vorgehen in seiner Botschaft vom 19. Mai 1916 betreffend die Jahresrechnungen der Bundesbahnen für das Jahr 1915 einverstanden erklärt und das Verfahren ist von der Bundesversammlung durch die Genehmigung der seitherigen Jahresrechnungen bestätigt worden. Diese Rechnungen behalten dadurch ihre Gleichförmigkeit und wahren den Aufbau nach rechnerisch richtigen Grundsätzen.

Das Defizit des Jahres 1921 ist den verminderten Verkehrseinnahmen infolge der wirtschaftlichen Krise und den immer noch hohen Betriebsausgaben zuzuschreiben; es ist deshalb, wie die Defizite der vorangehenden Jahre, durch den europäischen Krieg und durch seine Nachwirkungen verursacht worden. Wir sind daher der Ansicht, dass auch der Fehlbetrag des Jahres 1921 im Jahre 1922 als Kriegsdefizit in das Konto der zu tilgenden Verwendungen der Bilanz überzutragen sei.

Angesichts des hohen Betrages, den die Fehlbeträge der Rechnungen bis Ende des Jahres 1921 erreichen, muss es unsere erste Sorge sein, diese so bald als möglich zu decken und das finanzielle Gleichgewicht im Haushalte der Bundesbahnen möglichst rasch wieder herzustellen. In unsern letzten Berechnungen über die finanzielle Lage der Bundesbahnen und die voraussichtliche Erreichung des Gleichgewichtes in den Einnahmen und Ausgaben sind wir zum Schlusse gekommen, dass in einigen Jahren die Periode der Defizite zu Ende gehen werde und dass das bestehende Defizit durch wiederkehrende Einnahmenüberschüsse nach und nach getilgt werden könne. Zur Erreichung dieses Zieles muss aber nicht nur die Zunahme des Verkehrs mit allen zweckdienlichen Mitteln erstrebt werden, sondern es ist auch notwendig, die Ausgaben auf allen Gebieten des Betriebes noch mehr zu vermindern und sie auf das für die Verwaltung und den Betrieb durchaus notwendige Mass einzuschränken.

* * *

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

Antrag

zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen des Jahres 1921 und die Bilanz auf 31. Dezember 1921 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1921, abschliessend mit einem Ausgabenüberschuss von Fr. 72, 505, 840. 79 wird genehmigt. Dieser Überschuss ist im Jahre 1922 dem Kriegsdefizit im Konto der zu tilgenden Verwendungen der Bilanz beizufügen, wodurch dasselbe den Betrag von Fr. 165, 243, 602. 93 erreicht. Das Defizit ist durch wiederkehrende Einnahmenüberschüsse bis zu seiner vollständigen Tilgung abzutragen.

3. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1921 wird genehmigt.

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

Bern, den 10. April 1922.

Für die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

Zingg.

Beilagen:

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