Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1922)

Artikel: Geschäftsbericht der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1922 an den schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung

Autor: Zingg

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676019

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 05.08.2025

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

Geschäftsbericht

der

Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen

für das

Jahr 1922

an den

schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung.

(Vom 10. April 1923.)

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 1922 zu berichten und gleichzeitig die Rechnungen für diesen Zeitraum zur Genehmigung vorzulegen.

* * *

Die Länge der im Eigentume des Bundes stehenden Linien hat mit der Verstaatlichung der Seetalbahn um 55 km zugenommen und beträgt auf Ende 1922:

	Baulänge km	Betriebslänge km
Kreis I	698,108	713,221
„ II	485,126	493,890
„ III	686,645	706,575
„ IV	473,891	479,527
„ V	537,381	535,041
Total	2881,151	2928,254

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 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.

Im Bestand der Mitglieder des Verwaltungsrates sind während des Berichtsjahres folgende Änderungen eingetreten:

An Stelle des zurückgetretenen Herrn Brodbeck hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft als Vertreter des Kantons im Verwaltungsrat Herrn Regierungsrat A. Bay gewählt. Für den verstorbenen Herrn Heinrich Rickenbach, alt Bezirksammann, hat der Regierungsrat des Kantons Schwyz Herrn Hauptmann Marianus Theiler als Kantonsvertreter in den Verwaltungsrat abgeordnet.

In der Besetzung der ständigen Kommission sind keine Änderungen eingetreten.

Der Verwaltungsrat hat im Berichtsjahr 9 und die ständige Kommission 12 Sitzungen abgehalten, worin folgende wichtigere Geschäfte behandelt worden sind:

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

a. Geschäftsbericht und Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1921.

Die Rechnungen, mit einer Bilanzsumme von Fr. 2 410 450 888. 67 und einem Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von Fr. 72 505 840. 79, sowie die Geschäftsführung der Verwaltung im Jahr 1921 sind von den eidgenössischen Räten am 3. Oktober 1922 genehmigt worden. Der Ausgabenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1921 ist im Jahr 1922 dem Kriegsdefizit im Konto der zu tilgenden Verwendungen der Bilanz zu übertragen, wodurch dasselbe den Betrag von Fr. 165 243 602. 93 erreicht. Der Fehlbetrag ist durch später zu erwartende Einnahmenüberschüsse bis zu seiner vollständigen Tilgung abzutragen.

b. Voranschlag der Bundesbahnen für das Jahr 1923.

Der Genehmigungsbeschluss der Bundesversammlung vom 19. Dezember 1922 lautet:

„Die folgenden Voranschläge der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1923 werden genehmigt:

1. Der Bauvoranschlag im Betrag von Fr. 89 402 450.
2. Der Betriebsvoranschlag, abschliessend mit Fr. 352 244 620 Einnahmen und mit Fr. 273 969 720 Ausgaben.
3. Der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend mit Fr. 93 873 500 Einnahmen und mit Fr. 118 914 500 Ausgaben.
4. Der Voranschlag für den Kapitalbedarf im Betrage von Fr. 172 000 000.“

2. *Tarifwesen.*

a. In seiner Sitzung vom 9. Februar 1922 hat der Verwaltungsrat, gestützt auf den Bericht der Generaldirektion vom 13. Januar 1922, folgenden Beschluss gefasst:

I.

1. Für Reisen von mindestens 300 Tarifkilometern (einfache Fahrten, Rundfahrten und Hin- und Rückfahrten, in letzterm Falle je 150 km hin und 150 km zurück) wird im Sinne des gegenwärtigen Berichtes eine Ermässigung von 20 % bewilligt.

2. Der Schnellzugszuschlag wird für Entfernungen von über 200 Tarifkilometern in der Weise ermässigt, dass die gegenwärtig für die 4. Zone (151—200 km) geltenden Ansätze allgemein auch für längere Strecken gültig erklärt werden.

Kinder im Alter von 4—12 Jahren, sowie alle andern Personen, die nach dem Tarif Anspruch auf Beförderung zur halben oder einer niedrigeren Taxe haben (Arme, Polizei, Militärs usw.), haben die Hälfte des tarifmässigen Schnellzugszuschlages zu entrichten.

3. Für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen werden die im vorstehenden Bericht (Ziffer 3) erwähnten neuen Taxgrundlagen eingeführt.

4. Von der Einführung ermässigter Sonntagsretourbillette wird abgesehen. Dagegen wird die Generaldirektion einen Versuch machen mit durch die Verwaltung organisierten Sonntags- oder eventuell auch Samstags- und Sonntagsextrazügen im Sinne des gegenwärtigen Berichtes (Ziffer 4).

5. Von der Ausgabe von kurzfristigen Generalabonnements (15, 30 und 45 Tagen) wird abgesehen.

Die Preise der Jahresgeneralabonnements und die Schnellzugszuschlagstaxen zu Generalabonnements werden nach den Ausführungen unter Ziffer 5 *b* des vorstehenden Berichtes ermässigt.

6. Der Tarif für Abonnemente zum Bezuge halber Billette wird gemäss Ziffer 6 dieses Berichtes geändert.

II.

Die unter Ziffer 1 hiervor erwähnten Massnahmen werden, soweit als möglich, auf 1. Mai 1922 durchgeführt.“

b. Nach Einsicht der Berichte der Generaldirektion vom 7. März und 13. April 1922 hat der Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 2. Mai 1922 zuhanden des Bundesrates der Wiedereinführung kurzfristiger Generalabonnements auf 1. Juni 1922 zu den nachstehenden Preisansätzen zugestimmt:

	Abonnemente für 30 Tage	Abonnemente für 15 Tage
I. Klasse	Fr. 345	Fr. 210
II. „	„ 260	„ 160
III. „	„ 175	„ 105

c. Die gleiche Behörde ermächtigte in ihrer Sitzung vom 3. Mai 1922 die Generaldirektion, der kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten vorzuschlagen, die

Taxen des Tarifs für die Beförderung lebender Tiere, vom 1. August 1920, um 20 % herabzusetzen, wobei als Mindesttaxen pro Sendung folgende Beträge anzunehmen seien:

Tiere der	gewöhnliche Fracht	Eilfracht
I. Klasse	Fr. 7. —	Fr. 10. —
II. „	„ 5. —	„ 7. —
III. „	„ 1. 20	„ 1. 70
IV. „	„ —. 80	„ 1. 20

3. *Elektrifikation.*

a. Am 9. Februar 1922 genehmigte der Verwaltungsrat das Projekt für die Elektrifikation der Linie Luzern-Olten-Basel (92 km) und bewilligte für die Erstellung der festen Anlagen, sowie für Mobiliar und Gerätschaften einen Kredit von Fr. 28 300 000.

b. Am 7. Juli 1922 erteilte der Verwaltungsrat dem zwischen den Bernischen Kraftwerken A.-G. und den schweizerischen Bundesbahnen unterm 9. Dezember 1921 abgeschlossenen Vertrag betreffend Lieferung elektrischer Energie zum Betrieb der Linie Scherzligen-Münsingen-Bern die vorbehaltene Genehmigung.

c. In seiner Sitzung vom 22. September 1922 nahm die erwähnte Behörde vom Bericht der Generaldirektion über die Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes, das Programm und die finanziellen Erfordernisse für seine Ausdehnung in zustimmendem Sinne Kenntnis. Nach diesem Programm wird das elektrifizierte Netz der schweiz. Bundesbahnen bis Ende 1926 877 km umfassen. Gleichzeitig wurden wir eingeladen, die Projekte und die Kreditgesuche für die Elektrifizierung der einzelnen Strecken vorzulegen.

d. Am 23. September 1922 hiess der Verwaltungsrat die Projekte für die Elektrifikation der Strecken Lausanne-Vallorbe und Yverdon-Daillens, Zürich-Olten-Bern, sowie Thalwil-Richterswil gut und bewilligte für die Erstellung der festen Anlagen, sowie für Mobiliar und Gerätschaften folgende Kredite: Fr. 14 500 000 (Lausanne-Vallorbe und Yverdon-Daillens), Fr. 30 250 000 (Zürich-Olten-Bern) und Fr. 2 260 000 (Thalwil-Richterswil).

4. *Bauvorlagen.*

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

a. Projekt für die Erweiterung des Kraftwerkes Amsteg durch Zuleitung des Kärstelenbaches und des Etzlibaches mit einem Kreditbegehren von Fr. 6 500 000 (Beschluss vom 9. Februar 1922).

b. Projekt für den Umbau der Paudèzebrücke zwischen Lausanne und Lutry mit einem Kreditbegehren von Fr. 1,516,000 nebst Fr. 490,100 für Abschreibungen (Beschluss vom 9. Februar 1922).

5. *Notstandsarbeiten.*

Am 14. März und 3. Mai 1922 nahm der Verwaltungsrat von einem zweiten und dritten Bericht über die Verwendung des Anteils der schweizerischen Bundesbahnen (Fr. 29 850 000) an dem von der Bundesversammlung mit Beschluss vom 21. Oktober 1921 zum Zweck der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit eröffneten ausserordentlichen Kredit von Fr. 66 000 000, sowie von den in die erste und die zweite Liste der sofort zu beginnenden Notstandsarbeiten aufgenommenen Bauten im Betrag von Fr. 13 456 300 bzw. von Fr. 788 900 in zustimmendem Sinne Kenntnis. Die in den drei Listen der von den Bundesbahnen vorzunehmenden Notstandsarbeiten aufgenommenen Bauten erfordern einen Kredit von insgesamt Fr. 29 569 100. Über die Verwendung des Restbetrages und der Ersparnisse, die allenfalls auf den bereits bewilligten Krediten gemacht werden, steht die Entscheidung dem Bundesrat zu. Von dem auf Grund der drei Listen gewährten Kredite fallen zu Lasten der schweizerischen Bundesbahnen Fr. 18 730 500.

6. *Bauvertrag.*

Am 23. September 1922 ratifizierte der Verwaltungsrat den Vertrag vom 18. August 1922 mit der Firma Schafir & Mugglin, Basel, betreffend die Ausführung der Arbeiten für die Zuleitung des Kärstelenbaches und des Etzlibaches nach dem Wasserschloss des Kraftwerkes Amsteg im Voranschlagsbetrag von Fr. 1 510 396.

7. *Lieferungsverträge.*

Vom Verwaltungsrate wurden im Berichtsjahre genehmigt:

a. die Verträge mit den Firmen Schweizerische Lokomotivfabrik Winterthur, Brown, Boveri & Cie., Baden, Maschinenfabrik Örlikon und S. A. des Ateliers de Sécheron in Genf betreffend Lieferung von 20 Lokomotiven der Serie Ae 3/5 und Ae 3/6 unter Bewilligung des hierfür notwendigen Kredites von Fr. 11 000 000 zu Lasten der Baurechnungen 1922—1924 (Beschluss vom 7. Juli 1922).

b. Vertrag mit der Société d'exploitation des câbles électriques Système Berthoud, Borel & Cie., in Cortaillod, betreffend die Lieferung von 82 375 m Luftraum- und Signalkabel im Betrag von Fr. 732 929 (Beschluss vom 23. September 1922).

Am 22. September 1922 hat der Verwaltungsrat für die Beschaffung des vom Herbst 1922 bis Frühjahr 1923 benötigten Lokomotivfeuerungsmaterials einen Kredit von Fr. 9 000 000 auf Materialkonto bewilligt und der ständigen Kommission die Ermächtigung erteilt, die zur Vollziehung der Bestellung von der Generaldirektion abzuschliessenden Verträge endgültig zu genehmigen.

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

Im Berichtsjahr sind vom Verwaltungsrate folgende Verträge genehmigt worden:

a. der Vertrag vom 17./27. Dezember 1921 mit dem Regierungsrat des Kantons Baselstadt betreffend den Betrieb des Rheinhafens Basel-St. Johann (Beschluss vom 13. März 1922);

b. der Vertrag vom 22. August/5. September 1922 mit der Direktion der Eisenbahngesellschaft Visp-Zermatt betreffend den Anschluss an die Station Visp, sowie ihre Mitbenützung (Beschluss vom 22. September 1922);

c. der Vertrag vom 29. August/1. September 1922 mit der Direktion der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn betreffend den Anschluss an die Station Zollikofen und ihre Mitbenützung (Beschluss vom 22. September 1922).

9. *Organisation der Verwaltung.*

Am 20. März 1922 hat der Bundesrat den Antrag des Verwaltungsrates vom 13. März 1922, von der Wiederbesetzung der frei gewordenen Direktorenstellen im Kreise IV vorläufig Umgang zu nehmen und die Leitung des Kreises IV Herrn Dr. O. Seiler als Einzeldirektor zu übertragen, zum Beschluss erhoben.

In seiner Sitzung vom 3. Mai 1922 erklärte sich der Verwaltungsrat mit folgender, von der Generaldirektion in Vollziehung des Bundesratsbeschlusses vom 29. Dezember 1921 vorgenommenen Verteilung der Dienstabteilungen und Dienstgeschäfte für die Dauer der provisorischen Besetzung der Generaldirektion mit nur drei Mitgliedern einverstanden:

„1. Für die Verteilung der Geschäfte der Generaldirektion unter den Präsidenten und die Generaldirektoren werden folgende Departemente gebildet:

a. Das Präsidial- und Finanzdepartement (I. Departement),
b. das Rechts- und Tarifdepartement (II. Departement),
c. das Bau- und Betriebsdepartement (III. Departement).

2. Die Dienstabteilungen werden wie folgt unter die Departemente verteilt:

a. Präsidial- und Finanzdepartement:

1. das Generalsekretariat;
2. die Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung;
3. die Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung;
4. die Einnahmenkontrolle und Drucksachenverwaltung;
5. die Abteilung für Publizität und Statistik;
6. die Oberbaumaterialverwaltung.

b. Rechts- und Tarifdepartement:

1. die Abteilung für das Rechtswesen;
2. die Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen;
3. die Abteilung des Oberbahnarztes;
4. die Abteilung für das Gütertarifwesen;
5. die Abteilung für das Personentarifwesen.

c. Bau- und Betriebsdepartement.

1. die Abteilung des Oberingenieurs für den Bau, den Unterhalt und die Bewachung der Bahn;
2. die Abteilung des Oberingenieurs für Elektrifikation;
3. die Abteilung des Oberbetriebschefs;
4. die Abteilung des Obermaschineningenieurs.

3. In den Geschäftskreis des Präsidial- und Finanzdepartements fallen auch die Geschäfte betreffend Beschaffung der Brenn- und Schmiermaterialien, sowie der Werkstättematerialien."

Auf Antrag des Verwaltungsrates vom 22. September 1922 beschloss der Bundesrat am 30. September 1922, in Abänderung des Bundesratsbeschlusses vom 29. Dezember 1921 betreffend die provisorische Änderung in der Organisation der Kreisdirektion V die Stellvertretung des Direktors des Kreises V vom 1. Oktober 1922 an nur einem Abteilungsvorstand zu übertragen.

10. *Personalversicherung.*

In der Sitzung vom 22. September 1922 genehmigte der Verwaltungsrat folgenden Antrag der Generaldirektion betreffend die Anwendung der Statuten der Pensions- und Hilfskasse der schweizerischen Bundesbahnen auf die Mitglieder der ehem. Gotthardbahn-Hilfskasse:

„1. Die G. B.-Optanten werden, sofern sie es wünschen, vom 1. Oktober 1920 an nach den Vorschriften der Statuten der Pensions- und Hilfskasse der schweizerischen Bundesbahnen vom 31. August 1921 versichert und wie die auf Grund des Art. 65 der Statuten der genannten Kasse auf den 1. Oktober 1920 in diese aufgenommenen Beamten und Angestellten behandelt. Sie besitzen infolgedessen in Zukunft keine Ansprüche mehr auf Grund der Statuten der Hilfskasse der Gotthardbahn.

2. Für diejenigen G. B.-Optanten, welche vor dem 1. Oktober 1920 pensioniert worden oder gestorben sind, und für ihre Hinterlassenen ist die Lage durch die Statuten der Pensions- und Hilfskasse der schweizerischen Bundesbahnen vom 31. August 1921 bereits geregelt.

3. Auf die G. B.-Optanten, welche die vorerwähnte Lösung nicht annehmen, finden die Beschlüsse des Verwaltungsrates vom 28. Januar und 1. Oktober 1920 und Art. 63 der Statuten der Pensions- und Hilfskasse der schweizerischen Bundesbahnen vom 31. August 1921 unverändert weiter Anwendung.

4. Die Generaldirektion setzt den Zeitpunkt fest, bis zu welchem sich die G. B.-Optanten für die Regelung ihrer Pensionsverhältnisse nach Ziffer 1 oder 3 zu entscheiden haben. Die einmal getroffene Wahl ist endgültig."

11. *Wahlvorschläge und Wahlgenehmigungen.*

Entsprechend dem Antrag des Verwaltungsrates wählte der Bundesrat am 10. Februar 1922 an Stelle des verstorbenen Herrn Vizepräsidenten Sand zum Mitglied der Generaldirektion für den Rest der laufenden Amtsdauer Herrn Anton Schrafl, Direktor des Kreises V der schweizerischen Bundesbahnen in Luzern.

Mit den Funktionen des Präsidenten der Generaldirektion ist Herr Generaldirektor Zingg betraut worden.

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

Eugen Labhardt zum Oberingenieur der Generaldirektion,

Ernst Umiker zum Abteilungsvorstand der Einnahmenkontrolle,

Peter Hofstetter zum Abteilungsvorstand der Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen.

B. Kreiseisenbahnräte.

Im Berichtsjahr sind von den Kreiseisenbahnräten I, II und V je vier Sitzungen, vom Kreiseisenbahnrat III drei und vom Kreiseisenbahnrat IV fünf 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 Gesetz, Ergänzungsarbeiten im neuen Hauensteintunnel, Kraftwagenkonkurrenz, Bergzuschläge auf der Gotthardlinie.

C. Generaldirektion.

Während im Jahr 1921 die Zahl der von der Generaldirektion als Kollegium behandelten Geschäfte noch 2560 betrug, fiel dieselbe im Berichtsjahr infolge der Ausdehnung der Befugnisse der Departemente und Dienstabteilungen auf 1641 herab. Neben der Vorbereitung der Vorlagen an den Verwaltungsrat erwähnen wir folgende wichtigere Angelegenheiten:

Allgemeines.

1. Am 15. März 1922 ist der vom Bundesrat auf 1. Januar 1922 zum Direktor des Zentralamtes für internationalen Eisenbahntransport gewählte langjährige und hochverdiente Präsident der Generaldirektion, Herr Hans Dinkelmann, endgültig aus dem Dienste der Bundesbahnen ausgetreten, nachdem er sich bereit erklärt hatte, neben seiner neuen Stelle das Amt des Präsidenten der Generaldirektion und des Vorstehers des Finanzdepartementes bis zu dem am 15. März 1922 erfolgten Eintritt des Herrn Schrafl in die Generaldirektion provisorisch weiter auszuüben.

2. Vom Eisenbahndepartement sind wir eingeladen worden, uns über das Gesuch des Regierungsrates des Kantons St. Gallen, vom 14. Februar 1922, um Beihilfe des Bundes zur finanziellen Sanierung der Bodensee-Toggenburgbahn, sowie zu den von der genannten Behörde vorgeschlagenen Sanierungsmodalitäten (Rückkauf oder Beteiligung des Bundes am Anlagekapital) zu äussern. In unserer Vernehmlassung haben wir festgestellt, dass sich eine allfällige Aktienbeteiligung des Bundes im Hinblick auf die gegenwärtige finanzielle Situation und die vorhandenen Entwicklungsmöglichkeiten als Subvention à fonds perdu darstellen würde. Für den Fall, dass die Hilfeleistung durch den Rückkauf gesucht werden sollte, haben wir uns dafür ausgesprochen, dass die schweizerischen Bundesbahnen mit keinem höhern Betrag belastet werden als mit der dem kommerziellen Wert der Bahn entsprechenden Rückkaufssumme.

3. Ferner hat uns das Eisenbahndepartement den Entwurf eines neuen Zollgesetzes zur Vernehmlassung zugewiesen. Wir äusserten uns vorab zu denjenigen Bestimmungen, die für uns von Bedeutung sind und deren Abänderung im Interesse der Bundesbahnen wünschbar wäre. Da die Vermehrung der Zollpositionen von 1164 auf 2000 eine umständliche und zeitraubende Zollbehandlung an der Grenze befürchten lässt, sahen wir uns ferner veranlasst, auf das dringende Bedürfnis einer Vereinfachung und Beschleunigung im zollamtlichen Abfertigungsverfahren hinzuweisen.

4. Das Eisenbahndepartement hat uns im Berichtsjahr die nachstehend aufgeführten Konzessionsgesuche zur Begutachtung überwiesen, gegen die wir grundsätzlich keine Einwendungen erhoben, die uns aber zu folgenden Bemerkungen Anlass gegeben haben.

a. Normalspurige Eisenbahnanlagen.

aa. Bau und Betrieb einer normalspurigen, mit Dampf betriebenen Nebenbahn von Triengen nach Schöftland. Den Interessen der betreffenden Landesgegend könnte ebensogut durch eine Schmalspurbahn mit Rollschemelbetrieb gedient werden.

bb. Bau und Betrieb eines bereits erstellten Verbindungsgeleises Kleinhüninger Hafen-Badischer Verschubbahnhof in Basel.

cc. Erweiterung des Industriebahnhofes auf dem Dreispitz bei Basel. Das Konzessionsgesuch war vom Begehren begleitet, die Geleiseanlagen möchten nach Erstellung auf Kosten der Bundesbahnen in das Eigentum des Kantons Baselstadt übergehen. Der Gesuchsteller sei ferner zu ermächtigen, im Anschluss an die Verbindungsgeleiseanlage auf dem Dreispitz Basel in der Richtung nach Reinach und Aesch eine Rollschemelanlage errichten zu dürfen. Die Entscheidung, ob die Konzession in rechtlicher Beziehung überhaupt als zulässig befunden werde, haben wir dem Eisenbahndepartement anheimgestellt. Wir haben es abgelehnt, das neue Verbindungsstück und die Rangieranlage im Dreispitz auf unsere Kosten erstellen zu lassen.

b. Schmalspurige Eisenbahnanlagen.

Überlandbahn von Zürich (Balgrist) nach Erlenbach. Die Generaldirektion hat in ihrer Vernehmlassung darauf hingewiesen, dass es angesichts der zu erwartenden unbefriedigenden Betriebsergebnisse im Interesse der Initianten läge, wenn die weiteren Konzessionsverhandlungen bis zur Elektrifikation der parallel laufenden Bundesbahnstrecke, die eine Verbesserung der Verkehrsgelegenheiten zweifellos bringen werde, hinausgeschoben würde.

c. Kraftwagenkurse.

aa. Schwyz-Muotathal-Schwyz-Sattel. Wir haben auf die Konkurrenzstellung der Kraftwagenkurse Schwyz-Sattel gegenüber der Bundesbahn- und der S. O. B.-Linie aufmerksam gemacht.

bb. Sulgen-Münsterlingen-Kreuzlingen. Die Autokurse werden teilweise mit uns in Konkurrenz treten, sie erschliessen aber dem Verkehr ein ziemlich grosses Gebiet, das von den Bundesbahnen nicht bedient wird.

cc. Estavayer-Murist-Vuissens-Nuvilly-Cugy-Estavayer und Estavayer-St. Aubin-Delley-Domdidier.

dd. Boll-Hindelbank-Burgdorf-Kaltacker-Affoltern i. E.

ee. Automobilgesellschaft A.-G. Aarburg-Zofingen-Brittnau. Gesuch um Erneuerung der Konzession für weitere fünf Jahre.

Dagegen haben wir uns gegen die Erteilung einer Konzession ausgesprochen für Autokurse zwischen Arbon und St. Gallen, da das Unternehmen bei der geplanten Ausdehnung mit den Bundesbahnen scharf in Konkurrenz treten würde, ohne ihnen durch Zubringung von Verkehr Ersatz zu schaffen.

5. Am 11. Januar 1922 ist uns der Vorentwurf des eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartementes zu einem Bundesgesetz über den Automobil- und Fahrradverkehr übermittelt worden. Derselbe regelt unter anderm die zur Erlangung einer Führerbewilligung erforderlichen Bedingungen, die obligatorische Versicherung für Unfall- und Sachschaden, ferner die Haftpflichtverhältnisse bei Tötung oder Verletzung von Personen, wobei das Prinzip der Zufallshaftung, wie es im Eisenbahnbetrieb in Geltung ist, Aufnahme gefunden hat.

In unserer Vernehmlassung befürworteten wir vom Gesichtspunkte der Gleichbehandlung des neuen Verkehrsmittels mit den Eisenbahnen vor allem die Aufstellung des Konzessionszwanges für gewerbsmässige Fahrten, die Anwendung des Arbeitszeitgesetzes auf die Automobilunternehmungen, die Erhöhung der im Entwurf vorgesehenen Unfall- und Schadenversicherungsbeträge und schärfere Vorschriften zur Erlangung der Führerbewilligung.

6. Der Bundesrat hat am 6. Juni 1922 den Vertrag über den Rückkauf der Seetalbahn genehmigt und uns mit den zur Durchführung nötigen Massnahmen beauftragt.

7. Mit Beschluss vom 16. Mai 1922 hat der Bundesrat die provisorische Geschäfts- und Zuständigkeitsordnung für die Generaldirektion im Sinne des Beschlusses des Verwaltungsrates vom 3. Mai d. J. gutgeheissen.

Analog dieser Neuordnung sind hierauf auch die Geschäfts- und Zuständigkeitsordnungen der Kreisdirektionen mit nur einem Direktor (Kreise I, III, IV und V), sowie der Kreisdirektion II revidiert und durch neue einheitliche Vorschriften ersetzt worden.

8. Der Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1920 betreffend die Aufnahme von Anleihen für die Bundesverwaltung und die Bundesbahnverwaltung ist mit Bundesbeschluss vom 21. Dezember 1922 für die Dauer von drei weitern Jahren erneuert worden. Die Aufnahme von Bundesbahnanleihen wird daher auch in Zukunft durch das eidgenössische Finanzdepartement unter Mitwirkung der Bundesbahnbehörden erfolgen.

9. Durch dringlichen Bundesbeschluss vom 1. Juli 1922 sind die Teuerungszulagen an das Bundespersonal für das zweite Halbjahr 1922 neu geregelt worden. Der Berechnung der Grundzulagen wurde eine allgemeine Verteuerung der Lebenskosten gegenüber dem Jahre 1914 von 70 % zugrunde gelegt. Die Grundzulage betrug:

a. für Besoldungen und Löhne von Fr. 3000 bis Fr. 4000 100 % der massgebenden Teuerung; Mindestgrundzulage Fr. 1400;

b. für Besoldungen und Löhne von weniger als Fr. 3000 auf je Fr. 10 oder einen Bruchteil davon $^1/_4$ % mehr bis höchstens 140 % der massgebenden Teuerung;

c. für Besoldungen und Löhne von mehr als Fr. 4000 auf je Fr. 100 oder einen Bruchteil davon $^1/_2$ % weniger bis mindestens 75 % der massgebenden Teuerung; Höchstbetrag der Zulage: Fr. 4700.

Daneben gelangten Ortszulagen im Betrag von Fr. 100 bis Fr. 500 zur Ausrichtung. Die Einreihung der Orte erfolgte in fünf Zulagenstufen und zwar auf Grund der durchschnittlichen Wohnungsmietpreise und der Erwerbssteuern.

Die Kinderzulagen betrugen monatlich Fr. 12·50 für jedes Kind bis auf Besoldungen von Fr. 5000 und von da an fallend um Fr. 1 auf je Fr. 100 höherer Besoldung.

In den Übergangsbestimmungen dieses Beschlusses war festgelegt worden, dass das Monatsbetreffnis an Teuerungszulagen eines Dienstpflichtigen vom ersten Halbjahr 1922 zum Monat Juli und für den Monat August 1922 um höchstens Fr. 10 gekürzt werde. Der hieraus sich ergebende monatliche Garantiebezug war für die Monate September und Oktober um Fr. 10, für die Monate November und Dezember um weitere Fr. 10 herabzusetzen, so dass die Kürzung für den einzelnen Dienstpflichtigen in der zweiten Hälfte des Jahres 1922 den Betrag von Fr. 120 nicht überstieg.

10. Im Anschluss an die Genehmigung des Geschäftsberichtes und der Rechnungen für das Jahr 1921 hat der Nationalrat folgendes Postulat aufgestellt:

„Der Bundesrat wird eingeladen, zu prüfen und darüber Bericht zu erstatten, ob es nicht im Interesse der allgemeinen Volkswirtschaft angezeigt wäre, zur Erreichung eines raschen Taxabbaues den schweizerischen Bundesbahnen die Verluste von 30—40 Millionen, die dieselben durch den Kohlenpreisabbau erlitten haben, aus der allgemeinen Bundeskasse zurückzuvergüten."

Dieses Postulat ist im Laufe des Berichtsjahres nicht erledigt worden.

11. Simplondelegation. Am 4. und 5. April, ferner am 26. und 27. September 1922 versammelte sich die internationale Simplondelegation in Bern zur Beratung der üblichen Fahrplan- und Tariffragen, sowie der Bau- und Betriebsrechnung der Strecke Brig-Iselle auf den 31. Dezember 1920 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1920.

Die Rechnungen für das Jahr 1919 sind, nach erfolgter bedingungsweiser Anerkennung durch die italienische Regierung, auch vom Bundesrat genehmigt worden.

Für den verstorbenen Herrn Staatsrat Thélin hat der Bundesrat Herrn Henri Simon, Ständerat und Staatsrat, zum Mitglied der internationalen Simplondelegation gewählt.

12. Die Personalkommission hat während des Berichtsjahres zwei Sitzungen abgehalten und folgende wichtigere Fragen allgemeiner, betriebsdienstlicher, sowie bahn- und maschinentechnischer Natur behandelt: Reorganisation des Zugförderungsdienstes auf Grund einer neuen Fahrplangestaltung und Verbesserung des Dampfbetriebes der schweizerischen Bundesbahnen, System der Doppelbillette, Vorschriften betreffend die berufliche Ausbildung der Beamten des Stationsdienstes, neue Grundsätze für die Wahlfähigkeitsprüfungen der Zugführer, Vorschlag betreffend einfachere Anlage der direkten schweizerischen Gütertarife, Wagenvormeldungen für die Zu- und Abfuhr von Güterwagen, neue Regelung der Obliegenheiten und Befugnisse der äussern Dienststellen. Dieses Geschäft steht im Zusammenhang mit der im Wurf liegenden Reorganisation der S. B. B.; die Behandlung desselben in der Personalkommission verfolgte den Zweck der Aufstellung von Vorschlägen des Personals für die Delegation der Kompetenzen an die äussern Dienststellen unter der geänderten Organisation der S. B. B.-Verwaltung. — Wir haben die Verlängerung der Amtsdauer der gegenwärtig amtierenden Mitglieder der Personalkommission, die gemäss den geltenden Vorschriften am 31. März 1921 hätte ablaufen sollen, bis zur Inkraftsetzung des zurzeit den eidgenössischen Räten vorliegenden Bundesgesetzes betreffend die Organisation und Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen beschlossen. Auf diesen Zeitpunkt ist auch eine Revision der Vorschriften über die Personalvertretung in Personalausschüssen in Aussicht genommen.

13. In den im Berichtsjahr abgehaltenen zwei Direktorenkonferenzen sind folgende wichtigere Geschäfte behandelt worden: Vermeidung von Überzeitarbeit durch Heranziehung von nicht voll beschäftigtem Betriebspersonal; Richtlinien für die Versetzung in den Ruhestand; Verwendung von Invaliden in den Bahnhofbuchhandlungen; Entwürfe zu Dienstvorschriften betreffend die versuchsweise Erweiterung der Befugnisse der äussern Dienststellen; Vorschriften betreffend berufliche Ausbildung beim Stationspersonal; Auslegung des Art. 40 des Reglements Nr. 3 hinsichtlich der Rechtskraft der von den Abteilungsvorständen verfügten Strafmassnahmen; Kassa- und Bücherrevisionen bei den Kreisdirektionen.

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

Im Jahresdurchschnitt betrug die Zahl der Beamten mit festem Gehalt insgesamt 27 694, diejenige der im Taglohn Angestellten 9179, zusammen 36 873 gegen 38 426 im Jahre 1921.

	Beamte mit festem Gehalt	Angestellte im Taglohn
Generaldirektion	840	188
Kreis I	5 789	1 462
„ II	6 519	2 416
„ III	5 956	2 112
„ IV	3 854	1 347
„ V	4 736	1 654
	27 694	9 179

I. Finanzdepartement.

a. Rechnungsergebnisse.

1. Die wirtschaftlichen Verhältnisse der Nachkriegszeit haben im Jahre 1922 auf die Rechnungsergebnisse der schweizerischen Bundesbahnen immer noch einen ungünstigen Einfluss ausgeübt. Die Verkehrseinnahmen sind hinter denjenigen des Jahres 1921 zurückgeblieben. Ein Umschwung ist zwar mit dem Monat Juli eingetreten; er hat sich während der ganzen zweiten Jahreshälfte geltend gemacht, vermochte jedoch den Einnahmenausfall von über 15 Millionen Franken des ersten Halbjahres nicht mehr auszugleichen. Die gesamten Transporteinnahmen des Jahres 1922 sind um rund 6,6 Millionen Franken niedriger als diejenigen des Vorjahres. Dazu kommt in den „Verschiedenen Einnahmen“ noch ein Minderertrag der Wagenmieten und der Roherträgnisse von Hilfsbetrieben von über 3 Millionen Franken. Bei einer Gesamteinnahme von Fr. 344 215 449 belaufen sich die Mindereinnahmen gegenüber 1921 auf Fr. 9 756 737 oder 2,76%. Die dem Voranschlage pro 1922 zugrunde gelegten Voraussetzungen, die Verkehrseinnahmen werden sich wieder denjenigen des Jahres 1920 annähern und möglicherweise noch eine kleine Zunahme aufweisen, haben sich leider nicht erfüllt.

Anderseits haben sich jedoch auch die Betriebsausgaben vermindert, und zwar in einem prozentual höheren Masse als die Einnahmen. Sie betragen, die Einlagen in die Spezialfonds eingerechnet, Fr. 313 712 867, d. h. Fr. 28 205 134 weniger als im Jahre 1921, sodass der Einnahmenüberschuss der Betriebsrechnung rund 30,5 Millionen Franken erreicht und das $2^1/_2$fache desjenigen von 1921 (12 Millionen Franken) ausmacht. Dieses gegenüber 1921 bessere Ergebnis ist hauptsächlich der Verminderung der Personalzahl, dem Abbau der Teuerungszulagen und dem Minderverbrauch und Preisrückgang der Materialien zu verdanken. Wir verweisen im übrigen auf die in den nachfolgenden Rechnungen und in ihren Erläuterungen enthaltenen Angaben.

2. Der Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben mit den Kosten zulasten der Spezialfonds ist mit Fr. 30 502 582. 73 um Fr. 18 448 397 höher als derjenige von 1921, aber um Fr. 47 191 217 geringer als der veranschlagte Einnahmenüberschuss. Der Betriebskoeffizient, der im Jahre 1921 die in der bisherigen Betriebszeit der Bundesbahnen höchste Zahl von 96,59 erreichte, ist für 1922 auf 91,14 zurückgegangen.

Im Betriebsergebnis des Jahres 1922 sind die Einnahmen und Ausgaben der gemäss Bundesgesetz vom 21. Juni 1921 auf den 1. Januar 1922 zurückgekauften ehemaligen schweizerischen Seetalbahn inbegriffen; der Nettorückkaufspreis für die Bahn ist mit Fr. 5 643 455. 26 dem Baukonto der Bundesbahnen beigefügt worden, wobei die der Erneuerung unterworfenen Anlagen und das Betriebsmaterial mit 100 %, die übrigen Anlagen noch mit 49,944 % des Baukontos der Seetalbahn zur Belastung kamen. Die weiteren Verrechnungen aus der Übernahme dieser Bahn sind aus der Eingangsbilanz auf Seite 114 der Jahresrechnungen ersichtlich.

In den Betriebseinnahmen und -ausgaben sind ebenfalls diejenigen der auf den 1. Januar 1922 gemäss Vertrag vom 16. August 1921 mit dem Staatsrate des Kantons Waadt gepachteten Bahn Nyon—Crassier enthalten. Eine Ausscheidung der Einnahmen und Ausgaben einer gepachteten Linie findet nicht statt; der Pachtzins wird in den Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung der Bundesbahnen verrechnet.

3. Infolge des immer noch ungünstigen Abschlusses der Betriebsrechnung, deren Überschuss die Anleihensverzinsung nicht zu decken vermag, ist auch im Jahre 1922 in der Gewinn- und Verlustrechnung ein Defizit entstanden, das den Betrag von Fr. 45 513 679. 60 erreicht hat. Im Jahre 1921 betrug das Defizit Fr. 72 505 840. 79; der Minderbetrag pro 1922 ist Fr. 26 992 162. Im Voranschlag pro 1922 war das Defizit auf Fr. 30 355 080 berechnet; der Mehrbetrag von Fr. 15 158 599 der Rechnung 1922 ist dem Andauern des infolge der wirtschaftlichen Krisis eingetretenen Rückganges des Verkehrs zuzuschreiben.

In der Bilanz des Jahres 1921 ist das Kriegsdefizit auf Ende des Jahres 1920 unter den zu tilgenden Verwendungen aufgeführt mit	Fr. 92 737 762. 14
Das Defizit der Gewinn- und Verlustrechnung pro 1921 ist gemäss Bundesbeschluss vom 3. Oktober 1922 betreffend die Genehmigung der Rechnungen pro 1921 der Bundesbahnen in der Bilanz auf 31. Dezember 1922 ebenfalls auf das nämliche Konto übergetragen worden mit	„ 72 505 840. 79
Betrag des zu tilgenden Kriegsdefizites auf Ende 1921	Fr. 165 243 602. 93
Der Ausfall der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1922 beträgt	„ 45 513 679. 60
womit der gesamte Fehlbetrag in der Rechnung der Bundesbahnen auf Ende 1922 auf die Summe von . . . . . ansteigt.	Fr. 210 757 282. 53

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. Nachdem diese Nachvergütung durch die Beschlüsse des Ständerates vom 25. September und des Nationalrates vom 11. Oktober 1922 genehmigt worden ist und deren Auszahlung nach Genehmigung der Gesamtabrechnung über die Kriegsmobilmachungskosten erfolgen wird, haben wir das eidgenössische Militärdepartement mit der genannten Summe unter den verschiedenen Debitoren belastet und den Betrag der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1922 gutgebracht.

5. Um die Lokomotivkohlen vom Monat Januar 1923 an zum veranschlagten Preise von Fr. 65. — pro Tonne dem Fahrdienste belasten zu können, ist auf den Kohlenvorräten pro Ende 1922 eine Abschreibung von Fr. 8 500 000 durchgeführt und der Gewinn- und Verlustrechnung belastet worden.

6. Der Übertrag der Defizite der Gewinn- und Verlustrechnung auf das Bilanzkonto „Zu tilgende Verwendungen" geschieht auf Grund des Beschlusses des Verwaltungsrates vom 12. Dezember 1921, welchem Verfahren das eidgenössische Eisenbahndepartement mit Schreiben vom 31. März 1922 die Genehmigung erteilt hat mit dem Vorbehalte, dass diese Behörde jeweilen anlässlich der Vorlage der Jahresrechnungen zu entscheiden habe, ob allfällige weitere Ausgabenüberschüsse der Gewinn- und Verlustrechnung ebenfalls auf das genannte Bilanzkonto überzutragen oder auf neue Rechnung vorzutragen seien.

Da das Defizit des Jahres 1922 als Folge des Krieges, d. h. unter den Einwirkungen der Nachkriegszeit entstanden und namentlich dem Rückgang der Verkehrseinnahmen wegen der wirtschaftlichen Depression zuzuschreiben ist, weil ferner die Zuwendung von Teuerungszulagen an das Personal und die immer noch hohen Preise der Verbrauchsmaterialien eine Nachwirkung des Krieges sind, werden wir dem Eisenbahndepartemente beantragen, es sei auch der Fehlbetrag des Jahres 1922 auf das Kriegsdefizit der Bilanz überzutragen.

b. Kassenwesen und Wertschriftenverwaltung.

1. Gemäss den bezüglichen Amortisationsplänen fanden 12 Auslosungen von Obligationen unserer verschiedenen Anleihen statt; insgesamt wurden 14 523 Titel gezogen im Kapitalbetrage von Fr. 10 866 440, einschliesslich der Abzahlung auf dem Rückkaufspreise der Linie Genf-La Plaine. Nähere Angaben sind aus dem Kapitalnachweis auf Seite 139 ersichtlich.

2. Gestützt auf den Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1920 betreffend die Aufnahme von Anleihen für die Bundesbahnverwaltung und gemäss Beschluss des Bundesrates vom 19. Mai 1922 haben wir im Benehmen mit dem eidgenössischen Finanzdepartement und der Schweizerischen Nationalbank zur Konsolidierung eines Teiles der für die Elektrifikation kontrahierten schwebenden Schuld ein $4^1/_2$ % Anleihen im Nominalbetrage von 100 Millionen Franken, auf 11 Jahre fest, bei den schweizerischen Banken vom 9. bis 14. Juni zur Zeichnung aufgelegt. Vom Anleihensbetrag hatte sich das eidgenössische Finanzdepartement 20 Millionen Franken für die Spezialfonds der Eidgenossenschaft reserviert; die restlichen 80 Millionen Franken sind vom Kartell schweizerischer Banken und vom Verband schweizerischer Kantonalbanken fest übernommen worden. Für den Fall der Überzeichnung hatte sich der Bundesrat vorbehalten, den Anleihensbetrag bis auf 200 Millionen Franken zu erhöhen. Der Emissionskurs betrug 98 %; der Übernahmekurs für die Banken $96^1/_2$ % für den fest übernommenen Betrag und 97 % für einen eventuellen Optionsbetrag. Die Rückzahlung erfolgt al pari am 1. August 1933. Da das Anleihen bereits nach dem ersten Zeichnungstage stark überzeichnet war — es sind Subskriptionen im Betrage von 282 Millionen Franken angemeldet worden — wurde die Zeichnung vorzeitig geschlossen. Vom Bundesrat ist der Betrag des Anleihens auf 150 Millionen Franken festgesetzt worden. Das Anleihen ist eingeteilt in 13 000 Inhaberobligationen zu Fr. 500, 56 000 zu Fr. 1000 und 17 500 zu Fr. 5000 mit Semestercoupons per 1. Februar und 1. August. Für die Einlösung der verfallenen Coupons ist den Banken, die das Anleihen übernommen haben, eine Kommission von $^1/_4$ % und für die rückzahlbaren 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. Vom 1. August 1922 an war das Anleihen an den Börsen von Basel, Bern, Genf, Lausanne, Neuenburg, St. Gallen und Zürich kotiert.

3. Am 4. Februar 1922 stellte uns das eidgenössische Finanzdepartement aus dem Ertrage des $5^1/_2$ % eidgenössischen Anleihens von 1922 einen Betrag von 100 Millionen Franken, zu 4 % netto, rückzahlbar am 26. Juni 1922, zur Verfügung, wogegen ein entsprechender Betrag Reskriptionen bei der Schweizerischen Nationalbank abgelöst wurde. Aus dem Ertrage des vorgenannten $4^1/_2$ % Bundesbahnanleihens wurde in erster Linie dieser Vorschuss von 100 Millionen Franken des eidgenössischen Finanzdepartements zurückbezahlt und sodann die Reskriptionenschuld bei der Nationalbank von Fr. 165 950 000 auf Fr. 138 000 000 vermindert. Im Laufe des Jahres wurden für einen Betrag von Fr. 45 000 000 neue Schatzscheine ausgegeben, so dass sich am 31. Dezember für Fr. 183 000 000 solcher Scheine im Umlaufe befanden. Am 2. März ist der Diskontosatz der Nationalbank von 4 auf $3^1/_2$ % und am 17. August von $3^1/_2$ auf 3 % reduziert worden. Für sämtliche neu ausgegebenen Schatzscheine kam von diesen Daten an jeweilen der neue Satz zur Anwendung. Dadurch, sowie infolge einer von der Schweizerischen Nationalbank gewährten Diskontorückvergütung, wurde die Zinslast für die schwebenden Schulden erheblich vermindert.

4. Zur Anlage verfügbarer Mittel sind der Pensions- und Hilfskasse im Laufe des Jahres für Fr. 1 683 000 Depotscheine der schweizerischen Bundesbahnen zugeteilt worden. Auf Ende des Jahres besass diese Kasse für Fr. 170 343 000 solcher Scheine im Portefeuille. Die Verzinsung betrug 5 %.

5. Für Rechnung der Pensions- und Hilfskasse wurden im Jahre 1922 an 253 Beamte und Angestellte Hypothekardarlehen im I. Range im Gesamtbetrage von Fr. 4 279 750 ausgerichtet. Der Zinsfuss für Darlehen auf Neubauten beträgt $4^1/_2$ %, für solche auf erworbene Häuser 5 %. An 9 Eisenbahnerbaugenossenschaften haben wir insgesamt für Fr. 5 669 300 Hypothekardarlehen zum Zinsfusse von $4^1/_4$ % gewährt.

Aus dem Portefeuille der Pensions- und Hilfskasse der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn haben wir s. Zt. eine Pfandobligation auf das Hotel Breuer in Montreux im Betrage von Fr. 450 000 übernommen. Infolge der durch den Weltkrieg in der Fremdenindustrie verursachten Krisis ist das Unternehmen in Konkurs geraten. An der zweiten Steigerung haben wir, weil keine Angebote gemacht wurden, das Objekt zu Lasten des Kontos „Entbehrliche Liegenschaften" erwerben müssen.

6. Gemäss Rückkaufsvertrag mit der Schweizerischen Seetalbahn vom 6. Juni 1922 haben wir das 4 % Anleihen I. Hypothek von Fr. 1 700 000 und das $4^1/_2$ % Anleihen II. Hypothek von Fr. 2 000 000 der genannten Bahngesellschaft, Wert 1. Januar 1922, übernommen. Gleichzeitig sind uns auch die hinterlegten Sicherheiten, sowie die der Pensions- und Hilfskasse der Beamten gehörenden Wertschriften übergeben worden. Da die Bilanz dieser Kasse per 1. Januar 1923 in die Eingangsbilanz der Pensions- und Hilfskasse der S. B. B. aufgenommen wird, werden die Wertschriften erst auf dieses Datum dem Wertschriftenbestande der letztern einverleibt.

7. Die Obligationen von Anleihen der schweizerischen Bundesbahnen und der verstaatlichten Eisenbahngesellschaften können von Privaten bei der Hauptkasse kostenfrei in Verwahrung und Verwaltung gegeben werden. Diese Wertschriftenhinterlagen erreichten auf den 31. Dezember 1922 den Betrag von Fr. 126 122 500. Gegenüber dem Vorjahre ist eine Vermehrung von Fr. 22 899 300 zu verzeichnen.

8. Die Zahl der Einleger in die Sparkasse des Personals stieg im Berichtsjahre von 2851 auf 3195. Die Zinsvergütung betrug während des ganzen Jahres 5 %.

9. Der Stand der Sicherheiten bei der Generaldirektion und den Kreisdirektionen war auf den 31. Dezember 1922 folgender:

2243	Barhinterlagen	Fr. 1 711 265. 95
1478	Wertschriftenhinterlagen	„ 11 503 551. 77
2542	Bürgschaften	„ 19 922 187. 28
6263	Sicherheiten im Gesamtbetrage von . . .	Fr. 33 137 005. —

(1921: 4039 = Fr. 30 968 179. 70).

Für die Behandlung der Sicherheiten sind den Kreisdirektionen zuhanden der Dienststellen neue einheitliche Wegleitungen erteilt worden.

10. Der Anleihens- und Zinsendienst hat auch im Berichtsjahre infolge der Aufnahme des neuen $4^1/_2$ % Anleihens, sowie durch die stets grössern Auslosungen einen bedeutenden Verkehrszuwachs aufzuweisen. Aus dem ehemals besetzten Gebiet Frankreichs und Belgiens wurde neuerdings eine grosse Anzahl gerichtlicher Titel- und Couponsperrungen aufgehoben. Am Jahresschluss betrug die Zahl der mit Opposition belegten Titel 545 und die der Coupons 5700.

Es gelangten im Berichtsjahre zur Einlösung:

4 158 807	Coupons mit	Fr. 74 368 956. 71
14 543	Obligationen mit	„ 10 668 050. —
4 173 350		Fr. 85 037 006. 71

Im Vergleiche zum Vorjahre ergibt sich eine Vermehrung von 181 687 Stück. An verfallenen Coupons und rückzahlbaren Obligationen waren auf Ende Dezember 1922 noch für einen Betrag von Fr. 5 070 251. 83 ausstehend; verjährt sind für einen Betrag von Fr. 53 665. 42, die zu unsern Gunsten verrechnet wurden.

11. Hinsichtlich des Portefeuilles der Eigenen Wertschriften sind folgende Veränderungen zu erwähnen:

An unsere Beteiligung von Fr. 500 000 am Aktienkapital der Schweizerischen Kraftübertragungs-A.-G. Bern wurde eine zweite Teilzahlung von 20 % mit Fr. 100 000 geleistet.

Die Kohlenzentrale A.-G. in Basel hat die in unserem Besitze gewesenen 13 074 Stammaktien mit restlich Fr. 3 922 200 zurückbezahlt unter Vergütung unseres Anteils von Fr. 600 488. 35 am Überschusse.

Auf Ende des Jahres wies der Wertschriftenbestand des Portefeuilles einen Buchwert von Fr. 10 218 509. 88 auf. Auch dieses Jahr ergibt sich wiederum ein Mehrwert, und zwar von Fr. 497 772. 10, herrührend in der Hauptsache von der Höherbewertung unserer Beteiligung am Anteilkapital der Schweizerischen Kohlengenossenschaft in Basel.

c. Publizitätsdienst.

Die Ergebnisse des Fremdenverkehrs pro 1922 weisen gegenüber dem Vorjahre eine Besserung auf, blieben aber hinter den Ziffern der Vorkriegsjahre zurück.

Die Umsatzziffern unserer Agenturen in London und Paris, die mit dem Billettverkauf betraut sind, überstiegen die Betreffnisse des Vorjahres um ein Beträchtliches. Dem Londoner Bureau kommt für den englisch-schweizerischen Reiseverkehr steigende Bedeutung zu; der rasch anwachsende Geschäftsverkehr machte eine räumliche Erweiterung der Agentur und eine Personalvermehrung notwendig.

Zu Propagandazwecken sind u. a. verschiedene Broschüren in englischer und französischer Sprache neu aufgelegt worden; daneben wurden zwei Schriften technischen Inhalts über die Gotthardelektrifikation und das Kraftwerk Amsteg herausgegeben.

d. Einnahmenkontrolle und Abrechnungswesen.

1. Vom 1. Juli an ist zur Vereinfachung des Rechnungswesens die vierteljährliche Abrechnung der Serienbillette des internen Verkehrs durch die Stationen eingeführt worden. Die Neuerung hat eine namhafte Entlastung sowohl für die Stationen als für die Abrechnungsstelle gebracht. Weitere Entlastungen wurden erzielt durch die Anschaffung moderner Rechenmaschinen, sowie durch die Einführung einer neuen Stations-Monatsbilanz.

2. Die Verkaufspreise für Drucksachen (Frachtbriefe usw.) sind in Anpassung an die damaligen Papierpreise und Druckkosten mit Wirkung ab 1. September ermässigt worden.

3. Bei den Kassastellen der Stationen und Lagerhäuser, sowie bei den Kassierern der Bodenseedampfboote wurden im Berichtsjahr 1724 Kassen- und Bücherrevisionen durchgeführt, nämlich:

Kreis I	II	III	IV	V	Total
465	273	425	296	265	1724

Schwerwiegende Unregelmässigkeiten sind nicht zutage getreten.

4. Im Frachtkreditwesen haben folgende Änderungen stattgefunden:

	Kreis I	II	III	IV	V	Total
Neue Kredite wurden eröffnet	74	85	102	48	88	397
Bestehende Kredite wurden geändert . .	60	114	136	59	60	429
Aufgehoben wurden	32	46	38	26	21	163
Total	166	245	276	133	169	989

Bestand am 31. Dezember: 3176 Frachtkredite (1921: 2942).

5. Nachstehend lassen wir eine vergleichende Übersicht über die Betriebseinnahmen der Bundesbahnen und des Dampfschiffbetriebes auf dem Bodensee der Jahre 1921 und 1922 folgen und verweisen auf die dazu angebrachten Bemerkungen.

Transporteinnahmen der schweizerischen Bundesbahnen.

1921 2882 km Fr.	%	*A. Bahnverkehr.*	1922 2942 km Fr.	%	Gegenüber 1921 mehr Fr.	weniger Fr.
124 806 120	37,60	I. Ertrag des Personentransportes	121 130 924	37,22	—	3 675 196
		II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes:				
11 566 458	3,49	1. vom Gepäck . . .	10 919 650	3,36	—	646 808
5 456 877	1,64	2. von Tieren . . .	6 510 655	2,00	1 053 778	—
184 905 776	55,70	3. von Gütern . . .	181 687 237	55,85	—	3 218 539
201 929 111	60,88		199 117 542	61,21	—	2 811 569
5 210 683	1,57	III. Ertrag aus d. Postverkehr	5 114 350	1,57	—	96 333
331 945 914	100,00	Total d. Transporteinnahmen	325 362 816	100,00	—	6 583 098
22 026 273		Verschiedene Einnahmen .	18 852 634			3 173 639
353 972 187		Gesamteinnahmen	344 215 450			9 756 737
		B. Dampfschiffverkehr auf dem Bodensee.				
Fr.	%		Fr.	%	Fr.	Fr.
111 948	23,59	I. Personentransport . .	133 852	33,47	21 904	—
7 863	1,65	II. Gepäcktransport . . .	12 578	3,14	4 715	—
1 087	0,23	III. Tiertransport	507	0,13	—	580
351 071	73,98	IV. Gütertransport . . .	250 407	62,61	—	100 664
2 600	0,55	V. Posttransport	2 600	0,65	—	—
474 569	100,00	Total	399 944	100,00	—	74 625

Ad A. Bahnverkehr. Das Erträgnis der Schnellzugszuschläge beläuft sich auf Fr. 8 065 974.

Gegenüber dem Jahre 1921 ergibt sich für die einzelne Transportkategorie prozentual folgende Vermehrung bzw. Verminderung der Einnahmen:

Personenverkehr	— 2,94 %	(1921: + 1,26 %)
Gepäckverkehr	— 5,59 %	(1921: — 3,41 %)
Tiertransport	+ 19,31 %	(1921: + 16,60 %)
Gütertransport	— 1,74 %	(1921: — 22,33 %)
Posttransport	— 1,84 %	(1921: + 66,40 %)

An den Mindereinnahmen von Fr. 3 675 196 im Personenverkehr und von Fr. 2 907 902 im Gepäck- und Güterverkehr (einschliesslich Posttransporte) partizipieren die einzelnen Monate mit folgenden Beträgen:

	Personenverkehr Fr.	Güterverkehr (inkl. Gepäck, Tiere und Post) Fr.
Januar	— 711 641	— 3 734 396
Februar	— 728 779	— 3 418 511
März	— 1 683 995	— 1 228 248
April	+ 339 351	— 1 697 402
Mai	— 514 458	— 92 181
Juni	+ 93 568	— 422 157
Juli	+ 560 662	+ 1 649 630
August	+ 218 464	+ 1 247 468
September	+ 132 088	— 30 066
Oktober	— 755 767	+ 668 807
November	— 120 689	+ 2 993 154
Dezember	— 504 000	+ 1 156 000

Den Mindereinnahmen von 2,94 % im Personenverkehr steht ein Rückgang der beförderten Personen von 80 681 467 auf 80 377 129 oder von 304 338 Reisenden gegenüber. Die Einnahme pro Person beträgt Fr. 1. 50⁷ (1921: Fr. 1. 54). Der Rückgang des Verkehrs rührt hauptsächlich vom ersten und vierten Quartal her. Eine Rückwirkung auf die Einnahmen haben auch die Einführung der Taxermässigungen für grosse Entfernungen und der kurzfristigen Generalabonnemente gehabt.

Im Güterverkehr weisen die beförderten Gewichtsmengen eine Vermehrung von 1 276 274 Tonnen auf (10,608 %). Der Durchschnittsertrag pro Tonne beträgt Fr. 15. 34⁷ (1921: Fr. 17. 15). Mit Ausnahme der Monate Januar und Februar, welche ganz besonders unter der Krisis im Handel und in der Industrie gelitten haben, sind die Transportquantitäten stets grösser gewesen als im Vorjahre. Wenn trotzdem die Gesamteinnahmen im Rückgange sind, so ist es vorwiegend der Wirkung der ermässigten Ausnahmetariftaxen und der vorübergehend bewilligten Spezialtaxen für Landesprodukte sowie der herabgesetzten Transitfrachtsätze für die Wiedergutmachungskohlen Deutschland-Italien zuzuschreiben. Bei annähernd gleichen Transportmengen haben allein die letztern Transporte rund Fr. 3 000 000 weniger Einnahmen ergeben.

Auf der Tunnelstrecke Brig-Iselle wurde eine Einnahme von rund Fr. 1 300 000 aus dem Personen- und Gepäckverkehr und von Fr. 2 280 340 aus dem Güterverkehr erzielt. Der Gütertransport weist eine Mindereinnahme von Fr. 1 038 000 auf, welche von den reduzierten Frachtsätzen für die Wiedergutmachungskohlen Deutschland-Italien und von der Leitung via Gotthard einer Partie dieser Transporte herrührt.

Ad B. Dampfschiffverkehr auf dem Bodensee. Der Verkehr weist eine Gesamtmindereinnahme von Fr. 74 625 auf. Der für den Güterverkehr ausgewiesene Einnahmenausfall von Fr. 100 664 rührt von einem entsprechenden Verkehrsrückgang her (rund 70 000 gegenüber 97 000 Tonnen). Beim Personen- und Gepäcktransport ist eine kleine Verkehrsvermehrung zu verzeichnen.

e. Materialbeschaffung.

I. Oberbaumaterial.

1. Der Erlös aus verkauftem Oberbaumaterial bezifferte sich im Berichtsjahre auf die Summe von Fr. 1 444 689.

Wie im Vorjahre, war auch pro 1922 die Nachfrage nach gebrauchtem Material zu Industriegeleisen infolge der industriellen Krisis verhältnismässig schwach. Die Ermässigung des schweizerischen Ausfuhrzolles von Fr. 20 auf Fr. 4 pro Tonne erleichterte einigermassen den Verkauf von Altmaterial ins Ausland.

2. Die Lieferung der für das Jahr 1923 erforderlichen neuen Holzschwellen wurde ausschliesslich an Schweizerfirmen um die Summe von Fr. 255 710 vergeben. Die Beschaffung der Tränkstoffe wurde durch die Imprägnieranstalten besorgt.

3. Die Lieferung der Schienen, Zungenschienen und Eisenschwellen erfolgte im Berichtsjahre auf Grund des im September 1921 mit den Herren Les Petits Fils de Wendel & Cie. in Hayingen abgeschlossenen Vertrages. Die Vertragsmengen reichen auch zur Deckung des Bedarfes pro 1923 aus.

4. Es wurde vergeben (Bedarf für 1923):

a. die Herstellung der Schienenbefestigungsmittel an acht schweizerische Fabriken um die Summe von Fr. 383 100;

b. der Bedarf an Halbfabrikaten zur Anfertigung von Weichen und Kreuzungen um die Summe von Fr. 25 365 an eine ausländische und zwei inländische Firmen;

c. die Anfertigung von Weichen, Kreuzungen und deren Bestandteile an inländische Fabriken um die Summe von Fr. 52 560.

5. Zusammenstellung über die im Berichtsjahre angeschafften Mengen von Oberbaumaterial:

Holzschwellen:

Bahnschwellen	62 435 Stück
Weichen- und Brückenschwellen	1 442 m³
Imprägnierstoffe für Holzschwellen (Teeröl)	15 Tonnen

Imprägniert wurden:

1. mit Teeröl:		
Bahnschwellen	38 479 Stück	
Weichen- und Brückenschwellen		1 090 m³
2. mit Chlorzink:		
Bahnschwellen	6 413 „	
Weichen- und Brückenschwellen		81 »
Zusammen	44 892 Stück	1 171 m³

Schwellen aus Flusseisen:

Bahnschwellen	35 300 Stück	=	2 561 Tonnen
Weichenschwellen	5 175 »	=	439 »
Zusammen	40 475 Stück	=	3 000 Tonnen

Bahnschwellen aus armiertem Beton	900 Stück
Schienen aus Thomasstahl	10 548 Tonnen

Schienenbefestigungsmittel:

Laschen, Platten, Bolzen, Nägel usw.	1 437 Tonnen

Bestandteile zu Weichenanlagen:

Stahlvollschienen zu Weichenzungen	825 Tonnen
Unterzugsbleche zu Weichen und Kreuzungen	97 „
Stahlspitzen für Kreuzungen	175 Stück
Gussbeilagen zu Weichen und Kreuzungen	10 Tonnen
Winkeleisen zu Zwangswinkeln	261 „
Gestängeröhren zu Weichen-Stellvorrichtungen	1 500 m
Weichen, einfache	335 Stück
Schienenkreuzungen	190 „
Zwangswinkel	250 „

Zentralanlagen, Signale usw.:

Bestandteile, verschiedene	52 Tonnen

II. Andere Materialien.

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

Folgende Gegenstände und Materialien sind beschafft worden:

Reservestücke zu elektrischen Lokomotiven,
16 Motorkompressoren,
22 Kompressorautomaten,
12 Rotationskompressoren mit zugehörigen Motoren,
110 Beleuchtungsbatterien für elektrische Lokomotiven,
112 Schmierbecherheizkörper für elektrische Lokomotiven,
44 Geschwindigkeitsmesser „Teloc“,
27 Hauptsicherungskasten für die elektrische Zugsheizung,
1 Oszillograph für den Dynamometerwagen,
134 verschiedene Winden,
40 Feuerlöschapparate,
50 Zugsbeleuchtungsausrüstungen,
95 Riemenscheiben,
3 591 Radreifen,
2 714 diverse Federn,
295 Stangen Federstahl,
336 Achsbüchsen oder Teile zu solchen,
10 910 Siede-, Überhitzer- und Rauchröhren,
7 000 Siederohrbrandringe,

1 380 m nahtlose, flusseiserne Röhren,
16 547 diverse Bestandteile zu Zug- und Stossapparaten,
1 203 t Bremsklötze und Roststäbe,
175 t diverse Eisenbleche,
492 t Kupfermaterial,
1 100 kg Kupferschlaglot,
1 000 „ Phosphorkupfer,
4 700 „ Antimon,
11 000 „ Blei,
40 000 „ Zinn,
6 500 „ Messing,
670 000 „ Petrol,
45 000 „ Benzin,
123 000 „ Gasöl für Feuerungszwecke,
65 000 „ Leinöl,
1 262 300 „ Schmieröl für Rollmaterial,
91 300 „ andere Schmieröle und Fette,
28 000 „ Terpentinöl und Terpentinölersatz,
9 100 „ Karbolineum,
20 500 „ Desinfektionsmittel,
240 t Giessereikoks,
6 388 t Anthrazit und Eiformbriketts für Hausbrand,
80 t Holzkohlen.

2. Die Verkäufe von Altmaterial der Werkstätten belaufen sich im Berichtsjahre auf Fr. 672 399.

3. Bezüglich der Kohlenversorgung teilen wir folgendes mit:

a. Wie aus dem letztjährigen Geschäftsbericht, Seite 25, ersichtlich, betrug der Brennmaterialvorrat auf Anfang des Jahres 1922 noch 464 423 t, bestehend in der Hauptsache aus amerikanischen und englischen Kohlen, die uns im Vorjahre von der Kohlengenossenschaft zugewiesen worden sind.

Als dieses grosse Lager auf den normalen Stand zurückgegangen war, wurden grössere Bestellungen zur Deckung des laufenden Verbrauches eingeleitet. Dabei bemühten wir uns, soweit möglich wieder die geographisch am günstigsten gelegenen Bezugsquellen uns zu sichern. Die wesentlichsten Abschlüsse erfolgten im Saargebiet, in Nordfrankreich, Belgien und auch in England. Vom Ruhrsyndikat, das uns früher den grössten Teil der benötigten Kohlen lieferte, waren noch keine Lieferungen erhältlich.

Die Kohlenpreise sind im Berichtsjahre weiter zurückgegangen, und die Hauptbestellungen vom Herbst konnten zu relativ vorteilhaften Preisen abgeschlossen werden. Gegen Ende des Jahres machte sich allerdings wieder steigende Tendenz bemerkbar.

Die am 2. Mai 1921 eingeführte eidgenössische Kohlengebühr von Fr. 5. — pro Tonne ist am 15. Juni 1922 auf Fr. 4. — pro Tonne herabgesetzt worden.

Infolge des günstigen Wasserstandes des Rheins liess sich der grösste Teil der zu Anfang des Jahres bestellten englischen Briketts ab Hafenplatz mit Kähnen bis Mannheim, Kehl und zum Teil bis Basel befördern.

b. Gesamteingänge an fossilem Lokomotivfeuerungsmaterial:

Belgien	4 626	Tonnen
Holland	1 240	„
Frankreich	15 872	„
Saar und Lothringen	19 604	„
Deutschland	18 409	„
England	101 632	„
Amerika	—	
Einheimische Brikettfabriken und Verschiedenes	21 385	„
Total	182 768	Tonnen

Der Kohlenlagerbestand, der zu Anfang des Jahres 1922 noch 464 423 t betrug, ist bis Jahresende auf 194 403 t gesunken. Die Lieferungsrückstände betragen 22 139 t.

II. Rechts- und Tarifdepartement.

a. Allgemeines.

1. Das eidgenössische Eisenbahndepartement hat den aus unsern Erfahrungen hergeleiteten technischen Grundlagen der Pensions- und Hilfskasse (Art. 16 der Statuten vom 31. August 1921) die Genehmigung erteilt.

2. Der Deckungsfonds für ehemalige J. S.-Pensionen (Saldo per 31. Dezember 1921: Fr. 115 271. 20) ist der Pensions- und Hilfskasse, welche die Lasten dieses Fonds übernommen hat, zugewiesen worden.

3. Die dem eidgenössischen Eisenbahndepartement und dem Bundesamt für Sozialversicherung vorgelegten Rechnungen und Bilanzen unserer Hilfskassen für das Jahr 1921 haben diesen Behörden keinen Anlass zu Bemerkungen oder Verfügungen gegeben.

4. Über die Ausführung des Art. 70, lit. B, *c*, und C, *b*, unserer Pensionskassastatuten haben wir Vorschriften erlassen. Es betrifft dies die Gewährung von Unterstützungen an Witwen und Waisen von nach dem 31. Mai 1918, aber vor dem 1. Oktober 1920 bzw. 1. Januar 1921 (bei Arbeitern) pensionierten oder im aktiven Dienstverhältnis verstorbenen Beamten, Angestellten und Arbeitern.

5. Am 15. Mai haben wir verfügt, dass auch die Grundteuerungszulage bei der Krankenkasse zu versichern ist. Demnach wird seit 1. Juni 1922 die Kassenauflage vom effektiven Lohne zuzüglich Grundteuerungszulage erhoben (Art. 38[1] der Statuten Nr. 30) und das Krankengeld aus der Kasse vom entgangenen Tagesverdienst zuzüglich Grundteuerungszulage ausgerichtet.

6. Unsere Kreisdirektionen haben wir, vorläufig für das Jahr 1922, ermächtigt, den Haftpflichtrentnern, die in den Jahren 1920 und 1921 eine Teuerungszulage auf Grund der Ziffer 5, Absatz 2, des Bundesbeschlusses vom 15. Juni 1920 erhalten haben und im Jahre 1922 durch die Anwendung des Art. 70[1] der Pensionskassastatuten vom 31. August 1921 schlechter gestellt worden sind, beim weitern Vorhandensein der besondern Bedürftigkeit und der übrigen Voraussetzungen des erwähnten Bundesbeschlusses eine Zulage bis auf den Betrag der Differenz zu Lasten der Betriebsrechnung auszuzahlen.

7. Gemäss den anlässlich des Rückkaufs zwischen dem Eisenbahndepartement und der Seetalbahn-Gesellschaft getroffenen Vereinbarungen haben wir den übernommenen Pensionierten die Teuerungszulage, welche sie von dieser Bahn erhalten haben, vorläufig für das Jahr 1922 zu Lasten des Betriebes ausgerichtet, nämlich:

Fr. 560 an einen pensionierten Invaliden,
„ 340 „ eine pensionierte Witwe und
„ 80 „ „ „ Waise.

8. Mit allgemeiner dienstlicher Mitteilung Nr. 81 vom 26. Dezember haben wir die Neuwahl der Krankenkassenkommissionen angeordnet (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1921, Seite 36, Ziffer 7).

9. Auf den 1. Januar 1923 ist bei der Betriebsunfallversicherung für die Gefahrenklasse „Rangierpersonal und Weichenwärter" der Prämiensatz von 18 ‰ auf 14 ‰ herabgesetzt worden.

Die Vorausprämie für das Jahr 1923 beträgt:

	auf Grund der alten Prämiensätze Fr.	auf Grund der neuen Prämiensätze Fr.	Unterschied Fr.
für Betriebsunfälle	2 273 537	2 198 533	75 004
„ Nichtbetriebsunfälle	771 295	771 295	—

10. Am 1. Juni ist auf Wunsch und im Einvernehmen mit der betreffenden Landesgegend und der Regierung des Kantons Zürich auf der Strecke Niederglatt-Otelfingen wieder ein beschränkter Betrieb aufgenommen worden, nachdem dieser seit 1. März 1918 vollständig eingestellt gewesen war (vgl. Geschäftsbericht 1918, Seite 20, lit. *a*, Ziffer 2).

11. Am 20. Juli ist die zwischen Gümligen und Rubigen gelegene Haltestelle Allmendingen und am 3. September die zwischen Emmenbrücke und Rothenburg gelegene Haltestelle Rothenburg-Dorf eröffnet worden. Beide Haltestellen sind in beschränktem Umfange für die Abfertigung von Personen, Hunden (von Reisenden mitgeführt), Gepäck, Expressgut und Traglasten sowie Milchtransporten zu den Ausnahmetarifen Nr. 4 und 41 eingerichtet.

Seit 11. Dezember besteht zwischen Buchs (Zürich) und Niederglatt eine Personen-Haltestelle Oberhasli. Es findet nur Personen- und Gepäckabfertigung in beschränktem Umfange statt. Die Haltestelle ist nicht bedient. Im Verkehr von derselben werden daher die Billette im Zuge ausgegeben.

12. Die Stationsbezeichnung „Corcelles-Cormondrèche" ist auf Begehren der Gemeinde Peseux und im Einverständnis mit den zuständigen Behörden mit Wirkung vom 1. Juli an in „Corcelles-Peseux" geändert worden.

13. Am 1. April ist eine Neuausgabe des Tarifs der Drahtseilbahn Ritom in Kraft getreten. Dadurch wurden in der Hauptsache die früheren Stücktaxen für Gepäck, Expressgut und Güter durch Gewichtstaxen ersetzt.

14. Die kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten hielt im Berichtsjahre zwei Sitzungen ab.

In der 23. Sitzung vom 21. Februar wurden verschiedene Fragen betreffend die Tarife für Generalabonnements, für Abonnements zum Bezuge halber Billette und für Gesellschafts- und Schulfahrten sowie betreffend die Ausgabe von Sonntagsretourbilletten und die Veranstaltung von Vergnügungszügen behandelt. Ferner wurde über die von Interessentenkreisen nachgesuchte Frachtermässigung für Kies und Schotter, für Getreidesaat und für Roheisen und Halbzeug sowie die Anwendung des Ausnahmetarifs No. 22 auf Briketts ab Basel beraten.

In der 24. Sitzung vom 28. Juni wurden Beschlüsse gefasst über die Tarifierung von Bier in Flaschen, Most in Fässern und Flaschen, lebenden Pflanzen, Getreidesaatgut, schwefliger Säure in wässeriger Lösung, Putzmörtelträgern aus Drahtgewebe, die Wiedereinführung des Exporttarifs für Käse, die Umgestaltung des Ausnahmetarifs Nr. 19 für Steine, die Beförderung von Kessel- und andern Privatgüterwagen, die Änderung der Wagenverspätungsgebühren und die Ermässigung des Tiertarifes.

Inwieweit die in den beiden Sitzungen beratenen Massnahmen zur Durchführung gelangt sind, ist aus den Abschnitten *e* und *f* hiernach ersichtlich.

15. Auf den 15. Mai ist das Reglement über die Gewährung von Taxermässigungen für Ausstellungsgegenstände, vom 1. März 1909, dessen Anwendung während des Krieges eingestellt worden war, wieder in vollem Umfange in Kraft gesetzt worden.

16. Stand der Konzessionsgesuche für Wasserkräfte (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1921, Seite 37, Ziffer 17).

Während des Berichtsjahres sind wesentliche Änderungen nicht eingetreten. Die eine Zeitlang ins Stocken geratenen Verhandlungen mit den Behörden des Kantons Schwyz und des Bezirkes Einsiedeln betreffend die Sihlseekonzession sind wiederum aufgenommen worden.

b. Abteilung für das Rechtswesen.

I. Versicherungswesen.

1. Von den kantonalen Brandversicherungsanstalten sind uns für 11 Brandfälle Fr. 3 833 vergütet worden.

2. Die unserer Selbstversicherung unterstellten Werte wurden im Berichtsjahre von 45 Brandfällen betroffen. Zu Lasten des Versicherungsfonds gegen Feuerschaden sind Fr. 47 432. 25 verrechnet worden.

II. Steuerwesen.

In verschiedenen Kantonen sind die steuerpflichtigen Liegenschaften höher geschätzt worden.

Von zwei Steuerrekursen der schweizerischen Bundesbahnen betreffend aargauische Gemeinden wurde der eine gutgeheissen, der andere abgewiesen.

III. Unfallwesen.

Die Anzahl der Unfälle und der Betrag der im Jahre 1922 ausbezahlten Haftpflichtentschädigungen sind aus den statistischen Tabellen und den Rechnungen ersichtlich.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden von den Kreisdirektionen 31 Haftpflichtfälle erledigt (1921: 20).

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

A. Bei den Bundesbahnen eingereichte Reklamationen.

Aus dem Jahre 1921 wurden unerledigt übernommen . .	4 098	Reklamationen	(1921: 5 986)
Im Berichtsjahre sind neu dazugekommen	10 719	„	(1921: 12 706)
Erledigt wurden: durch Abweisung	5 406	„	(1921: 6 414)
durch Zahlung	6 612	„	(1921: 8 180)

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

Den Bundesbahnen wurden von andern Verwaltungen überwiesen	3 047	Reklamationen	(1921: 4 733)
Zu einer Zahlung der Bundesbahnen gaben Anlass	2 323	„	(1921: 3 488)

C. Unregelmässigkeiten.

Wegen Beschädigung oder Minderung sind 1 841 (1921: 2 383)
und wegen Ablieferungshindernissen 2 217 (1921: 2 515) Meldungen eingegangen.

D. Prozesse.

Aus dem Vorjahr hängige Prozesse	62	(1921: 33)
Im Berichtsjahr neu dazugekommen	43	(1921: 68)
Im ganzen erledigt	59	(1921: 39)

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

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 weniger als 5 Dienstjahren	—	2	—	—	—	—	2
mit 5 und mehr Dienstjahren	37	275	422	286	185	352	1557
Gestorbene Aktive	*6*	*36*	*36*	*40*	*32*	*25*	*175*
Abfindungen an Doppelwaisen	1	—	—	—	1	—	2
Pensionierte Witwen	5	32	33	34	28	22	154
„ Waisen	6	37	38	34	33	54	202
„ Doppelwaisen	—	7	1	—	1	—	9
Gestorbene Invalide	*19*	*44*	*62*	*53*	*40*	*34*	*252*
Pensionierte Witwen	13	25	37	26	17	23	141
„ Waisen	2	12	25	7	4	17	67
„ Doppelwaisen	1	—	—	—	—	—	1
Gestorbene Witwen	*10*	*35*	*29*	*21*	*16*	*14*	*125*
Pensionierte Doppelwaisen	3	1	3	1	5	—	13
Wiederverheiratete Witwen	*1*	*7*	*4*	*5*	—	—	*13*
Pensionierte Waisen	1	6	6	4	—	—	17
Abfindungen gemäss Art. 41	—	*2*	—	*15*	—	—	*17*

Ausserdem sind 304 Gesuche um Unterstützung gemäss Artikel 43 der Statuten eingegangen, welchen von den Hilfskassenkommissionen entsprochen wurde; die Summe der bewilligten Unterstützungen beträgt Fr. 135 085. 40.

Im fernern sind im Rechnungsjahre 44 Invaliditäts- und 30 Todesfälle infolge Unfalles als erledigt zur Anzeige gebracht worden, wovon 27 Invaliditäts- und 6 Todesfälle den Betrieb betreffen.

2. Bezüglich des Standes auf den 31. Dezember 1922 an versicherten Aktiven und des anrechenbaren Jahresverdienstes, sowie an pensionierten Invaliden, Witwen und Waisen gibt nachstehende Zusammenstellung Auskunft (die Bestände am 31. Dezember des Vorjahres sind in Klammern angeführt):

Versicherte Aktive . . .	34 690	(35 511),	Versicherter Jahresverdienst	Fr. 166 050 982	(Fr. 184 351 066),
Pensionierte Invalide . .	6 317	(5 073),	Betrag der Jahrespensionen	„ 20 694 798	(„ 16 007 477),
„ Witwen . .	4 126	(3 468),	„ „ „	„ 4 788 474	(„ 4 003 049),
„ Waisen . . .	1 756	(1 524),	„ „ „	„ 712 167	(„ 484 156),
Doppelwaisengruppen . .	196	(203),	„ „ „	„ 169 986	(„ 127 642).

Die Abnahme der anrechenbaren Besoldungs- bzw. Lohnsummen gegenüber dem Vorjahre ist in der Hauptsache eine Folge der im II. Halbjahr eingetretenen Herabsetzung der Grundteuerungszulage. Die starke Zunahme der Pensionierungsfälle gegenüber dem Vorjahre (1557 statt 953) und damit das erhebliche Anwachsen der Invalidenpensionen ist auf die vermehrte Pensionierung zum Zwecke der Verminderung des Personalbestandes zurückzuführen. Das Anwachsen der Hinterlassenenpensionen ist neben der Zunahme der Witwen- und Waisen der Durchführung des Art. 70, lit. B, *c*, und lit. C, *b*, der Statuten zuzuschreiben.

Die in unserem Bericht an den Verwaltungsrat vom 14. September 1921 betreffend „Pensions- und Hilfskasse, Aufbringung der durch die Verwaltung zu liefernden Mittel", gegebene Zusammenstellung „Mutmassliche Entwicklung der Einnahmen und Ausgaben in den künftigen Jahren" ist bereits überholt. Während die dort für das Jahr 1922 vorausberechneten Ausgaben an Pensionen für die Witwen und Waisen mit der Wirklichkeit ziemlich übereinstimmen, trifft dies für die Invaliden nicht zu. Es sind bedeutend mehr Invalide entstanden, als nach den angenommenen Voraussetzungen zu erwarten waren (1557 statt 589).

3. Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst auf den 31. Dezember 1922 mit einer erforderlichen Erhöhung der Reserven von Fr. 328 635 968. 79 ab (1921: Fr. 336 303 474. 74). Die Reserven pro 1922 sind nach den neuen, vom Bundesrate genehmigten technischen Grundlagen und einem Zinsfuss von 5 % berechnet. Die Beitragsreserve der versicherten Aktiven hat sich gegenüber dem Vorjahre um rund Fr. 26 000 000 vermindert, was in der Hauptsache der Abnahme der anrechenbaren Besoldungs-, bzw. Lohnsummen zuzuschreiben ist. Das Deckungskapital der laufenden Pensionen dagegen hat eine beträchtliche Erhöhung (rund Fr. 35 000 000) erfahren. Die Ursache liegt nicht etwa in den neuen Grundlagen (diese führen vielmehr zu kleinern Werten als die alten), sondern in der sehr starken Zunahme der Invaliden, welche eine Belastung von rund Fr. 55 000 000 zur Folge hatte. Demgegenüber ist nur eine Entlastung (Sterbefälle der Invaliden) von rund Fr. 8 000 000 zu verzeichnen.

Die für die erforderliche Erhöhung der Reserven angegebene Summe kann nicht als endgültig betrachtet werden. Die anrechenbare Besoldungs-, bzw. Lohnsumme wird auch im Rechnungsjahr 1923 abnehmen (vgl. Bundesbeschluss betreffend die Teuerungszulagen für das I. Halbjahr 1923) und damit auch die Beitragsreserve der versicherten Aktiven. Sollten infolge der Abnahme der Teuerung auch die Pensionen eine Herabsetzung erfahren, so wird auch eine entsprechende Verminderung des Deckungskapitals für laufende Pensionen eintreten.

4. Die auf den 31. Dezember 1922 abgeschlossene Bilanz ist auf Seite 144 dieses Berichtes aufgeführt; sie gibt uns zu besondern Bemerkungen nicht Anlass.

II. Die Krankenkasse.

1. In der Krankenkasse waren am 31. Dezember 1922 gemäss Art. 16 und 17 der Statuten vom 31. August 1921 versichert (die entsprechenden Zahlen des Vorjahres sind in Klammern angegeben):

Klasse *a* (nur Arzt und Arznei)	15 980	(9 673)	Männer und	1 223	(922) Frauen,
„ *b* („ Krankengeld)	8	(18)	„ „	keine Frauen,	
„ *c* (Arzt, Arznei und Krankengeld) . .	485	(947)	„ „	12	(343) Frauen.

Die starke Zunahme in der Versicherungsklasse *a* ist auf den Beitritt von Beamten und Angestellten zurückzuführen, denen die Krankenpflegeversicherung nach den neuen Statuten zugänglich gemacht worden ist. Die Abnahme in der Versicherungsklasse *c* findet ihre Erklärung in der Verminderung des nur vorübergehend angestellten Personals.

2. Die Ergebnisse der Krankheitsverhältnisse für das Rechnungsjahr finden sich auf Seite 152 dieses Berichtes unter „Statistik zur Gewinn- und Verlustrechnung pro 1922" dargestellt. Für einen Versicherten der Werkstättenkrankenkassen ergeben sich 16,84 und für einen Versicherten der Kreiskrankenkassen 14,27 Krankheitstage. Das, was schon in früheren Jahren beobachtet wurde, dass nämlich die Krankheitsziffer der Werkstättenkrankenkassen grösser ist als diejenige der Kreiskrankenkassen, hat sich im Jahre 1922 wiederholt.

3. Über die Gewinn- und Verlustrechnung unserer Krankenkasse geben die Seiten 150/151 Auskunft.

Die Versicherungsklasse *a* (nur Arzt, Arznei und Anstaltsbehandlung) hat einen Gewinn von Fr. 27 770. 10 zu verzeichnen. In diesem Gewinn sind der Bundesbeitrag mit Fr. 24 287. 05 und die Zinsen mit Fr. 1 768. 50 mitverrechnet. Ohne den Bundesbeitrag und die Zinsen hätte der Gewinn Fr. 1 714. 55 betragen.

Die Versicherungsklasse *b* (nur Krankengeld) weist einen Gewinn von Fr. 719. 75 auf; darin sind der Bundesbeitrag von Fr. 11. 30 und die Zinsen von Fr. 170. 50 enthalten.

Die Versicherungsklasse *c* (Arzt, Arznei, Anstaltsbehandlung und Krankengeld) hat einen Verlust von Fr. 29 531. 85 erlitten. In diesem Verlust ist der Bundesbeitrag mit seinen Zinsen mitverrechnet, nicht aber der Spezialfonds mit seinen Einnahmen (Ziffer III, 7, 8 und 9) und seinen Ausgaben (Ziffer III, 10). Über diesen Spezialfonds wird gesonderte Rechnung geführt.

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

III. Unfallversicherung.

Für die Unfallversicherung unseres Personals haben wir der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern für das Jahr 1922 folgende Prämien bezahlt:

Für Betriebsunfälle:		(1921)
Versicherte Lohnsumme	Fr. 161 919 779	(178 496 323)
Prämie	„ 2 319 383	(2 626 198)
Mittlerer Prämiensatz	‰ 14,3	(14,7)
Für Nichtbetriebsunfälle:		**(1921)**
Versicherte Lohnsumme	Fr. 161 169 598	(177 732 360)
Prämie	„ 790 779	(872 180)
Mittlerer Prämiensatz	‰ 4,9	(4,9)

An Entschädigung für die Besorgung des Agenturdienstes haben wir zurückvergütet erhalten: 7 % der Prämien von Fr. 3 110 162 = Fr. 217 711 (1921: Fr. 244 886).

d. Abteilung für den bahnärztlichen Dienst.

1. Die Ergebnisse der Krankheitsstatistik umfassen 25 156 Krankheitsfälle (1921: 22 228) und sind in fünf Tabellen zusammengestellt (s. statistische Tabellen).

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

2. Die grösste Zahl der Kranken am Ende eines Monates betrug 3453 im Februar (gegenüber 2718 im Januar 1921), die kleinste 2676 im September (gegenüber 1670 im September 1921). Jahresdurchschnitt der Zahl der Kranken am Monatsende: 2946 (1921: 2065).

Die Vermehrung der Krankheitsfälle gegenüber 1921 ist in der Hauptsache auf die Zunahme der Grippefälle im I. Quartal zurückzuführen. Das Total der Grippefälle seit Beginn der Epidemie betrug am 31. Dezember 1922: 30 615 (31. Dezember 1921: 27 510).

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

	Generaldirektion	Elektrifikation	Kreise I	Kreise II	Kreise III	Kreise IV	Kreise V	Total 1922	(1921)
Aufnahmeuntersuchungen der Bahnärzte	6	84	272	97	85	42	92	678	(666)
Begutachtung von Pensionierungen	13	5	231	330	185	90	243	1 097	(597)
Begutachtung von Unfallfolgen	1	3	5	12	5	4	15	45	(74)
Kontrolluntersuchungen	9	9	404	158	167	117	388	1 252	(1 234)
Angemeldete Erkrankungen	270	358	5115	6332	5118	3134	4711	25 038	(20 539)

e. Abteilung für das Personentarifwesen.

1. Für den Besuch folgender Ausstellungen haben wir eine Fahrpreisermässigung in dem Sinne eingeräumt, dass Billette einfacher Fahrt II. Klasse zur Hin- und Rückfahrt in III. Klasse und Billette einfacher Fahrt I. Klasse zur Hin- und Rückfahrt in II. Klasse berechtigten:

6. Schweizer Mustermesse in Basel, vom 22. April bis 2. Mai;
1. Nationale Kunstgewerbe-Ausstellung in Lausanne, vom 6. Mai bis 25. Juni;
3. Comptoir suisse des industries alimentaires et agricoles in Lausanne, vom 9. bis 24. September;
Nationale Kunstausstellung in Genf, vom 2. September bis 8. Oktober.

2. Für das eidgenössische Sängerfest in Luzern im Juni und das eidgenössische Turnfest in St. Gallen im Juli haben wir folgende Fahrbegünstigungen bewilligt:

für Sänger und Turner, d. h. für Festbesucher mit Festkarte: Ausgabe von Spezialbilletten mit Berechtigung zur Einzelfahrt nach dem Festort und zurück mit einer Ermässigung von 40 % auf den Preisen der gewöhnlichen Billette;

für Festbesucher ohne Festkarte: Ausgabe von Billetten einfacher Fahrt nach dem Festort mit Berechtigung zur Hin- und Rückfahrt in der nächstniedrigern Klasse.

3. Zur Förderung des Wintersportverkehrs haben wir beschlossen, vom 23. Dezember 1922 an bis und mit 11. März 1923 für Fahrten von mindestens 30 Tarifkilometern nach Orten, die für den Wintersportverkehr in erheblichem Masse in Betracht kommen, Billette einfacher Fahrt II. Klasse für Hin- und Rückfahrt in III. Klasse und Billette einfacher Fahrt I. Klasse für Hin- und Rückfahrt in II. Klasse zu verabfolgen. Diese Billette wurden nur am Samstag und Sonntag ausgegeben und waren gültig zur Hinfahrt am Samstag oder Sonntag und zur Rückfahrt am Sonntag oder Montag.

4. Veranlasst durch Eingaben aus Kreisen, die sich mit der Blindenfürsorge befassen, haben wir die Gewährung folgender Taxbegünstigung für Blinde beschlossen:

Blinde, deren Einkommen aus Vermögen und Verdienst die für den Bezug von Arbeiterabonnements festgesetzte Lohngrenze (zurzeit Fr. 5400 pro Jahr) nicht übersteigt, dürfen für Reisen zum Zwecke des Erwerbes oder der Ausbildung eine Person oder einen Führerhund als Begleiter unentgeltlich in die Personenwagen III. Klasse mitnehmen. Die Begünstigung gilt für Blinde mit Personenbegleitung auch für Schnellzüge, für Blinde mit Führerhunden nur für gewöhnliche Züge; sie wird von Fall zu Fall auf Gesuch hin jeweilen für die Dauer eines Jahres bewilligt.

5. Die vom Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 9. Februar (s. S. 2 dieses Berichtes) beschlossenen Erleichterungen für den Personenverkehr wurden auf den 1. Mai durchgeführt; die Ermässigung der gewöhnlichen Billettpreise für Reisen von mindestens 300 Tarifkilometern und die Herabsetzung des Schnellzugszuschlags wurden jedoch auf Begehren aus verschiedenen Interessentenkreisen im internen Verkehr bereits auf den 1. April in Kraft gesetzt.

6. Einem Gesuche des schweizerischen Pfadfinderbundes entsprechend, hat die kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten auf unsern Antrag beschlossen, den Pfadfindern vom Zeitpunkt des Inkrafttretens des neuen Gesellschafts- und Schulfahrtentarifs an (1. Mai 1922) die gleiche Taxbegünstigung wie den Kadetten, d. h. die Anwendung der Schulfahrtstaxen, zu gewähren. Die Begünstigung ist auf Fahrten zu den vorgeschriebenen Feldübungen und nach und von Ferienlagern beschränkt.

7. Auf den 1. Juni erfolgte die vom Verwaltungsrate in seiner Sitzung vom 2. Mai beschlossene Wiedereinführung von kurzfristigen Generalabonnements (für 15 und 30 Tage). Diese Abonnements sind auch auf einer Anzahl amtlicher und privater Reisebureaux im Auslande zum Verkauf aufgelegt. (Siehe auch Ziffer 15, lit. *a*, hiernach.)

8. Mit der Direktion der Gürbetalbahn haben wir mit Wirkung vom 1. März an einen Vertrag über die Neuregelung des Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehrs auf der Strecke Bern-Thun abgeschlossen. Dadurch wurde die wahlweise Gültigkeit der Billette über Münsingen oder Belp, die bisher nur im Verkehr zwischen Bern loco und Thun und weiter bestand, während der Geltung der stark eingeschränkten Fahrpläne aber vorübergehend auf den Verkehr Bern transit- Thun und weiter hatte ausgedehnt werden müssen, auch im letztern Verkehr definitiv eingeführt. Gepäck- und Expressgutsendungen im Verkehr zwischen Bern und weiter und Thun und weiter sind nach dem Vertrag über diejenige der beiden Routen zu leiten, über die die Bestimmungsstation früher erreicht wird. Das Einnahmenbetreffnis der Strecke Bern-Thun wird zwischen den beiden Verwaltungen nach der Zahl der von ihnen geführten Personenzüge verteilt, wobei die Züge über Münsingen in Anbetracht der kürzern Fahrzeit und der stärkern Besetzung mehrfach gezählt werden.

9. Veranlasst durch die Vereinigung der Bern-Worblaufen-Zollikofen-Bahn mit der Solothurn-Bern-Bahn, haben wir mit letzterer Verwaltung mit Wirkung vom 1. Juni an eine Vereinbarung betreffend den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr zwischen Bern und weiterher einerseits und Zollikofen S. B. B. und weiter, Richtung Fraubrunnen, anderseits, sowie umgekehrt, abgeschlossen. Danach sind die Fahrausweise dieses Verkehrs (mit einigen Ausnahmen) auf der Strecke Bern-Zollikofen S. B. B. wahlweise für die Züge der S. B. B. und der S. Z. B. gültig; Gepäck- und Expressgutsendungen werden im allgemeinen über denjenigen Weg befördert, über den die frühere Ankunft am Bestimmungsort erzielt wird. Das Einnahmenbetreffnis der Strecke Bern-Zollikofen S. B. B. wird zwischen beiden Verwaltungen nach Massgabe der Leistungen verteilt.

10. Am 27./28. Juli tagte in Bregenz und am 30. September/1. Oktober in Bern je eine ausserordentliche Konferenz des Bodensee-Dampfschiffahrtsverbandes. Die Verhandlungen betrafen in der Hauptsache Tarifmassnahmen für den Verkehr zwischen deutschen und österreichischen Uferstationen, die durch die Entwertung der Mark- und Kronenwährung verursacht waren. An den Taxen in Frankenwährung für den Verkehr mit den Stationen des Schweizerufers wurde nichts geändert.

11. Die Ausgabe von zusammenstellbaren Billetten für den internationalen Verkehr (vgl. Geschäftsbericht 1921, Seite 18, Ziffer 12) hat am 1. Mai begonnen. Mit Ausnahme der Dampfschiffgesellschaft für den Comersee gewähren nur die schweizerischen Verwaltungen eine Ermässigung (20 %).

12. Für die Beförderung englischer Reisegesellschaften nach der Schweiz und nach Italien, via Frankreich und Belgien, ist von den beteiligten Verwaltungen die Wiedereinführung eines besondern Tarifs beschlossen worden. Mit der Ausgabe von Gesellschaftsbilletten von England nach der Schweiz auf Grund dieses Tarifs ist bereits gegen Ende des Berichtsjahres begonnen worden, was der Förderung des englischen Wintersportverkehrs nach der Schweiz sehr zustatten kam. Hinsichtlich des Verkehrs mit Italien konnte der Tarif im Berichtsjahre nicht mehr in Kraft gesetzt werden.

13. Zur Förderung des Winterverkehrs Skandinavien-Schweiz und Italien ist auf den 25. November ein Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck mit dem Luxuszug „Skandinavien-Schweiz-Express" eingeführt worden. In Verbindung mit den Billetten für die Strecken des Luxuszuges Sassnitz Hafen und Warnemünde-Basel Badischer Bahnhof und umgekehrt werden auf den in den Tarif einbezogenen dänischen, schwedischen und schweizerischen Stationen Billette für die anschliessenden Strecken ausgegeben, so dass die Reisenden direkt von Dänemark und Schweden nach der Schweiz und umgekehrt abgefertigt werden können. Ebenso findet direkte Gepäckabfertigung statt.

14. Die im Geschäftsbericht 1921 (Seite 17, Ziffer 10) erwähnte Wiedereinrichtung eines direkten Personen- und Gepäckverkehrs zwischen den Niederlanden und Italien durch Deutschland und die Schweiz konnte auf 1. Juli 1922 verwirklicht werden.

Dagegen hat die Ausgabe eines Tarifs für den direkten Personen- und Gepäckverkehr zwischen Frankreich und England einerseits und Österreich und weiter anderseits über Süddeutschland und Schweiz-Arlberg im Berichtsjahre infolge der unsichern finanziellen Verhältnisse Österreichs noch nicht stattfinden können.

15. Über die Entwicklung einiger besonders interessierender Verkehrseinrichtungen geben folgende Angaben Aufschluss.

a. Der Absatz an Generalabonnements stellte sich wie folgt:

	Anzahl der ausgegebenen Abonnements					
	ohne Schnellzugszuschlag		mit Schnellzugszuschlag		im ganzen	
Generalabonnemente für	1922	1921	1922	1921	1922	1921
15 Tage	—	—	1 346 [1])	—	1 346 [1])	—
30 „	—	—	732 [1])	—	732 [1])	—
Kurzfristige Abonnements	—	—	2 078 [1])	—	2 078 [1])	—
3 Monate, gültig für 1 Person	7 309	8 571	12 094	10 655	19 403	19 226
3 „ „ „ 2 Personen	80 [2])	—	249 [2])	—	329 [2])	—
12 „ „ „ 1 Person	270	146	378	219	648	365
12 „ „ „ 2 Personen	22	19	22	28	44	47
Langfristige Abonnements	7 681	8 736	12 743	10 902	20 424	19 638

Die Einnahmen betrugen aus kurz- und langfristigen Abonnements:

Im ganzen		Anteile S. B. B.	
1922	1921	1922	1921
Fr. 7 634 138	Fr. 6 962 571	Fr. 6 494 620	Fr. 5 995 490

b. Abonnements zum Bezuge halber Billette (drei Monate gültig):

Anzahl der ausgegebenen Abonnements		Einnahmen im ganzen		Einnahmen Anteil S. B. B.	
1922	1921	1922	1921	1922	1921
2949	1419	Fr. 252 287	Fr. 154 750	Fr. 220 164	Fr. 131 617

Diese Abonnements scheinen sich einer zunehmenden Beliebtheit zu erfreuen.

c. Die seit 1. Mai 1922 zur Ausgabe gelangenden schweizerischen zusammenstellbaren Billette weisen folgende, für den Anfang recht befriedigende Ergebnisse auf:

Anzahl der ausgegebenen Billette	Einnahmen im ganzen	Einnahmen Anteil S. B. B.
46 207	Fr. 1 896 880	Fr. 1 417 221

[1]) Auf 1. Juni 1922 eingeführt.
[2]) Werden erst seit 1. Mai 1922 ausgegeben.

d. Internationale zusammenstellbare Billette, ebenfalls auf den 1. Mai 1922 eingeführt:

Anzahl der in der Schweiz ausgegebenen Billette	Einnahmen [1]) alle schweizerischen Verwaltungen	Anteil S. B. B.
2 526	Fr. 502 532	Fr. 355,800

Diese Ergebnisse sind noch sehr bescheiden, was wohl hauptsächlich auf den Umstand zurückzuführen sein dürfte, dass, abgesehen von den schweizerischen Verwaltungen und vom Comersee, keine Ermässigung gewährt wird (siehe Ziffer 11 hiervor).

e. Die Einnahme der S. B. B. aus dem Verkauf von Fahrscheinen für ihre Strecken durch private Reiseunternehmungen betrug Fr. 4 823 438 (im Vorjahre Fr. 5 903 725). Der Rückgang ist auf den Ausbau der direkten internationalen Personentarife und die Einführung der internationalen zusammenstellbaren Billette zurückzuführen.

f. Unsere eigenen Agenturen in London und Paris erzielten aus dem Billettverkauf folgende Einnahmen:

Agentur in London Fr. 2 552 392 (im Vorjahr Fr. 1 578 674),
„ „ Paris „ 1 066 898 („ „ „ 762 706).

Es kann somit eine erhebliche Zunahme des Verkehrs, insbesondere aus England, nach der Schweiz festgestellt werden.

g. Die Einnahme aus dem Verkauf der Spezialbillette für die im Sommer und Herbst 1922 veranstalteten Verwaltungsextrazüge zu ermässigten Preisen betrug nach Abzug der sich auf rund Fr. 17,000 belaufenen Propagandakosten Fr. 397 000. Davon entfallen auf:

a. Extrazüge für Hin- und Rückfahrt am gleichen Tage Fr. 242 000;

b. Extrazüge, die nur in einer Richtung geführt oder doch nicht am gleichen Tage zurückgeführt wurden, Fr. 92,000;

c. fahrplanmässige Züge, für welche die Spezialbillette zur Vermeidung von Extrazügen zugelassen wurden, Fr. 63 000.

Bei den Zügen ad *a* beträgt die Einnahme pro Kilometer Hin- und Rückfahrt Fr. 37, die tarifmässige Mindesttaxe Fr. 18. Bei den Zügen ad *b* wurde eine Einnahme von Fr. 14 pro Kilometer in einer Richtung erzielt, während die tarifmässige Mindesttaxe Fr. 12 beträgt. Das Ergebnis war somit, besonders bei den Extrazügen ad *a*, ein befriedigendes.

16. Der Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren ist gemäss Beschluss der kommerziellen Konferenz und entsprechend dem vom Verwaltungsrate genehmigten Vorschlage (s. S. 2/3 dieses Berichtes) auf den 1. Juni herabgesetzt worden, und zwar sowohl hinsichtlich der Taxen im allgemeinen (20 %), als auch in bezug auf die Mindestfrachten (20—37,5 %).

f. Abteilung für das Gütertarifwesen.

1. Die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweizerischen Transportanstalten haben folgende Ergänzungen und Änderungen erfahren:

Am 1. März ist ein I. Nachtrag dazu in Kraft getreten. Er enthält die von der kommerziellen Konferenz in ihrer 22. Sitzung beschlossenen Änderungen im Verzeichnis der sperrigen Güter sowie die neuen Bestimmungen über die Behandlung von Privatgüterwagen.

Am 10. August ist der Wegfall des Sperrigkeitszuschlages auf alle Fässer aus Eichenholz ausgedehnt worden, die bei einer Holzstärke von mindestens 3 cm, am Kopfe gemessen, bis zu 1 hl Gehalt haben. Die Artikel Hafer- und Hirsespreu sind am 1. Oktober vom Sperrigkeitszuschlag ausgenommen worden.

Auf 20. November wurde dem Art. 21 der Tarifvorschriften betreffend Gewichtszuschlag für sperrige Güter am Schlusse folgender neuer Absatz beigefügt:

„Bei Sendungen von 2000 kg und mehr auf einem Wagen wird die Fracht für das wirkliche Gewicht ohne Sperrigkeitszuschlag berechnet; bei Sendungen unter 2000 kg werden der Frachtberechnung höchstens 2000 kg zugrunde gelegt.“

Da derartige Sendungen vorher ebenfalls dem Sperrigkeitszuschlag unterworfen waren, brachte diese Ergänzung eine wesentliche Erleichterung.

Die Art. 47 und 48 der Tarifvorschriften sind am 15. November gemäss einem Beschlusse der kommerziellen Konferenz in dem Sinne geändert worden, dass der Gewichtszuschlag von 10 % für gedeckte Beförderung dann nicht berechnet wird, wenn die Eisenbahn aus zwingenden Gründen des Betriebs an Stelle der verlangten offenen Wagen mit oder ohne Bahndecke gedeckt gebaute Wagen stellt.

---

[1]) Aus den in der Schweiz und im Auslande ausgegebenen Billetten.

Die Artikel Putzmörtelträger (Drahtgewebe mit Papier umwickelt und in Asphalt getränkt) und schweflige Säure in wässeriger Lösung sind am 1. Oktober neu in die Güterklassifikation aufgenommen worden, ersterer mit Tarifierung nach Spezialtarif III, letzterer nach Spezialtarif I. Diese Artikel mussten vorher, weil in der Güterklassifikation nicht namentlich aufgeführt, zu den Taxen der allgemeinen Wagenladungsklassen A und B taxiert werden.

„Salzsole zu industriellen Zwecken" wurde vom Spezialtarif I in den Spezialtarif II versetzt.

2. Der schweizerische Nebengebührentarif hat folgende Änderungen erfahren:

Die auf Fr. 7 für je 24 Stunden für den Wagen festgesetzt gewesenen Verspätungsgebühren für auf Bahngeleisen stehende Wagen sind auf 17. Juli wie folgt geändert worden:

für die ersten 24 Stunden und für den Wagen	Fr. 6
für die zweiten 24 Stunden und für den Wagen	„ 7
für je weitere 24 Stunden und für den Wagen	„ 10

Eine Erleichterung wurde insofern geschaffen, als, wenn zwei Sonn- und Feiertage aufeinander folgen, sowohl für schweizerische wie auch für ausländische Wagen für den zweiten Sonn- oder Feiertag auf die Verspätungsgebühr verzichtet wird.

3. Am 1. Januar wurden die in unsern Lagerhaustarifen vorgesehenen Gebühren für Ein- und Ausgang sowie für die übrigen Manipulationen um zirka 20 % ermässigt.

4. Der den offiziellen Camionneuren der S. B. B. zugestandene Teuerungszuschlag zu den tarifgemässen Taxen der Camionnagetarife ist am 1. April von 100 % auf 80 % herabgesetzt worden.

5. Die Anwendung des Reglements über die Gewährung von Taxermässigungen für Ausstellungsgegenstände wurde für nachgenannte Ausstellungen zugestanden:

1. Urnerische Gewerbeausstellung in Altdorf, vom 5. bis 27. August;

3e Comptoir suisse des industries alimentaires et agricoles in Lausanne, vom 9. bis 24. September;

XV. Nationale Kunstausstellung in Genf, vom 2. September bis 8. eventuell 15. Oktober.

6. Am 1. Juni ist für den direkten schweizerischen Güterverkehr das Tarifheft 62 Rhätische Bahn, Berninabahn und Chur-Arosa-Bahn-Schweiz erschienen.

7. Die gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarife wurden wie folgt ergänzt und geändert:

Am 1. Juni sind, soweit hierfür ein Bedürfnis vorlag, die Berninabahn und die Chur-Arosa-Bahn in diese Tarife einbezogen worden.

Am 1. Mai ist zum Ausnahmetarif Nr. 1 für den Transport in Eilfracht von Bier in Fässern ein II. Nachtrag mit ermässigten Taxen erschienen. Auf 1. September wurde sodann dieser Tarif auch gültig erklärt für Bier in Flaschen.

Der Ausnahmetarif Nr. 2 für lebende Pflanzen in Eilfracht, dessen Anwendung seit dem 22. Oktober 1917 eingestellt war, ist mit den um die üblichen Zuschläge erhöhten Taxen auf den 15. September neu ausgegeben worden.

Die Ausnahmetarife Nr. 3 für Lebensmittel in Eilfracht und Nr. 9 für landwirtschaftliche Produkte werden seit 14. September auch angewendet auf Obstwein und Obstmost in Fässern.

Zur Ermöglichung direkter Abfertigung von Sendungen nach dem Ausnahmetarif Nr. 4 im Verkehr mit den Schmalspurbahnen Biel-Täuffelen-Ins, Steffisburg-Thun-Interlaken und Monthey-Champéry-Morgins wurden auf 3. August die Anstossdistanzen dieser Bahnen in den Tarif aufgenommen.

Zum Ausnahmetarif Nr. 8 für Eis erschien am 1. September ein I. Nachtrag, der ein teilweise ermässigtes Taxschema enthält.

Zum Ausnahmetarif Nr. 18 sind in Kraft getreten:

am 15. Mai ein provisorischer Nachtrag, enthaltend ermässigte Taxen auf grössere Entfernungen für Stammholz, Blöcke und Stangenholz in Ladungen von 10 000 kg;

am 1. Dezember ein I. Nachtrag mit ermässigten Taxen für Papierholz, Brennholz und Torf, sofern diese Güter schweizerischer Herkunft sind.

Im weitern ist in das Artikelverzeichnis der Serie I dieses Ausnahmetarifs Schnittholz aufgenommen worden.

In das Artikelverzeichnis der Serie 2 des Ausnahmetarifs Nr. 19 für Steine usw. wurden im Sinne einer vorübergehenden Notstandsmassnahme aufgenommen:

„Röhren, Sohlenschalen und Uferschutzplatten aus Zement zu Bodenverbesserungsarbeiten, unter Vorbehalt der Kontrolle der bei den Kantonen mit dem Bodenverbesserungswesen betrauten Amtsstellen."

Am 1. August erschien sodann zu diesem Ausnahmetarif ein II. Nachtrag, womit Stallbodenplatten, Gipsbauplatten, Schlackenplatten, Schwemmsteine und Schwemmsteinplatten, Kabelschutzsteine, Zementröhren und dazugehörende Verbindungsstücke, Betonbretter, Betonhourdis, Betonschalen, Betonsockel für Masten, Dachziegel

aus Zement, Kanalsohlenplatten und Uferschutzplatten aus Zement in die Serie 2 aufgenommen wurden. Der Serie 3 wurden neu zugewiesen: Kies, Schotter, Sand, Lehm, Mergel und Pflastersteine, alle schweizerischer Herkunft, und Teermakadam. Gleichzeitig erfuhren die Taxen der Serie 3 eine Ermässigung.

In den Ausnahmetarif Nr. 22 für Steinkohle (auch Anthrazit) und Braunkohle (auch Schieferkohle) schweizerischer Herkunft sind ebenfalls, im Sinne einer zeitweiligen Massnahme, einbezogen worden:

„Lumpen und Lumpenabfälle;
Papier, altes abgängiges, und Pappe, alte abgängige;
Papier- und Pappenabfälle (Späne, Fetzen, Schnitzel);
Koks und Koksgriess aus schweizerischen Gaswerken."

Für den Export von Eisenlegierungen schweizerischen Ursprungs wurde am 1. März der Ausnahmetarif Nr. 33 in Kraft gesetzt.

Am 1. September ist für den Export von metallurgischen Erzeugnissen ab gewissen schweizerischen Stationen nach Basel S. B. B. transit, Basel-St. Johann transit, Delle frontière, Les Verrières frontière und Genf transit ein Ausnahmetarif Nr. 36 in Kraft getreten.

8. Es sind folgende vorübergehende Taxermässigungen bewilligt worden:

a. für das von schweizerischen Saatzuchtgenossenschaften erzeugte, feldbesichtigte Getreidesaatgut, in Einzelsendungen und in Wagenladungen, ab 21. August eine Ermässigung der Taxen um 50 %;

b. für frische Äpfel und Birnen sowie frische Zwetschgen und Pflaumen schweizerischer Herkunft, in Wagenladungen, an Stelle der tarifgemässen Taxen des Spezialtarifs II die Taxen des Spezialtarifs III, und zwar für Äpfel und Birnen vom 1. September bis 31. Dezember und für Zwetschgen und Pflaumen vom 20. September bis 15. November;

c. für den Export von frischen einheimischen Äpfeln und Birnen, in Wagenladungen von 5 000 und 10 000 kg, vom 23. Oktober bis 30. April 1923 die um 50 % ermässigten Taxen des Spezialtarifs III;

d. für einheimische Kartoffeln, in Wagenladungen, vom 15. September bis 15. November eine Ermässigung der Taxen des Spezialtarifes III um 30 %;

e. für frische (auch eingestampfte) Trauben, Obstwein und Obstmost schweizerischer Herkunft, in Wagenladungen von 5 000 und 10 000 kg, während den Hauptverkehrszeiten an Stelle der Taxen der allgemeinen Wagenladungsklassen A und B bzw. des Ausnahmetarifs Nr. 7 die Taxen des Spezialtarifs I;

f. für Heu, Stroh und Häcksel, in Wagenladungen von 5 000 kg, vom 20. Dezember bis 30. April 1923 eine Ermässigung der Taxen des Ausnahmetarifs Nr. 11 um 30 %;

g. für in der Schweiz hergestelltes Roheisen, in Wagenladungen von 10 000 kg, ab Aarau S. B. B., Bex C. F. F., Choindez, Laufenburg, Oey-Diemtigen und Töss ab 18. September eine Ermässigung der Taxen des Spezialtarifs III b um 20 %.

9. Liebesgaben (Gemüse, Kartoffeln, Obst) zugunsten bedürftiger Arbeitsloser geniessen vom 30. Oktober an bis auf weiteres Frachtfreiheit.

10. Folgende Ausnahmetaxen für Wagenladungsgüter von mindestens 10 000 kg wurden eingeführt:

a. im innerschweizerischen Verkehr für:

Abfallauge der Sulfitzellulosefabrikation (Taxschema); Abfallmaterial und Schlacken Choindez-Delémont (Delsberg); Eisenerz Sargans-Laufenburg; Gasreinigungsmasse ab den schweizerische Gaswerke bedienenden Stationen nach Luterbach; Gipssteine ab Näfels-Mollis, Schwyz und Sevelen; Kalk Netstal-Bodio; Kalksteine zur Zement- und Kalkfabrikation Oberdorf (Solothurn)-Luterbach; Kastanienholz zur Extraktfabrikation tessinische Stationen-Chiasso und Maroggia; Kies und Schotter ab Brunnen, Schwyz, Sevelen und Weesen; Natron, phosphorsaurer, Uetikon-Basel alle Bahnhöfe und Chiasso; Pflastersteine ab Brunnen, Schwyz, Buchs (St. Gallen), Schwanden, Alpnach Dorf und Luzern; Salz (Chlornatrium) ab Pratteln nach westschweizerischen und ab Möhlin nach ostschweizerischen Stationen; Sand, Kies und Schotter Mühlehorn-Rapperswil; Schlacken St-Prex-Baulmes; Schotter Mühlehorn-St. Gallen und St. Fiden; Steine, roh behauen (Moëllens), St-Triphon-Villeneuve; Steine rohe, unbehauene, Villeneuve, Roche (Vaud) und St-Triphon-Lucens, Moudon und Payerne; Talkstein schweizerischen Ursprungs ab Brig (Brigue), Rüthi (St. Gallen) und Wallenstadt sowie ab Stationen der Rhätischen Bahn.

b. für den Export von:

Aluminium schweizerischen Ursprungs Martigny C. F. F., Neuhausen S. B. B. und Sierre (Siders)-schweizerische Grenzstationen; Asphalt Couvet (Régional)-schweizerisch-französische Grenzstationen, Basel transit, Romanshorn transit und Buchs (St. Gallen) transit; Eisenerz Sargans-St. Margrethen transit (Bayern); Holz, gedämpftes, getränktes oder sonst chemisch behandeltes, ab den die inländischen Imprägnieranstalten bedienenden Stationen nach schweizerisch-französischen und schweizerisch-italienischen Grenzpunkten; Holzwolle Hergiswil-Delle frontière und Genève-Cornavin transit; Kalk Netstal-Buchs (St. Gallen) transit Kalziumkarbid Meiringen, Gurtnellen und Flums-Basel alle Bahnhöfe transit mit

Bestimmung Belgien, Holland usw.; Milch, sterilisierter, flüssiger, in Büchsen Konolfingen-Stalden-Basel transit, Genève-Cornavin transit, Iselle transit und Les Verrières frontière; Natriumsulfat (Glaubersalz) Uetikon S. B. B.-Chiasso transit und Pino transit; Pappe Baar, Bischofszell-Nord, Deisswil, Ennenda, Entfelden S. B. B., Lachen, Lenzburg S. B. B., Luchsingen-Hätzingen und Rapperswil-französisch-schweizerische und italienisch-schweizerische Übergangsstationen; Pyritasche Luterbach, Pratteln und Uetikon S. B. B.-Basel alle Bahnhöfe transit; Schiefertafeln, rohen, unbearbeiteten, Frutigen und Schwandendeutsch-schweizerische Grenzstationen; Schweissofen- und Walzenschlacken Emmenbrücke und Gerlafingen-Basel alle Bahnhöfe transit; Zement und Kalk ab den schweizerischen Produktionsstationen nach schweizerisch-französischen Grenzpunkten.

11. Hinsichtlich der Wirkung der bisher eingeräumten Taxermässigungen auf die Verkehrsentwicklung ist es im Hinblick auf die grosse Zahl dieser Ermässigungen ohne Anordnung grösserer statistischer Erhebungen nicht möglich, ziffernmässige Angaben zu machen. Es darf indessen mit Sicherheit angenommen werden, dass die gewährten Taxerleichterungen zu der Verkehrsvermehrung der letzten Monate beigetragen haben. Im allgemeinen sind bei den Gütern der wieder zur Einführung gelangten Ausnahmetarife die Transportquantitäten dieses Jahr gegenüber denjenigen der entsprechenden Monate des Vorjahres gestiegen. Das gleiche ist festzustellen bei den Gütern, für welche Exportermässigungen bewilligt worden sind.

12. Am 1. Januar und 15. Juni sind Neuausgaben des temporären Anhangs zum Gütertarif Basel S. B. B. und Basel-St. Johann-Schweiz in Kraft getreten. Der Anhang enthält der ausländischen Bahnkonkurrenz angepasste Ausnahmetaxen für Kohlen, Koks und Briketts. Die Neuausgaben waren erforderlich wegen der eingetretenen Änderungen in den ausländischen Tarif- und Valutaverhältnissen.

13. Der infolge zahlreicher Ergänzungen unübersichtlich gewordene Gütertarif auf der Basler Verbindungsbahn wurde am 1. September durch eine Neuausgabe ersetzt.

14. Am 15. März ist ein neuer Tarif für die Beförderung von Gütern und Tieren auf dem Bodensee eingeführt worden. Dessen Frankensätze für Romanshorn und Rorschach entsprechen dem vom 1. März an gültigen deutschen Taxschema, umgerechnet zu einem Kurse von 1 Mark = 5 Cts.

15. Für den Verkehr zwischen den auf Schweizergebiet liegenden deutschen Stationen Beringen, Neuhausen Bad. Bahnhof, Neunkirch, Riehen bei Basel, Thayngen und Wilchingen-Hallau einerseits und schweizerischen Stationen anderseits ist auf den 1. Januar ein direkter Gütertarif herausgegeben worden.

16. Im Verkehr mit Belgien und Holland sind für die frachtgutmässige Beförderung von verschiedenen Gütern in Wagenladungen der ausländischen Bahnkonkurrenz Rechnung tragende Ausnahmetaxen für die Strecken zwischen Basel S. B. B. transit und binnenschweizerischen Stationen eingeführt worden. Ähnliche Konkurrenzsätze zwischen Basel S. B. B. transit und den in Betracht kommenden westschweizerischen Stationen sind auch für den Frachtstückgutverkehr mit Brüssel und den belgischen Hafenplätzen in Kraft getreten.

17. Am 1. Juni sind der ausländischen Bahnkonkurrenz angepasste Ausnahmetarife für verschiedene Güter (frische Früchte und Gemüse, Wein, Ölkuchen, Mehl, Speise- und Industrieöle, Seife, Malz und Blei) ab Genève-Cornavin transit (Herkunft Frankreich) nach schweizerischen Stationen in Kraft getreten. Am 1. August ist hierzu ein I. Nachtrag erschienen, der, nebst verschiedenen Ergänzungen, auch einen Ausnahmetarif für Stückgüter enthält.

18. Am 1. Mai ist ein direkter Tarif für Getreide und Ölsaaten ab Marseille nach schweizerischen Stationen via Genève-Cornavin in Kraft getreten. Die Taxen dieses Tarifs tragen der Konkurrenz dritter Bahnwege (von Bouveret bis Petit-Croix) Rechnung und es ist die direkte Abfertigung, auch für die in Morges eingelagerten und reexpedierten Sendungen, vom beteiligten Handelsstande sehr begrüsst worden, weil damit das umständliche Rückerstattungsverfahren für einen grossen Teil des Verkehrs entfällt.

Wegen der erforderlichen Neuausgabe dieses Tarifs hat mit der Verwaltung der P. L. M.-Bahnen am 13. und 14. Dezember eine Besprechung in Paris stattgefunden.

19. Infolge Einführung eines neuen internen italienischen Tarifs müssen die direkten Tarife für den schweizerisch-italienischen Güterverkehr umgearbeitet werden. Die Grundlagen hierfür sind an einer am 25./26. Januar in Florenz abgehaltenen Konferenz festgelegt, und es ist mit den Arbeiten bereits begonnen worden.

In den Teil II A (Schnittabellen für die schweizerischen Strecken) dieser Tarife sind am 20. Mai die im schweizerischen Güterverkehr für den Export von Stammholz sowie die für Brennholz eingeführten ermässigten Taxen einbezogen worden. Ferner wurden auf 1. Juli die ermässigten Frachtsätze für Stammholz auch für Schnittholz gültig erklärt. Am 1. Oktober sind des weitern Ausnahmetaxen für die Beförderung von metallurgischen Erzeugnissen, wie Aluminium, Messingwaren usw., sowie für Zement, Gips und Kalk im Verkehr nach Italien eingeführt worden. Sodann wurden die für den Export von Obst auf den Taxen der internen schweizerischen Gütertarife eingeräumten Vergünstigungen auch auf die Schnittsätze für die schweizerischen Strecken der direkten Tarife mit Italien ausgedehnt.

Am 1. August ist der vom 1. April 1921 an gültige, die Frachtsätze für den Verkehr Chiasso transit, Pino transit und Iselle transit einerseits und den österreichisch-, deutsch- und französisch-schweizerischen Grenzpunkten anderseits enthaltende Anhang zum genannten Teil II A neu herausgegeben worden. Diese Neuausgabe war durch die veränderten Tarif- und Valutaverhältnisse auf den Konkurrenzrouten bedingt.

Auf den 20. Mai wurde ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Gütern aller Art ab schweizerischen Stationen nach italienischen Häfen mit überseeischer Bestimmung eingeführt.

20. Die ausseritalienischen Schnittsätze des direkten deutsch-italienischen Gütertarifs sind infolge Sinkens des Markkurses erhöht worden:

am	20. April	um	250 %
„	16. Mai	„	320 %
„	16. Juni	„	425 %
„	1. August	„	500 %
„	15. September	„	890 %
„	1. November	„	6 500 %
„	16. Dezember	„	13 900 %

21. Wegen der Wiederaufnahme des direkten Lebensmittelverkehrs Italien-England haben vom 23. bis 25. Mai in Lugano und am 30. Juni und 1. Juli in Frankfurt (Main) Konferenzen stattgefunden, an denen wir vertreten waren. Die bezüglichen Tarifarbeiten sollen in nächster Zeit begonnen werden.

22. Zur Erörterung der Frage der Wiederanbahnung direkter Verkehrsbeziehungen zwischen Deutschland und Frankreich tagte vom 20.—23. Juni eine Konferenz in Köln, an der wir vertreten waren.

23. Am 16./17. März fand in München die 126. Sitzung der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen statt, an der wir uns vertreten liessen.

24. Die Frachtenkontrolle wurde im Berichtsjahr auf 4 Bahnhöfen und 32 Stationen vorgenommen.

25. Schriftliche Frachtauskünfte sind im Berichtsjahr an Private in 6558 und an Dienststellen in 1633 Fällen erteilt worden.

g. Fahrgeld- und Frachtreklamationen.

Im Jahre 1922 sind an neuen Geschäften eingegangen (die entsprechenden Zahlen des Vorjahres sind in Klammern angegeben):

6 050 (4839) Fahrgeldreklamationen, wovon 399 (378) auf Generalabonnements,

578*) Frachtreklamationen auf Gepäck-, Tier- und Militärsendungen,

29 434 (25 547) Reklamationen betreffend Frachten, Nebengebühren und Verschleppungen (Fehlleitungen) aus dem direkten schweizerischen und dem internationalen Güterverkehr.

Erledigt wurden:

5469 (4533) Fahrgeldreklamationen, wovon 394 (371) auf Generalabonnements,

417*) Frachtreklamationen auf Gepäck-, Tier- und Militärsendungen und

32 929 (25 998) Reklamationen betreffend Frachten, Nebengebühren und Verschleppungen aus dem Güterverkehr, umfassend 139 965 (121 360) Sendungen.

III. Bau- und Betriebsdepartement.

a. Allgemeines.

1. Zur Behandlung des am 1. Juni in Kraft getretenen, bis und mit 31. Mai 1923, also wiederum für ein ganzes Jahr gültigen Fahrplanes fand vom 13.—16. März in Bern die schweizerische Fahrplankonferenz statt. Sie behandelte im ganzen 779 Geschäfte, wovon 584 die schweizerischen Bundesbahnen betrafen. Gegenüber dem Fahrplan vom 1. Juni 1921 brachte der neue Fahrplan Mehrleistungen von jährlich insgesamt rund 841 000 Personenzugskilometern.

2. Vom 7.—11. November wurde in Luzern die europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz abgehalten, an der 15 Regierungen und 106 Verwaltungen vertreten waren. Zu den Verhandlungen, die hauptsächlich die Verbesserung bestehender, die Vereinbarung neuer internationaler Zugsverbindungen und die Wiedereinführung direkter Wagenkurse bezweckten, waren 325 Gegenstände angemeldet. Das Ergebnis darf als befriedigend bezeichnet werden. Die Konferenz genehmigte ferner die von einem hierfür bestellten Ausschusse

*) Die Zahl des Vorjahres ist in der entsprechenden Zahl der Reklamationen aus dem Güterverkehr inbegriffen.

ausgearbeiteten Satzungen für die Abhaltung und Durchführung der europäischen Fahrplankonferenzen und diejenigen des europäischen Personen- und Gepäckwagenverbandes, sowie die Geschäftsordnung der europäischen Wagenbeistellungskonferenzen. Ebenso genehmigte sie den allgemeinen Teil zum Übereinkommen für die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr (R. I. C.), der auf den 1. Januar 1923 in Kraft getreten ist. Die Geschäftsführung sowohl für die europäischen Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenzen als auch für den internationalen Personen- und Gepäckwagenverband wurde unserer Verwaltung für die Dauer von 5 Jahren übertragen.

Die nächste europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz soll im November 1923 in Nizza abgehalten werden.

3. Vom 12.—15. September wurde in Graz unter dem Vorsitz unserer Verwaltung die erste und am 6. November in Luzern die zweite Konferenz des Ausschusses des internationalen Güterwagenverbandes (R. I. V.) abgehalten, an denen die fünf dem Ausschusse angehörenden und verschiedene andere Bahnverwaltungen mit begutachtender Stimme vertreten waren. Der Ausschuss hat in Graz eine grössere Anzahl Auslegungsbeschlüsse zum Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr gefasst. In Luzern gelangten verschiedene Anträge betreffend den Ausbau des R. I. V. und einige Beitrittsgesuche von Bahnverwaltungen zur Behandlung.

4. Eine internationale Konferenz von Vertretern des Wagen- und Tarifdienstes, zu deren Einberufung und Leitung wir von der ersten Ausschussitzung des internationalen Güterwagenverbandes in Graz (siehe Ziffer 3 hiervor) beauftragt worden waren, fand vom 28. November bis 2. Dezember in Venedig statt. An dieser Konferenz, an der 11 Länder vertreten waren, wurden einheitliche Bestimmungen über die Zulassung, Behandlung und Beförderung der Privatwagen im internationalen Verkehr aufgestellt.

5. Zum Zwecke der einheitlichen Durchführung des Arbeitszeitgesetzes und der Vollziehungsverordnung hierzu wurden ergänzende Wegleitungen ausgearbeitet und dem Personal mit einer allgemeinen dienstlichen Mitteilung bekanntgegeben.

6. Das mit Bundesratsbeschluss vom 20. September 1920 dem Betriebsdepartement der Bundesbahnen angegliederte Bureau für Warenzüge und Rückwanderertransporte ist zufolge eingetretener Vereinfachungen in der Abfertigung der Rückwanderertransporte und durch Wegfall der Begleitung der Warenzüge nach den Oststaaten auf 31. Dezember aufgehoben worden.

7. Die Herabsetzung der Grundzulage für das ständig, aber nicht ausschliesslich im Bundesdienste beschäftigte Personal für das II. Halbjahr 1922 von 100 % auf 70 % des Diensteinkommens hatte zur Folge, dass die Minimal- und Maximallöhne der Barrierenwärterinnen und Haltestellenvorsteherinnen vom 1. Juli an neu geordnet werden mussten.

Aus dem gleichen Grunde ist die ausserordentliche Zulage, die den alleinstehenden Barrierenwärterinnen ausgerichtet wird, pro 1922 um 10 %, d. h. von Fr. 400 auf Fr. 360, herabgesetzt worden.

8. Zur Vereinfachung der Dienstabwicklung im äussern Dienste haben wir mit Gültigkeit vom 1. August eine Dienstvorschrift erlassen, mit der versuchsweise eine Erweiterung der Befugnisse der äussern Dienststellen des Bahnunterhaltungs- und Bahnbewachungsdienstes, des Stationsdienstes, des Fahr- und Werkstättedienstes und der Betriebsinspektoren eingeführt wurde.

9. Die im letzten Jahre durchgeführte Vereinfachung in der Leitung des Bahndienstes ist weiter ausgedehnt worden. Auf den Kreisen I und II wurde je ein Bahningenieurbezirk aufgehoben, und es sind die übrigen Bezirke entsprechend verlängert worden.

10. Zur Herabsetzung der Kosten für die Bedienung der Barrieren bei Niveauübergängen wurden versuchsweise auf 15 Niveauübergängen optische und akustische Signale unter Beseitigung der Barrieren aufgestellt. Auf verschiedenen Übergängen wurde die örtliche Bedienung aufgehoben und die Barrieren für die Fernbedienung eingerichtet.

11. Die Kreisdirektionen wurden ermächtigt, diejenigen Arbeiter des Bahn-, Stations-, Zugs- und Fahrdienstes, die am 31. Dezember 1922 wenigstens 3½ Jahre im Dienste der S. B. B. stunden und deren Entlassung nicht in Frage kam, definitiv anzustellen.

12. Die Normen für die Handhabung des Submissionswesens der S. B. B. vom 30. Juli 1917 sind mit Gültigkeit ab 15. Dezember in dem Sinne provisorisch und versuchsweise ergänzt worden, dass bei Ausschreibungen, bei denen damit zu rechnen ist, dass der Wert der zur Konkurrenz ausgeschriebenen Bauarbeiten oder Lieferungen des Baugewerbes den Betrag von Fr. 50 000 überschreitet, die beteiligten Unternehmer oder deren Vertreter und die Geschäftsleitungen der Unternehmerverbände zu der Öffnung der Offerten Zutritt haben. Bei Zimmer-, Schlosser- und einfachen Konstruktionsarbeiten, bei Schreiner-, Spengler-, Gipser- oder Malerarbeiten hat diese Neuerung schon bei einer Angebotsumme von über Fr. 15 000 Platz zu greifen.

Im weitern ist es den Geschäftsleitungen der Berufsverbände anheimgestellt worden, vor Ablauf der Eingabefrist Berechnungen der Gestehungskosten einzureichen, die bei fachmännischer und sorgfältiger Durchführung bei der Vergebung als Wegleitung zu dienen haben. Die Vergebung einer Arbeit oder Lieferung des Baugewerbes an einen Bewerber, dessen Angebot bei einer Offertsumme bis zu Fr. 50 000 mehr als 5 %, bei einer Offertsumme zwischen Fr. 50 000 und Fr. 100 000 mehr als 7,5 % und bei einer Offertsumme von mehr als Fr. 100 000 mehr als 10 % niedriger ist als die Berechnungen der Berufsverbände, soll in der Regel erst dann erfolgen, nachdem der betreffende Bewerber seine Kalkulation ebenfalls vorgelegt hat und dieselbe von den Organen der Verwaltung als richtig befunden wurde. Bei einer solchen Vergebung wird die Verwaltung den Geschäftsleitungen der Berufsverbände, sofern sie es verlangen, die Gründe, die zu dieser Vergebung geführt haben, bekanntgeben.

Diese Ergänzungen kommen nur gegenüber denjenigen Verbänden zur Anwendung, die ihren Mitgliedern bei den Konkurrenzen der Bundesbahnen die Offertstellung freigeben.

13. Die Vorschriften vom 10. November 1914 für das zeitweilig angestellte Baupersonal sind revidiert und mit Gültigkeit vom 1. November an neu herausgegeben worden.

14. Durch eine mit der Obertelegraphendirektion abgeschlossene Übereinkunft ist die Frage der gemeinschaftlichen Benützung und des Unterhaltes des auf Bahngebiet stehenden Schwachstromgestänges einschliesslich der Kostenverteilung neu geregelt worden. Der zwischen dem schweizerischen Post- und Telegraphendepartement und der schweizerischen Eisenbahnkonferenz am 12./15. Mai 1874 in gleicher Sache abgeschlossene Vertrag ist dadurch hinfällig geworden.

b. Stationsdienst und Zugsbegleitung.

1. Mit Gültigkeit ab 1. März wurde mit der Oberpostdirektion eine Vereinbarung getroffen über ein möglichst weitgehendes Zusammenarbeiten zwischen dem Personal der Post- und Telegraphenverwaltung einerseits und demjenigen der Bundesbahnen anderseits. Die gegenseitige Übernahme von Dienstleistungen gestattet eine wirtschaftlichere Verwendung der Arbeitskräfte, sowie eine bessere Ausnützung der Dienstlokale und Betriebsmittel. Dieser Vereinbarung folgte eine weitere, in der die Übertragung von Poststellen an Stationsvorstände geregelt wurde.

2. Unterm 11. Oktober haben wir Vorschriften erlassen betreffend die Überfuhr von Stückgütern nach und von Verbindungsgeleisen.

3. Die für die Untersuchung der Arbeits- und Personalverhältnisse auf den Bahnhöfen und Stationen eingesetzte Kommission hat im Berichtsjahre den Stations- und Expeditionsdienst auf 5 Bahnhöfen I. Klasse, 1 Bahnhof II. Klasse, 3 Bahnhöfen III. Klasse und 22 Stationen I. Klasse geprüft. Zufolge der hierbei angeordneten Vereinfachungen und Änderungen in der Organisation des Dienstes können auf den betreffenden Bahnhöfen, Stationen und Güterexpeditionen rund 170 Mann und zahlreiche Ablösungen, sowie namhafte Ausgaben für den Rangierdienst eingespart werden. Auch auf den noch nicht untersuchten Bahnhöfen und Stationen werden bei Abgang von Personal die von der Untersuchungskommission angewendeten Grundsätze und Richtlinien (Vermeidung jeder Doppelspurigkeit, Unterdrückung aller unnötigen Arbeiten, besseres Zusammenarbeiten der verschiedenen Dienstkategorien, Einschränkung der Kontrollen und Übertragung vermehrter Befugnisse an die untern und mittlern Beamten und Angestellten usw.) beobachtet. Ebenso sind die Diensteinteilungen des Zugsbegleitungspersonals im Sinne einer zweckmässigen wirtschaftlichen Personalverwendung auf einheitlicher Grundlage neu aufgestellt worden. Dadurch konnten, trotzdem bedeutende Mehrleistungen an Zugskilometern übernommen werden mussten, 176 Zugsangestellte eingespart werden. Der Personalbestand der Abteilung „Stationsdienst und Zugsbegleitung" ist von 18 789 Mann im Juli 1920 auf 17 228 Mann im Dezember 1922 zurückgegangen. Da im Bestand pro Dezember 1922 435 Wagenreiniger inbegriffen sind, die zufolge Übertragung des Wagenreinigungsdienstes an den Betriebsdienst vom Fahr- und Werkstättedienst übernommen wurden, beträgt die Personalverminderung beim Stations- und Zugsbegleitungsdienst 1996 Mann.

4. Auf bezügliche Gesuche hin wurde auf den Frühling 1922 die Übernahme von rund 30 und auf den Frühling 1923 von 41 Abiturienten der von den Bundesbahnen subventionierten Eisenbahnschulen als Stationslehrlinge zugestanden. Die Übernahme aller Abiturienten dieser Schulen oder anderer Kandidaten musste mit Rücksicht auf den Umstand, dass wir immer noch eine grössere Anzahl überzähliger Beamte haben, abgelehnt werden.

c. Fahr- und Werkstättedienst.

1. Gemäss dem Bauvoranschlag war die Anschaffung folgenden Rollmaterials vorgesehen:

68 elektrische Lokomotiven,
4 Motorwagen,
6 Akkumulatorenfahrzeuge,
60 Personenwagen,
170 Güterwagen,
2 Schotterkippwagen,
3 Rollschemelwagen.

Ferner wurde für die Beschaffung von weitern Heizwagen oder für die Einrichtung elektrischer Heizung in Lokomotiven und Wagen eine Ausgabe von Fr. 480 000 in den Bauvoranschlag aufgenommen.

Von den 68 elektrischen Lokomotiven sind, wie im letztjährigen Bericht erwähnt, 48 Stück bereits in den Jahren 1920 und 1921 bestellt worden. Die pro 1922 zu bestellenden 20 Streckenlokomotiven sind an die Firmen Maschinenfabrik Oerlikon in Oerlikon, A.-G. Brown, Boveri & Cie. in Baden und S. A. des Ateliers de Sécheron in Genf für den elektrischen und an die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur für den mechanischen Teil vergeben worden.

Die im Bauvoranschlag 1922 erwähnten 4 Motorwagen sind im Jahre 1921 bestellt worden; im weitern wurde der S. A. des Ateliers de Sécheron in Genf und der Waggonsfabrik Schlieren A.-G. in Schlieren die Lieferung von 2 Motorwagen der Serie Ce 4/4 übertragen.

Statt der vorgesehenen 6 Akkumulatorenfahrzeuge sind nur deren 4 bestellt worden. Die Erstellung der Fahrzeuge wurde unserer Werkstätte Olten übertragen, wobei die A.-G. Brown, Boveri & Cie. in Baden und die Akkumulatorenfabrik Oerlikon die elektrische Ausrüstung zu liefern haben.

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

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

Voraussichtlich werden im Jahre 1923 weitere 37 Streckenlokomotiven zur Ablieferung kommen, ferner 2 elektrische Rangierlokomotiven und 6 Motorwagen.

Die 60 Personenwagen und die
170 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.

Der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur und der Schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen wurde die Lieferung von total 8 Heizwagen übertragen; ferner haben wir die Ausrüstung von 70 Personen- und 31 Gepäckwagen mit der elektrischen Heizung angeordnet.

Bei der Allied Machinery Company of America in Zürich haben wir versuchsweise 2 Schotterkippwagen amerikanischer Bauart bestellt.

Mit der Lieferung der 3 Rollschemelwagen für die Brünigbahn wurde die Schweizerische Industriegesellschaft in Neuhausen betraut.

2. Zur vorteilhaften Verwendung auf den Linien der ehemaligen Tösstalbahn wurden 2 Lokomotiven der Serie E^c 3/4 in solche der Serie E^c 3/5 mit Schmidt-Dampfüberhitzern umgebaut; ferner wurden weitere 22 Lokomotiven der Serie A 3/5 mit Schmidt-Dampfüberhitzern ausgerüstet.

3. Infolge der Ausdehnung des elektrischen Betriebes und der Verkehrsabnahme haben wir 195 überzählig gewordene Dampflokomotiven veräussert.

4. Zur Verwendung im elektrischen Motorwagen-Vorortsverkehr wurden 20 Personen- und Gepäckwagen mit Leitungen für die Vielfachsteuerung versehen.

5. Im Einvernehmen mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement und dem Eisenbahnzentralamt Berlin wurden die nötigen Vorbereitungen getroffen für die Führung von geschlossenen Kohlenzügen von Deutschland nach Italien mit der Güterzugsbremse Kunze-Knorr. Auf der Strecke Basel-Rothkreuz-Chiasso haben die Transporte am 23. Oktober begonnen.

6. Die Arbeits- und Personalverhältnisse sind im Berichtsjahre in 4 Depots und 2 Nebendepots eingehend geprüft worden. Durch die hierbei angeordneten Vereinfachungen und Dienständerungen können rund 45 Mann eingespart werden. Der Personalbestand des Fahrdienstes ist von 6019 Mann im Juli 1920 auf 4868 Mann Ende Dezember 1922 oder um 1151 Mann zurückgegangen, inkl. 435 an die Abteilung „Stationsdienst und Zugsbegleitung" abgetretene Wagenreiniger. Die reine Verminderung beim Personal des Fahrdienstes beträgt somit (1151—435) = 716 Mann oder rund 12 % des Bestandes vom Juli 1920.

7. Über die Ausrichtung von über das ordentliche Maximum hinausgehenden Lohnerhöhungen an Werkstättearbeiter sind einheitliche Weisungen erlassen worden; im weitern sind die Ferien der Werkstättelehrlinge im Sinne einer teilweisen Vermehrung der Ferientage ohne Lohnabzug neu festgesetzt worden.

8. Der Bestand der Werkstättearbeiter, ihre Lohnklasseneinteilung und Durchschnittsstundenlöhne auf 1. April 1922 bzw. 1. Mai 1921 sind der umstehenden Übersicht zu entnehmen.

Bestand der Werkstättearbeiter, ihre Lohnklasseneinteilung und Durchschnittsstundenlöhne auf 1. April 1922 und 1. Mai 1921.

Werkstätten		Eingeteilte Arbeiter: Anzahl pro Lohnklasse I	II	III	Total	Nicht eingeteilte Arbeiter	Lehrlinge	Gesamt-Total der Arbeiter und Lehrlinge	Arbeiter, die das ordentliche Maximum überschritten haben: Anzahl pro Lohnklasse I	II	III	Total	%	Durchschnittlicher Stundenlohn pro Lohnklasse (ohne Teuerungszulagen) I Cts.	II Cts.	III Cts.	Total Cts.
Yverdon	1922	277	117	126	520	4	19	543	168	102	37	307	59,04	87,94	77,86	62,48	79,50
	1921	*299*	*119*	*117*	*535*	*2*	*21*	*558*	*183*	*106*	*39*	*328*	*61,30*	*87,09*	*78,93*	*61,32*	*79,59*
Freiburg	1922	72	29	16	117	—	5	122	34	22	7	63	53,85	87,50	75,79	66,03	82,90
	1921	*80*	*33*	*21*	*134*	—	*4*	*138*	*37*	*27*	*8*	*72*	*53,73*	*86,45*	*76,83*	*65,47*	*80,79*
Biel	1922	224	155	52	431	—	19	450	154	151	16	321	74,48	95,29	83,69	65,97	87,58
	1921	*236*	*164*	*56*	*456*	—	*22*	*478*	*160*	*160*	*18*	*338*	*74,12*	*94,66*	*83,60*	*64,94*	*87,03*
Olten	1922	440	295	88	823	19	104	946	300	265	47	612	74,36	92,55	80,86	65,78	85,50
	1921	*458*	*294*	*103*	*855*	*10*	*98*	*963*	*295*	*264*	*55*	*614*	*71,81*	*92,46*	*81,63*	*65,96*	*85,54*
Zürich	1922	457	161	123	741	16	35	792	294	117	34	445	60,05	93,60	80,44	67,31	86,37
	1921	*497*	*158*	*149*	*804*	*15*	*37*	*856*	*319*	*121*	*51*	*491*	*61,06*	*92,26*	*80,26*	*66,72*	*85,17*
Romanshorn	1922	41	14	13	68	10	3	81	28	9	5	42	61,76	91,39	75,89	64,00	82,96
	1921	*44*	*14*	*13*	*71*	*12*	*2*	*85*	*28*	*10*	*6*	*44*	*61,97*	*89,13*	*74,82*	*63,61*	*81,64*
Rorschach	1922	141	87	60	288	2	20	310	95	78	20	193	67,01	93,28	80,26	65,95	83,65
	1921	*138*	*87*	*65*	*290*	*9*	*26*	*325*	*99*	*77*	*26*	*202*	*69,65*	*91,40*	*79,98*	*66,28*	*82,35*
Chur	1922	141	109	21	271	8	9	288	106	84	6	196	72,32	93,53	77,98	67,10	85,23
	1921	*145*	*108*	*24*	*277*	*14*	*9*	*300*	*111*	*80*	*10*	*201*	*72,56*	*91,88*	*76,47*	*67,97*	*83,80*
Bellinzona	1922	362	94	105	561	1	38	600	241	87	53	381	67,91	90,25	79,28	66,11	83,39
	1921	*359*	*115*	*101*	*575*	*6*	*36*	*617*	*236*	*99*	*45*	*380*	*66,08*	*90,04*	*77,96*	*64,16*	*83,08*
Total und Gesamt-Durchschnitt	1922	2155	1061	604	3820	60	252	4132	1420	915	225	2560	67,02	92,07	80,19	65,51	84,55
	1921	*2256*	*1092*	*649*	*3997*	*68*	*255*	*4320*	*1468*	*944*	*258*	*2670*	*66,77*	*91,16*	*79,81*	*64,98*	*83,90*

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 1922:

a. der I. Lohnklasse Fr. 2 246. 51 (305 × 8 × 92,07)
b. „ II. „ „ 1 956. 63 (305 × 8 × 80,19)
c. „ III. „ „ 1 598. 44 (305 × 8 × 65,51)

im Gesamtdurchschnitt pro 1922 Fr. 2 063. 02 (305 × 8 × 84,55),
„ „ „ 1921 „ 2 047. 16 (305 × 8 × 83,90),
somit Erhöhung des durchschnittlichen Einkommens = Fr. 15. 86.

Die eingetretene Erhöhung des durchschnittlichen Einkommens bedeutet für die oben angegebene Zahl von 3820 eingeteilten Arbeitern eine jährliche Mehrausgabe von 3820 × Fr. 15. 86 = Fr. 60 585. 20.

Für die im Akkord Arbeitenden stellt sich das Jahreseinkommen höher.

Ausser obigen Beträgen sind den Werkstättearbeitern an Teuerungszulagen pro 1922 pro Mann durchschnittlich Fr. 2 325. 80 ausbezahlt worden.

d. Bahnbau.

1. Die bereits im Jahre 1921 eingetretene Besserung der Verhältnisse im Bauwesen hat im Berichtsjahre weitere Fortschritte gemacht. Es sind vor allem die Preise für die Baustoffe gesunken, und es hat auch ein merklicher Abbau der Arbeitslöhne Platz gegriffen. Mit der Ausführung neuer Bauten musste aber gleichwohl zurückgehalten werden, da einerseits die immer noch gespannten finanziellen Verhältnisse der Bundesbahnen zur grössten Zurückhaltung zwangen und anderseits die Notwendigkeit, umfangreiche Bauten auszuführen, bei der noch weit unter dem Vorkriegsverkehr stehenden Zugszahl nicht vorhanden war. Die bestehenden Anlagen, auf denen früher ein viel grösserer Verkehr abgewickelt wurde, genügten mit wenigen Ausnahmen vollkommen, und es wird dies voraussichtlich noch auf Jahre hinaus der Fall sein.

Die Bautätigkeit war dennoch eine ziemlich rege, da sie hauptsächlich belebt wurde durch die Ausführung von Notstandsarbeiten, für die den schweizerischen Bundesbahnen gemäss Bundesbeschluss vom 21. Oktober 1921 ein Kredit von 29 950 000 zur Verfügung gestellt worden ist. Dadurch gelangte unsere Verwaltung dazu, eine ganze Anzahl Arbeitsplätze zu eröffnen und so in wesentlichem Masse zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit beizutragen.

Von dem auf die S. B. B. entfallenden Kredit für Notstandsarbeiten im Betrage von . .		Fr. 29 950 000
sind vom Bundesrate nachträglich dem eidgenössischen Arbeitsamte für administrative Auslagen	Fr. 100 000	
der schweizerischen Telegraphenverwaltung	» 250 000	
dem eidgenössischen Militärdepartement.	» 1 200 000	
zugesprochen worden, ferner wurde eine Reserve ausgeschieden von	» 500 000	
		» 2 050 000
so dass für die schweizerischen Bundesbahnen noch zur Verfügung standen		Fr. 27 900 000
Für diesen Kredit sind von der Kommission für die Notstandsarbeiten des Bundes vier Vergebungslisten aufgestellt worden, denen der Bundesrat zugestimmt hat und die Arbeiten im Voranschlagsbetrage von		» 27 579 200
vorsehen.		
Der Ende des Jahres 1922 noch zur Verfügung stehende Kredit beträgt daher		Fr. 320 800

Eine fünfte Vergebungsliste für Notstandsarbeiten befand sich Ende des Berichtsjahres in Vorbereitung.

Die ordentlichen, im Bauvoranschlag vorgesehenen Bauten bestanden in der Hauptsache in der Weiterführung angefangener grösserer Bauten, der Inangriffnahme von einigen dringenden Neubauten und vor allem in der Fortführung der Elektrifikation und der damit im Zusammenhang stehenden Arbeiten.

Im Bauvoranschlag für das Jahr 1922 war ein Betrag von Fr. 112 735 840 zu Verwendungen für Bahnbauten und für Nebengeschäfte vorgesehen. Davon entfallen auf die Elektrifikation Fr. 56 747 640, auf Rollmaterial Fr. 26 389 000 und auf die Verwendung für Bahnbauten und für Nebengeschäfte Fr. 29 599 200. Die wirklichen Bauausgaben betragen Fr. 105 483 690. 40 und blieben daher um Fr. 7 252 149. 60 unter dem Voranschlag. In den Gesamtbaukosten sind Fr. 8 907 989. 15 für Notstandsarbeiten enthalten, die im Bauvoranschlag nicht vorgesehen sind, wodurch sich die Minderausgaben gegenüber dem ordentlichen Bauvoranschlag um diesen Betrag günstiger stellen.

2. Im Simplontunnel ist der durchgehende zweispurige Betrieb nach Fertigstellung der Ausbesserungsarbeiten am Mauerwerk im Tunnel I am 16. Oktober aufgenommen worden.

Die Baukosten für den Ausbau des Simplontunnels II belaufen sich auf	Fr. 36 503 656. 99
Am 20. Juli 1907 wurde vom Verwaltungsrat für diese Arbeiten ein Kredit bewilligt von	» 34 600 000. —
Die Mehrausgaben betragen somit	Fr. 1 903 656. 99

Da ein grosser Teil der Arbeiten in den Jahren 1919—1921 ausgeführt wurde, also zu einer Zeit, in der die Bauarbeiten die grösste Teuerung erfahren hatten, darf diese Überschreitung des Kredites als sehr bescheiden bezeichnet werden. Dieses günstige Ergebnis ist vor allem der umsichtigen Leitung der Bauarbeiten durch den Direktor der Bauabteilung für den Simplontunnel II, Herrn Ingenieur Dr. Rothpletz, zuzuschreiben.

3. Von den hauptsächlichsten Notstandsarbeiten, die im Berichtsjahr in Ausführung begriffen waren, erwähnen wir: Erstellung des Unterbaues für das II. Geleise auf den Strecken Rothenburg-Emmenbrücke, Niederbipp-Wangen a./A., Solothurn-Lengnau, Baar-Zug, Neuhausen-Schaffhausen, Schwarzenbach-Uzwil, Flawil-Gossau, Mörschwil-Goldach, Rorschach-Rheineck, Lamone-Cadempino. Ausführung von Erweiterungsbauten auf folgenden Bahnhöfen und Stationen: Gorgier-St. Aubin, Nyon, Sitten, Basel Rangierbahnhof Muttenzerfeld, Aarau, Pfäffikon (Schwyz), Winterthur, Mörschwil, Langnau und Luzern. Erstellung einer neuen Station in Chamoson und einer neuen Haltestelle in Cadempino zwischen Taverne und Lugano. Bau eines neuen Transitpostgebäudes in Vevey, je eines Beamtenwohngebäudes in La Plaine und Etzwilen, sowie je eines Dienstgebäudes auf letzterer Station und in Chur. Ausführung einer Anzahl Unter- und Überführungen zur Beseitigung von Niveauübergängen.

4. Nebst der als Notstandsarbeit in Ausführung begriffenen Verdoppelung von Geleisen war im Bauvoranschlag vorgesehen und in Arbeit der Bau des II. Geleises auf der Strecke Thalwil-Richterswil.

Auf folgenden Strecken ist das zweite Geleise in Betrieb genommen worden:

Brig-Iselle . . . . . am 7. Januar 1922
Giubiasco-Al Sasso . . . . . am 20. Dezember 1922

Die Gesamtlänge der zweigeleisigen Strecken ist damit von 922 km im Vorjahre auf 949 km gestiegen und beträgt nunmehr 32,4 % der Betriebslänge des ganzen Netzes.

5. Anlässlich des Baues zweiter Geleise und aus andern Gründen wurde eine Anzahl Bahnhöfe und Stationen umgebaut oder erweitert. Von den Bahnhöfen oder Stationen, deren Erweiterung oder Umbau im Berichtsjahre zu Ende geführt wurde oder die der Vollendung entgegengehen, sind zu nennen: Romont, Delsberg, Solothurn, Thalwil.

Im Bau befinden sich die Erweiterung der Bahnhof- und Stationsanlagen in Olten (Verbesserung der Bekohlungs- und Rangieranlage), Thun, Biel, Muri, Sins und Chiasso, sowie die Erstellung des Zufahrtsgeleises von Renens nach dem neuen Güterbahnhof Lausanne im Flontal.

6. Neue Stellwerkanlagen wurden erstellt in Eclépens, Subingen, Thalwil und Göschenen. Auf den Stationen Bilten, Reichenburg, Au (Zürich), Giubiasco, Rivera-Bironico sind die bestehenden Stellwerkanlagen erweitert worden. Die Strecken Erstfeld-Wassen und Airolo-Lavorgo wurden mit dem Streckenblock und die Linie Neuenburg-Le Locle mit dem Streckentelephon ausgerüstet. Die elektrische Signalbeleuchtung wurde eingerichtet auf den Stationen Kerzers, Solothurn, Bern-Weiermannshaus, Bruggen, Männedorf, Felben, Uttwil, Ossingen, Sentimatt, Flüelen, Schwyz, Altdorf, Cadenazzo, Lugano, Chiasso, sowie im Lopperbergtunnel zwischen Hergiswil und Alpnachstad. Mit der Einrichtung der elektrischen Beleuchtung als Ersatz der Petrol- oder Gasbeleuchtung wurde fortgefahren.

7. Die Verstärkung der für die erhöhten Betriebslasten zu schwachen Brücken nahm ihren Fortgang. Im Kreis I wurden diese Brückenarbeiten auf der Linie Lausanne-Brig zum grössten Teil fertiggestellt. Einzig der Umbau der eisernen Paudèzebrücke in eine steinerne blieb noch zu vollenden. Das rechte Geleise kann voraussichtlich im März und das linke Geleise gegen Mitte des Jahres 1923 dem Betrieb übergeben werden. Die Verstärkungen und Erneuerungen der Brücken auf den Linien Renens-Yverdon und Daillens-Vallorbe wurden tatkräftig gefördert.

Im Kreis II wurde der Umbau der Frenkenbrücke bei Liestal beendigt. Anfangs 1923 wird mit der Erneuerung der Brücken auf der Linie Olten-Bern und im Kessiloch zwischen Zwingen und Grellingen begonnen.

Im Kreis III sind die letzten Verstärkungsarbeiten an den Sihl- und Langstrassenbrücken in Zürich beendet worden. Der Umbau der Limmatbrücke unterhalb Wettingen wurde so gefördert, dass im Laufe des Jahres 1923 auch die dritte neue Brücke dem Betrieb übergeben werden kann. Weitere nennenswerte Brückenarbeiten sind für die Elektrifizierung der Linie Zürich-Olten nicht mehr nötig. Zur Erzielung von Ersparnissen durch Verwendung von schweren Dampflokomotiven sind auch die Brücken zwischen Linthal und Schwanden verstärkt worden.

Auf der Gotthardbergstrecke sind nunmehr alle mit der Elektrifikation im Zusammenhang stehenden Brückenbauten fertiggestellt worden; ebenso diejenigen auf der Strecke Rothkreuz-Wohlen-Rupperswil, die zur Ermöglichung des Verkehrs schwerer Lokomotiven vorgenommen wurden. Im Bau befindet sich noch die neue Brücke über die Emme bei Emmenbrücke.

8. Auf folgenden elektrifizierten Strecken sind die Schwachstromleitungen in Kabel verlegt worden: Luzern-Erstfeld, Luzern-Zug-Arth-Goldau und Bellinzona-Chiasso. Die aus dem gleichen Grunde nötig gewordene Verlegung des der schweizerischen Telegraphen- und Telephonverwaltung gehörenden Schwachstromgestänges ist unter finanzieller Beteiligung dieser Verwaltung gleichfalls auf den genannten Strecken durchgeführt worden.

e. Elektrifikation.

1. Kraftwerk Ritom.

Das Werk hat im Berichtsjahre 43 000 000 kWh abgegeben. Die Zunahme des Energiekonsums um 23 000 000 kWh gegenüber dem Vorjahre rührt her von der Eröffnung des elektrischen Betriebes auf den Strecken Bellinzona-Chiasso, Erstfeld-Luzern, Arth-Goldau-Zug, Immensee-Rothkreuz und Luzern-Zug. Störungen von Belang sind im Kraftwerk keine vorgekommen. Bei den niedern Wasserständen des Tessin im Monat Februar haben wir, einem Gesuche der A.-G. Motor in Baden entsprechend, einige Millionen Kubikmeter Wasser aus dem Ritomsee ausfliessen lassen zur Speisung des Biaschinawerkes. Trotzdem füllte sich der See im Laufe des Sommers wieder ganz. Ende Dezember war der Spiegel des Ritomsees nur um zirka 4 m unter die Überlaufkrone der Staumauer gesunken. Die Wasserreserve betrug damals noch zirka 83 % des nutzbaren Seeinhaltes.

Auf der Höhe des Weilers Altanca wurde eine neue Seilbahnstation erstellt. Die Zufahrtsstrasse ist von der Gemeinde Quinto gebaut worden.

2. Arbeitsausführung.

a. Strecke Erstfeld-Bellinzona.

Kraftwerk Amsteg.

Der erste Ausbau des Kraftwerkes, welcher die Ausnützung der Reuss und des Fellibaches bezweckt, ist im Berichtsjahr vollendet worden. Die Staumauer am Pfaffensprung hat die Probe gut bestanden. Nennenswerte Wasserverluste an der Abschlussstelle sind nicht zu verzeichnen. Dagegen musste der Reuss-Umleitungsstollen gegen vom Staubecken her eintretendes Wasser abgedichtet werden. Der 7 km lange Druckstollen und das Wasserschloss haben sich als praktisch wasserundurchlässig und somit betriebstüchtig erwiesen. Die eiserne Druckleitung bereitet keine Schwierigkeit. Mit den Abnahmeproben der Maschinen wurde im November begonnen. Sie sind derart gefördert worden, dass schon am 4. Dezember die Energielieferung an die Schweizerische Kraftübertragung A.-G. (S. K.) einsetzen konnte. Bis 31. Dezember wurden bereits rund 2 800 000 kWh an diese Gesellschaft abgegeben. An den Bahngruppen werden die Versuche fortgesetzt. Die Energieabgabe an den Fahrdienst hat am 25. Januar 1923 begonnen.

Die Arbeiten für die Zuleitung des Kärstelenbaches und des Etzlibaches in das Wasserschloss des Kraftwerkes Amsteg wurden in Angriff genommen. Sie beschränkten sich auf die Bauinstallationen, die Umleitung des Kärstelenbaches und des Etzlibaches zwecks Trockenlegung des Bauplatzes für die Wehranlagen und auf den Stollenvortrieb beim Wasserschloss.

b. Strecke Bellinzona-Chiasso.

Nach 14-tägigem Probebetrieb wurde am 6. Februar der elektrische Vollbetrieb aufgenommen.

Unterwerke.

Die Unterwerke Giubiasco und Melide wurden in Betrieb genommen.

c. Strecke Erstfeld-Luzern.

Die Übertragungsleitung Amsteg-Immensee, gemeinsam von den S. B. B. und der Schweizerischen Kraftübertragung A.-G. gebaut, wurde im ersten Halbjahr fertiggestellt und von seiten der S. B. B. zwischen Amsteg und Steinen am 27. Juli, von der S. K. anfangs Dezember in Betrieb genommen.

Am 1. Mai wurde auf der Strecke Arth-Goldau-Erstfeld und am 28. Mai auf der Strecke Luzern-Arth-Goldau der elektrische Vollbetrieb aufgenommen.

d. Strecke Immensee-Rothkreuz.

Der elektrische Betrieb wurde am 6. Juli aufgenommen.

e. Strecke Arth-Goldau-Zug.

Der elektrische Betrieb wurde am 23. Juni aufgenommen.

f. Strecke Luzern-Zug-Zürich.

1. Fahrleitung.

Der elektrische Betrieb auf dem Teilstück Luzern-Zug wurde am 9. Oktober aufgenommen. Die Arbeiten an den Fahrleitungen und den Schwachstromeinrichtungen waren auf dem Teilstück Zug-Zürich so weit fortgeschritten, dass im März 1923 der elektrische Betrieb auf dieser Strecke aufgenommen werden kann.

2. Übertragungsleitung.

Das Teilstück Rothkreuz-Sihlbrugg der Übertragungsleitung Steinen-Unterwerk-Sihlbrugg wurde Ende November fertiggestellt und provisorisch mit 15 000 Volt in Betrieb genommen zur Übertragung der bei den Montagearbeiten in Sihlbrugg nötigen elektrischen Energie.

Das Teilstück Immensee-Rothkreuz dieser Leitung wird auf den Zeitpunkt der Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Zug-Zürich bereit sein, zur Energieübertragung mit 60 000 Volt vom Unterwerk Steinen nach dem Unterwerk Sihlbrugg.

3. Unterwerk Sihlbrugg.

Die Arbeiten sind im Berichtsjahre so weit gefördert worden, dass das Unterwerk Ende Februar 1923 in Betrieb genommen werden kann.

g. Strecke Luzern-Olten-Basel.

Die Montage der Tragwerke auf der freien Strecke Rothenburg-Aarburg ist beendigt. Auf den Stationen Rothenburg bis Aarburg wurde mit der Erstellung der Mastfundamente begonnen.

h. Strecke Sitten-Lausanne.

Die Fundamente der Tragwerke in den Stationen wurden in Angriff genommen. Auf der freien Strecke wurden die Montagearbeiten der Fahrleitung begonnen.

Die Mastfundamente der Übertragungsleitung Châtelard-Puidoux wurden zum Teil fertiggestellt. Mit dem Aufstellen der Maste ist begonnen worden.

Zusammenstellung der Kosten für die Einführung der elektrischen Zugförderung in den Jahren 1907—1922.

Einführung der elektrischen Zugförderung	Ausgaben auf Ende 1921	Ausgaben im Jahre 1922	Ausgaben auf Ende 1922			
			Vollendete Objekte	Unvollendete Objekte	Bauausgaben zulasten der Betriebsrechnung	Total
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1. Allgemeines, Planaufnahmen und Projektierungsarbeiten	**1 989 939. 48**	**567 063. 96**	**2 556 426. 94**	—	**576. 50**	**2 557 003. 44**
2. Erwerb von Wasserkräften	**3 934 744. 40**	**138 140. —**	**489 815. 05**	**1 150 658. 60**	**§2 432 410. 75**	**4 072 884. 40**
a) Im Reussgebiet (Kanton Uri)	1 130 204. 75	72 500. —	—	265 704. 75	§ 937 000. —	1 202 704. 75
b) In der obern Leventina (Kanton Tessin)	1 430 455. 05	* —	314 205. 05	—	§1 116 250. —	1 430 455. 05
c) Rhonewasserkraft zwischen Fiesch und Mörel	356 697. 95	40 000. —	130 586. 85	—	§ 266 111. 10	396 697. 95
d) Wasserkräfte der Binna	78 518. 80	5 140. —	45 023. 15	—	§ 38 635. 65	83 658. 80
e) Barberine, Eau-Noire und Trient	456 817. 85	20 500. —	—	402 903. 85	§ 74 414. —	477 317. 85
f) Lago di Lucendro	550. —	—	—	550. —	—	550. —
g) Etzelwerk	220 000. —	—	—	220 000. —	—	220 000. —
h) Wasserkraft der Aare zwischen Aarau und Wildegg	261 500. —	—	—	261 500. —	—	261 500. —
3. Fahrleitung und Schwachstromanlagen	**68 324 356. 99**	**16 879 963. 43**	**40 346 106. 14**	**41 194 528. 78**	**3 663 685. 50**	**85 204 320. 42**
a) Erstfeld—Bellinzona	33 517 286. 83	-1 961 281. 63	30 132 432. 06	—	1 423 573. 14	31 556 005. 20
b) Bellinzona—Chiasso	8 076 323. 27	3 444 220. 90	—	11 006 324. 35	514 219. 82	11 520 544. 17
c) Erstfeld—Luzern und Immensee—Rothkreuz	8 334 413. 64	4 925 561. 95	—	12 760 424. 56	499 551. 03	13 259 975. 59
d) Arth-Goldau—Zürich und Zug—Luzern	3 766 138. 58	4 565 845. 41	—	8 073 504. —	258 479. 99	8 331 983. 99
e) Brig—Sitten	5 713 106. 02	-1 542 831. 07	3 938 660. 10	—	231 614. 85	4 170 274. 95
f) Sitten—Lausanne	1 876 634. 46	3 517 910. 10	—	5 218 457. 86	176 086. 70	5 394 544. 56
g) Scherzligen—Bern	6 834 284. 99	- 174 502. 70	6 275 013. 98	—	384 768. 31	6 659 782. 29
h) Luzern—Olten—Basel	206 169. 20	4 080 313. 21	—	4 111 443. 95	175 038. 46	4 286 482. 41
i) Nebengeleise auf der Station Ostermundigen und im Wilerfeld	—	24 727. 26	—	24 374. 06	353. 20	24 727. 26
4. Kraftwerke	**73 340 083. 78**	**17 853 271. 58**	**24 335 123. 29**	**66 856 781. 37**	**1 450. 70**	**91 193 355. 36**
a) Umbau des Kraftwerkes Brig	1 825 146. 13	—	1 825 146. 13	—	—	1 825 146. 13
b) Kraftwerk Amsteg	32 430 655. 53	9 331 961. 05	—	41 762 616. 58	—	41 762 616. 58
c) Nebenkraftwerk Göschenen	315 943. 80	191 240. 73	—	507 184. 53	—	507 184. 53
d) Kraftwerk Ritom	21 869 038. 56	642 389. 30	22 509 977. 16	—	1 450. 70	22 511 427. 86
e) Kraftwerk Barberine	16 139 507. 29	7 609 394. 80	—	23 748 902. 09	—	23 748 902. 09
f) Kraftwerk Rupperswil	723 225. 52	24 889. 33	—	748 114. 85	—	748 114. 85
g) Etzelwerk	36 566. 95	39 627. 54	—	76 194. 49	—	76 194. 49
h) Erweiterung des Kraftwerkes Amsteg	—	13 768. 83	—	13 768. 83	—	13 768. 83

5. Übertragungsleitungen	**13 252 653. 05**	**5 274 170. 40**	**11 579 216. 21**	**6 947 607. 24**	—	**18 526 823. 45**
a) Amsteg—Ritom—Giubiasco	9 769 144. 37	880 674. 79	10 649 819. 16	—	—	10 649 819. 16
b) Giubiasco—Melide	1 088 402. 24	306 012. 02	—	1 394 414. 26	—	1 394 414. 26
c) Amsteg—Steinen—Immensee	2 339 965. 94	594 561. 22	—	2 934 527. 16	—	2 934 527. 16
d) Immensee—Rothkreuz	15 886. 55	466 121. 40	—	482 007. 95	—	482 007. 95
e) Rothkreuz—Sihlbrugg	18 586. 70	495 850. 31	—	514 437. 01	—	514 437. 01
f) Rothkreuz—Olten	18 126. 95	7 042. —	—	25 168. 95	—	25 168. 95
g) Rothkreuz—Emmenbrücke	—	4 492. 30	—	4 492. 30	—	4 492. 30
h) Châtelard—Vernayaz—Puidoux	2 540. 30	1 590 019. 31	—	1 592 559. 61	—	1 592 559. 61
i) Brig—Granges	—	929 397. 05	929 397. 05	—	—	929 397. 05
6. Unterwerke	**11 380 563. 47**	**4 025 453. 34**	**8 235 286. 22**	**7 147 722. 99**	**23 007. 60**	**15 406 016. 81**
a) Melide	1 325 033. 28	471 202. 48	—	1 795 441. 76	794. —	1 796 235. 76
b) Giubiasco	2 483 001. 98	34 773. 40	2 516 110. 53	—	1 664. 85	2 517 775. 38
c) Giornico	2 609 108. 17	8 584. 35	2 609 989. 12	—	7 703. 40	2 617 692. 52
d) Göschenen	2 398 944. 65	10 696. 05	2 408 252. 55	—	1 388. 15	2 409 640. 70
e) Steinen	1 923 874. 29	975 366. 94	—	2 888 568. 63	10 672. 60	2 899 241. 23
f) Sihlbrugg	385 456. 45	433 087. 92	—	818 526. 87	17. 50	818 544. 37
g) Emmenbrücke	—	299 138. 45	—	299 138. 45	—	299 138. 45
h) Olten	—	355 455. 60	—	355 455. 60	—	355 455. 60
i) Vernayaz	168 839. 65	271 870. 90	—	440 710. 55	—	440 710. 55
k) Puidoux	86 305. —	462 516. 13	—	548 054. 03	767. 10	548 821. 13
l) Leuk	—	290 759. 19	290 759. 19	—	—	290 759. 19
m) Granges	—	410 174. 83	410 174. 83	—	—	410 174. 83
n) Brugg	—	1 827. 10	—	1 827. 10	—	1 827. 10
7. Einrichtungen für die elektrische Zugförderung	**3 038 022. 29**	**181 482. 85**	**3 117 435. 49**	**17 880. 45**	**84 189. 20**	**3 219 505. 14**
a) Werkstätte Bellinzona und Depotwerkstätten	2 813 334. 29	104 330. 85	2 895 760. 14	—	21 905. —	2 917 665. 14
b) Depotanlagen Erstfeld—Bellinzona	212 043. 80	63 606. 15	221 675. 35	—	53 974. 60	275 649. 95
c) Lokomotivremise in Zug	12 644. 20	5 366. 70	—	10 536. 15	7 474. 75	18 010. 90
d) Lokomotivremise in Zürich	—	8 179. 15	—	7344. 30	834. 85	8 179. 15
Total	**175 260 363. 46**	**44 919 545. 56**	**90 659 409. 34**	**123 315 179. 43**	**6 205 320. 25**	**220 179 909. 02**
Anschaffung von elektrischen Lokomotiven	**68 605 419. 73**	**20 493 229. 69**	102 Lokomotiven **81 353 234. 54**	45 Lokomotiven **7 745 414. 88**	—	**89 098 649. 42**
Anschaffung von elektrischen Motorpersonenwagen	**607 332. —**	**160 515. 90**	—	6 Motorwagen **767 847. 90**	—	**767 847. 90**

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

Kraftwerk Barberine.

Die Aushubarbeiten für die Staumauer wurden im Laufe des Monats August vollendet, worauf mit den Betonierungsarbeiten begonnen werden konnte. Bis zur Einstellung der Arbeiten gegen Ende Oktober sind noch 17 000 m³ Beton eingebracht worden. Im unausgekleideten Druckstollen wurden Dichtigkeitsversuche mit Hilfe einer hierzu erstellten Pumpenanlage ausgeführt. Diese Versuche zeigten, dass bei dem grössten innern Betriebswasserdruck von 70 m der ganze Stollen, mit Ausnahme einer ca. 100 m langen Strecke, sich im praktisch wasserundurchlässigen Gebirge befindet. Das Gebirge ist ausserdem derart standfest, dass eine Verkleidung nur auf ganz kurze Strecken nötig wird. Mit den Betonierungsarbeiten im Stollen wurde begonnen. Die Druckleitung ist bis auf kleine Nacharbeiten fertiggestellt worden. Die Aussenarbeiten am Maschinen-, Schalt- und Transformatorenhaus und die hauptsächlichsten Innenarbeiten sind vollendet. Die erste Maschinengruppe ist betriebsfertig montiert worden, die zweite und dritte Gruppe mit den zugehörigen Transformatoren und Schalteinrichtungen befinden sich in Montage. Die übrigen elektrischen Anlagen waren ebenfalls in Ausführung begriffen. Der Unterwasserkanal nach der Eau noire ist fertiggestellt worden. Im Berichtsjahr wurde der Bau eines weitern Dienstwohnhauses in Angriff genommen. Mit dem 31. Oktober hat die Martigny-Châtelard Bahn den fahrplanmässigen Betrieb eingestellt; Materialtransporte für den Bau des Kraftwerkes wurden jedoch bis Ende November ausgeführt.

Unterwerk Vernayaz.

Die Hochbauarbeiten des Dienstgebäudes sind beendigt. Mit den Fundationen der Freiluftschaltanlage wurde fortgefahren.

Unterwerk Puidoux.

Der Rohbau des Dienstgebäudes ist fertig. Die Fundationen der Freiluftschaltanlage sind in Angriff genommen worden.

D. Kreisdirektionen.

1. 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.

2. Der Bundesrat hat am 7. Februar 1922 den Gesuchen der Herren Heinrich Stamm, Präsident der Kreisdirektion IV in St. Gallen, und Ernst Münster, Mitglied derselben Direktion, um Entlassung aus dem Bundesbahndienst auf Ende April bzw. Ende Mai 1922 unter Verdankung der geleisteten Dienste entsprochen.

Einige Tage bereits nach seinem Rücktritt in den Ruhestand verschied am 5. Mai 1922 Herr Stamm, der die Kreisdirektion IV von Anfang an, d. h. während 20 Jahren mit grossem Geschick geleitet hat. Er galt mit Recht als ein hervorragender Eisenbahnfachmann.

3. An Stelle des zum Mitglied der Generaldirektion gewählten Herrn Anton Schrafl, Direktor des Kreises V, hat der Bundesrat am 20. März 1922 auf Antrag des Verwaltungsrates Herrn Hans Etter, Oberingenieur bei der Generaldirektion, zum Direktor des Kreises V gewählt.

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 1921 beträgt laut dem Bilanzkonto „Zu tilgende Verwendungen"	Fr. 165 243 602. 93
Der Ausgabenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1922 beträgt . .	„ 45 513 679. 60
Das Gesamtdefizit der Bundesbahnen auf Ende des Jahres 1922 erreicht somit den Betrag von	Fr. 210 757 282. 53

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		
„ 1922	„ 45 513 679. 60		
		Total	Fr. 317 224 417. 28
Hiervon kommen in Abzug:			
Aktivsaldo des Jahres 1913, der auf das Jahr 1914 vorgetragen wurde	Fr. 8 039 164. 15		
Überschuss an getilgtem Schuldkapital infolge der Erstreckung der gesetzlichen Tilgungsfrist von 60 auf 100 Jahre, der Gewinn- und Verlustrechnung im Jahre 1920 vergütet	„ 98 427 970. 60		
			„ 106 467 134. 75
Betrag des Defizites auf Ende des Jahres 1922, wie oben			Fr. 210 757 282. 53

Die nachfolgenden Rechnungen des Jahres 1922 enthalten, wie diejenigen der vorangehenden Jahre, die Abschreibungen für die im Jahre 1922 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 gutgeheissen worden. Diese Rechnungen behalten dadurch ihre Gleichförmigkeit und wahren den Aufbau nach rechnerisch richtigen Grundsätzen.

Wir haben bereits im Abschnitt „Finanzdepartement, Rechnungsergebnisse" des gegenwärtigen Berichtes, Seite 9 erläutert, dass der Fehlbetrag der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1922 noch als eine direkte Folge des Krieges und seiner Nachwirkungen anzusehen ist. Wir sind deshalb der Ansicht, dass dasselbe im Jahre 1923 dem in die Bilanz übergetragenen Kriegsdefizit beizufügen sei.

Damit wird der Ausfall im Finanzhaushalte der Bundesbahnen einen Betrag erreichen, dessen Höhe gebieterisch die endliche Wiederherstellung des Gleichgewichts und die allmähliche Deckung des Fehlbetrages verlangt. 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 die Periode der Defizite voraussichlich mit dem Jahre 1924 überwunden sein werde. Sofern nicht politische Ereignisse einen Strich durch die Rechnung machen, dürfte diese Erwartung in Erfüllung gehen. Die bereits in die Erscheinung getretene Wiederbelebung des Verkehrs lässt eine Vermehrung der Einnahmen erwarten. Es darf auch auf eine weitere Verminderung der Betriebsausgaben gehofft werden, einerseits durch weiteren Abbau der Teuerungszulagen bei abnehmender Teuerung sowie durch Verbilligung der Verbrauchs- und Baumaterialien, anderseits durch Fortsetzung des Personalabbaues, der auch durch die neue Verwaltungsordnung erleichtert werden wird.

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

Antrag

zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen des Jahres 1922 und die Bilanz auf 31. Dezember 1922 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1922, abschliessend mit einem Ausgabenüberschuss von Fr. 45 513 679. 60, wird genehmigt. Dieser Überschuss ist im Jahre 1923 dem Kriegsdefizit im Konto der zu tilgenden Verwendungen der Bilanz beizufügen, wodurch dasselbe den Betrag von Fr. 210 757 282. 53 erreicht. Das Defizit ist durch wiederkehrende Einnahmenüberschüsse bis zu seiner vollständigen Tilgung abzutragen.

3. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1922 wird genehmigt.

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

Bern, den 10. April 1923.

Für die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

Zingg.

Beilagen:

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