

<b>Zeitschrift:</b>	Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>Band:</b>	- (1923)
<b>Artikel:</b>	Geschäftsbericht der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1923 an den schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung
<b>Autor:</b>	Zingg
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-675918">https://doi.org/10.5169/seals-675918</a>

### 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:** 23.12.2025

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

# Geschäftsbericht

der  
Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen  
für das  
**Jahr 1923**  
an den  
schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung.

(Vom 12. April 1924.)

*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 1923 zu berichten und gleichzeitig die Rechnungen für diesen Zeitraum zur Genehmigung vorzulegen.

\* \* \*

Die Länge der im Eigentum des Bundes stehenden Linien beträgt auf Ende 1923:

	Baulänge km	Betriebslänge km
Kreis I . . . . .	698,108	713,110
" II . . . . .	485,108	494,269
" III . . . . .	686,723	706,575
" IV . . . . .	473,801	479,527
" V . . . . .	537,879	535,039
Total	2881,209	2928,520

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 49,885 km, ferner den Zug- 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.

An Stelle des zurückgetretenen Herrn Nationalrat F. Schneider hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt als Vertreter des Kantons im Verwaltungsrat Herrn Regierungsrat Dr. A. Brenner gewählt. Das verstorbene Mitglied Herr alt Nationalrat K. E. Wild ist mit Rücksicht auf die Aufhebung des amtenden Verwaltungsrates auf Ende des Berichtsjahres vom Bundesrat nicht mehr ersetzt worden.

In der Besetzung der ständigen Kommission sind keine Änderungen eingetreten.

Der Verwaltungsrat und die ständige Kommission haben im Berichtsjahr 11 Sitzungen abgehalten, in denen folgende wichtigere Geschäfte behandelt worden sind:

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

**a. Geschäftsbericht und Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1922.**

Die Rechnungen, mit einer Bilanzsumme von Fr. 2 517 003 249 und einem Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von Fr. 45 513 680, sowie die Geschäftsführung der Verwaltung im Jahr 1922 sind von den eidgenössischen Räten am 21. Juni 1923 genehmigt worden. Der Ausgabenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1922 ist im Jahr 1923 dem Kriegsdefizit im Konto der zu tilgenden Verwendungen der Bilanz beizufügen, wodurch dieses den Betrag von Fr. 210 757 283 erreicht. Der Fehlbetrag ist durch die wiederkehrenden Einnahmenüberschüsse bis zu seiner vollständigen Tilgung abzutragen.

**b. Voranschlag der Bundesbahnen für das Jahr 1924.**

Der Genehmigungsbeschluss der Bundesversammlung vom 18. Dezember 1923 lautet:

„Die folgenden Voranschläge der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1924 werden genehmigt:

1. Der Bauvoranschlag im Betrag von Fr. 96 678 550.
2. Der Betriebsvoranschlag, abschliessend mit Fr. 375 259 540 Einnahmen und mit Fr. 279 219 540 Ausgaben (rohe Betriebsausgaben mit Einschluss der zu Lasten des Spezialfonds fallenden Betreffnisse).
3. Der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend mit Fr. 121 422 000 Einnahmen und mit Fr. 124 502 000 Ausgaben.
4. Der Voranschlag für den Kapitalbedarf im Betrage von Fr. 119 000 000.“

**2. Tarifwesen.**

Der Verwaltungsrat beschloss in seiner Sitzung vom 23. Februar 1923, gestützt auf den Bericht der Generaldirektion vom 8. Dezember 1922, die Durchführung folgender Tarifmassnahmen auf den 1. Mai 1923:

- a. Die Ermässigung des Zuschlages zum Eilguttarif für die Bildung des Gepäck- und Expressguttarifes von 20 auf 10 %.
- b. Die Ermässigung der Minimaltaxe für eine Gepäck- oder Expressgutsendung von 80 auf 60 Cts. und für eine Gütersendung von 60 auf 50 Cts.

Am 24. Februar 1923 fasste der Rat für die Tarife der Gotthardstrecken, gestützt auf den Bericht der Generaldirektion vom 8. Dezember 1922, folgenden Beschluss:

*„1. Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr:*

- a. Die Distanzzuschläge für die Strecke Bodio-Biasca und für die Ceneristrecke Giubiasco-Taverne werden im internen und direkten Personenverkehr und im gesamten Gepäck- und Expressgutverkehr fallen gelassen.
- b. Der Distanzzuschlag für die Strecke Erstfeld-Bodio wird im internen und direkten Personenverkehr und im gesamten Gepäck- und Expressgutverkehr von 60 % auf 40 % herabgesetzt.

*2. Güterverkehr:*

- a. Die Distanzzuschläge auf den Strecken Giubiasco-Taverne und Biasca-Bodio werden fallen gelassen und derjenige auf der Strecke Bodio-Erstfeld auf 22 km (26 %) festgesetzt unter der Bedingung, dass für die so reduzierten Entfernung das Normaltaxschema für den internen Verkehr der schweizerischen Bundesbahnen zur Anwendung zu gelangen hat.
- b. Die auf den vom Verwaltungsrat im Jahre 1914 genehmigten Grundlagen (Distanzzuschlag von 38 % auf den Strecken Giubiasco-Taverne und Biasca-Erstfeld und Anwendung der Gotthardtransittaxen für den Verkehr Airolo und südlich Luzern transit, Immensee transit und Zug transit) berechneten Taxen werden weiter gewährt, soweit sie niedriger sind als die sich gemäss lit. a hiervor ergebenden Sätze.
3. Die unter 1 und 2 beantragten Massnahmen werden auf 1. Mai 1923 durchgeführt.“

In seiner Sitzung vom 16. November 1923 stimmte der Verwaltungsrat der von der Generaldirektion in ihrem Bericht vom 24. Oktober 1923 beantragten Wiedereinführung von ermässigten Hin- und Rückfahrtsbilletten zu und hiess folgenden Antrag gut:

„1. Herstellung des früheren Verhältnisses von 10:7:5 zwischen den Fahrpreisen der I., II. und III. Wagenklasse, ausgehend von den Taxen der III. Klasse;

2. Einführung einer Ermässigung von 20 % (auf den doppelten Taxen einfacher Fahrt) für gewöhnliche Hin- und Rückfahrtsbillette, wobei dem Eisenbahndepartement zuhanden des Bundesrates zu beantragen ist, die Gültigkeitsdauer dieser Billette auf 10 Tage festzusetzen;

3. Erhöhung des Rabattes für einfache Fahrten des Gesellschafts- und Schulfahrtenverkehrs um 5 % für Entfernungen von mehr als 200 km und Einführung einer Ermässigung von 10 % (auf den doppelten Taxen einfacher Fahrt) für Hin- und Rückfahrten in diesem Verkehr;

4. Durchführung dieser Massnahmen auf den 1. Januar 1924; im Rundreiseverkehr jedoch auf den Zeitpunkt der Neuausgabe der bezüglichen Verzeichnisse (1. Mai 1924).<sup>4</sup>

### 3. Elektrifikation.

a. Am 4. Mai 1923 erklärte sich der Verwaltungsrat damit einverstanden, die Elektrifizierung des Bundesbahnenetzes zum Zweck der Arbeitsbeschaffung nach dem von der Generaldirektion vorgelegten Programm vom 10. April 1923 zu beschleunigen, sofern aus den Mitteln des Bundes ein Beitrag von 60 Millionen Franken geleistet werde. Die eidgenössischen Räte haben diesen Beitrag mit Bundesbeschluss vom 2. Oktober 1923 bewilligt. Nach dem neuen Programm werden bis Ende 1928 rund 1530 Kilometer des Bundesbahnenetzes elektrifiziert sein.

b. Der Verwaltungsrat genehmigte in seiner Sitzung vom 16. November 1923 die Projekte für die Elektrifikation folgender Linien:

1. Palézieux-Lausanne-Genf (75 km);

2. die beiden Linien Zürich-Winterthur über Wallisellen und Kloten (41 km);

3. Zürich-Meilen-Rapperswil (36 km);

und bewilligte für die Erstellung der festen Anlagen, sowie für Mobilier und Gerätschaften der Linie unter Ziff. 1 einen Kredit von Fr. 16 270 000 und für die Linien unter Ziff. 2 und 3 einen solchen von Fr. 16 440 000.

c. Der Verwaltungsrat genehmigte am 21. September 1923 das Projekt für die Erstellung des Kraftwerkes Vernayaz sowie für die Fertigstellung der Staumauer des Kraftwerkes Barberine und bewilligte hierfür einen Kredit im Betrag von Fr. 44 700 000.

### 4. Bauvorlagen.

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

a. Projekt für den Umbau der Kessilochbrücken zwischen Zwingen und Grellingen mit einem Kreditbegehren von Fr. 2 000 000 (Beschluss vom 13. Januar 1923 in Abänderung desjenigen vom 27. April 1921).

b. Projekt für die Erweiterung der Werkstätte Yverdon für den Unterhalt elektrischer Lokomotiven mit einem Kreditbegehren von Fr. 1 700 000 sowie Fr. 3000 für Abschreibungen (Beschluss vom 21. Juni 1923).

c. Projekt für den Umbau des Viaduktes über die Orbe zwischen le Day und Vallorbe mit einem Kreditbegehren von Fr. 1 150 000 nebst Fr. 285 000 für Abschreibungen (Beschluss vom 21. September 1923).

d. Projekt für den Umbau des Worblaufenviaduktes zwischen Zollikofen und Bern mit einem Kreditbegehren von Fr. 662 000 nebst Fr. 250 000 für Abschreibungen (Beschluss vom 16. November 1923).

### 5. Bauverträge.

Im Berichtsjahr wurde für folgende Verträge die Genehmigung des Verwaltungsrates eingeholt:

a. Vertrag vom 12. Dezember 1922 über die Ausführung der Bauarbeiten für den Wollishofentunnel und seines südlichen Voreinschnittes durch die Unternehmung J. J. Rüegg & Cie. in Zürich im Voranschlagsbetrag von Fr. 2 524 757 (Beschluss vom 13. Januar 1923).

b. Vertrag vom 10. August 1923 mit den Unternehmern Bollini in Baulmes und Chiavazza in St. Prex über die Ausführung der Umbauarbeiten des Viaduktes über die Orbe zwischen le Day und Vallorbe im Voranschlagsbetrag von Fr. 1 150 000 (Beschluss vom 21. September 1923).

c. Vertrag vom 18. Oktober 1923 über die Ausführung der Arbeiten für eine neue Sitterbrücke bei Bruggen durch die Unternehmer V. Broggi in St. Gallen und Frutiger & Lanzrein in Bern im Voranschlagsbetrag von Fr. 1 581 487 (Beschluss vom 16. November 1923).

### 6. Lieferungsverträge.

Vom Verwaltungsrat wurden genehmigt:

a. das Bezugsrecht aus dem Vertrag zwischen der Continentalen Handels-A.-G. in Zürich und der Kohle-einfuhr-A.-G. in Basel für das Jahr 1923 im Umfang von 144 000 Tonnen Brennmaterial aus den Ruhrkohlenzechen „Präsident“ und „Herbede“ zu Vorzugspreisen (Beschluss vom 12. Januar 1923);

b. Verträge vom 5. Juni 1923 mit den Firmen Schweizerische Lokomotivfabrik Winterthur, Brown, Boveri & Cie., Baden, und S. A. des Ateliers de Sécheron in Genf betreffend die Lieferung von 16 Lokomotiven der Serien Ae  $\frac{3}{5}$  und Ae  $\frac{3}{6}$  unter gleichzeitiger Bewilligung des dafür erforderlichen Kredites von Fr. 8 325 000 zu Lasten der Baurechnungen 1923 bis 1924 (Beschluss vom 21. Juni 1923);

c. Verträge vom 31. Mai 1923 über die Lieferung von Schwachstromkabeln für die Elektrifikation auf den Strecken Olten-Basel, Zürich-Bern, Thalwil-Richterswil, Lausanne-Vallorbe und Daillens-Yverdon mit den Kabelwerken Brugg A.-G. in Brugg im Betrag von Fr. 861 636. 25, der Société d'exploitation des câbles électriques, Système Berthoud, Borel & Cie. in Cortaillod im Betrag von Fr. 568 404 und den Metall- und Kabelwerken A.-G. in Cossonay-gare im Betrag von Fr. 1 304 649. 60 (Beschluss vom 21. Juni 1923);

d. die Verträge vom 10. August 1923:

mit der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft in Neuhausen für die Lieferung von 10 vierachsigen Personenwagen der Serie AB<sup>4/4</sup>,

mit der Schweizerischen Wagonsfabrik A.-G. in Schlieren für die Lieferung von 10 vierachsigen Personenwagen der Serie C<sup>4/4</sup> (Beschluss vom 21. September 1923);

e. der Vertrag vom 18. Oktober 1923 mit der Firma Les Petits-Fils de François de Wendel & Cie. in Hayingen (Lothringen) über die Lieferung von 6400 Tonnen Flusstahlschienen und Eisenschwellen im Betrag von Fr. 1 216 000 (Beschluss vom 15. November 1923);

f. der Vertrag vom 5. November 1923 mit der Gesellschaft der L. von Roll'schen Eisenwerke in Gerlafingen über die Lieferung von Schienenbefestigungsmitteln (Beschluss vom 27. Dezember 1923);

g. die Verträge mit den Firmen Schweizerische Lokomotivfabrik Winterthur, Brown, Boveri & Cie., Baden, Maschinenfabrik Oerlikon, S. A. des Ateliers de Sécheron Genf, der Wagonsfabrik Schlieren und der Industriegesellschaft Neuhausen betreffend die Lieferung von 57 Lokomotiven der Serie Ae <sup>3/5</sup> und Ae <sup>3/6</sup> und 8 Motorwagen der Serie Ce <sup>4/6</sup> unter Bewilligung des erforderlichen Kredites von Fr. 27 400 000 (Beschluss vom 27. Dezember 1923).

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

Im Berichtsjahr sind vom Verwaltungsrat folgende Verträge ratifiziert worden:

- a. Vertrag vom 22./31. Dezember 1922 mit der Drahtseilbahngesellschaft Cossonay-Bahnhof über den Betrieb der Drahtseilbahn und die Mitbenützung der Station Cossonay (Beschluss vom 4. Mai 1923);
- b. Verträge mit der Eisenbahngesellschaft Aigle-Sépey-Diablerets vom 23. Februar 1923, mit der Eisenbahngesellschaft Aigle-Leysin vom 23. Februar/7. April 1923 und mit der Eisenbahngesellschaft Aigle-Ollon-Monthey vom 23. Februar/4. April 1923 über den Anschluss dieser Eisenbahngesellschaften an den Bahnhof Aigle und seine Mitbenützung (Beschluss vom 4. Mai 1923);
- c. Vertrag mit der elektrischen Eisenbahn Leuk-Leukerbad vom 2./15. März 1923 über den Anschluss dieser Bahn an die Station Leuk und ihre Mitbenützung (Beschluss vom 4. Mai 1923);
- d. Vertrag mit der Territet-Glion-Bahn vom 20. September/24. Oktober 1922 über die Mitbenützung der Station Territet (Beschluss vom 4. Mai 1923);
- e. Vertrag mit den Ferrovie Regionali Ticinesi vom 19./30. Juni 1923 über den Anschluss an den Bahnhof Locarno S. B. B. und seine Mitbenützung (Beschluss vom 21. September 1923);
- f. Vertrag mit der Ferrovia Elettrica Bellinzona-Mesocco vom 19./30. Juni 1923 über den Anschluss an die Station Castione und ihre Mitbenützung (Beschluss vom 21. September 1923);
- g. Vertrag mit der Ferrovia Biasca-Acquarossa vom 19./26. Juni 1923 über den Anschluss an die Station Biasca S. B. B. und ihre Mitbenützung (Beschluss vom 21. September 1923);
- h. Verträge mit der elektrischen Überlandbahn Frauenfeld-Wil vom 12./15. Oktober 1923 über den Anschluss an die Bahnhöfe Frauenfeld S. B. B. und Wil und ihre Mitbenützung (Beschluss vom 27. Dezember 1923).

**8. Organisation der Verwaltung.**

Am 26. Juni 1923 beschloss der Bundesrat, die durch den Rücktritt des Herrn Direktor Baldinger frei gewordene Stelle eines Mitgliedes der Kreisdirektion II nicht mehr zu besetzen und mit Rücksicht auf die bevorstehende Reorganisation der Bundesbahnverwaltung in Abänderung des Bundesratsbeschlusses vom 9. Oktober 1920 die gesamte Leitung des Kreises nur einem Kreisdirektor, Herrn Direktionspräsidenten Christen, zu übertragen. Die provisorische Organisation mit einem Einzeldirektor ist am 1. Oktober 1923 in Kraft getreten.

**9. Reglemente.**

Am 13. Januar 1923 hat der Verwaltungsrat das Reglement Nr. 31 betreffend die Erledigung von Entschädigungsfordernungen, Fracht- und Fahrgelderstattungsansprüchen durch die Bahnhöfe und Stationen im Sinn einer Ausdehnung der Kompetenzen der äussern Dienststellen revidiert.

**10. Personalversicherung.**

In seiner Sitzung vom 13. Januar 1923 genehmigte der Verwaltungsrat die Vorlage betreffend die Vereinigung der Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten der Seetalbahn mit der Pensions- und Hilfskasse für das Personal der schweizerischen Bundesbahnen.

## 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: Elektrifikation, Werkstätten in Freiburg, Verlängerung der Arbeitszeit, Rangierbahnhof auf dem Muttenzärfeld, Doppelspur auf der Strecke Winterthur-St. Gallen-Rorschach, Zoll- und Passkontrolle in Chiasso.

## C. Generaldirektion.

Die Generaldirektion behandelte in 97 Sitzungen 951 Geschäfte. Neben der Vorbereitung der Vorlagen an den Verwaltungsrat erwähnen wir folgende wichtigere Angelegenheiten:

### Allgemeines.

**1.** Durch Bundesbeschluss vom 22. Juni 1923 sind die Teuerungszulagen an das Bundespersonal für das zweite Halbjahr 1923 neu geregelt worden, was für unsere Verwaltung im zweiten Halbjahr 1923 eine Minderausgabe von rund Fr. 1 000 000 zur Folge hatte.

**2.** Am 5. Juli 1923 hat der Bundesrat eine Verordnung betreffend die Beschäftigung jugendlicher Personen bei den Transportanstalten erlassen. Dieser Verordnung sind auch die schweizerischen Bundesbahnen unterstellt. Danach dürfen Kinder unter vierzehn Jahren nicht gewerbsmäßig und jugendliche Personen unter achtzehn Jahren nicht während der Nacht beschäftigt werden. Dieses Verbot kann für Personen im Alter von sechzehn bis achtzehn Jahren ausser Kraft treten bei nicht vorauszuschenden Betriebsunterbrechungen, die auf höhere Gewalt zurückzuführen sind. Die Verordnung ist seit dem 1. Oktober des Berichtsjahres in Geltung.

**3.** In seiner Sitzung vom 18. August 1923 hat der Bundesrat für die laufende und für die kommende Fahrplanperiode die Arbeitszeit bei den schweizerischen Bundesbahnen für das Personal des Bahnunterhaltungs- und Bahnbewachungsdienstes, für das Personal des Zugsbegleitungsdienstes, sowie für das Personal zur Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials verlängert in der Weise, dass die vorgesehenen durchschnittlichen täglichen Arbeitszeiten von 8 bzw. 9 Stunden bis auf durchschnittlich  $8\frac{1}{2}$  bzw.  $9\frac{1}{2}$  Stunden ausgedehnt werden dürfen. Die durchschnittliche tägliche Präsenzpflicht von 13 bzw.  $13\frac{1}{2}$  Stunden bleibt unverändert.

**4.** Im Nationalrat ist am 3. Dezember 1923 von Herrn Micheli folgendes Postulat aufgestellt worden:

„Der Bundesrat wird eingeladen, mit möglichster Beförderung im Einvernehmen mit der Genfer-Regierung, der Generaldirektion der Bundesbahnen und, wenn nötig, mit andern eidgenössischen Verwaltungen alle Massnahmen (Tarife, Fahrpläne usw.) zu prüfen, die geeignet sind, den Kanton Genf aus seiner Isolierung zu befreien und ihm die Überwindung der wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu erleichtern, die sich aus den an der Genfer Grenze geschaffenen neuen Verhältnissen ergeben.“

Dieses Postulat konnte im Laufe des Berichtsjahrs nicht erledigt werden.

**5.** Zuhanden des eidgenössischen Eisenbahndepartementes hatten wir uns zu äussern:

- a. über den Entwurf einer Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz vom 1. Februar 1923 über die Organisation und Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen. Unsere Abänderungsvorschläge wurden in der Direktorenkonferenz vom 8. Juni 1923 besprochen;
- b. über die disziplinarrechtlichen Bestimmungen des vom eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement ausgearbeiteten Vorentwurfs zu einem Bundesgesetz über die eidgenössische Verwaltungs- und Disziplinarrechtspflege;
- c. über den vom eidgenössischen Politischen Departement aufgestellten Gegenentwurf zu einem Übereinkommen mit Frankreich betreffend den Zolldienst in Basel;
- d. über die Regelung der Tarife und den Zahlungsmodus der Taxen und Frachten bei der infolge Reichsverstaatlichung der badischen Staatsbahnen notwendig gewordenen Revision der beiden badisch-schweizerischen Eisenbahn-Staatsverträge vom 27. Juli und 11. August 1852 und 30. Dezember 1858;
- e. über den Gegenentwurf der französischen Regierung zum Übereinkommen zwischen der Schweiz und Frankreich betreffend den Zolldienst im internationalen Bahnhof Basel S. B. B. und dem Güterbahnhof Basel-St. Johann;

f. über das Begleiten der französischen Regierung um Verlegung der Zollabfertigung von Les Verrières nach Pontarlier für Reisende und Gepäck solcher Züge, die zwischen den Bahnhöfen Pontarlier und Les Verrières und umgekehrt ohne Halt auf den Zwischenstationen verkehren. Da die angeregte Verlegung geeignet ist, den Reiseverkehr zu erleichtern und zu fördern, haben wir auf Widerspruch gegen dieselbe verzichtet.

6. Wir haben dem Eisenbahndepartement mit Schreiben vom 17. Juli 1923 zuhanden des Bundesrates beantragt, es seien die schweizerischen Bundesbahnen von der ihnen durch Bundesratsbeschluss vom 1. März 1904 überbundenen Pflicht zur Beaufsichtigung und Unterstützung der Eisenbahnschulen nach Ablauf des Schuljahres 1924/25 zu befreien. Nachdem die Bundesbahnen die berufliche Ausbildung des Personals durch Schaffung von besondern Einrichtungen selbst an die Hand genommen haben, sind die Voraussetzungen für die Errichtung von Subventionen an die Eisenbahnschulen dahingefallen. Die Bahnverwaltung wird die Gelder, die sie bisher zu diesem Zweck ausgab (sie erreichen von 1905 bis auf den heutigen Tag die Summe von Fr. 714 448. 02), inskünftig zur Deckung der mit der neuen Einrichtung verbundenen Auslagen verwenden. Für die zwei Lehrjahre 1923/24 und 1924/25 würden wir die Subventionen noch übernehmen. Eine Antwort des Bundesrates auf unser Schreiben steht zurzeit noch aus.

7. Das Eisenbahndepartement hat uns im Berichtsjahr die nachstehend aufgeführten Konzessionsgesuche zur Begutachtung überwiesen, die uns zu folgenden Bemerkungen Anlass gegeben haben:

a. *Normalspurige Eisenbahnanlagen.*

Lausanne-Ouchy-Bahn. Erneuerung der am 30. Dezember 1929 ablaufenden Konzession für ihre bestehenden Linien, ferner Ausdehnung dieser Konzession auf eine neu zu erstellende Güterbahn vom Bahnhof Flon der Lausanne-Ouchy-Bahn nach dem projektierten Güterbahnhof en Sébeillon der S. B. B. Wir hatten gegen diese Gesuche keine Einwendung zu erheben.

b. *Schmalspurige Eisenbahnanlagen.*

Bau einer elektrischen Trambahn von Zürich über Kilchberg nach Thalwil. Wir vertraten die Ansicht, dass, seitdem die Elektrifikation der Bundesbahnen und damit auch die Verbesserung des Vorortverkehrs in absehbare Nähe gerückt sei, das Bedürfnis für eine Überlandbahn im Sinn des Gesuches fraglich erscheine, und es sich darum empfehle, vorläufig von der Erteilung der nachgesuchten Konzession Umgang zu nehmen.

Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn Brig-Visp. Das Initiativkomitee hat unter gewissen Vorbehalten eine Verzichtleistung auf die Erteilung der nachgesuchten Konzession eingereicht. Die als Ersatz hierfür zugunsten des Arbeiterverkehrs der Lonzawerke verlangten Fahrplanverbesserungen, sowie die Errichtung von Haltstellen in Gamsen und Lalden-Eyholz können erst dann in Berücksichtigung gezogen werden, wenn für diese Massnahme ein wirkliches Bedürfnis vorhanden sein wird.

c. *Kraftwagenkurse.*

Porrentruy-Damvant, Alle-Asuel, Porrentruy-Lugnez. Wir haben keine Einwendungen gegen die Erteilung der nachgesuchten Konzession erhoben. Die drei Autostrecken können als Zubringerlinien angesehen werden.

8. Auf Grund des Artikels 32 des neuen Organisationsgesetzes haben wir zur Erleichterung des Überganges von der alten zur neuen Verwaltungsordnung, im besondern der Zusammenlegung der Kreise, im Einvernehmen mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement und unter Vorbehalt der nachträglichen Genehmigung durch den Bundesrat am 4. Mai 1923 Bestimmungen und Richtlinien betreffend Stellenaufhebungen, Versetzungen und Pensionierungen erlassen.

9. Am 21. Dezember 1923 haben wir durch eine allgemeine dienstliche Mitteilung verfügt, welche Bestimmungen des neuen Organisationsgesetzes und dessen Vollziehungsverordnung am 1. Januar oder dann erst am 1. April 1924 in Kraft zu treten haben. Auf den späteren Zeitpunkt treten die Organisationsmassnahmen in Kraft, deren Durchführung mit Rücksicht auf die zahlreichen Personalverschiebungen am 1. Januar 1924 nicht zweckmäßig gewesen wäre.

10. In Anlehnung an den Bundesratsbeschluss vom 10. Februar 1923 betreffend Änderung der Kompensation des freien Samstagnachmittages durch die Verlängerung der wöchentlichen Arbeitszeit haben wir mit Wirkung vom 15. Februar 1923 an die ordentliche Arbeitszeit des Personals der allgemeinen Verwaltung während der Wintermonate auf 44 Stunden und während der Sommermonate auf 47 Stunden in der Woche angesetzt, so dass sich im Jahresdurchschnitt eine Wochenleistung von  $45\frac{1}{2}$  Stunden ergibt.

11. Das eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement hat am 26. März 1923 eine verbindliche Weisung über die Anwendung des Art. 15 des Bundesratsbeschlusses betreffend Arbeitslosenunterstützung vom 29. Oktober 1919 erlassen, wonach Angestellte und Arbeiter, die nicht in einem endgültigen Anstellungsverhältnis zum Bund stehen, nur dann als unterstützungsberechtigtes Bundespersonal gelten, wenn ihre Beschäftigung ununterbrochen wenigstens sechs Monate gedauert hat.

**12.** Die internationale Simplon delegation versammelte sich am 18./19. April sowie am 27./28. September 1923 in Bern zur Beratung der üblichen Fahrplan- und Tariffragen, sowie zur Entgegennahme der Bau- und Betriebsrechnung für die Strecke Brig-Iselle auf 31. Dezember 1921.

Die Rechnungen für das Jahr 1921 sind, nach der üblicherweise bedingten Anerkennung durch die italienische Regierung, am 16. Februar 1923 auch vom Bundesrat genehmigt worden.

**13.** Die Personalkommission hat während des Berichtsjahres eine Sitzung abgehalten und folgende wichtigere Fragen allgemeiner, betriebsdienstlicher, sowie bahn- und maschinentechnischer Natur behandelt: Freizügigkeit des Bundesbahnpersonals, Reglement über den Rangierdienst, Ausführungsbestimmungen zu den Vorschriften über die berufliche Ausbildung der Beamten des Stationsdienstes, Entwurf zu einem I. Nachtrag zu den Vorschriften über die Aufnahme und Verwendung von Lehrlingen für den Zugsdienst.

**14.** In den im Berichtsjahr abgehaltenen vier Direktorenkonferenzen sind folgende wichtigere Geschäfte behandelt worden: Eidgenössische Verwaltungs- und Disziplinarrechtspflege, Massnahmen zur Durchführung des neuen Organisationsgesetzes, Kreiseinteilung auf Grund der neuen Verwaltungsordnung, Entwurf für die Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz vom 1. Februar 1923 über die Organisation und Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen, Besprechung der Massnahmen zur Vollziehung des Bundesgesetzes betreffend die Organisation und Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen und der Vollziehungsverordnung zu diesem Gesetz, Versetzungen und Pensionierungen infolge der neuen Verwaltungsordnung.

**15.** 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 27 671, diejenige der im Taglohn Angestellten 7637, zusammen 35 308 gegen 36 873 im Jahr 1922.

	Beamte mit festem Gehalt	Angestellte im Taglohn
Generaldirektion . . . . .	845	139
Kreis I . . . . .	5 718	1 209
" II . . . . .	6 517	2 144
" III . . . . .	6 049	1 723
" IV . . . . .	3 859	1 148
" V . . . . .	4 683	1 274
	<hr/> <b>27 671</b>	<hr/> <b>7 637</b>

## I. Finanzdepartement.

### a. Rechnungsergebnisse.

**1.** Im Verlaufe des Jahres 1923 sind folgende Revisionen bei den Rechnungs- und Kassastellen der Generaldirektion und der Kreisdirektionen vorgenommen worden: 6 Kassarevisionen und 4 Revisionen der Titelbestände bei der Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung der Generaldirektion, 28 Kassarevisionen und 15 Revisionen der hinterlegten Bürgschaftsverpflichtungen von Unternehmern und Lieferanten bei den Kreiskassen I—V, 6 Revisionen der Sparkasse des Personals und 5 Revisionen der Rechnungs- und Buchführung bei den Rechnungsbureaux der Kreise I—V. Bei sämtlichen Revisionen wurde die Richtigkeit der vorhandenen Bar- und Wertschriftenbestände und deren Übereinstimmung mit den Bucheintragungen konstatiert; die Revisionen der Rechnungs- und Buchführung haben mit Ausnahme der Anordnung eines gleichmässigen Vorgehens in einigen Punkten keinen Anlass zu besonderen Massnahmen gegeben.

**2.** Die Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Jahres 1923 hat auch auf die Rechnungsergebnisse der schweizerischen Bundesbahnen einen günstigen Einfluss ausgeübt. Die Transporteinnahmen sind um 22,8 Millionen Franken höher als diejenigen des Jahres 1922 und um rund 15½ Millionen besser als sie im Vorschlag für das Jahr 1923 budgetiert worden sind. Diesen Verbesserungen schliesst sich sodann eine Verminderung der Betriebsausgaben an, die gegenüber dem Jahre 1922 die Summe von rund 53½ Millionen Franken erreicht und die veranschlagten Betriebsausgaben noch um 13,7 Millionen unterschreitet.

Durch diese Verbesserungen ist der Betriebsüberschuss des Jahres 1923 mit Inbegriff der Ausgaben zulasten der Spezialfonds auf den Betrag von Fr. 107 447 349 angewachsen; er übertrifft denjenigen des Vorjahres um Fr. 76 944 766 und den budgetierten Überschuss um Fr. 29 172 449. Der Betriebskoeffizient ist von 91,14 für das Jahr 1922 auf 70,78 für das Jahr 1923 zurückgegangen.

Die Ursachen dieses verbesserten Betriebsergebnisses liegen, wie bereits erwähnt, in der Vermehrung der Transporteinnahmen und in der erheblichen Verminderung der Betriebsausgaben, von denen ganz besonders die Ausgaben für das Personal und diejenigen für das Brennmaterial der Lokomotiven eine wirksame Reduktion erfahren haben. Wir verweisen diesbezüglich auf unsere Erläuterungen zu den betreffenden Abschnitten der Betriebsrechnung.

3. Dieser Betriebsüberschuss hat den Abschluss der Gewinn- und Verlustrechnung ebenfalls in günstiger Weise beeinflusst. Seit dem Jahre 1913 weist sie zum ersten Male wieder einen Einnahmenüberschuss auf, der eine ausserordentliche Abschreibung von Fr. 2 777 310.05 auf dem Konto „Zu tilgende Verwendungen, Anleihenkosten“ und ferner eine Abschreibung von Fr. 3 690 987.52 auf dem Konto „Zu tilgende Verwendungen, Kriegsdefizit“ gestattet. Die Rechnung 1922 hat mit einem Ausgabenüberschuss von Fr. 45 513 680 abgeschlossen und das Budget 1923 hat einen solchen von Fr. 25 041 000 vorgesehen; die Verbesserung des Ergebnisses von 1923 beträgt daher Fr. 49 204 668 in Vergleichung mit der Rechnung 1922 und Fr. 28 731 988 gegenüber dem Voranschlag.

4. Laut der Bilanz auf 31. Dezember 1922 beträgt das Kriegsdefizit auf Ende 1921 im Konto der zu tilgenden Verwendungen . . . . . Fr. 165 243 602.93

Gemäss Bundesbeschluss vom 21. Juni 1923 betreffend die Genehmigung der Rechnungen des Jahres 1922 der schweizerischen Bundesbahnen ist der Fehlbetrag dieser Rechnungen von . . . . . „ 45 513 679.60

dem genannten Defizit beizufügen; wir haben diesen Übertrag in der Rechnung des Jahres 1923 vollzogen, wodurch das Defizit auf den Betrag von . . . . . Fr. 210 757 282.53 angestiegen ist.

Laut dem vorstehend erwähnten Bundesbeschluss vom 21. Juni 1923 ist das Defizit durch wiederkehrende Einnahmenüberschüsse bis zu seiner vollständigen Tilgung abzutragen. Wir haben deshalb in der vorliegenden Rechnung pro 1923 einen Betrag von in die Bilanz übergetragen und am Defizit abgeschrieben, wodurch dasselbe auf den 31. Dezember 1923 noch „ 3 690 987.52“ beträgt.

Fr. 207 066 295.01

### b. Kassenwesen und Wertschriftenverwaltung.

1. Die am 1. Februar 1923 verfallenen 5 1/2 % Kassascheine der schweizerischen Bundesbahnen von 1920, auf 3 Jahre, im Betrage von Fr. 545 29500 sind zurückbezahlt worden. Die nötigen Mittel wurden durch Ausgabe von Schatzscheinen beschafft.

Den Amortisationsplänen entsprechend, fanden ferner 13 Auslosungen von Obligationen unserer verschiedenen Anleihen statt; insgesamt wurden 14 922 Titel gezogen, ergebend, unter Einschluss der vertraglichen Abzahlung auf dem Rückkaufspreise der Linie Genf-La Plaine, eine Kapitalrückzahlung von Fr. 11 385 950.17. Nähere Angaben sind aus dem Kapitalnachweis auf Seite 130 ersichtlich.

2. Im Benehmen mit dem eidgenössischen Finanzdepartement und der schweizerischen Nationalbank haben wir, gestützt auf den Beschluss des Bundesrates vom 5. April 1923, zur Konsolidierung eines Teils der schwebenden Schuld eine 4 % Anleihe der schweizerischen Bundesbahnen im Nominalbetrage von 120 Millionen Franken, auf 15 Jahre fest, bei den schweizerischen Banken vom 24. bis 30. April zur Zeichnung aufgelegt. Vom Anleihenbetrag hatte sich das eidgenössische Finanzdepartement 20 Millionen Franken für die Spezialfonds der Eidgenossenschaft reserviert; die restlichen 100 Millionen Franken sind vom Kartell schweizerischer Banken und vom Verbande schweizerischer Kantonalbanken fest übernommen worden. Der Bundesrat hatte sich vorbehalten, den Betrag der Anleihe eventuell bis auf 200 Millionen Franken im Maximum zu erhöhen. Der Emissionspreis war auf 94 1/2 % festgesetzt worden; der Übernahmepreis für die Banken betrug 93 % für den festübernommenen Betrag und 93 1/2 % für einen eventuellen Optionsbetrag. Auf die Anleihe sind rund 100 Millionen Franken gezeichnet worden, die voll zugeteilt werden konnten. Die Rückzahlung erfolgt al pari am 15. Mai 1938. Die Anleihe ist eingeteilt in 70 000 Inhaberobligationen zu Fr. 1000 und 10 000 zu Fr. 5000 mit Semestercoupons per 15. Mai und 15. November. Für die Einlösung der verfallenen Coupons ist den Banken eine Kommission von 1/4 % und für die rückzahlbaren Obligationen eine solche von 1/8 % zu entrichten. Die Obligationen können spesenfrei gegen auf den Namen lautende Hinterlegungsscheine bei unserer Hauptkasse in Bern deponiert werden. Die Liberierung hat im Laufe des Monats Mai stattgefunden. Die Zeichner erhielten auf Verlangen Lieferscheine, die vom 18. Mai hinweg gegen die definitiven Titel umgetauscht wurden. Die Anleihe ist an den Börsen von Basel, Bern, Genf, Lausanne, Neuenburg, St. Gallen und Zürich kotiert.

3. Das eidgenössische Finanzdepartement, handelnd im Namen des Bundesrates und in unserm sowie im Einverständnis mit der ständigen Kommission unseres Verwaltungsrates, hat am 25. Mai 1923 mit der Schweizerischen Lebensversicherungs- und Rentenanstalt Zürich einen Anleihenvertrag abgeschlossen, wonach letztere dem Bunde für Rechnung der schweizerischen Bundesbahnen zur Konsolidierung eines weiteren Teiles ihrer schwebenden Schuld eine Anleihe von Fr. 75 000 000 gewährt. Für dieselbe ist zu gunsten der Schweizerischen Lebensversicherungs- und Rentenanstalt eine einzige Obligation ohne Zinscoupons

ausgestellt worden. Die Anleihe ist zu 3 1/2 % verzinslich; die Zinsen sind alljährlich auf den 31. Dezember, erstmals auf 31. Dezember 1923, zahlbar. Mit dem Anleihenspreis zahlte die Gläubigerin den Stückzins vom 31. Dezember 1922 bis zum Auszahlungstage; die Liberierung erfolgte am 31. Mai; der Übernahmepreis betrug 85 % netto. Die Anleihe ist zu pari ohne vorherige Kündigung am 31. Dezember 1942 rückzahlbar; sie wird nicht kotiert.

4. Aus dem Ertrag der hiervor in Ziffern 2 und 3 genannten Anleihensaftnahmen wurde jeweils die Reskriptionenschuld bei der Nationalbank vermindert. Am Anfang des Jahres betrug diese 183 Millionen Franken, sie stieg sodann bis 31. März auf 263 Millionen und fiel auf Ende des III. Quartals auf 77 Millionen Franken. Am Jahresschluss waren wieder für 105 Millionen Franken Reskriptionen ausgegeben.

5. Während des Jahres sind der Pensions- und Hilfskasse des Personals zur Anlage verfügbarer Mittel für einen Betrag von Fr. 11 100 000 5 % Depotscheine der S. B. B. zugeteilt worden. Da die laufende Rechnung der Kasse während des Jahres mehrmals erhebliche Fehlbeträge aufwies, mussten dem Portefeuille für einen Betrag von Fr. 10 200 000 dieser Depotscheine wieder entnommen werden, so dass die effektive Zuteilung nur Fr. 900 000 beträgt. Auf Ende des Jahres besass die Kasse insgesamt für Fr. 171 243 000 5 % Depotscheine. Ferner sind derselben Fr. 737 000 4 % Obligationen der III. Elektrifizierungsanleihe von 1923 zugewiesen worden.

6. Der Anleihens- und Zinsendienst hat auch im Berichtsjahr infolge der Aufnahme der neuen 4 % Anleihe, der Rückzahlung der 5 1/2 % Kassascheine, von 1920, auf 3 Jahre, sowie durch die stets grösseren Auslosungen neuerdings einen Verkehrszuwachs aufzuweisen. Eine ansehnliche Anzahl während des Krieges erfolgter Titel- und Couponsperrungen konnte infolge gerichtlichen Entscheides aufgehoben werden. Am Jahresschluss betrug die Zahl der mit Zahlungsverbot belegten Titel 418 und die der Coupons 313 gegen 545 resp. 5700 im Vorjahr.

Es wurden im Berichtsjahr zur Einlösung vorgewiesen:

4 259 518 Coupons mit . . . . .	Fr. 84 494 970. 75
45 273 Obligationen mit . . . . .	" 66 067 750.—
<u>4 304 791</u>	<u>Fr. 150 562 720. 75</u>

Im Vergleich zum Vorjahr ergibt sich eine Vermehrung von 131 441 Stück. An verfallenen Coupons und rückzahlbaren Obligationen waren auf Ende Dezember 1923 noch für einen Betrag von Fr. 4 663 471. 08 ausstehend; der Verjährung anheimgefallen sind für einen Betrag von Fr. 34 348. 50, die zu unsern Gunsten verrechnet wurden.

7. Mit der Oberpostdirektion wurde eine Vereinbarung abgeschlossen, wonach künftig die Stationen, denen es nicht möglich ist, ihre Tageseinnahmen an eine Bank abzuliefern, diese bei der Post auf Konto der Postcheckrechnung der vorgesetzten Kreiskasse einzahlen können. Damit wird der Bargeldtransport in den Gepäckwagen auf ein Minimum reduziert.

8. Der Stand der Sicherheiten bei der Generaldirektion und den Kreisdirektionen war auf den 31. Dezember 1923 folgender:

1904 Barhinterlagen . . . . .	Fr. 1 714 281. 05
2359 Wertschriftenhinterlagen . . . . .	" 15 293 151. 77
1875 Bürgschaften . . . . .	" 22 646 215. 65
<u>6138 Sicherheiten im Gesamtbetrage von . . . . .</u>	<u>Fr. 39 653 648. 47</u>

(1922: 6263 = Fr. 33 137 005).

9. Für Rechnung der Pensions- und Hilfskasse wurden im Jahre 1923 an 247 Beamte und Angestellte Hypothekardarlehen im I. Range im Gesamtbetrag von Fr. 3 914 900 ausgerichtet. Der Zinsfuss für Darlehen auf Neubauten, die auf Rechnung und Gefahr des Angestellten erstellt werden, beträgt 4 1/2 % und für solche auf erworbene Häuser 4 3/4 %. An zwei Eisenbahnerbaugenossenschaften haben wir insgesamt für Fr. 580 000 Hypothekardarlehen zum Zinsfuss von 4 1/4 % gewährt.

10. Die Zahl der Einleger in die Sparkasse des Personals stieg im Berichtsjahr von 3195 auf 3534. Die Zinsvergütung betrug während des ganzen Jahres 4 1/2 %.

11. Die Obligationen von Anleihen der schweizerischen Bundesbahnen und der verstaatlichten Eisenbahn- gesellschaften können von Privaten bei der Hauptkasse kostenfrei in Verwahrung und Verwaltung gegeben werden. Insgesamt waren auf 31. Dezember 1923 von 682 Inhabern in 1591 Hinterlagen für einen Betrag von Fr. 126 805 100 Bundesbahntitel hinterlegt. Gegenüber dem Vorjahr ergibt sich eine Vermehrung von Fr. 682 600.

12. Das Portefeuille der Eigenen Wertschriften weist folgende nennenswerte Veränderungen auf:

Unsere Beteiligung am Genossenschaftskapital der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft in Basel wurde proportional zur stattgefundenen Kapitalerhöhung um Fr. 65 000 vermehrt; damit erhöht sich unsere Kapitalinvestierung bei der genannten Genossenschaft von Fr. 250 000 auf Fr. 315 000.

Auf Veranlassung des eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartementes haben sich die schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1917 am Genossenschaftskapital der schweizerischen Kohlenbohrgesellschaft mit Fr. 100 000 beteiligt. In der Generalversammlung der genannten Genossenschaft vom 4. April 1923 ist die Auflösung beschlossen worden. Als Liquidationsbetreffnis haben wir auf unserer Beteiligung Fr. 59 000 zurückerhalten. Im Inventar war diese Beteiligung bereits auf 1 Franken abgeschrieben.

Auf Ende des Jahres wies das Portefeuille einen Wertschriftenbestand im Buchwerte von Fr. 9 727 641.05 auf. Dieses Jahr ist ein Minderwert von Fr. 527 646.55 zu verzeichnen, herrührend in der Hauptsache von Abschreibungen auf den 4 % Obligationen der Thunerseebahn von 1900 und den Anteilscheinen der schweizerischen Kraftübertragungsaktiengesellschaft in Bern, die durch Höherbewertungen anderer Titel nicht ausgeglichen werden.

### c. Publizitätsdienst.

Die Ergebnisse des Fremdenverkehrs im Sommer 1923 können als erfreulich bezeichnet werden; auch die Wintersaison 1923/24 begann unter günstigen Verhältnissen. Es ist anzunehmen, dass in den meisten Winterstationen der Verkehr nicht hinter demjenigen der besten Vorkriegsjahre zurückbleibt.

Die aufsteigende Entwicklung des englischen Touristenverkehrs nach der Schweiz kommt in den Umsatzziffern unserer Londoner Agentur zum Ausdruck. Die Zahl der Reisenden betrug im Jahre 1923 72 100; sie hat gegenüber 1913 eine Verdoppelung erfahren, während die Einnahmen, die mit rund 4,5 Millionen ausgewiesen sind, sich gegenüber 1913 nahezu verdreifacht haben. Von den Einnahmen aus Schweizerbilletten im Betrage von Fr. 2 487 000 entfallen Fr. 1 578 500 auf die Anschlussbillette für englische Reisegesellschaften.

Die Entwicklung des Geschäftsverkehrs der Agentur London machte neuerdings eine Erweiterung der Agenturlokalitäten und eine Vermehrung des Personals auf 22 Beamte notwendig.

An Propagandamassnahmen sind zu erwähnen die Durchführung einer Kollektivreklame in der amerikanischen Presse, die Ergänzung der Lichtbilder- und Filmbestände der Agenturen, die Beteiligung an den Mustermessen von Basel und Mailand, die Herausgabe zweier neuer Reisekarten der Schweiz in sechs Sprachen und in einer Gesamtauflage von 170 000 Exemplaren und die Veranstaltung einer neuen englischen Auflage des Albums mit Schweizeransichten.

### d. Einnahmenkontrolle und Abrechnungswesen.

1. Es wurden die Vorbereitungen für die Verlegung der Unterabteilung für den Tier- und Güterverkehr nach St. Gallen getroffen. Im Personalbestand wird durch die Neugestaltung des Dienstes infolge Übernahme vieler Beamter des Kreises IV und anderer Abteilungen der Generaldirektion eine bedeutende Änderung eintreten.

2. Infolge der auf 1. Januar 1924 eingetretenen Tarifmassnahmen im Personenverkehr musste der Druck der neuen Billette durchgeführt werden, was bis Ende des Jahres in der Hauptsache möglich war.

3. Bei den Kassastellen der Stationen und Lagerhäuser, sowie bei den Kassierern der Bodenseedampfboote wurden im Berichtsjahr 1690 Kassen- und Bücherrevisionen durchgeführt, nämlich:

Kreis	I	II	III	IV	V	Total
	476	264	420	320	210	1690

Hierbei ist auf der Einnehmerei Lausanne eine schwere Unterschlagung, und zwar im Betrage von Fr. 15 000, zutage getreten. Der fehlbare Chef-Einnchmer ist zu 1 Jahr Gefängnis verurteilt worden; ein Teil dieses Betrages ist gedeckt.

4. Nachstehend lassen wir eine vergleichende Übersicht über die Betriebseinnahmen der Bundesbahnen und des Dampfschiffbetriebes auf dem Bodensee der Jahre 1922 und 1923 folgen und verweisen auf die dazu angebrachten Bemerkungen:

Transporteinnahmen der schweizerischen Bundesbahnen.

1922		1923		Gegenüber 1922	
Fr.	2942 km %	Fr.	2942 km %	mehr Fr.	weniger Fr.
121 130 924	37,22	127 163 161	36,52	6 032 237	—
I. Ertrag des Personentransportes . . . . .					
10 919 650	3,36	11 213 437	3,22	293 787	—
6 510 655	2,00	6 369 728	1,83	—	140 927
181 687 237	55,85	196 889 415	56,55	15 202 178	—
199 117 542	61,21	214 472 580	61,60	15 355 038	—
5 114 350	1,57	6 530 812	1,88	1 416 461	—
325 362 816	100,00	348 166 553	100,00	22 803 737	—
III. Ertrag aus d. Postverkehr . . . . .					
Total d. Transporteinnahmen					

B. Dampfschiffverkehr auf dem Bodensee.

Fr.	%	Fr.	%	Fr.	Fr.
133 852	33,47	I. Personentransport . . . . .	138 785	24,61	4 933
12 578	3,14	II. Gepäcktransport . . . . .	13 102	2,32	524
507	0,13	III. Tiertransport . . . . .	2 776	0,49	2 269
250 407	62,61	IV. Gütertransport . . . . .	406 834	72,12	156 427
2 600	0,65	V. Posttransport . . . . .	2 600	0,46	—
399 944	100,00	Total	564 097	100,00	164 153

Ad A. Bahnverkehr. Für die einzelne Transportkategorie ergibt sich gegenüber dem Jahre 1922 prozentual folgende Vermehrung bzw. Verminderung der Einnahmen:

Personenverkehr . . . . .	+	4,98 %	(1922: — 2,94 %)
Gepäckverkehr . . . . .	+	2,69 %	(1922: — 5,89 %)
Tiertransport . . . . .	—	2,16 %	(1922: + 19,81 %)
Gütertransport . . . . .	+	8,86 %	(1922: — 1,74 %)
Posttransport . . . . .	+	27,69 %	(1922: — 1,84 %)

An den Mehreinnahmen von Fr. 6 032 237.— im Personenverkehr und von Fr. 16 771 499.— im Gepäck- und Güterverkehr (einschliesslich Post) partizipieren die einzelnen Monate mit folgenden Beträgen:

	Personenverkehr (inkl. Gepäck, Tiere und Post) Fr.	Güterverkehr Fr.	
		Januar	Februar
Januar . . . . .	— 51 370	+ 2 152 692	
Februar . . . . .	+ 511 260	+ 3 396 317	
März . . . . .	+ 378 352	+ 1 694 249	
April . . . . .	+ 342 937	+ 2 014 709	
Mai . . . . .	+ 738 915	+ 721 135	
Juni . . . . .	— 234 465	+ 821 810	
Juli . . . . .	+ 833 760	— 234 632	
August . . . . .	+ 1 069 819	— 155 379	
September . . . . .	+ 632 000	+ 598 730	
Oktober . . . . .	+ 680 301	+ 2 691 833	
November . . . . .	+ 686 728	+ 1 553 035	
Dezember . . . . .	+ 444 000	+ 1 517 000	
	+ 6 032 237	+ 16 771 499	

Im Personenverkehr sind im Berichtsjahre 5 722 061 Reisende oder 7,06 % mehr befördert worden als im Vorjahr. Die Einnahme pro Person beträgt Fr. 1.46<sup>b</sup> (1922 Fr. 1.50<sup>d</sup>). Der Rückgang der Einnahme pro Person ist lediglich der grossen Zahl Kollektivbillette (Gesellschaften und Schulen), welche in den Sommermonaten ausgegeben worden sind und den im Laufe des Jahres ausgeführten Verwaltungsextrazügen zuzuschreiben. Im übrigen ist mit Ausnahme des Monats Januar die Zunahme des Verkehrs eine ziemlich gleichmässige. Der Rückgang im Monat Juni erklärt sich dadurch, dass Pfingsten im Jahre 1923 im Monat Mai und im Vorjahr im Monat Juni gelegen war.

Im Güterverkehr weist die beförderte Gütermenge eine Vermehrung von 1 454 271 Tonnen oder von 10,98 % auf. Pro Tonne beträgt der Durchschnittsertrag Fr. 15.03<sup>4</sup> (1922 Fr. 15.34<sup>7</sup>). Die monatliche Darstellung über die Mehreinnahmen erzeigt, dass der Verkehr mit Ausnahme der Monate Juli und August allgemein zugenommen hat; die Zunahme röhrt in der Hauptsache vom innern schweizerischen Verkehr und zum Teil vom Transitverkehr Oesterreich-Frankreich her. Leider sind im Berichtsjahre die Transporte von Wiedergutmachungskohlen Deutschland-Italien stark zurückgegangen. Auffallend ist die grosse Vermehrung der Einnahmen aus dem Postverkehr; dieselbe ist der grössern Zahl der beförderten Poststücke (zirka 700 000 mehr), sowie einer Nachzahlung pro 1922 von zirka Fr. 300 000 zuzuschreiben.

An Einnahmen hat die Tunnelstrecke Brig-Iselle ergeben:

Personen- und Gepäckverkehr	Fr. 1 500 000
Güterverkehr . . . . .	" 2 000 000
Total	<u>Fr. 3 500 000</u>

Der Güterverkehr ist infolge Abnahme der Wiedergutmachungskohlen-Transporte nach Italien ein wenig zurückgegangen. Im Personenverkehr ist eine Vermehrung der Einnahmen von zirka Fr. 200 000 zu verzeichnen.

Ad B. Dampfschiffverkehr auf dem Bodensee. Gegenüber dem Jahre 1922 haben sich die Einnahmen um Fr. 164 153 vermehrt, wovon allein Fr. 156 426 auf den Güterverkehr entfallen. Die Zunahme, welche jeden Monat gleichmässig ist, muss den Transportschwierigkeiten im Ruhrgebiet zugeschrieben werden, die zur Folge hatten, dass viele Güter, die normalerweise über die Rheinroute transportberechtigt sind, via Bodensee befördert wurden.

### e. Materialbeschaffung.

#### I. Oberbaumaterial.

1. Der Erlös aus verkauftem Oberbaumaterial bezifferte sich im Berichtsjahre auf Fr. 660 552.
2. Die Lieferung der für das Jahr 1924 erforderlichen neuen Holzschwellen wurde ausschliesslich an Schweizerfirmen um die Summe von Fr. 1 107 830 vergeben.
3. Der Jahresbedarf an neuen Schienen, Zungenschienen und Eisenschwellen konnte noch aus der Lieferung pro 1922 der Firma de Wendel & Cie. in Hayingen (Vertrag vom Jahre 1921) vollständig gedeckt werden. Zur Deckung des Bedarfes pro 1924 wurde unterm 18. Oktober mit der Firma de Wendel & Cie. in Hayingen ein neuer Vertrag abgeschlossen.
4. Es wurden ferner vergeben (Bedarf für 1924):
  - a. die Herstellung der Schienenbefestigungsmittel an Schweizerfabriken um die Summe von Fr. 954 062;
  - b. der Bedarf an Halbfabrikaten zu Weichen und Kreuzungen um die Summe von Fr. 66 638 an drei Schweizerfirmen und an eine ausländische Firma;
  - c. die Anfertigung von Weichen, Kreuzungen und deren Bestandteile an zwei Inlandfabriken und eigene Werkstätten um die Summe von Fr. 143 964.
5. Zusammenstellung über die im Berichtsjahre angeschafften Mengen von Oberbaumaterial:

#### Holzschwellen:

Bahnschwellen . . . . .	26 115 Stück
Weichen- und Brückenschwellen . . . . .	1 216 m <sup>3</sup>

#### Imprägniert wurden:

Bahnschwellen . . . . .	33 055 Stück
Weichen- und Brückenschwellen . . . . .	1 143 m <sup>3</sup>

#### Schienenbefestigungsmittel:

Laschen, Platten, Bolzen, Nägel usw. . . . .	1 038 Tonnen
--	--------------

Bestandteile zu Weichenanlagen:

Unterzugsbleche . . . . .	232 Tonnen
Stahlspitzen zu Kreuzungen . . . . .	189 Stück
Gussbeilagen . . . . .	7 Tonnen
Winkeleisen zu Zwangswinkeln . . . . .	21 "
Wurzelkeile zu Weichen . . . . .	13 "
Hartstahleinlagen zu Weichen . . . . .	295 Stück
Weichen, einfache . . . . .	20 "
Kreuzungen, einfache . . . . .	20 "

Zentralanlagen, Signale usw.:

Bestandteile, diverse . . . . .	32 Tonnen
---------------------------------	-----------

II. Andere Materialien.

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

Folgende Gegenstände und Materialien sind beschafft worden:

Diverse Reservestücke und Ausrüstungs-	660 t Kupfermaterial,
gegenstände zu elektrischen Lokomotiven, 26 Geschwindigkeitsmesser,	20 000 kg Zinn, 18 700 " diverse andere Metalle,
40 Zugsbeleuchtungsausrüstungen,	1 054 000 " Schmieröl für Rollmaterial,
126 Zugsbeleuchtungsbatterien,	729 000 " Petrol,
200 elektrische Wagenheizkörper nebst diversem anderem Material für elektrische Zugheizung,	352 000 " Gasöl für Feuerungszwecke, 54 000 " Rüböl, 57 000 " Benzin, 72 000 " Leinöl, 29 000 " Stellwerköl, 98 600 " andere Öle und Fette,
4 350 Radreifen,	3 505 t Koks und Anthrazit für Hausbrand usw.,
6 244 diverse Federn,	70 t Holzkohlen.
3 105 Siederöhren,	
10 500 Siederohrbrandringe,	
13 889 diverse Teile zu Zug- und Stossapparaten,	
2 880 t Bremsklötze und Roststäbe,	
214 t diverse Eisenbleche,	

2. Die Verkäufe von Altmaterial der Werkstätten belaufen sich im Berichtsjahr auf Fr. 958 455.—.

3. Bezuglich der Kohlenversorgung teilen wir folgendes mit:

a. In den ersten Monaten des Jahres waren die Eingänge an Brennmaterial wegen den Streiks im Saargebiet ziemlich schwach, und wir waren genötigt, Ersatz aus weiter gelegenen Gegenden zu beziehen.

Die Kohlenpreise, die schon Ende 1922 steigende Tendenz hatten, sind im ersten Halbjahr 1923 weiter gestiegen. Gegen den Herbst sind die Preise dann aber wieder gesunken, und auf Jahresende war eine weitere Preissenkung zu verzeichnen.

Die am 2. Mai 1921 eingeführte, am 15. Juni 1922 von Fr. 5 auf Fr. 4 pro t ermässigte eidgenössische Kohlengebühr ist am 16. Januar 1923 auf Fr. 2.50 pro t herabgesetzt worden.

Da der Bezug englischen Brennmaterials erheblich zurückgegangen ist und der weitaus grösste Teil hiervon ab Antwerpen per Bahn spedit wurde, blieben für den Abtransport auf dem Wasserweg nur geringe Mengen übrig, die teils auf oberrheinischen Stationen umgeschlagen wurden, teils direkt per Kahn bis Basel gelangten.

b. Gesamteingänge an fossilem Brennmaterial:

Belgien . . . . .	6 938 Tonnen
Holland . . . . .	42 774 "
Frankreich . . . . .	109 035 "
Saar und Lothringen . . . . .	213 192 "
Deutschland . . . . .	37 850 "
Oberschlesien . . . . .	19 931 "
England . . . . .	34 578 "
Einheimische Brikettfabriken und Verschiedenes . . . . .	16 483 "
Total	480 781 Tonnen

Der Kohlenlagerbestand betrug: auf Anfang 1923 = 194 422 t  
auf Ende 1923 = 206 179 t.

## II. Rechts- und Tarifdepartement.

### a. Allgemeines.

**1.** In seiner Sitzung vom 13. Januar hat der Verwaltungsrat das neue Reglement No. 31 betreffend die Erledigung von Entschädigungsforderungen, Fracht- und Fahrgelderstattungsansprüchen durch die Bahnhöfe und Stationen, durch das eine bedeutende Erweiterung der Zuständigkeit der in Betracht kommenden Dienststellen eingeführt wurde, genehmigt. Das Reglement ist am 1. Februar in Kraft getreten.

**2.** Der vom Verwaltungsrat am 13. Januar beschlossenen Vereinigung der Pensionskasse der ehemaligen Seethalbahn mit denjenigen der Bundesbahnen ist vom eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement am 3. Februar die Genehmigung erteilt worden. Die zur Ausführung des Beschlusses nötigen Weisungen haben wir erlassen.

**3.** Den von der ehemaligen Seethalbahn übernommenen Pensionierten haben wir die Teuerungszulage, welche sie von dieser Bahn erhalten haben, auch für das Jahr 1923 zu Lasten des Betriebes ausgerichtet (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1922, Seite 15, Ziffer 7.)

**4.** Wir haben die Kreisdirektionen ermächtigt, den Haftpflichtrentnern, die im Jahre 1922 eine Zulage auf Grund unseres Beschlusses vom 27. Juni 1922 erhalten haben, beim weiteren Vorhandensein der besondern Bedürftigkeit und der übrigen Voraussetzungen des Bundesbeschlusses vom 15. Juni 1920 eine Hilfeleistung im Betrag der im vorigen Jahre gewährten Zulage zu Lasten des Betriebes auch für das Jahr 1923 auszuzahlen (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1922, Seite 15, Ziffer 6).

**5.** Die Ende des Jahres 1922 angeordnete Neuwahl der Krankenkassenkommissionen ist durchgeführt und das Personal über das Ergebnis der Wahlen mit allgemeiner dienstlicher Mitteilung vom 23. März verständigt worden (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1922, Seite 16, Ziffer 8).

**6.** Die dem eidgenössischen Eisenbahndepartement und dem Bundesamt für Sozialversicherung vorgelegten Rechnungen und Bilanzen unserer Hilfskassen pro 1922 haben diesen Behörden keinen Anlass zu Bemerkungen oder Verfügungen gegeben.

**7.** In einem Schreiben vom 22. Mai an die eidgenössische Versicherungskasse haben wir uns über den Entwurf zu einer Botschaft an die Bundesversammlung und zu einem Bundesbeschluss über die Herabsetzung der Renten und Unterstützungen ausgesprochen. Die in diesem Entwurfe vorgesehenen Grundsätze sollen auch gegenüber den Pensionierten unserer Verwaltung zur Anwendung gelangen.

**8.** Die Zusammenlegung der Kreise infolge der neuen Verwaltungsordnung hat u. a. auch eine Verminderung der Kommissionen der Pensionskasse und der Kreiskrankenkassen um zwei zur Folge. Auf eine Eingabe des Gewerkschaftsamtes des schweizerischen Eisenbahnerverbandes hin haben wir einer Erhöhung der im Reglement vorgesehenen Mitgliederzahl der neuen Kreiskrankenkassenkommissionen von 6 auf 10 und der Delegierten von 2 auf 4 zugestimmt.

**9.** Am 26. November sind die schmalspurige Linie Ponte-Brolla-Camedo Grenze der Ferrovie Regionali Ticinesi (Centovallibahn) und die italienische Linie Camedo Grenze-Domodossola dem Betrieb übergeben worden. Damit ist eine durchgehende Bahnverbindung zwischen Locarno und Domodossola durch das Centovalli hergestellt.

**10.** Im Berichtsjahre sind eröffnet worden:

am 1. Juni die Station Chamoson, zwischen Ardon und Riddes,

am 1. September die Haltestelle Waltenschwil, zwischen Boswil-Bünzen und Wohlen,

am 13. Oktober die Haltestelle Châteauneuf, zwischen Ardon und Sion (Sitten).

Die Station Chamoson ist für den Personen-, Gepäck-, Expressgut-, Tier- und Güterverkehr eingerichtet.

Nach und von den Haltestellen Waltenschwil und Châteauneuf, die nicht bedient sind, findet nur Personen- und Gepäckabfertigung in beschränktem Umfange statt. Die Billette ab diesen Haltestellen werden im Zuge ausgegeben. Gepäcksendungen von und nach denselben sind am Zuge aufzugeben bzw. in Empfang zu nehmen.

**11.** Die Station Sisseln ist mit Wirkung vom 1. Dezember an dem Eil- und Frachtstückgutverkehr geöffnet worden.

**12.** Die Stationsbezeichnung Eplatures-Crét ist, entsprechend einem von der Gemeindebehörde von La Chaux-de-Fonds befürworteten Begehrungen interessanter Bevölkerungskreise und im Einverständnis mit der Regierung des Kantons Neuenburg und dem eidgenössischen Eisenbahndepartement, mit Wirkung vom 15. November an in Le Crêt-du-Locle geändert worden.

**13.** Infolge der Eröffnung des neuen Bahnhofes Thun (1. Juni) musste mit der Verwaltung der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn eine provisorische Vereinbarung über die Abwicklung des Verkehrs von Thun und weiterher nach Scherzlingen und weiter, Richtung Thunersee, sowie umgekehrt, für die Zeit bis zur endgültigen Regelung des Verkehrs nach und von dem Thunersee getroffen werden. Danach besorgt die B. L. S. den Betrieb auf der Strecke Thun-Scherzlingen hinsichtlich des Personen- und Gepäckverkehrs und bezieht demgemäß die dahierigen Einnahmen für diese Strecke. Im Güter- und Tierverkehr fallen dagegen die Einnahmen den S. B. B. zu als Vergütung für die Überführung der Sendungen von Thun nach Scherzlingen und umgekehrt, die von ihnen besorgt wird.

Im Verkehr von Thun und weiterher nach Gwatt und weiter, sowie umgekehrt, befindet sich die Eigentums- und Taxgrenze S. B. B./B. L. S. rund 600 m südlich der Mitte des neuen Bahnhofes Thun in der Höhe der Station Scherzliggen.

**14.** Die kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten hat am 15. März in Bern ihre 25. Sitzung abgehalten. Es wurde beschlossen, die Rhätische Bahn auf den 1. Mai 1923 wieder in den Geltungsbereich der Generalabonnementen einzubeziehen. In bezug auf die Bemessung der Gültigkeitsdauer der Hin- und Rückfahrtsbillette im Falle der Gewährung einer Ermässigung für diese Billette sprach sich die Konferenz mit grosser Mehrheit für folgende Norm aus: Für Entfernungen bis und mit 200 Tarifkilometer fünf Tage, für grössere Entfernungen acht Tage. Entsprechend dem von unserem Verwaltungsrat in der Sitzung vom 16. November gefassten Beschluss stimmte sie dann jedoch nachträglich im Schriftwege unserm Antrag auf Beibehaltung der einheitlichen Gültigkeitsdauer von 10 Tagen zu. In Beratung stand in der erwähnten Sitzung ferner die Änderung des Tarifs für Gesellschaften und Schulen und die Herabsetzung des Tiertarifs im Sinne der Beschlüsse unseres Verwaltungsrates vom 23. Februar 1923. Im weitern befasste sich die Konferenz mit einigen Änderungen der allgemeinen Tarifvorschriften für den Güterverkehr (worunter die Wiedereinführung der Taxierung nach dem halben Gewicht für gebrauchte Emballagen) und der Güterklassifikation, der Gewährung von Frachtermässigungen für verschiedene Artikel und der Ermässigung der Taxen des Ausnahmetarifs Nr. 33 für den Export von Eisenliegierungen.

Die Herabsetzung des Tiertarifs konnte, weil mit dem Abbau der Gütertarife zusammenhängend, noch nicht verwirklicht werden. Über die Durchführung der übrigen Massnahmen geben die Abschnitte e und f hiernach Auskunft.

**15.** Stand der Konzessionsgesuche für Wasserkräfte (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1922, Seite 16, Ziffer 16).

Während des Berichtsjahres sind wesentliche Änderungen nicht eingetreten.

### b. Abteilung für das Rechtswesen.

#### I. Versicherungswesen.

**1.** Von den kantonalen Brandversicherungsanstalten sind uns für 12 Brandfälle Fr. 158 079. 45 vergütet worden.

**2.** Die unserer Selbstversicherung unterstellten Werte wurden im Berichtsjahre von 58 Brandfällen betroffen. Zu Lasten des Versicherungsfonds gegen Feuerschaden sind Fr. 28 383 verrechnet worden.

#### II. Steuerwesen.

An verschiedenen Orten wurde versucht, die Steuern zu erhöhen. Rekurse gegen die höhere Einschätzung der steuerpflichtigen Liegenschaften in Biel und Thun sind noch anhängig. Ein Rekurs in einer aargauischen Gemeinde wurde durch Vergleich erledigt.

#### III. Unfallwesen.

Die Anzahl der Unfälle und der Betrag der im Jahre 1923 ausbezahlten Haftpflichtentschädigungen sind aus den statistischen Tabellen und den Rechnungen ersichtlich.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden von den Kreisdirektionen 40 Haftpflichtfälle erledigt (1922: 31).

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

#### A. Bei den Bundesbahnen eingereichte Reklamationen.

Aus dem Jahre 1922 wurden unerledigt übernommen . . . . .	2 799	Reklamationen	(1922: 4 098)
Im Berichtsjahre sind neu dazugekommen . . . . .	13 670	"	(1922: 10 719)
Erlledigt wurden: durch Abweisung . . . . .	6 369	"	(1922: 5 406)
durch Zahlung . . . . .	7 036	"	(1922: 6 612)

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

Den Bundesbahnen wurden von andern Verwaltungen überwiesen . . . . .	2 576	Reklamationen	(1922: 3 047)
Zu einer Zahlung der Bundesbahnen gaben Anlass . . . . .	2 139	"	(1922: 2 323)

### C. Unregelmässigkeiten.

Wegen Beschädigung oder Minderung sind 1 475 (1922: 1 841)  
und wegen Ablieferungshindernissen 1 861 (1922: 2 217) Meldungen eingegangen.

### D. Prozesse.

Aus dem Vorjahr hängige Prozesse . . . . .	46 (1922: 62)
Im Berichtsjahr neu dazugekommen . . . . .	24 (1922: 43)
Im ganzen erledigt . . . . .	34 (1922: 59)

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

#### I. Pensions- und Hilfskasse.

1. Im Laufe des Berichtsjahrs sind der Hilfskassenverwaltung nachstehend aufgeführte Fälle zu statuten-gemässer Erledigung überwiesen worden:

Fälle	General-direktion	Kreise					Zusammen
		I	II	III	IV	V	
<i>Invalide:</i>							
mit Abfindung . . . . .	1	1	—	2	1	1	6
mit Pension . . . . .	10	199	237	180	128	163	917
<i>Gestorbene Aktive</i> . . . . .							
pensionierte Witwen . . . . .	3	18	30	34	28	24	137
" Waisen . . . . .	3	17	26	27	25	20	118
" Doppelwaisen . . . . .	3	16	48	29	26	52	174
<i>Gestorbene Invalide</i> . . . . .							
pensionierte Witwen . . . . .	17	52	68	85	43	55	320
" Waisen . . . . .	13	32	42	51	31	35	204
" Doppelwaisen . . . . .	2	12	19	7	8	22	70
<i>Gestorbene Witwen</i> . . . . .							
pensionierte Doppelwaisen . . . . .	8	26	28	40	26	16	144
<i>Wiederverheiratete Witwen</i> . . . . .							
pensionierte Waisen . . . . .	—	—	2	1	3	4	—
<i>Abfindungen gemäss Art. 41</i> . . . . .							
	—	—	7	4	5	13	32

Ausserdem sind 365 Gesuche um Unterstützung gemäss Art. 43 der Statuten eingegangen, welchen von den Hilfskassenkommissionen entsprochen wurde; die Summe der bewilligten Unterstützungen beträgt Fr. 151 288. 10.

Im ferner sind im Rechnungsjahre 26 Invaliditäts- und 43 Todesfälle infolge Unfallen als erledigt zur Anzeige gebracht worden, wovon 21 Invaliditäts- und 37 Todesfälle den Betrieb betreffen.

2. Bezuglich des Standes auf den 31. Dezember 1923 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	33 903 (34 690)	Versicherter Jahresverdienst	Fr. 160 262 203 (166 050 982)
Pensionierte Invaliden	6 875 (6 317)	Betrag der Jahrespension	„ 22 336 783 (20 694 798)
" Witwen	4 294 (4 126)	" " "	" 5 146 384 (4 788 474)
" Waisen	1 725 (1 756)	" " "	" 720 051 (712 167)
" Doppelwaisen	385 (381)	" " "	" 171 635 (169 986)

Die starke Abnahme der anrechenbaren Besoldungs- bzw. Lohnsummen gegenüber dem Vorjahr ist in erster Linie eine Folge der im Jahre 1923 eingetretenen Verminderung der Zahl der versicherten Aktiven; die durch Dienstaustritt, Tod oder Invalidität Ausgeschiedenen mussten in der Grosszahl nicht ersetzt werden. Als weitere Ursache für den Rückgang der Versicherungssumme ist die Herabsetzung der Grundsteuerungszulage zu erwähnen.

3. Die Gewinn- und Verlustrechnung ergibt auf den 31. Dezember 1923 eine erforderliche Erhöhung der Reserven von Fr. 340 638 670. 04, gegenüber dem Vorjahr also eine Vermehrung um Fr. 12 002 701. 25. Wenn die „erforderliche Erhöhung der Reserven“ per Ende 1922 in ihrem vollen Betrage verzinst worden wäre — es sind hierfür an Zinsen nur Fr. 1 500 000 eingegangen gegenüber den notwendigen Fr. 16 431 798. 45, — so wäre im Rechnungsjahr statt einer Vermehrung eine Verminderung eingetreten.

4. Über die auf den 31. Dezember 1923 abgeschlossene Bilanz gibt die Seite 136 dieses Berichtes Auskunft.

## II. Krankenkasse.

1. In der Krankenkasse waren am 31. Dezember 1923 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) 15 522 (15 980) Männer und 1161 (1223) Frauen;  
" *b* (nur Krankengeld) 7 (8) Männer, keine Frauen;  
" *c* (Arzt, Arznei und Krankengeld) 402 (485) Männer und 9 (12) Frauen.

Die Abnahme in allen Versicherungsklassen findet ihre Erklärung in der Verminderung des Personalbestandes.

2. Die „Statistik zur Gewinn- und Verlustrechnung pro 1923 nach administrativen Einheiten“ auf Seite 144 dieses Berichtes ergibt für einen Versicherten der Werkstättenkrankenkasse 15,48 (1922: 16,84) und für einen Versicherten der Kreiskrankenkasse 14,06 (1922: 14,27) Krankheitstage. Die Verhältnisse haben sich somit gegenüber dem Vorjahr etwas gebessert.

3. Über die Gewinn- und Verlustrechnung unserer Krankenkasse geben die Seiten 142—143 Auskunft.

Die Versicherungsklasse *a* hat einen Überschuss von Fr. 113 996.38 zu verzeichnen. In dieser Summe sind der Bundesbeitrag mit Fr. 48 777.85, der letztjährige Vortrag mit Fr. 27 770.10, der Escherfonds mit Fr. 10 090.15, die Ordnungsbussen und die Zinsen mit Fr. 2476.46 inbegriffen; ohne diese Beträge hätte das Rechnungsjahr mit einem Überschuss von Fr. 24 881.82 abgeschlossen.

Die Versicherungsklasse *b* hat einen Gewinn von Fr. 5249.15 zu verzeichnen, inbegriffen der Bundesbeitrag, die Zinsen und der Escherfonds.

Die Versicherungsklasse *c* hat einen Verlust von Fr. 10 647.90 erlitten. In diesem Verlust sind der Bundesbeitrag, der Escherfonds und die Zinsen mitverrechnet, nicht aber der Spezialfonds mit seinen Einnahmen (Ziffer III, 7, 8 und 9). Über diesen Spezialfonds wird gesonderte Rechnung geführt.

4. Die Bilanz der Krankenkasse ist auf Seite 143 aufgeführt; sie gibt uns zu Bemerkungen nicht Anlass.

## III. Unfallversicherung.

Für die Unfallversicherung unseres Personals haben wir der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern für das Jahr 1923 folgende Prämien bezahlt:

Für Betriebsunfälle:		(1922)
Versicherte Lohnsummen . . .	Fr. 150 450 204	(161 919 779)
Prämien . . . . .	" 2 050 065	(2 319 383)
Mittlerer Prämienatz . . . . .	13,6 %	(14,3)

Für Nichtbetriebsunfälle:		(1922)
Versicherte Lohnsummen . . .	Fr. 149 832 553	(161 169 598)
Prämien . . . . .	" 734 912	(790 779)
Mittlerer Prämienatz . . . . .	4,9 %	(4,9)

An Entschädigung für die Besorgung des Agenturdienstes haben wir zurückvergütet erhalten: 7 % der Prämien von Fr. 2 784 977 = Fr. 194 948 (1922: Fr. 217 711).

## d. Abteilung für den bahnärztlichen Dienst.

1. Im Jahre 1923 sind vom Oberbahnarzt 22 428 Krankheitsfälle (1922: 25 156) statistisch verarbeitet worden. Die Ergebnisse sind in fünf Tabellen zusammengestellt (s. statistische Tabellen).

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

2. Die grösste Zahl der Kranken am Ende eines Monats betrug 2454 im Januar (gegenüber 3453 im Februar 1922), die kleinste 1540 im August (gegenüber 2676 im September 1922). Jahresdurchschnitt der Zahl der Kranken am Monatsende: 1817 (1922: 2946).

Die Verminderung der Krankheitsfälle gegenüber 1922 ist in der Hauptsache auf das Abflauen der Grippe-epidemie zurückzuführen. Das Total der Grippefälle seit Beginn der Epidemie betrug am 31. Dezember 1923: 31 434 (31. Dezember 1922: 30 615).

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

	General- direktion	Elektrif- kation	Kreise					Total	(1922)
			I	II	III	IV	V		
Aufnahmeuntersuchungen der Bahnärzte . . . . .	9	72	96	209	96	43	251	776	(678)
Begutachtung von Pensionierungen . . . . .	2	2	128	183	119	75	127	636	(1 097)
Begutachtung von Unfallfolgen . . . . .	—	—	7	12	2	3	7	31	(45)
Kontrolluntersuchungen . . . . .	10	7	268	213	224	116	396	1 234	(1 252)
Angemeldete Erkrankungen . . . . .	175	223	4924	5563	4639	2507	4338	22 369	(25 038)

### e. Abteilung für das Personentarifwesen.

1. Im allgemeinen Personenverkehr (Verkehr mit gewöhnlichen Billetten) wurden die vom Verwaltungsrat in der Sitzung vom 16. November beschlossenen Massnahmen (s. Seite 2 dieses Berichtes unter „Tarifwesen“) auf den 1. Januar 1924 durchgeführt, und zwar auch auf der Basler Verbindungsbahn sowie auf den gepachteten Linien Nyon-Crassier und Vevey-Chexbres.

2. Der Tarif für Gepäck und Expressgut wurde auf den 1. Mai gemäss dem Beschlusse des Verwaltungsrates vom 23. Februar (s. S. 2 dieses Berichtes unter „Tarifwesen“) ermässigt.

3. Die vom Verwaltungsrat am 24. Februar beschlossene Herabsetzung und teilweise Aufhebung der Distanzzuschläge auf der Gotthardlinie für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr (s. S. 2 dieses Berichtes unter „Tarifwesen“) sind auf den festgesetzten Zeitpunkt (im internationalen Verkehr zum Teil etwas später) durchgeführt worden.

4. Die Durchführung des auf Seite 2 dieses Berichtes unter „Tarifwesen“ erwähnten Beschlusses betreffend Herstellung des früheren Verhältnisses zwischen den Fahrpreisen der I., II. und III. Wagenklasse und Einführung einer Ermässigung von 20 % für gewöhnliche Hin- und Rückfahrtsbillette wurde zur Abschaffung der bei der ehemaligen schweizerischen Seethalbahn (Linien Ennemembrücke-Beinwil-Wildegg und Beinwil-Münster) noch vorhanden gewesenen Sondereinrichtungen, d. h. der Sonntagsbillette und Familienabonnements, benutzt. Dabei sind die eintretenden Erschwerungen durch Herabsetzung des Distanzzuschlags auf den genannten Strecken für den Personen- und Gepäckverkehr von 35 auf 20 % kompensiert worden. Auf den gleichen Zeitpunkt (1. Januar 1924) wurde der Tarif der ehemaligen S.T.B. für Streckenabonnements durch den für die Abonenten im allgemeinen günstigeren Abonnementstarif der S.B.B. ersetzt. Damit ist erreicht, dass die Personentarife der S.B.B. ausnahmslos auf allen Strecken der letzteren Anwendung finden.

5. Für die am 1. Januar 1922 von den S.B.B. in Pacht übernommene Nyon-Crassier-Bahn finden seit 1. Juni 1923 die Personentarife der S.B.B. auf Grund der um 50 % erhöhten Distanzen Anwendung. Damit ist gegenüber den früheren Tarifen der N.C.B., die ungefähr doppelt so hoch waren als jene der S.B.B. und deshalb verkehrshemmend wirkten, eine Ermässigung um etwa 25 % eingetreten.

6. Veranlaßt durch Klagen über gewisse Härten in der Erhebung des Schnellzugzuschlages haben wir Grundsätze aufgestellt für:

- a. die Zuschlagspflicht der Schnellzüge im allgemeinen;
- b. den Erlass des Schnellzugzuschlages im Lokalverkehr bei an und für sich zuschlagspflichtigen Schnellzügen.

Diese Grundsätze, die erstmals im Fahrplan vom 1. Juni 1923 angewendet wurden, sind folgende:

Zu a. Mit dem Schnellzugzuschlag werden belegt Schnellzüge mit internationalem Charakter, d. h. Schnellzüge, die im internationalen Verkehr durchlaufende Wagen mit sich führen, ferner innerschweizerische Schnellzüge auf lange Entfernungen mit durchlaufenden Wagen, darunter insbesondere auch jene mit Speisewagen.

Zu b. Bei zuschlagspflichtigen Schnellzügen wird von der Erhebung des Zuschlages abgesehen, wenn sie nur benutzt werden zwischen zwei Schnellzugs-Haltstationen, zwischen denen keine Stationen oder nur solche Stationen liegen, auf denen der betreffende Schnellzug ebenfalls anhält.

Ausnahmen von der letztern Regel müssen für gewisse Fälle vorbehalten bleiben.

7. Für den Besuch folgender Ausstellungen haben wir, wie bei den entsprechenden letztjährigen Ausstellungen, 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:

VII. Schweizer Mustermesse in Basel, vom 14. bis 24. April;

4<sup>o</sup> Comptoir suisse des industries alimentaires et agricoles in Lausanne, vom 8. bis 23. September.

8. Für das eidgenössische Musikfest in Zug haben wir die gleichen Fahrbegünstigungen bewilligt, wie im Jahr 1922 für das eidgenössische Sängerfest und das eidgenössische Turnfest, nämlich:

für aktive Teilnehmer, 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.

9. Die auf Seite 20 des Geschäftsberichtes 1922 unter Ziffer 3 erwähnte Taxermässigung für den Wintersportverkehr wurde auch für die Zeit vom 17. November bis 31. Dezember 1923, d. h. bis zur allgemeinen Einführung der Hin- und Rückfahrtsbillette zu ermässigtem Preise, gewährt.

10. Einer Eingabe des eidgenössischen Hornusserverbandes entsprechend, haben wir im Einvernehmen mit den Verwaltungen der in Betracht kommenden Privatbahnen beschlossen, bei Festen und Wettspielen die Spielgeräte der Hornussergesellschaften frachtfrei zu befördern, sofern die Gesellschaften selbst die Bahn benutzen. Es handelt sich hier um eine ähnliche Begünstigung wie bei der unentgeltlichen Beförderung von Skis und Sportschlitten. Während diese aber die Belebung des Wintersportverkehrs bezweckt, soll jene der Benutzung des Automobils durch die Hornussergesellschaften entgegenwirken.

11. Infolge der Ausgestaltung des beruflichen Fachschulwesens sind die Lehrlinge je länger je mehr genötigt, statt der in ihrem Wohnort oder in dessen Nähe befindlichen allgemeinen Fortbildungsschulen die ihrem Berufe entsprechenden auswärtigen Fachschulen oder Fachkurse zu besuchen. Für die in der Hauptsache wöchentlich

ein- oder zweimal zu diesem Zwecke nötigen Bahnfahrten standen den Betreffenden gewöhnliche Billette oder Schülerabonnements zur Verfügung. Es wurde nun als unbillig empfunden, dass die jungen Leute für diese wenigen Fahrten ebenso hohe Abonnementstaxen bezahlen sollten wie die Schüler und Lehrlinge, welche die Abonnements täglich benützen. In Berücksichtigung der aus Interessentenkreisen laut gewordenen Wünsche, haben wir deshalb beschlossen, vom 1. März an versuchsweise an Lehrlinge und Lehrtöchter im Alter bis zu 20 Jahren, die sich auf Grund eines den gesetzlichen Vorschriften entsprechenden Lehrvertrages in einem Handwerk oder Beruf ausbilden und daneben innerhalb der Lehrzeit wöchentlich ein- oder zweimal eine gewerbliche, industrielle oder hauswirtschaftliche Fachschule oder einen solchen Fachkurs zu besuchen haben, Schülerabonnements für die dritte Wagenklasse zum halben Preise abzugeben. Die Gültigkeit dieser Abonnements beschränkt sich, je nach dem Falle, auf einen oder zwei bestimmte Wochentage. Die Massnahme gilt nur für den Besuch von durch den Bund, die Kantone oder die Gemeinden subventionierten und beaufsichtigten Schulen und Kursen genannter Art.

12. Gemäss Beschluss der kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten in der Sitzung vom 15. März ist die Rhätische Bahn mit Wirkung vom 1. Mai an in den Geltungsbereich der Generalabonnements einbezogen worden.

13. Am Tarif für Gesellschafts- und Schulfahrten sind folgende wesentliche Änderungen vorgenommen worden:

auf 1. Juni 1923: Herabsetzung der Mindestteilnehmerzahl für Gesellschaftsfahrten von 16 auf 12 Personen; Gewährung der Schulfahrtstaxe (für gewisse Fahrten), die bereits den Pfadfinderkorps zugestanden war, auch für Pfadfinderrinnenkorps;

auf 1. Januar 1924: Herstellung des Verhältnisses von 10 : 7 : 5 zwischen den Taxen für einfache Fahrt der I., II. und III. Klasse (durch Herabsetzung der Taxen II. Klasse), Erhöhung des Rabattes für einfache Fahrten von mehr als 200 km um 5 %, Einführung einer Ermässigung für Hin- und Rückfahrten von 10 % der doppelten Taxen einfacher Fahrt (s. S. 2 und 3 dieses Beichtes unter „Tarifwesen“).

14. Am 1. März ist eine Neuausgabe des Reglements betreffend Fahrbegünstigung zum Zwecke der Arbeitsvermittlung in Kraft getreten. Mit der Neuausgabe ist die Zahl der Arbeitsämter, die zur Abgabe von Ausweisen zum Bezug halber Billette für Fahrten zum Antritt einer auswärtigen Arbeitsstelle ermächtigt sind, bedeutend vergrössert worden.

15. Auf 1. Juli wurde das Übereinkommen der schweizerischen Transportunternehmungen betreffend die Rückerstattung von Fahrgeld neu herausgegeben. Durch die Neuausgabe ist die selbständige Erledigung von Rückerstattungsgesuchen durch die Stationen allgemein als zulässig erklärt worden. Eine weitere Neuerung besteht darin, dass für jeden Reklamationsfall, der nicht mit einem Verschulden der Transportunternehmung begründet ist, eine Schreibgebühr erhoben wird. Die Einführung dieser Gebühr wurde veranlasst durch den immer grösser werdenden Aufwand an Zeit und Arbeit, den die Erledigung der Fahrgeldreklamationen beansprucht.

16. Infolge des Überganges der schweizerischen Seetalbahn an den Bund und der Einführung des Motorwagenbetriebes auch auf andern S. B. B.-Strecken erwies sich die Ergänzung des Tarifs der S. B. B. für Extrazüge durch die Aufnahme von Mindesttaxen für Personenextrafahrten mit Motorwagen (mit oder ohne Anhängewagen) als nötig. Diese Mindesttaxen konnten bedeutend niedriger angesetzt werden als diejenigen für Extrazüge mit besonderer Lokomotive.

17. Auf den 1. September sind gemäss Beschluss der kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten die Gebühren für die Beförderung von Kranken in besondern Wagen herabgesetzt worden, unter besonderer Berücksichtigung der Transporte in Wagen III. Klasse und in Gepäck- oder Güterwagen. Gleichzeitig hat eine angemessene Herabsetzung der Gebühren für die Miete von Personen- und Gepäckwagen stattgefunden.

18. Die Taxen für Leichentransporte wurden mit Rücksicht auf die zunehmende Konkurrenz der Automobile auf den 1. April um durchschnittlich 25 % herabgesetzt.

19. Am 24./25. Mai tagte in Reichenau bei Konstanz und vom 6. bis 8. November in Meersburg je eine ausserordentliche Bodenseeverbandskonferenz, an der wir vertreten waren. Zur Beratung stand in der ersten Konferenz hauptsächlich eine Erhöhung der Fahrpreise in Markwährung (die für den Verkehr mit dem Schweizerufer ausser Betracht fallen). Die zweite Konferenz befasste sich in der Hauptsache mit der Neubearbeitung der den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr betreffenden Bestimmungen des Betriebsreglements und der Festsetzung des Personen-, Gepäck- und Expressguttarifs für den Verkehr zwischen deutschen und österreichischen Stationen in Goldmark. Am Tarif für den Verkehr mit Schweizerstationen wurden keine Änderungen vorgenommen.

20. Am 20. Juni fand im Haag eine Konferenz zur Beratung verschiedener Fragen betreffend den Verkehr mit internationalen zusammenstellbaren Billetten statt, an der wir teilnahmen.

21. Am 10. Oktober war in Nürnberg der Unterausschuss für Angelegenheiten des Personenverkehrs des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen versammelt, um über eine teilweise Revision des Fahrgelderstattungs-Übereinkommens dieses Vereins zu beschliessen, durch die auch die Wiederanwendung des Übereinkommens im Verkehr mit ausserhalb des Vereins stehenden Unternehmungen ermöglicht werden soll. Wir waren an der Tagung vertreten.

22. Der neue Tarif für die Beförderung englischer Reisegesellschaften nach der Schweiz und nach Italien (vgl. Geschäftsbericht 1922, Seite 21, Ziffer 12) ist auf den 1. Februar zur Einführung gelangt. Damit hat auch die Ausgabe von Gesellschaftsbilletten von England nach Italien wieder begonnen, nachdem solche Billette nach der Schweiz bereits seit Mitte Dezember 1922 ausgegeben werden.

23. Zur Belebung des wegen des tiefen Standes der französischen Valuta darniederliegenden Touristenverkehrs aus Frankreich nach der Schweiz ist gestützt auf die Einrichtung der zusammenstellbaren Billette auf 1. Juni eine Erleichterung in dem Sinne geschaffen worden, dass die Agentur der S. B. B. in Paris Anschlussbillette zu ermässigten Preisen ab den französisch-schweizerischen Grenzstationen in Verbindung mit französischen Fahrausweisen zu ermässigter Taxe ausgeben kann.

24. Zufolge der Erhöhung des Personen- und Gepäcktarifs der belgischen Staatsbahnen um 10% musste auf den 1. Januar 1924 der englisch-belgisch-schweizerische Personen- und Gepäcktarif geändert werden.

25. Infolge der häufigen Tariferhöhungen der deutschen Reichsbahn und der fortwährenden Kursänderungen waren die internationalen Tarife für den Personen- und Gepäckverkehr mit und im Transit durch Deutschland steten Änderungen unterworfen. Zur Prüfung der Frage, ob diesem Übelstande durch Einführung sogenannter werbeständiger deutscher Tarife begegnet werden könnte, tagte auf Einladung der deutschen Verwaltungen am 17. August in München eine Konferenz, an der wir vertreten waren. Eine befriedigende Lösung wurde nicht gefunden.

Eine wesentliche Besserung trat dann im deutsch-schweizerischen Verkehr auf den 1. November ein durch die Einführung von Taxen in Goldmark für die deutschen Strecken. Gegenüber den vorherigen Sätzen in Papiermark bewirkte diese Massnahme eine bedeutende Erhöhung (ungefähr das 16-fache).

26. Für den schweizerisch-österreichischen Personen- und Gepäckverkehr wurde auf 1. November ein neuer Tarif eingeführt und damit die seit Kriegsausbruch unterbrochene direkte Abfertigung wieder eingerichtet. Die Erhöhung des österreichischen Personen- und Gepäcktarifs um 30—50% machte dann eine Änderung des Tarifs auf 1. Januar 1924 notwendig.

27. Die Personentaxen der italienischen Staatsbahnen erfuhren auf 1. November eine Erhöhung von durchschnittlich 7% für die II. Klasse und 15% für die III. Klasse. Im schweizerisch-italienischen Verkehr wurden die entsprechenden Änderungen auf 1. Januar 1924 durchgeführt.

28. Für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen England, Frankreich, Belgien, der Schweiz und Italien einerseits und Serbien-Kroatien-Slowenien, Rumänien, Bulgarien, Griechenland und der Türkei anderseits über Postumia (italienisch-jugoslawische Grenzstation) wurde auf den 1. Juli ein direkter Tarif eingeführt.

29. Am 1. Mai sind provisorische Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck, sowie von kleinen Warenkolli (Expressgut) mit dem seit Anfang Februar 1923 über Basel-Buchs verkehrenden Orient-Expresszug in Kraft getreten.

Auf den 15. Juli ist ein provisorischer direkter Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen England und Frankreich einerseits und Österreich und der Tschechoslowakei anderseits durch die Schweiz eingeführt worden.

Zur Behandlung verschiedener Fragen betreffend die erstgenannten Tarife (für den Orient-Expresszug) und betreffend die Ausdehnung des zweitgenannten Tarifs (für andere Züge) auf den Verkehr mit Belgien einerseits und Ungarn, Rumänien, Jugoslawien und Italien (via Brenner) anderseits tagte vom 18.—21. Dezember in Wien eine Konferenz, die wir ebenfalls beschickten.

30. Am 4. und 5. Dezember fand in Ulm eine Konferenz statt zur Besprechung der Einführung der Goldmarktarife für die deutschen Strecken im deutsch-italienischen Personen- und Gepäckverkehr durch die Schweiz, sowie der dadurch bedingten neuen Bestimmungen über die Abrechnung und Saldierung in diesem Verkehr. Wir hatten eine Vertretung abgeordnet. Die Inkraftsetzung der neuen Taxen erfolgte auf 1. Januar 1924.

31. Die nachstehenden Angaben erteilen Aufschluss über die Entwicklung einiger besonders interessanter Verkehrseinrichtungen:

a. Der Absatz an Generalabonnements stellte sich wie folgt:

Generalabonnements für	Anzahl der ausgegebenen Abonnements					
	ohne Schnellzugzuschlag		mit Schnellzugzuschlag		im ganzen	
	1923	1922	1923	1922	1923	1922
15 Tage	—	—	2 430	1 346 <sup>1)</sup>	2 430	1 346 <sup>1)</sup>
30 "	—	—	1 294	732 <sup>1)</sup>	1 294	732 <sup>1)</sup>
Kurzfristige Abonnements	—	—	3 724	2 078 <sup>1)</sup>	3 724	2 078 <sup>1)</sup>
3 Monate, gültig für 1 Person <sup>3)</sup>	6 749	7 309	14 482	12 094	21 231	19 403
3 " " " 2 Personen <sup>3)</sup>	114	80 <sup>2)</sup>	465	249 <sup>2)</sup>	579	329 <sup>2)</sup>
12 " " " 1 Person	260	270	405	378	665	648
12 " " " 2 Personen	18	22	35	22	53	44
Langfristige Abonnements	7 141	7 681	15 387	12 743	22 528	20 424

<sup>1)</sup> Auf den 1. Juni 1922 eingeführt.

<sup>2)</sup> Werden erst seit 1. Mai 1922 ausgegeben.

<sup>3)</sup> Einschliesslich der Ratenkarten zu 12monatigen Abonnements.

Danach hat der Absatz an Abonnements ohne Schnellzugzuschlag ab-, an solchen mit Schnellzugzuschlag zugenommen.

Die Einnahmen (einschliesslich Schnellzugzuschlag) betrugen aus kurz- und langfristigen Abonnements:

im ganzen		Anteile S. B. B.	
1923	1922	1923	1922
Fr. 8 664 160	Fr. 8 535 483	Fr. 7 289 933	Fr. 7 392 360

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

Anzahl		Einnahmen			
der ausgegebenen Abonnements		im ganzen		Anteile S. B. B.	
1923	1922	1923	1922	1923	1922
5084	2949	Fr. 417 037	Fr. 252 287	Fr. 368 630	Fr. 220 164

Die starke Zunahme beweist das Vorhandensein eines Bedürfnisses für die Ausgabe solcher Abonnements.

c. Die schweizerischen zusammenstellbaren Billette weisen folgende Ergebnisse auf:

Anzahl		Einnahmen			
der ausgegebenen Billette		im ganzen		Anteile S. B. B.	
1923	1922	1923	1922	1923	1922
77 469	46 207 <sup>2)</sup>	Fr. 3 255 126	Fr. 1 896 880 <sup>2)</sup>	Fr. 2 264 978	Fr. 1 417 221 <sup>2)</sup>

Diese Verkehrseinrichtung hat sich demnach bereits wieder sehr gut eingelebt.

d. Internationale zusammenstellbare Billette:

Anzahl		Einnahmen <sup>1)</sup>			
der in der Schweiz ausgegebenen Billette		alle schweizerischen Verwaltungen		Anteile S. B. B.	
1923	1922	1923	1922	1923	1922
5 926	2 526 <sup>2)</sup>	Fr. 1 102 689	Fr. 502 532 <sup>2)</sup>	Fr. 905 044	Fr. 355,800 <sup>2)</sup>

Auch hier ist eine erfreuliche Zunahme festzustellen. Doch wäre der Erfolg zweifellos wesentlich grösser, wenn auch die ausländischen Unternehmungen für diese Billette eine Ermässigung gewährten und wenn auch Deutschland, Österreich und Ungarn dieser Verkehrseinrichtung angehören würden.

e. Die Einnahme der S. B. B. aus dem Verkauf von Fahrscheinen für ihre Strecken durch private Reiseunternehmungen betrug Fr. 6 315 125 (im Vorjahr Fr. 4 823 438). Diese Zunahme legt Zeugnis ab vom Anwachsen des Fremdenverkehrs nach der Schweiz.

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

Agentur in London Fr. 4 035 014 (im Vorjahr Fr. 2 552 392),  
" " Paris " 601 465 (" " " 705 012<sup>2)</sup>).

Es kann eine erhebliche Zunahme des Verkehrs aus England nach der Schweiz festgestellt werden. Der durch die Agentur in Paris vermittelte Verkehr aus Frankreich nach der Schweiz ist dagegen zurückgegangen, was auf das starke Sinken der französischen Währung zurückzuführen sein dürfte.

g. Die Einnahme aus dem Verkauf der Spezialbillette für die im Sommer und Herbst 1923 veranstalteten Verwaltungsextrazüge zu ermässigten Preisen betrug nach Abzug der sich auf rund Fr. 23 000 (im Vorjahr Fr. 17 000) belaufenden Propagandakosten Fr. 535 000 (Fr. 397 000). Davon entfallen auf:

- a. Extrazüge für Hin- und Rückfahrt am gleichen Tage Fr. 299 000 (Fr. 242 000);
- b. Extrazüge, die nur in einer Richtung geführt oder doch nicht am gleichen Tage zurückgeführt wurden, Fr. 97 000 (Fr. 92 000);
- c. Fahrplanmässige Züge, für welche die Spezialbillette zur Vermeidung von Extrazügen zugelassen wurden, Fr. 139 000 (Fr. 63 000).

Bei den Zügen ad a betrug die Einnahme pro Kilometer Hin- und Rückfahrt Fr. 38 (Fr. 37). Bei den Zügen ad b wurde eine Einnahme von Fr. 20 (Fr. 14) pro Kilometer in einer Richtung erzielt. Das Ergebnis war somit auch in diesem Jahre ein befriedigendes.

32. Die Taxierung unverpackter, von Reisenden mit geführter Hunde wurde zufolge einem von der kommerziellen Konferenz auf unsern Antrag gefassten Beschluss auf den 1. Januar 1924 in dem Sinne geändert, dass für die Beförderung eines Hundes in einem Personen- oder Schnellzug nur noch ein gewöhnliches Billett einfacher Fahrt III. Klasse zum halben Preise (vorher zum vollen Preise), ohne Schnellzugzuschlag, zu lösen ist. Hin- und Rückfahrtsbillette für Hunde werden nach wie vor nicht abgegeben.

<sup>1)</sup> Aus den in der Schweiz und im Auslande ausgegebenen Billetten.

<sup>2)</sup> Werden erst seit 1. Mai 1922 ausgegeben.

<sup>3)</sup> Der Unterschied gegenüber der entsprechenden Angabe des letzten Geschäftsberichtes kommt davon her, dass nunmehr die Einnahmen in französischer Währung nicht mehr voll, sondern in Schweizerwährung umgerechnet eingestellt sind.

**33.** In bezug auf die Beförderung von lebenden Tieren haben wir gestützt auf unsere Erfahrungen der kommerziellen Konferenz folgende Änderungen vorgeschlagen, die von ihr gutgeheissen wurden und deren Durchführung auf den 1. November stattfand:

- a. Für Sendungen von Tieren in Behältern wurde der Eilfrachtwang aufgehoben, so dass sie nunmehr auch zur Beförderung in gewöhnlicher Fracht aufgegeben werden können. Es war nicht gerechtfertigt, Sendungen verpackter Tiere dem Eilfrachtwang zu unterwerfen, während Sendungen unverpackter Tiere diesem Zwange nicht unterstanden, denn die Aufgabe der Tiere in Behältern kann der Bahn aus betriebsdienstlichen Gründen nur erwünscht sein und soll deshalb nicht erschwert werden.
- b. Für Schafe, kleine Schweine und Ziegen sind die für die Anwendung des Gepäcktarifs (soweit er sich niedriger stellt als der Tiertarif) massgebenden Verpackungsvorschriften gemildert worden.
- c. Die Beförderung in Eilfracht auf Teilstrecken, die bisher nur für frankierte, nicht mit Nachnahme belastete Sendungen zugelassen war, wurde auch für unfrankierte oder mit Nachnahme belastete Sendungen als zulässig erklärt, dies mit Rücksicht darauf, dass die Sendungen letzterer Art die Mehrzahl ausmachen und sich demgemäß auch die Begehren um Bewilligung der gleichen Beförderungsmöglichkeiten wie bei frankierten Sendungen nicht mehr abweisen liessen.

**34.** Schriftliche Auskünfte über Transport-, Tarif- und Billettfragen wurden im Personen-, Gepäck- und Tierverkehr an Private in 1388 und an Dienststellen in 2263 Fällen erteilt.

**35.** Fahrgeldreklamationen gingen ein 6422 (einschliesslich 388 auf Generalabonnements), Frachtreklamationen auf Gepäck-, Tier- und Militärsendungen 974.

Erledigt wurden 6403 Fahrgeldreklamationen (einschliesslich 343 auf Generalabonnements) und 854 Frachtreklamationen.

#### f. Abteilung für das Gütertarifwesen.

**1.** Die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweizerischen Transportanstalten sind wie folgt geändert und ergänzt worden:

Am 1. Mai ist ein II. Nachtrag erschienen; er enthält in der Hauptsache Änderungen der Tarifvorschriften, und zwar Ermässigung der Minimalfracht von 60 auf 50 Cts., sowie Wiedereinführung der für den Transport von gebrauchten Emballagen als Frachtstückgut früher bestanden, während des Krieges aber aufgehobenen Begünstigung der Taxierung zur Stückgutklasse 2 nach dem halben Gewicht. Ferner ist das in den Art. 20 und 24 vorgesehene Mindesttaxgewicht von 2000 kg bei den als Frachtgut aufgegebenen Sendungen auf 1000 kg herabgesetzt worden für den Fall, dass der Absender durch einen Vermerk im Frachtbrief sich mit der Verdoppelung der Lieferfrist einverstanden erklärt.

Am 20. August wurde sodann der zweite Absatz von Art. 13 der Tarifvorschriften den heutigen Verhältnissen entsprechend in der Weise abgeändert, dass für die Befreiung der zulässigen Höchstbelastung nicht mehr, wie bis jetzt, allgemein das angeschriebene Ladegewicht, erhöht um 5 %, sondern bei Wagen mit Angabe der Tragfähigkeit diese massgebend ist. Seit einiger Zeit werden nämlich offene Güterwagen mit 20 t Ladegewicht gebaut, und es sind schon 899 solcher Wagen im Betrieb, bei denen die Tragfähigkeit nur so hoch angesetzt wird, dass Tara und Tragfähigkeit zusammen nicht mehr als 30 t oder 7,5 t Raddruck ergeben. Bei diesen Wagen beträgt der Unterschied zwischen Tragfähigkeit und Ladegewicht nicht mehr als 5 % des letztern.

In die Güterklassifikation wurde mit Tarifierung nach Spezialtarif III folgende neue Position aufgenommen:

„Petroleumrückstände zu Feuerungszwecken, in Kesselwagen, mit einem spezifischen Gewicht von mehr als 0,885 bei 20° Celsius unter Vorbehalt der von den schweizerischen Eisenbahnverwaltungen aufgestellten Kontrollmassnahmen.“ Die Ordnungsnummer D 8 (Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation) ist durch Einbezug der „Abfallschwefelsäure an schweizerische Düngerfabriken adressiert“ ergänzt worden.

**2.** Die Anwendung des Reglements über die Gewährung von Taxermässigungen für Ausstellungsgegenstände vom 1. März 1909 ist für nachgenannte Ausstellungen zugestanden worden:

1. Salon de l'automobile in Genf, vom 16. bis 25. März 1923;
2. Turnausstellung des schweizerischen Kunstvereins, März-November 1923 (mit weitgehenden Abweichungen vom Reglement);
3. Schweizer Mustermesse in Basel, vom 14. bis 24. April 1923;
4. Kantonale Ausstellung für Blumenzucht, Acker- und Gartenbau in Lugano, vom 21. bis 24. April 1923;
5. Interallierte Ausstellung von Arbeiten Kriegsinvalider in Gent, vom 14. bis 22. April 1923;
6. Internationale Ausstellung zur Säkularfeier Pasteurs in Strassburg, vom 1. Juni bis 31. Oktober 1923;
7. Internationale Mustermesse in Valencia (Spanien), vom 10. bis 31. Mai 1923;
8. I. Schweizerische Kochkunstausstellung in Luzern, vom 26. Mai bis 17. Juni 1923;
9. X. Ausstellung der Gesellschaft schweizerischer Maler, Bildhauer und Architekten in der Kunsthalle in Bern, vom 2. bis 30. September 1923;

10. 4<sup>e</sup> Comptoir suisse des industries alimentaires et agricoles in Lausanne, vom 8. bis 23. September 1923;
11. Kantonale landwirtschaftliche Ausstellung in Bellinzona, vom 16. bis 23. September 1923;
12. Landwirtschaftliche Ausstellung in Cormoret, vom 22. bis 24. September 1923.

**3. Der schweizerische Nebengebührentarif hat folgende Änderungen erfahren:**

Um den Wagenstauungen in den Basler Bahnhöfen, verursacht durch die grosse Zahl von Reexpeditions-wagen, über die keine Verfügungen der Empfänger vorliegen nach Möglichkeit zu begegnen und um dem grössern Übel der vollständigen Verstopfung der genannten Bahnhöfe auszuweichen, sind mit Zustimmung des eidgenössischen Eisenbahndepartements in Anwendung von § 79, Abs. (6), des schweizerischen Transportreglements vom 22. März 1923 bis 31. Mai und sodann vom 17. August an bis auf weiteres auf den Bahnhöfen Basel S. B. B. und Basel A. L., sowie Basel-St. Johann S. B. B. und Basel-St. Johann A. L. für auf Bahngleisen stehende bahneigene und Privatgüterwagen, die nicht innert der vorgeschriebenen Frist von 24 Stunden entladen werden oder beladen zum Versand oder zur Reexpedition gelangen, die schweizerischen Wagenverspätungsgebühren bis auf weiteres wie folgt festgesetzt worden:

Für den ersten Tag der Verspätung Fr. 6 pro Wagen und Tag.
" zweiten " " " 12 "
" dritten " " " 20 "
" jeden weitern " " " 30 "

Aus dem gleichen Grunde sind, ebenfalls mit Zustimmung der Aufsichtsbehörde, vom 29. März 1923 an für die in den obgenannten Bahnhöfen eintreffenden Wagenladungen Reexpeditionsfristen von 24 Stunden auf 4 Geschäftsstunden gekürzt worden.

Die gleichen Massnahmen mussten aus denselben Gründen bis auf weiteres getroffen werden für Le Locle-Col des Roches am 5. November, für Buchs (St. Gallen) am 3. Dezember und für St. Margrethen am 31. Dezember.

**4. Auf den 1. Januar 1923 sind die in den Lagerhaustarifen vorgesehenen Gebühren für Getreide und Futtermittel etwas ermässigt worden.**

**5. Am 15. März ist der den offiziellen Camionneuren der schweizerischen Bundesbahnen auf den zurzeit in Kraft bestehenden tarifmässigen Camionnagetaxen gewährte Teuerungszuschlag von 80 auf 70% herabgesetzt worden. Gleichzeitig wurde der Zuschlag zu den Minimaltaxen von 20 auf 10 Rappen in der ersten und zweiten Zone und derjenige für die weitern Zonen von 40 auf 30 Rappen ermässigt.**

**6. Die im Tarif für die Überfuhr von Gütern in Eil- und in gewöhnlicher Fracht vom Bahnhof Luzern und von den Stationen Alpnachstad und Flüelen nach den Umladplätzen und Trajektanlagen am Vierwaldstättersee und umgekehrt unter Abschnitt „A. Luzern“, Ziffern 1 und 2, vorgesehenen Gebühren sind wie folgt ermässigt worden:**

**1. Überfuhr von Stückgut nach den Umladplätzen und nach der Trajektanlage am See und umgekehrt:**

Eilgut pro 100 kg . . . . .	von 60 auf 50 Cts.
Minimaltaxe . . . . .	" 60 " 50 "
Frachtgut pro 100 kg . . . . .	" 50 " 40 "
Minimaltaxe . . . . .	" 50 " 40 "

**2. Überfuhr von Wagenladungen nach den Umladplätzen am See und umgekehrt:  
pro Eisenbahnwagenachse (Hin- und Rückfahrt) von Fr. 2.50 auf Fr. 2.25.**

**7. Die gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarife haben folgende Änderungen und Ergänzungen erfahren:**

Auf Zusehen hin können Sendungen von Säuglingsmilch in Fläschchen zum Ausnahmetarif No. 4 für Brot, frische Butter, Eier usw. verfrachtet werden. In diesem Ausnahmetarif ist sodann die Minimaltaxe von 60 auf 50 Cts. ermässigt worden. Im weitern wurden zur Ermöglichung der direkten Abfertigung von Sendungen auf Grund dieses Tarifs im Verkehr mit den Stationen der elektrischen Strassenbahnen im Kanton Zug und der Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds-Bahn Anstossdistanzen dieser Unternehmungen bis und ab Zug und Baar bzw. La Chaux-de-Fonds in dem genannten Tarif vorgesehen.

Zum Ausnahmetarif No. 6 für Getreide, Hülsenfrüchte und Ölsaaten ist am 1. Mai ein I. Nachtrag in Kraft getreten mit einigen Änderungen und Ergänzungen der Taxtabellen.

Am 1. Juli ist eine Neuausgabe des schweizerischen Ausnahmetarifs No. 12 für Borke, rohe, ungemahlene (Gerberrinde), dessen Anwendung seit dem 22. Oktober 1917 eingestellt war, mit erhöhten Frachtsätzen in Kraft gesetzt worden.

In das Artikelverzeichnis des Ausnahmetarifs No. 14 für Düngemittel usw. ist „Abfallschwefelsäure, an schweizerische Düngerfabriken adressiert“ aufgenommen worden.

Die Taxschemata des Ausnahmetarifs No. 18 für Holz und Torf sind für den Verkehr mit der Pont-Brassus-Bahn auf Verlangen dieser letzteren Verwaltung auf den 29. Februar 1924 gekündigt worden.

Betonhohlbalken wurden in das Artikelverzeichnis der Serie 2 des Ausnahmetarifs Nr. 19 für Steine, Kies, Sand usw. einbezogen. Ferner wurden gespaltene oder mit dem Bossierhammer (Steinschlegel), Zweispitz, Spitzhammer oder Spitzmeissel roh behauene Steine schweizerischer Herkunft, unverpackt, von der Serie 2 in die billigere Serie 3 versetzt. Im weitern sind für kieselhaltigen und quarzhaltigen Sand in Wagenladungen von 10 000 kg nach einer Reihe neuer Empfangsstationen Ausnahmetaxen eingeführt worden, die auf den gleichen Grundlagen beruhen wie die für andere Stationen früher schon gewährten Sätze (II. Nachtrag zum Ausnahmetarif Nr. 19).

Am 1. Februar ist eine Neuausgabe des Ausnahmetarifs Nr. 20 für Steinkohlen, Steinkohlenbriketts, Steinkohlenkoks, Braunkohlen, Braunkohlenkoks und Braunkohlenbriketts usw., dessen Anwendung seit dem 22. Oktober 1917 eingestellt war, mit erhöhten Frachtsätzen in Kraft getreten.

Am 1. Januar 1923 wurde ein neuer Ausnahmetarif Nr. 23 für den Transport in gewöhnlicher Fracht von Linoleum schweizerischen Ursprungs in Stückgutsendungen und in Wagenladungen von mindestens 5000 und 10 000 kg oder dafür zahlend eingeführt. Er gilt nur für Linoleum, das von einer schweizerischen Linoleumfabrik entweder auf der Station des Fabrikortes oder auf der Station ihrer eigenen Fabrikniederlage zum Versand gelangt.

Am 1. Mai ist zum Ausnahmetarif Nr. 33 für den Export von Eisenlegierungen ein I. Nachtrag erschienen, womit die bisherigen Taxen eine Ermässigung erfuhren und gleichzeitig die Station „Bex C. F. F.“ neu in den Tarif einbezogen worden ist.

Die Stationen Klus, Martigny C. F. F. und Oberburg sind als neue Versandstationen mit entsprechenden Taxen in den Ausnahmetarif Nr. 36 für den Export von metallurgischen Erzeugnissen aufgenommen worden.

Die im dritten Absatz der Ziffer 6 der allgemeinen Bestimmungen und im ersten und letzten Absatz der lit. a der Ziffer 2 der Ausnahmebestimmungen des Ausnahmetarifs Nr. 41 für flüssige Milch, Magermilch, Buttermilch und Molken vorgesehenen Gebühren für die Blechmarken (50 Cts.) und Blechräumen (60 Cts.) wurden am 1. Juli wieder auf die ursprünglichen Ansätze von 30 Cts. pro Stück für die Marken und 35 Cts. pro Stück für die Rahmen herabgesetzt. Dieser Ausnahmetarif ist sodann von der Uerikon-Bauma-Bahn für ihren Verkehr auf den 29. Oktober 1924 gekündigt worden.

Die Bestimmungen des Ausnahmetarifs Nr. 43 für Materialien zur Bekämpfung von Pflanzenkrankheiten sind in dem Sinne erweitert worden, dass der Tarif nunmehr auch Anwendung findet auf Kupfervitriol und Schwefelpulver, in Ladungen von mindestens 10 000 kg, zur Herstellung von Mitteln zur Bekämpfung von Pflanzenkrankheiten in der Schweiz. Bedingung ist dabei, dass die Sendungen an schweizerische Fabriken adressiert sind, die aus Kupfervitriol und Schwefelpulver ausschliesslich Pflanzenschutzmittel herstellen und sich auf ihre Kosten der Kontrolle einer eidgenössischen landwirtschaftlichen Versuchsanstalt unterziehen.

8. Die durch die Herabsetzung der Distanzzuschläge auf der ehemaligen Gotthardbahn bedingten Taxänderungen sind in allen in Betracht kommenden internen und direkten schweizerischen Tarifen auf 1. Mai durchgeführt worden.

9. Es wurden folgende vorübergehende Taxermässigungen eingeräumt:

- a. für Heu, Stroh und Häcksel, in Wagenladungen von mindestens 5000 kg oder hierfür zahlend, Verlängerung der Gültigkeit der gewährten Taxermässigung (vgl. Geschäftsbericht 1922, Seite 24, Ziffer 8, f) bis 30. September 1923. Für die Zeit vom 1. Oktober bis 31. Dezember 1923 wurde alsdann diese Ermässigung von 30 auf 20% herabgesetzt;
- b. für einheimisches frisches Obst aller Art sowie einheimische frische (auch eingestampfte) Trauben als Stückgut und in Wagenladungen, in Eil- und gewöhnlicher Fracht eine Ermässigung der tarifgemässen Frachten bis 31. Dezember 1923 um 20%. Diese Massnahme ist für Obst am 23. Juli und für Trauben am 3. September in Kraft getreten;
- c. für den Export von frischen Äpfeln und Birnen, Zwetschgen und Pflaumen schweizerischer Herkunft in Wagenladungen von 5000 und 10 000 kg eine Ermässigung der Streckentaxen für Entfernungen von mindestens 51 km um 50% vom 3. bzw. 24. September bis 31. Dezember 1923;
- d. für einheimischen Weinmost (Säuser), Obstmost und Obstwein als Stückgut und in Wagenladungen, in Eil- und gewöhnlicher Fracht, eine Ermässigung der tarifgemässen Frachten ab 1. Oktober um 30%, und zwar für Weinmost (Säuser) bis 15. November und für Obstmost und Obstwein bis 31. Dezember 1923.

10. Folgende Ausnahmetaxen für Wagenladungen von mindestens 10 000 kg sind eingeführt worden:

- a. im inneren schweizerischen Verkehr für:

Granit, behauenen (moellons), Gouvernier und Martigny C. F. F.-Vernier-Meyrin; Industriesalz, nicht de-naturiertes, Pratteln-Monthei C. F. F.; Kalk zur Karbidfabrikation ab verschiedenen Stationen nach den

die Karbidfabriken bedienenden Stationen; Kalziumkarbid schweizerischen Ursprungs zur Herstellung von Düngemitteln bestimmt, Vouvry-Martigny C. F. F.; Pflastersteine Alpnach-Dorf, Brunnen S. B. B. und Luzern-Basel und Schaffhausen; Pflastersteine schweizerischer Herkunft Alpnach-Dorf, Brunnen S. B. B., Buchs (St. G.), Luzern, Oberriet, Schwanden, Schwyz und Weesen-Eschlikon mit beschränkter Gültigkeit vom 24. September bis 31. Dezember 1923; Pflastersteine, Sand, Kies und Schotter ab verschiedenen Versandstationen nach nord- und ostschweizerischen Stationen; Sand, kieselhaltiger und quarzhaltiger Marthalen und Winterthur-verschiedene Stationen; Sand, Kies und Schotter Mülehorn und Näfels-Mollis-nordostschweizerische Stationen sowie Leuzigen-Solothurn und St-Maurice-gare-Lausanne und Genève-Cornavin; Salz in Stückgutsendungen ab Bex C. F. F. nach einer Anzahl waadtändischer Stationen; Salzsole zu industriellen Zwecken Möhlin-Turgi und Pratteln-Basel; Siedesalz Möhlin-westschweizerische Stationen; Steine, roh behauene, Roche (Vaud), St-Tiphon und Villeneuve-Vernier-Meyrin; Talkstein, gemahlener, schweizerischen Ursprungs Brig (Brigue), Rüthi (St. G.) und Wallenstadt-verschiedene Stationen;

b. für den Export von:

Asphalt Couvet (Régional)-Buchs (St. Gallen) transit; Granit tessinische und urnerische Versandstationen-Basel transit; Kalksandbausteine Olten-Basel und Delle transit, sowie Olten-Hammer-Le Locle frontière; Kalkstickstoff (Stickstoffkalk), zum Düringen oder zur Fabrikation von Düngemitteln bestimmt, Hohen und Martigny C. F. F.-Basel und Delle transit; Kalzium- und Natriumchlorat Turgi-Basel transit; Kalziumkarbid Meiringen-Iselle transit per Genua, Bodio-Basel transit, Gurtnellen-Pino transit per Genua; Leim und Knochenfett (5 und 10 t) Emmenmatt, Märstetten, Schlieren, Wolhusen und Zofingen-alle Grenzstationen; Marmorplatten, gesägte, Saxon-Iselle transit; Milch, kondensierte in Büchsen Hochdorf, Konolfingen-Stalden und Thun-Grenzstationen; Milch, sterilisierte, flüssige, in Büchsen Thun-Basel transit, Genève-Cornavin transit, Iselle transit und Les Verrières-frontière; Pflaumen, getrocknete (auch etuvierte) (5 und 10 t) Rorschach-Basel S. B. B. transit, Delle frontière, Les Verrières-frontière und Genève-Cornavin transit; Pyritasche Uetikon und Luterbach-Basel, Schaffhausen und Singen transit; Schiefertafeln, rohe, unbearbeitete, Frutigen und Schwanden-schweizerisch-französische Grenzstationen; Schokolade (5 und 10 t) ab den die Schokoladefabriken bedienenden Stationen nach verschiedenen Grenzstationen; Zement Wildegg-Buchs (St. Gallen) transit; Zement, Kalk und Gips schweizerische Versandstationen Crassier-frontière.

11. Für den Güterverkehr aus der Schweiz nach Deutschland und weiter musste am 6. August auf Verlangen der Reichsbahn der Frankaturzwang bis zu den deutsch-schweizerischen Übergangsstationen, sowie das Verbot der Nachnahmebelastung eingeführt werden.

12. Am 15. Januar ist eine Neuausgabe des Tarifs für Güter und lebende Tiere auf dem Bodensee in Kraft getreten. Die darin für Romanshorn und Rorschach vorgesehenen Frankensätze entsprechen den vom 1. Januar 1923 an gültigen deutschen Taxgrundlagen, umgerechnet zu einem Kurs von 1 Mark = 0,08 Cts.

Zwecks Regelung verschiedener Tarifangelegenheiten für den Güter- und Tierverkehr auf dem Bodensee hat am 14. und 15. September auf der Insel Reichenau bei Konstanz eine Konferenz stattgefunden, an der wir vertreten waren.

13. Im Verkehr zwischen der Schweiz und Italien haben die italienischen Staatsbahnen am 1. April unter gewissen Bedingungen die Reexpedition von Gütersendungen wieder wie vor dem Kriege zugelassen. Infolgedessen unterliegen die in diesen Grenzstationen reexpedierten Gütersendungen nicht mehr der Taxierung bis und ab Luino und Domodossola, sondern es werden die durchgerechneten internen italienischen Frachtsätze von den Grenzpunkten Pino transit und Iselle transit bis zur italienischen Bestimmungsstation oder umgekehrt angewendet.

Am 1. Juni ist ein Reexpeditionstarif für die Beförderung von Ölkuchen und Kleie ab Brunnen (Lagerhaus) mit Herkunft aus Italien erschienen. Durch dessen Anwendung werden für die genannten Artikel unter gewissen Bedingungen die direkten Frachtsätze ab den Grenzstationen Chiasso und Pino-Bestimmung hergestellt, wodurch einem seit lange geäusserten Wunsche landwirtschaftlicher Kreise entsprochen ist.

Am 1. Juli ist eine Neuausgabe des Teils II A (Schnittsätze für die schweizerischen Strecken) der direkten schweizerisch-italienischen Gütertarife eingeführt worden; sie enthält die Taxermässigungen, die die im internen schweizerischen Verkehr dem Kanton Tessin gemachten Zugeständnisse im schweizerisch-italienischen Verkehr (Herabsetzung der Bergzuschläge) nach sich gezogen haben. Zu dieser Neuausgabe ist am 1. Oktober ein Nachtrag I erschienen, enthaltend in der Hauptsache Ausnahmetaxen für den Export von metallurgischen Erzeugnissen.

Am 1. September wurden sowohl auf den schweizerischen als auf den italienischen Strecken Ausnahmetarife für rohe Baumwolle ab den italienischen Meerhäfen nach schweizerischen Stationen eingeführt.

**14.** Am 1. Februar erschien eine Neuauflage des direkten deutsch-italienischen Gütertarifs, der auf den am 1. Januar 1923 bestandenen Grundlagen aufgebaut war. Dessen ausseritalienische Schnittsätze mussten infolge der stetigen Marktentwertung und der zahlreichen deutschen Tariferhöhungen wiederholt durch entsprechende Zuschläge erhöht werden. Am 5. November wurde alsdann dieser Tarif aufgehoben, weil er durch die am 1. November im deutschen Güterverkehr eingeführte Goldmarkwährung vollends unbrauchbar geworden war.

Am 4. und 5. Juli tagte in Heiden eine Konferenz zur Behandlung von Tariffragen im deutsch-italienischen Güterverkehr, an der wir uns vertreten liessen.

Am 15. September wurden die Bestimmungen für alle mit direkten Frachtbriefen aus Deutschland nach Italien oder umgekehrt aufgegebenen Sendungen dahin geändert, dass Frachten, Nebengebühren usw. für den italienischen und schweizerischen Durchlauf immer in Italien, für den deutschen Durchlauf immer in Deutschland zu zahlen und Nachnahmen, sowie die Deklaration des Interesses an der Lieferung ausgeschlossen sind.

**15.** Für die Abfertigung von Gütern mit direkten Frachtbriefen zwischen der Tschechoslowakei und der Schweiz, sowie zwischen Ungarn und der Schweiz, ferner zwischen Belgien, Frankreich und Luxemburg einerseits und Ungarn und Jugoslawien andererseits sind am 1. Mai, 15. Juni bzw. 1. Juli besondere Bestimmungen in Kraft getreten. Hiernach erfolgt die Beförderung auf Grund des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr, nebst einheitlichen Zusatzbestimmungen, soweit diese besondere Bestimmungen nicht Abweichungen vorsehen.

**16.** Über die Frage der Erstellung direkter Gütertarife zwischen Österreich einerseits und der Schweiz und Frankreich andererseits wurde am 6. Mai in Wien mit den österreichischen Bundesbahnen eine Aussprache gepflogen. Irgendwelche Beschlüsse konnten mit Rücksicht auf die gegenwärtigen verworrenen internationalen Tarifverhältnisse nicht gefasst werden.

**17.** Am 13.—15. Oktober tagten in Bozen Konferenzen zur Behandlung von Tariffragen in den Güterverkehr zwischen Deutschland, England, Holland und Skandinavien einerseits und Italien andererseits, an denen wir vertreten waren.

**18.** Schriftliche Frachtauskünfte sind im Berichtsjahr an Private in 6273 und an Dienststellen in 2180 Fällen erteilt worden.

**19.** An Reklamationen betreffend Frachten, Nebengebühren und Verschleppungen (Fehlentgelungen) aus dem direkten schweizerischen und dem internationalen Güterverkehr sind im Berichtsjahr zu verzeichnen:

neu eingegangene Geschäfte: 35 990,  
erledigte Geschäfte: 41 975 (umfassend 174 200 Sendungen).

### III. Bau- und Betriebsdepartement.

#### a. Allgemeines.

**1.** Zur Behandlung des am 1. Juni in Kraft getretenen, bis und mit 31. Mai 1924 gültigen Fahrplanes fand vom 12.—15. März in Bern die schweizerische Fahrplankonferenz statt. Sie behandelte im ganzen 785 Geschäfte, wovon 545 die schweizerischen Bundesbahnen betrafen. Gegenüber dem Fahrplan vom 1. Juni 1922 brachte der neue Fahrplan Mehrleistungen von rund 866 000 Personenzugskilometern pro Jahr.

**2.** Vom 6.—10. November wurde in Nizza unter dem Vorsitz unserer Verwaltung die europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz abgehalten, an der 11 Regierungen und 106 Verwaltungen vertreten waren. Die Verhandlungen bezweckten hauptsächlich die Verbesserung bestehender, die Vereinbarung neuer internationaler Zugsverbindungen und die Wiedereinführung direkter Wagenkurse. Das Ergebnis darf als befriedigend bezeichnet werden. Die Konferenz beschloss ferner, die Gültigkeitsdauer des kommenden Fahrplans mit Rücksicht auf die Pfingstfeiertage (31. Mai/1. Juni 1925) vom 1. Juni 1924 bis und mit 4. Juni 1925 festzusetzen, da die Durchführung des Fahrplanwechsels auf den 1. Juni angesichts des überaus starken Verkehrs, den diese Feiertage gewissen Gegenden bringen, mit Schwierigkeiten verbunden wäre.

**3.** Vom 18.—21. September wurde in Roncegno Bagni Marter unter dem Vorsitz unserer Verwaltung die dritte Konferenz des Ausschusses des internationalen Güterwagenverbandes (R. I. V.) abgehalten, an der außer den fünf dem Ausschuss angehörenden Verwaltungen noch 9 weitere Verwaltungen vertreten waren. Der Ausschuss hat eine grössere Zahl Auslegungsbeschlüsse zum Übereinkommen über die gegenseitige Benützung der Güterwagen im internationalen Verkehr gefasst. Er hat ferner unsere Verwaltung als Ausgleichsstelle bezeichnet, die die buchmässige Ausgleichung der aus dem Wagenaustausch sich ergebenden Schulden und Guthaben vorzunehmen hat. Von dieser Einrichtung, deren Benützung freigestellt ist, macht der grössere Teil der am R. I. V. beteiligten Verwaltungen Gebrauch.

**4.** In Ausführung des Bundesratsbeschlusses vom 18. August 1923 betreffend die Verlängerung der Arbeitszeit für das Personal des Bahnunterhaltungs- und Bahnbewachungsdienstes, das Personal des Zugsbegleitungsdiens und das Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials haben wir folgende ergänzende Weisungen erlassen:

a. Die Verlängerung der Arbeitszeit ist bei den in Frage stehenden Personalkategorien durchzuführen, sobald sich auf den einzelnen Arbeitsplätzen trotz zweckentsprechender Organisation der Arbeit anhaltender Personalmangel geltend macht und andere Arbeitsstellen oder Dienstzweige keine Aushilfskräfte zur Verfügung stellen können.

b. Um die einheitliche Durchführung dieser Massnahme zu sichern, sind die abgeänderten Diensteinteilungen vor der Inkraftsetzung den Dienstabteilungen des Oberingenieurs bzw. des Oberbetriebschefs oder Obermaschineningenieurs bei der Generaldirektion vorzulegen.

c. Für die Arbeit, die auf Grund des Bundesratsbeschlusses und dieser Ausführungsbestimmungen über durchschnittlich 8 bzw. 9 Stunden hinaus zu leisten ist, wird eine besondere Entschädigung ausgerichtet. Diese Entschädigung beträgt Fr. 1 für eine Stunde. Alle übrige Überzeitarbeit ist wie bisher gemäss den Bestimmungen des Reglementes Nr. 33 betreffend die Überzeitarbeit vom 1. Oktober 1921 auszugleichen oder zu vergütten.

Die Arbeitszeit ist seither im Rahmen dieser Bestimmungen überall da verlängert worden, wo es sich als notwendig und zweckmäßig erwies.

**5.** Die auf 1. Juni 1921 versuchsweise eingeführte Freizügigkeit in der Verwendung der Personen- und Gepäckwagen der S. B. B. (Aufhebung der Kreiszuteilung) hat sich bewährt und ist endgültig durchgeführt worden.

### **b. Stationsdienst und Zugsbegleitung.**

**1.** Zur Hebung der allgemeinen und beruflichen Ausbildung des Stationspersonals wurden auf 1. Januar neue Vorschriften betreffend die Aufnahme der Lehrlinge und die berufliche Ausbildung der Beamten des Stationsdienstes erlassen. Auf Grund dieser Vorschriften fanden im Laufe dieses Jahres in Zürich und Luzern die ersten Schlusskurse für Stationslehrlinge, sowie in verschiedenen Bahnhöfen die ersten Instruktionskurse des Stationsdienstes statt. Der Verlauf dieser Kurse berechtigt zu der Annahme, dass mit dieser neuen Einrichtung eine wesentlich bessere Ausbildung des Personals erreicht wird.

**2.** Wie mit der Post- und Telegraphenverwaltung, wurden auch mit der Oberzolldirektion Vereinbarungen über das Zusammenarbeiten des Personals der einen mit Personal der andern Verwaltung und die Übernahme gewisser Verrichtungen der einen durch Personal der andern Verwaltung getroffen.

**3.** In Ergänzung der Dienstvorschrift betreffend die versuchsweise Erweiterung der Befugnisse der äussern Dienststellen (siehe Geschäftsbericht 1922, Seite 27, Ziffer 8) wurde eine weitere Dienstvorschrift erlassen, gemäss der auch den mittlern und untern Dienststellen des Stations-, Güterexpeditions- und Lagerhausdienstes Befugnisse zur selbständigen Erledigung bestimmter Dienstgeschäfte eingeräumt werden.

**4.** Zufolge der Ruhrbesetzung und der damit im Zusammenhang stehenden Sperrung wichtiger deutscher Hauptlinien wurde der Verkehr West-Ost und umgekehrt von seinen üblichen Beförderungswegen abgelenkt. Ein erheblicher Teil dieses Verkehrs fiel der linksrheinischen Route über Basel zu. Die Zahl der in den Bahnhöfen Basels der Reexpedition harrenden Wagen betrug oft über 1000. Durch das lange Stillager und die Behandlung dieser Wagen wurde nicht nur die Dienstabwicklung in den Bahnhöfen Basel-Wolf und Basel-St. Johann ausserordentlich erschwert, sondern es entstanden hierdurch auch vorübergehende Stauungen des Verkehrs. Um die Bewegungsfreiheit in den beiden Bahnhöfen zu erhalten, mussten im Einverständnis mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement die Wagenverspätungsgebühren erhöht und die Reexpeditionenfristen verkürzt werden.

In gleicher Weise musste auch in den Bahnhöfen Le Locle-Col-des-Roches, Buchs (St. G.) und St. Margrethen vorgegangen werden, weil daselbst ebenfalls eine grosse Zahl Wagen ohne Verfügung eintraf und daher die gleichen Schwierigkeiten eintraten.

**5.** Die für die Untersuchung der Arbeits- und Personalverhältnisse auf den Bahnhöfen und Stationen eingesetzte Kommission hat im Berichtsjahre den Stations- und Expeditionsdienst auf fünf Bahnhöfen und 25 Stationen geprüft. Zufolge der hierbei angeordneten Vereinfachungen und Änderungen in der Organisation des Dienstes können auf den betreffenden Bahnhöfen, Stationen und Güterexpeditionen 185 Mann und eine Anzahl Ablösungen, sowie namhafte Ausgaben für den Rangierdienst eingespart werden. Auch auf den noch nicht untersuchten Bahnhöfen und Stationen, ferner beim Zugsbegleitungsdiens, werden bei Abgang von Personal die von der Untersuchungskommission angewendeten Grundsätze und Richtlinien bei Wiederbesetzung von Stellen beachtet.

### c. Fahr- und Werkstättedienst.

#### 1. Im Bauvoranschlag für das Jahr 1923 war die Anschaffung folgenden Rollmaterials vorgesehen:

68—73 elektrische Lokomotiven und Motorwagen,  
5 Akkumulatorenfahrzeuge,  
70 Personenwagen,  
50 Güterwagen.

Ferner wurden für die Beschaffung von Benzin-Motorwagen für Nebenlinien Fr. 200 000 und von weitern Heizwagen oder für die Einrichtung elektrischer Heizung in Lokomotiven und Wagen Fr. 1 000 000 in den Bauvoranschlag aufgenommen.

Von den 68—73 elektrischen Lokomotiven sind, wie im letztjährigen Bericht erwähnt, 42 Lokomotiven und 6 Motorwagen in den Jahren 1921 und 1922 bestellt worden. Statt der pro 1923 zur Bestellung vorgesehenen 20—25 elektrischen Lokomotiven wurden nur deren 16 in Auftrag gegeben, weil an den Triebmotoren einer Lokomotivtype noch Änderungen vorgenommen werden mussten und hierfür ausreichende Betriebserfahrungen noch fehlten.

Im weitern ist der motorische Antrieb für zwei zweiachsige Benzinmotorwagen, wofür die zugehörigen Wagen von einer unserer Werkstätten aus ältern Wagen hergerichtet wurden, und die Ausführung eines vierachsigen Diesel-elektrischen Triebwagens in Auftrag gegeben worden.

Statt der vorgesehenen fünf Akkumulatorenfahrzeuge sind nur deren vier bestellt worden. Die Erstellung der Fahrzeuge wurde der Werkstätte Olten und die elektrische Ausrüstung einheimischen Firmen übertragen.

Auf Ende des Berichtsjahres standen an elektrischen Fahrzeugen zur Verfügung:

123 Streckenlokomotiven,  
2 Rangierlokomotiven,  
4 Motorwagen (15 000 Volt),  
10 Motorwagen (5500 Volt, Seetal),  
14 Akkumulatorenfahrzeuge.

Im Jahre 1924 werden voraussichtlich 36 Streckenlokomotiven und 7 Motorwagen zur Ablieferung kommen.

Von den 70 Personenwagen wurden 50 Wagen der Serie C schon in den Jahren 1919 und 1920 bestellt. Ein dringendes Bedürfnis für diese Wagen lag nicht vor, weshalb deren Ablieferung verschoben wurde. Es gelangten 45 Wagen zur Ablieferung, die noch fehlenden fünf Stück werden pro 1924 geliefert.

An vierachsigen Personenwagen sind 10 Wagen der Serie AB<sup>4ii</sup> und 10 Wagen der Serie C<sup>4ii</sup> in Auftrag gegeben worden.

Statt der 50 Güterwagen der Serie M<sup>7</sup>, die schon im Jahre 1920 bestellt wurden und deren Lieferung wir wegen nicht dringenden Bedarfs hinausgeschoben haben, sind 50 offene Güterwagen der Serie M<sup>8</sup> bezogen worden.

2. Wir haben die Ausrüstung von 680 Personenwagen und 140 Gepäckwagen mit elektrischen Heizeinrichtungen und von 130 gedeckten Güterwagen mit elektrischen Heizleitungen angeordnet.

3. Um die mechanischen Hilfsmittel zu vermehren und dadurch die manuelle Arbeit möglichst zu vermindern, haben wir in Neuhausen vorläufig als Versuch einen Kippwagen für Schottertransport und einen Gewichtswagen für die Eichung von Brückenwagen in Arbeit gegeben.

4. Zur besseren Ausnutzung wurden 35 Personenwagen der Serien AB<sup>3</sup> und B<sup>3</sup> in solche der Serie C<sup>3</sup> umgebaut; ferner wurden 25 Personenwagen mit Vielfachsteuerungsleitung zur Verwendung in Pendelzügen ausgerüstet.

5. Mit der Schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen und der Schweizerischen Wagonsfabrik Schlieren A.-G., in Schlieren, wurden Verträge abgeschlossen über die Ausführung von Hauptreparaturen an Personenwagen.

6. Die Gesellschaft der Drolshammer-Güterzugsbremse wurde ermächtigt, 75 Güterwagen mit Drolshammerbremsventilen auszurüsten; wir gedenken, damit Versuche zu machen.

7. Die Arbeits- und Personalverhältnisse sind im Berichtsjahr in 9 Depots eingehend geprüft worden. Durch die hierbei angeordneten Vereinfachungen und Dienständerungen können rund 25 Mann eingespart werden. Ferner wurden durch entsprechende Anordnungen Neueinstellungen von Personal vermieden.

8. Der Bestand der Werkstättearbeiter, ihre Lohnklasseneinteilung und Durchschnittsstundenlöhne auf 1. April 1923 bzw. 1. April 1922 sind der umstehenden Übersicht zu entnehmen.

#### d. Bahnbau.

1. Die Verhältnisse im Bauwesen haben sich hinsichtlich der Preisgestaltung im verflossenen Jahre weiter gebessert. In der Ausführung neuer Bauten wurde dennoch möglichste Zurückhaltung beobachtet. Die Bau-tätigkeit erstreckte sich in der Hauptsache auf die Einführung des elektrischen Betriebes und die damit im Zusammenhang stehenden Arbeiten, sowie auf die Vollendung begonnener Bauten und die Fortsetzung der vom Bunde subventionierten Notstandsarbeiten.

Zur Verwendung des auf Ende des Jahres 1922 noch zur Verfügung stehenden Kredites für Notstandsarbeiten (siehe Seite 31 des Geschäftsberichtes vom Jahre 1922) von Fr. 320 800 wurde von der Kommission für die Notstandsarbeiten des Bundes eine fünfte Vergabeungsliste aufgestellt, die Arbeiten im Betrage von rund Fr. 167 700 vorsah. Die bewilligten Notstandsarbeiten erreichten dadurch den Betrag von Fr. 27 746 900, so dass Ende des Jahres noch ein Restkredit von Fr. 153 100 zur Verfügung blieb, über den im Jahre 1924 verfügt werden soll.

Im Bauvoranschlag für das Jahr 1923 war ein Betrag von Fr. 98 825 440 zu Verwendungen für Bahnbauten und für Nebengeschäfte vorgesehen, gegenüber Fr. 112 735 840 im Vorjahr. Davon entfallen auf die Elektrifikation Fr. 47 334 640, auf den Bahnbau Fr. 23 496 800, auf Rollmaterial Fr. 22 450 000, auf Notstandsarbeiten Fr. 5 538 000 und auf Nebengeschäfte Fr. 6 000.

Die wirklichen Bauausgaben betragen Fr. 91 383 050.76

2. Von den Notstandsarbeiten sind folgende grössere Bauten beendigt worden: Erstellung des Unterbaues für das II. Geleise auf den Strecken Baar-Zug, Neuhausen-Schaffhausen, Niederbipp-Wangen a. A. und Rothenburg-Emmenbrücke; Erweiterungen auf den Bahnhöfen und Stationen Aarau, Gorgier-St. Aubin, St. Immer, Pfäffikon (Schwyz), Egnach, Mörschwil, Langnau und Sins; Erstellung je eines Beamtenwohngebäudes in La Plaine und Etzwilen und eines Dienstgebäudes auf letztgenannter Station.

**Bestand der Werkstättearbeiter, ihre Lohnklasseneinteilung und Durchschnittsstundenlöhne auf 1. April 1923 und 1. April 1922.**

Werkstätten	Eingetellte Arbeiter			Arbeiter, die das ordentliche Maximum überschritten haben	Durchschnittlicher Stundenlohn pro Lohnklasse (Ohne Teuerungszulagen)			
	Anzahl pro Lohnklasse				Anzahl pro Lohnklasse			
	I	II	III		I	II	III	
Yverdon . . . . .	1923 241	110	115	466	16	486	142	
	1922 277	117	126	520	19	543	168	
Freiburg . . . . .	1923 72	27	15	114	1	5	120	
	1922 72	29	16	117	—	5	122	
Biel . . . . .	1923 208	144	52	404	—	17	421	
	1922 224	155	52	431	—	19	450	
Olten . . . . .	1923 391	296	52	739	12	101	852	
	1922 440	295	88	823	19	104	946	
Zürich . . . . .	1923 434	164	101	699	12	51	762	
	1922 457	161	123	741	16	35	792	
Romanshorn . . . . .	1923 34	12	15	61	8	4	73	
	1922 41	14	13	68	10	3	81	
Rorschach . . . . .	1923 127	79	57	263	1	19	283	
	1922 141	87	60	288	2	20	310	
Chur . . . . .	1923 133	102	16	251	9	9	269	
	1922 141	109	21	271	8	9	288	
Bellinzona . . . . .	1923 334	85	101	520	1	40	561	
	1922 362	94	105	561	1	38	600	
Total und Gesamt-Durchschnitt . . . . .	1923 1974	1019	524	3517	48	262	3827	
	1922 2155	1061	604	3820	60	252	4132	

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 1923:

a. der I. Lohnklasse Fr. 2 228.20 (305 × 8 × 91,<sup>92</sup>) im Gesamtdurchschnitt pro 1923 Fr. 2 041.30 (305 × 8 × 88,<sup>68</sup>),

b. " II. " 1 905.65 (305 × 8 × 78,<sup>10</sup>) " 1922 " 2 063.02 (305 × 8 × 84,<sup>45</sup>),

c. " III. " 1 609.90 (305 × 8 × 65,<sup>48</sup>) somit Verminderung des durchschnittlichen Einkommens = Fr. 21.72.

Die eingetretene Verminderung des durchschnittlichen Einkommens bedeutet für die oben angegebene Zahl von 3517 eingeteilten Arbeitern eine jährliche Minderausgabe von 3517 × Fr. 21.72 = Fr. 76 389.25.

Für die im Akkord Arbeitenden stellt sich das Jahreseinkommen höher.

Ausser obigen Beträgen sind den Werkstättearbeitern an Teuerungszulagen pro 1923 pro Mann durchschnittlich Fr. 2 077.20 ausbezahlt worden.

In Ausführung begriffen waren folgende Notstandssarbeiten: Unterbau für das II. Geleise auf den Strecken Solothurn-Lengnau, Schwarzenbach-Uzwil, Flawil-Gossau, Mörschwil-Goldach, Rorschach-Rheineck und Lamone-Cadempino; Erstellung des Rangierbahnhofes auf dem Muttenzerfeld bei Basel mit Umbau der Station Muttenz; Erweiterung der Bahnhöfe Nyon, Sitten, Winterthur, Luzern und der Stationen Le Locle-Col-des-Roches, Eplatures-Crét; Bau eines Bahnpostgebäudes in Vevey, sowie Ausführung verschiedener Unter- und Überführungen zur Beseitigung von Niveauübergängen.

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

Thalwil-Oberrieden am 18. April,  
Biel-Mett am 1. Juni.

Die gesamte Länge der zweigeleisigen Strecken ist durch diesen Zuwachs von 949 km auf 952 km gestiegen und beträgt nunmehr 33 % der Betriebslänge des gesamten Netzes der Bundesbahnen.

**4.** Am 1. Juni sind die neuen Bahnhofanlagen in Thun und Biel und am 1. Oktober der neue Zoll- und Güterbahnhof in Chiasso dem Betrieb übergeben worden.

**5.** Neue Stationen bzw. Haltestellen wurden errichtet und in Betrieb genommen:

in Chamoson, zwischen Riddes und Ardon, am 1. Juni,  
in Châteauneuf, zwischen Ardon und Sitten, am 13. Oktober,  
in Waltenschwil, zwischen Wohlen und Boswil, am 1. September.

**6.** Entsprechend der weiteren Ausdehnung der Elektrifizierung sind auch die Brückenumbauten fortgesetzt worden.

Im Kreis I wurden die Verstärkungen und Umbauten auf der Strecke Lausanne-Brig fertiggestellt; auf den Strecken Lausanne-Yverdon und Daillens-Vallorbe gingen dieselben der Vollendung entgegen. Der Umbau der eisernen Brücke über die Orbe bei Vallorbe in eine steinerne ist in Angriff genommen worden.

Im Kreis II wurde an der Erneuerung und Verstärkung der Brücken der Strecke Olten-Bern gearbeitet.

Im Kreis III wurde der Umbau der dreigeleisigen unteren Limmatbrücke bei Wettingen fertiggestellt. Im weitern ist die Fahrbahn der Viaduktbrücken der rechtsufrigen Zürichseebahn über den Güterbahnhof Zürich verbessert worden.

Im Kreis IV ist die Vergebung der Sitterbrücke bei Bruggen erfolgt und mit den Bauarbeiten begonnen worden.

Im Kreis V wurde die neue Brücke über die kleine Emme bei Emmenbrücke in Betrieb genommen.

**7.** Auf den Bahnhöfen Biel und Bellinzona wurden elektrische Kraftstellwerkanlagen ausgeführt und in Aarau eine elektromechanische Stellwerkanlage in Angriff genommen.

**8.** In den Verwaltungsgebäuden der Generaldirektion ist eine automatische Telephonzentrale erstellt worden, durch welche die meisten Bureaux im Verwaltungsgebäude auf der Grossen Schanze, im Dienstgebäude Brückfeld und die Billettdruckerei an der Schanzenstrasse, sowie der Bahnhof, mit insgesamt 265 Anschlüssen verbunden sind. Die Anlage, die mit 20 Leitungen an das öffentliche Telefonnetz angeschlossen ist, hat sich bewährt und erleichtert sehr die Abwicklung der Dienstgeschäfte.

## e. Elektrifikation.

### **1. Kraftwerkgruppe Ritom-Amsteg.**

Die Kraftwerkgruppe Ritom-Amsteg (inbegriffen Nebenkraftwerk Göschenen) hat rund 66,8 Millionen kWh Einphasenenergie erzeugt, wovon 22,4 Millionen kWh auf das Kraftwerk Ritom, 6,3 Millionen kWh auf das Nebenkraftwerk Göschenen und 37,6 Millionen kWh auf das Kraftwerk Amsteg entfallen. Der Energieverbrauch ist gegenüber dem Vorjahr um 23,3 Millionen kWh gestiegen infolge der am 5. März erfolgten Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Zug-Zürich und der Verkehrszunahme auf den übrigen elektrifizierten Strecken. Störungen von Belang sind in den Kraftwerken keine vorgekommen.

#### *Kraftwerk Ritom.*

Der Spiegel des Ritomsees fiel bis Ende April 11 Meter unter die Überlaufkrone der Staumauer und erreichte damit seinen tiefsten Stand. In diesem Zeitpunkt setzte die starke Wasserführung der Reuss ein, so dass im Mittel über 85 % der erforderlichen Energie vom Kraftwerk Amsteg und vom Nebenkraftwerk Göschenen abgegeben werden konnten und das Kraftwerk Ritom nur zur Spitzendeckung herangezogen wurde.

#### *Kraftwerk Amsteg.*

Die Energieabgabe an den Fahrdienst hat am 25. Januar begonnen. An Überschussenergie wurden im Berichtsjahr ca. 25,8 Millionen kWh an die Schweizerische Kraftübertragung A.-G. abgegeben. Die Arbeiten für

die Zuleitung des Kärstelenbaches und des Etzlibaches wurden fortgesetzt. Die Montage des dritten Rohrstranges der Druckleitung ist bis auf den Anschluss an das Wasserschloss und an die Turbinen fertiggestellt worden. Die maschinellen Einrichtungen des Kraftwerkes werden durch Einbau einer sechsten Turbine, eines fünften Einphasen-Wechselstromgenerators und von zwei 10 000 kVA Bahntransformatoren erweitert. Mit der Montage ist begonnen worden.

## 2. Kraftwerkgruppe Barberine-Vernayaz.

### Kraftwerk Barberine.

Die Betonierungsarbeiten an der Staumauer wurden anfangs Juni aufgenommen und dauerten bis Mitte Oktober. Die in dieser Zeit ausgeführte Betonkubatur beträgt 72 000 m<sup>3</sup>. Die Staumauer hat eine Höhe von 40 m über Fundament erreicht. In der zweiten Hälfte des Monats Oktober wurden an den Installationen die für die Überwinterung nötigen Sicherungsarbeiten ausgeführt. Die Wasseraufspeicherung im Stausee begann am 3. Oktober; Ende gleichen Monats war der See auf Staumauerhöhe gefüllt. Der Zulaufstollen wurde beendet und auf seiner ganzen Länge einer letzten Druckprobe unterworfen. Er erwies sich als praktisch undurchlässig. Die Zuleitung des Nant de Drance, eines Zuflusses der Barberine, in den Stausee wurde fertiggestellt. Die Spannungsproben und Abnahmeversuche der Turbinen, Generatoren und Transformatoren erfolgten am Ende des Berichtsjahrs; anschliessend hieran konnte am 14. Dezember die Energie für die elektrische Zugförderung der Strecke Sitten-St-Maurice durch Vermittlung des Unterwerkes Vernayaz abgegeben werden. Der Energiekonsum auf dieser kurzen Strecke ist gering. Die Stromlieferung in grösserem Umfang wird erst im Laufe des Jahres 1924 nach der Eröffnung des elektrischen Betriebes der Strecke St-Maurice-Lausanne einsetzen.

### Kraftwerk Vernayaz.

Zur Feststellung der Fundationsverhältnisse des Maschinenhauses wurden eingehende Sondierungen ausgeführt, die dazu führten, das Maschinenhaus näher an den Berg zu rücken, wo es auf gesunden Fels gestellt werden kann. Diese Massnahme empfiehlt sich mit Rücksicht auf die starke Beanspruchung der Fundamente durch die Maschinen. Eine Verteuerung der Anlage tritt durch diese Anordnung nicht ein.

Die fünf Seitenstollen, welche zur Aufschliessung des vom Zulaufstollen durchfahrenen Gebirges im Frühjahr in Angriff genommen wurden, sind fertiggestellt. Längs des Druckleitungstrasses zwischen Salvan und Vernayaz ist mit den Räumungsarbeiten begonnen worden.

## 3. Unterwerke.

Das Unterwerk Sihlbrugg wurde am 5. März in Betrieb gesetzt. Dasselbe soll auch für die Abgabe von Energie an die Sihltalbahn ausgerüstet werden. Mit der Erstellung der hierfür erforderlichen Schaltanlage ist begonnen worden. Das Unterwerk, das als erstes Freiluftunterwerk in Betrieb genommen wurde, hat sich bewährt.

Das Unterwerk Vernayaz wurde am 10. Dezember dem Betrieb übergeben.

Das Unterwerk Emmenbrücke konnte am 24. Dezember und das Unterwerk Puidoux am 27. Dezember unter Spannung gesetzt werden.

Die Arbeiten für die Unterwerke Olten, Brugg und Bussigny wurden fortgeführt.

## 4. Fahrleitungsanlagen und Übertragungsleitungen.

### Strecke Zug-Zürich.

Der elektrische Betrieb wurde am 5. März aufgenommen.

### Strecke Thalwil-Richterswil.

Die Mastfundamente sind, soweit es der Stand der Arbeiten für das zweite Gleise ermöglichte, erstellt worden.

### Strecke Luzern-Olten-Basel.

Die Arbeiten sind so gefördert worden, dass der elektrische Betrieb auf der Strecke Luzern-Olten Mitte Februar 1924 aufgenommen werden konnte.

Der Bau der Übertragungsleitung Rothkreuz-Emmenbrücke ist vollendet.

Auf der Strecke Olten-Basel wurde die Montage der Fahrleitung in Angriff genommen. Die Arbeiten für die Übertragungsleitung Rothkreuz-Olten sind weitergeführt worden.

### Strecke Zürich-Olten.

Die Fundamente der Tragwerke sind auf der ganzen Strecke erstellt.

### Strecke Sitten-Lausanne.

Auf der Strecke Sitten-St-Maurice wurde der elektrische Betrieb am 14. Dezember aufgenommen. Zwischen St-Maurice und Lausanne machten die Arbeiten weitere Fortschritte.

### Strecke Lausanne-Vallorbe-Yverdon.

Mit der Erstellung der Mastfundamente wurde begonnen.

### Übertragungsleitung Barberine-Vernayaz.

Die Leitung wurde am 14. Dezember in Betrieb genommen.

### Übertragungsleitung Vernayaz-Puidoux.

Die Leitung war Ende dieses Jahres fertigerstellt und liefert Energie an das Unterwerk Puidoux.

Zusammenstellung der Kosten für die Einführung der elektrischen Zugförderung  
in den Jahren 1907—1923.

Einführung der elektrischen Zugförderung	Ausgaben auf Ende 1922		Ausgaben im Jahre 1923		Ausgaben auf Ende 1923							
					Vollendete Objekte		Unvollendete Objekte		Bauausgaben zulasten der Betriebsrechnung		Total	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Allgemeines, Planaufnahmen und Projektierungsarbeiten . . . . .	2 557 003	44	551 576	93	3 108 003	87	—	—	576	50	3 108 580	37
2. Erwerbung von Wasserkräften . . . . .	4 072 884	40	91 640	—	755 519	80	887 953	85	§ 2 521 050	75	4 164 524	40
a. Im Reussgebiet (Kanton Uri) . . . . .	1 202 704	75	*—	—	265 704	75	—	—	§ 937 000	—	1 202 704	75
b. In der oberen Leventina (Kt. Tessin) . . . . .	1 430 455	05	*—	—	314 205	05	—	—	§ 1 116 250	—	1 430 455	05
c. Rhonewasserkraft zwischen Fiesch und Mörel . . . . .	396 697	95	40 000	—	130 586	85	—	—	§ 306 111	10	436 697	95
d. Wasserkräfte der Binna . . . . .	83 658	80	5 140	—	45 023	15	—	—	§ 43 775	65	88 798	80
e. Barberine, Eau-Noire und Trient . . . . .	477 317	85	20 500	—	—	—	405 903	85	§ 91 914	—	497 817	85
f. Lago di Lucendro . . . . .	550	—	—	—	—	—	550	—	—	—	550	—
g. Etzelwerk . . . . .	220 000	—	—	—	—	—	220 000	—	—	—	220 000	—
h. Wasserkraft der Aare zwischen Aarau und Willegg . . . . .	261 500	—	26 000	—	—	—	261 500	—	§ 26 000	—	287 500	—
§ Wasserzinsen.												
* Diese Wasserzinsen gehen ab 1. Januar 1921 bzw. 1. Januar 1922 zulasten der Betriebsrechnung der Kraftwerkgruppe Amsteg-Ritom.												
3. Kraftwerke . . . . .	91 406 059	96	13 942 243	—	69 038 878	60	36 307 973	66	1 450	70	105 348 302	96
a. Kraftwerk Brig-Iselle . . . . .	2 037 850	73	—	—	2 037 850	73	—	—	—	—	2 037 850	73
b. Kraftwerk Amsteg . . . . .	41 762 616	58	2 104 459	65	43 867 076	23	—	—	—	—	48 867 076	23
c. Nebenwerk Göschenen . . . . .	507 184	53	1 629	95	508 814	48	—	—	—	—	508 814	48
d. Kraftwerk Ritom . . . . .	22 511 427	86	115 160	—	22 625 137	16	—	—	1 450	70	22 626 587	86
e. Kraftwerk Barberine . . . . .	23 748 902	09	9 391 511	30	—	—	33 140 413	39	—	—	33 140 413	39
f. Kraftwerk Rupperswil . . . . .	748 114	85	—	—	—	—	748 114	85	—	—	748 114	85
g. Etzelwerk . . . . .	76 194	49	3 981	75	—	—	80 176	24	—	—	80 176	24
h. Erweiterung des Kraftwerkes Amsteg . . . . .	13 768	83	1 997 780	40	—	—	2 011 549	23	—	—	2 011 549	23
i. Kraftwerk Vernayaz . . . . .	—	—	327 719	95	—	—	327 719	95	—	—	327 719	95
4. Übertragungsleitungen . . . . .	18 526 823	45	3 264 488	20	17 208 288	37	4 583 023	28	—	—	21 791 311	65
a. Amsteg—Ritom—Giubiasco . . . . .	10 649 819	16	289 355	08	10 939 174	24	—	—	—	—	10 939 174	24
b. Giubiasco—Melide . . . . .	1 394 414	26	—	14 128	90	1 380 285	36	—	—	—	1 380 285	36
c. Amsteg—Steinen—Immensee . . . . .	2 934 527	16	12 444	90	2 946 972	06	—	—	—	—	2 946 972	06
d. Immensee—Rothkreuz . . . . .	482 007	95	—	18 624	50	463 383	45	—	—	—	463 383	45
e. Rothkreuz—Sihlbrugg . . . . .	514 437	01	34 639	20	549 076	21	—	—	—	—	549 076	21
f. Rothkreuz—Olten . . . . .	25 168	95	896 220	59	—	—	921 889	54	—	—	921 889	54
g. Rothkreuz—Emmenbrücke . . . . .	4 492	30	362 017	08	—	—	366 509	38	—	—	366 509	38
h. Châtelard—Vernayaz—Puidoux . . . . .	1 592 559	61	1 701 334	30	—	—	8 293 893	91	—	—	3 293 893	91
i. Brig—Granges . . . . .	929 397	05	—	—	929 397	05	—	—	—	—	929 397	05
k. Puidoux—Bussigny . . . . .	—	—	1 230	45	—	—	1 230	45	—	—	1 230	45
5. Unterwerke . . . . .	15 406 016	81	4 127 901	22	13 947 705	86	5 563 005	37	23 206	80	19 533 918	03
a. Melide . . . . .	1 796 235	76	6 009	36	1 801 451	12	—	—	794	—	1 802 245	12
b. Giubiasco . . . . .	2 517 775	38	6 265	50	2 522 376	03	—	—	1 664	85	2 524 040	88
c. Giornico . . . . .	2 617 692	52	3 821	80	2 613 810	92	—	—	7 703	40	2 621 514	32
d. Göschenen . . . . .	2 409 640	70	69 216	05	2 477 468	60	—	—	1 388	15	2 478 856	75
e. Steinen . . . . .	2 899 241	23	10 733	90	2 899 302	53	—	—	10 672	60	2 909 975	13
f. Sihlbrugg . . . . .	818 544	37	113 835	77	932 362	64	—	—	17	50	932 380	14
g. Emmenbrücke . . . . .	299 138	45	659 467	91	—	—	958 606	36	—	—	958 606	36
h. Brugg . . . . .	1 827	10	430 845	35	—	—	432 672	45	—	—	432 672	45
i. Olten . . . . .	355 455	60	751 995	44	—	—	1 107 451	04	—	—	1 107 451	04
k. Vernayaz . . . . .	440 710	55	846 464	60	—	—	1 287 175	15	—	—	1 287 175	15
l. Puidoux . . . . .	548 821	13	800 019	54	—	—	1 347 874	37	966	30	1 348 840	67
m. Leuk . . . . .	290 759	19	—	—	290 759	19	—	—	—	—	290 759	19

## Zusammenstellung der Kosten für die Einführung

Einführung der elektrischen Zugförderung	Ausgaben auf Ende 1922		Ausgaben im Jahre 1923		Ausgaben auf Ende 1923							
					Vollendete Objekte		Unvollendete Objekte		Bauausgaben zulasten der Betriebsrechnung		Total	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
n. Granges . . . . .	410 174	83	—	—	410 174	83	—	—	—	—	410 174	83
o. Bussigny . . . . .	—	—	428 951	80	—	—	428 951	80	—	—	428 951	80
p. Burgdorf . . . . .	—	—	109	20	—	—	109	20	—	—	109	20
q. Seebach. . . . .	—	—	165	—	—	—	165	—	—	—	165	—
<b>6. Fahrleitungen . . . . .</b>	<b>57 458 395</b>	<b>91</b>	<b>10 307 707</b>	<b>82</b>	<b>50 544 199</b>	<b>88</b>	<b>17 190 887</b>	<b>60</b>	<b>31 016</b>	<b>25</b>	<b>67 766 103</b>	<b>73</b>
a. Scherzliggen—Bern . . . . .	5 214 184	45	36 444	50	5 248 831	25	—	—	1 747	70	5 250 578	95
b. Erstfeld—Bellinzona . . . . .	19 028 271	98	— 12 907	10	19 010 017	83	—	—	5 347	05	19 015 364	88
c. Bellinzona—Chiasso . . . . .	7 145 502	10	— 92 897	05	7 052 605	05	—	—	—	—	7 052 605	05
d. Erstfeld—Luzern . . . . .	8 499 552	39	— 69 691	08	8 429 861	31	—	—	—	—	8 429 861	31
e. Immensee—Rothkreuz . . . . .	234 334	10	3 500	—	237 834	10	—	—	—	—	237 834	10
f. Arth-Goldau—Zürich und Zug— Luzern . . . . .	5 892 272	88	468 353	61	6 360 626	49	—	—	—	—	6 360 626	49
g. Luzern—Olten—Basel . . . . .	3 648 789	10	4 367 156	45	—	—	8 015 945	55	—	—	8 015 945	55
h. Brig—Iselle . . . . .	1 501 442	80	—	—	1 501 442	80	—	—	—	—	1 501 442	80
i. Brig—Sitten . . . . .	2 704 837	45	—	—	2 702 981	05	—	—	1 856	40	2 704 837	45
k. Sitten—Lausanne . . . . .	3 589 258	66	3 156 308	49	—	—	6 735 617	25	9 949	90	6 745 567	15
l. Lausanne—Vallorbe und Daillens —Yverdon . . . . .	—	—	610 955	07	—	—	610 910	22	44	85	610 955	07
m. Zürich—Olten . . . . .	—	—	1 420 633	85	—	—	1 408 563	50	12 070	35	1 420 633	85
n. Olten—Bern . . . . .	—	—	672	20	—	—	672	20	—	—	672	20
o. Thalwil—Richterswil . . . . .	—	—	419 178	88	—	—	419 178	88	—	—	419 178	88
<b>7. Herstellung des Lichtraumprofils (Unter-, Ober- und Hochbau) . . . . .</b>	<b>6 304 271</b>	<b>74</b>	<b>1 363 821</b>	<b>92</b>	<b>3 809 547</b>	<b>05</b>	<b>396 200</b>	<b>40</b>	<b>3 462 346</b>	<b>21</b>	<b>7 668 093</b>	<b>66</b>
a. Scherzliggen—Bern . . . . .	350 381	86	—	—	36 520	30	—	—	313 861	56	350 381	86
b. Erstfeld—Bellinzona . . . . .	2 918 450	49	2 650	—	2 084 836	12	—	—	836 264	37	2 921 100	49
c. Bellinzona—Chiasso . . . . .	1 353 165	70	6 063	60	1 008 918	30	—	—	350 311	—	1 359 229	30
d. Erstfeld—Luzern . . . . .	833 665	40	81 075	44	549 918	03	—	—	364 822	81	914 740	84
e. Immensee—Rothkreuz . . . . .	6 178	60	—	—	222	50	—	—	5 956	10	6 178	60
f. Arth-Goldau—Zürich und Zug— Luzern . . . . .	442 585	19	87 144	93	59 418	45	—	—	470 311	67	529 730	12
g. Luzern—Olten—Basel . . . . .	158 938	75	220 480	50	—	—	110 898	20	268 521	05	379 419	25
h. Brig—Sitten . . . . .	128 588	45	—	—	69 713	35	—	—	58 875	10	128 588	45
i. Sitten—Lausanne . . . . .	112 317	30	586 604	40	—	—	181 378	25	517 543	45	698 921	70
k. Lausanne—Vallorbe und Daillens —Yverdon . . . . .	—	—	295 609	85	—	—	103 923	95	191 685	90	. 295 609	85
l. Zürich—Olten . . . . .	—	—	78 184	50	—	—	—	—	78 184	50	78 184	50
m. Thalwil—Richterswil . . . . .	—	—	6 008	70	—	—	—	—	6 008	70	6 008	70
<b>8. Schwachstromanlagen . . . . .</b>	<b>24 469 934</b>	<b>14</b>	<b>— 91 463</b>	<b>59</b>	<b>18 094 308</b>	<b>42</b>	<b>4 208 845</b>	<b>59</b>	<b>2 075 316</b>	<b>54</b>	<b>24 378 470</b>	<b>55</b>
a. Scherzliggen—Bern . . . . .	1 119 993	24	—	—	1 050 480	99	—	—	69 512	25	1 119 993	24
b. Erstfeld—Bellinzona . . . . .	9 609 282	73	— 1 971 475	40	7 050 498	56	—	—	587 308	77	7 637 807	33
c. Bellinzona—Chiasso . . . . .	3 021 876	37	— 572 057	05	2 172 939	36	—	—	276 879	96	2 449 819	32
d. Erstfeld—Luzern . . . . .	3 521 864	05	— 652 299	45	2 371 369	96	—	—	498 194	64	2 869 564	60
e. Immensee—Rothkreuz . . . . .	164 381	05	— 43 582	90	103 671	20	—	—	17 126	95	120 798	15
f. Arth-Goldau—Zürich und Zug— Luzern . . . . .	1 997 125	92	876 878	61	2 652 544	08	—	—	221 460	45	2 874 004	53
g. Luzern—Olten—Basel . . . . .	478 754	56	662 658	50	—	—	1 099 791	50	41 621	56	1 141 413	06
h. Brig—Iselle . . . . .	1 526 838	57	—	—	1 526 838	57	—	—	—	—	1 526 838	57
i. Brig—Sitten . . . . .	1 336 849	05	—	—	1 165 965	70	—	—	170 883	35	1 336 849	05
k. Sitten—Lausanne . . . . .	1 692 968	60	686 998	26	—	—	2 192 014	50	187 952	36	2 379 966	86
l. Lausanne—Vallorbe und Daillens —Yverdon . . . . .	—	—	538 252	15	—	—	535 491	15	2 761	—	538 252	15
m. Zürich—Olten . . . . .	—	—	108 597	—	—	—	108 597	—	—	—	108 597	—

der elektrischen Zugförderung in den Jahren 1907—1923.

Einführung der elektrischen Zugförderung	Ausgaben auf Ende 1922		Ausgaben im Jahre 1923		Ausgaben auf Ende 1923							
					Vollendete Objekte		Unvollendete Objekte		Bauausgaben zulasten der Betriebsrechnung		Total	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
n. Olten—Bern . . . . .	—	—	33 970	15	—	—	33 970	15	—	—	33 970	15
o. Thalwil—Richterswil . . . . .	—	—	240 596	54	—	—	238 981	29	1 615	25	240 596	54
9. Einrichtungen für die elektrische Zugförderung	3 219 505	14	2 355 557	44	3 192 748	44	2 063 479	32	318 834	82	5 575 062	58
a. Werkstätte Bellinzona und Depot- werkstätten . . . . .	2 917 665	14	56 439	50	2 952 199	64	—	—	21 905	—	2 974 104	64
b. Depotanlagen Erstfeld-Bellinzona	275 649	95	8 764	25	230 012	65	—	—	54 401	55	284 414	20
c. Werkstätte Zürich . . . . .	—	—	1 924 194	46	—	—	1 792 446	16	131 748	30	1 924 194	46
d. Lokomotivremisen Zug u. Zürich	26 190	05	55 953	18	10 536	15	50 421	86	21 185	22	82 143	23
e. Lokomotivremisen Luzern, Olten und Basel . . . . .	—	—	119 173	15	—	—	48 979	90	70 193	25	119 173	15
f. Werkstätte Yverdon . . . . .	—	—	123 277	60	—	—	109 881	45	13 396	15	123 277	60
g. Lokomotivremise Lausanne . . . . .	—	—	58 960	40	—	—	58 960	40	—	—	58 960	40
h. Depotanlagen Richterswil . . . . .	—	—	8 794	90	—	—	2 789	55	6 005	35	8 794	90
Einführung der elektrischen Zugförderung . . .	223 420 894	99	35 913 472	94	179 699 200	29	71 201 369	07	8 433 798	57	259 334 367	93
Anschaffung von elektrischem Rollmaterial . . .	89 866 497	32	16 344 773	80	96 393 260	55	9 818 010	57	—	—	106 211 271	12
a. 163 elektrische Lokomotiven, wo- von 40 unvollendet . . . . .	89 098 649	42	15 057 639	18	94 526 407	55	9 629 881	05	—	—	104 156 288	60
b. 6 elektrische Motorwagen*, wo- von 2 unvollendet . . . . .	767 847	90	1 287 134	62	1 866 853	—	188 129	52	—	—	2 054 982	52
* Ohne Seetalbahn.												
Total	313 287 392	31	52 258 246	74	276 092 460	84	81 019 379	64	8 433 798	57	365 545 639	05

## D. Kreisdirektionen.

1. Die Kreisdirektionen haben über die von ihnen nach Massgabe des Rückkaufsgesetzes und der Vollziehungsverordnung hierzu 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. Am 19. Januar 1923 ernannte der Bundesrat zum Direktor des Kreises III Herrn Dr. phil. Emil Locher. Der Amtsantritt erfolgte am 15. Februar 1923.

3. Der Bundesrat hat am 26. Juni 1923 dem Gesuch des Herrn Paul Baldinger, Mitglied der Kreisdirektion II der Bundesbahnen in Basel, um Entlassung aus dem Bundesbahndienst auf 1. Oktober 1923 unter Verdankung der geleisteten Dienste entsprochen.

Herr Kreisdirektor Baldinger ist während 25 Jahren im Eisenbahndienst gestanden, wovon 22 Jahre bei den Bundesbahnen, und kann auf eine verdienstvolle Tätigkeit zurückblicken. Durch grosse Umsicht und Tatkraft hat er unserer Verwaltung sehr gute Dienste geleistet.

### 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 betrug laut dem Bilanzkonto „Zu tilgende Verwendungen“ . . . . .	Fr. 165 243 602. 93
Der auf dieses Defizit übergetragene Ausgabenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung pro 1922 betrug . . . . .	„ 45 513 679. 60
Das gesamte Kriegsdefizit der schweizerischen Bundesbahnen hat auf Ende 1922 somit betragen	Fr. 210 757 282. 53

Dieses Defizit ist aus den Fehlbeträgen der Gewinn- und Verlustrechnungen der Jahre 1914 bis 1922 entstanden, welche im gesamten betragen haben . . . . . Fr. 317 224 417. 28

Hiervon kommen in Abzug:

Aktivsaldo des Jahres 1913, der in 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
Betrag des Defizites auf Ende des Jahres 1922, wie oben . . . . .	„ 106 467 134. 75
Von diesem Defizit haben wir den Einnahmenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1923 mit . . . . . abgeschrieben, so dass das Kriegsdefizit der Bilanz auf den 31. Dezember 1923 noch beträgt . . . . .	Fr. 210 757 282. 53
	„ 3 690 987. 52
	Fr. 207 066 295. 01

Die nachfolgenden Rechnungen des Jahres 1923 enthalten, wie diejenigen der vorangegangenen Jahre, die Abschreibungen für die im Jahre 1923 infolge von Neubauten untergegangenen alten Anlagen, die Annuität nebst einer ausserordentlichen Abschreibung für die Tilgung von Anleihenkosten, 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 Abschluss des Rechnungsjahres 1923 lässt den Schluss zu, dass das Gleichgewicht in den jährlichen Einnahmen und Lasten der Bundesbahnen wieder zurückgekehrt ist, und dass wir erwarten dürfen, das Kriegsdefizit aus den wieder eintretenden Einnahmenüberschüssen nach und nach tilgen zu können, sofern nicht neuerdings bedeutende Ausfälle in unsern Betriebseinnahmen entstehen. Zur Durchführung der vollständigen Tilgung des Defizites ist ein weiteres Masshalten in den Betriebsausgaben und in der Bewilligung neuer Baukredite ein unbedingtes Erfordernis. Wir hoffen, dass uns das mit dem Jahre 1924 in Wirksamkeit getretene neue Organisationsgesetz das Bestreben nach weitmöglichster Einschränkung der Betriebsausgaben erleichtere und den Erfolg unserer Bemühungen vermehre.

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

A n t r a g

zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen des Jahres 1923 und die Bilanz auf 31. Dezember 1923 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1923 wird genehmigt.

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

Bern, den 12. April 1924.

Für die Generaldirektion  
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

Zingg.

Beilagen:

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

