Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1924)

Artikel: Geschäftsbericht der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1924 an den schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung

Autor: Zingg

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-675921

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: 04.08.2025

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

Geschäftsbericht

der

Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen

für das

Jahr 1924

an den

schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung.

Hochgeachteter Herr Bundespräsident!
Hochgeachtete Herren Bundesräte!

Wir haben die Ehre, Ihnen zuhanden der Bundesversammlung gemäss Art. 5 des Bundesgesetzes betreffend die Organisation und Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung der Bundesbahnverwaltung für das Jahr 1924 zu berichten und gleichzeitig die Rechnungen für diesen Zeitraum zur Genehmigung vorzulegen.

* * *

Die Länge der im Eigentum des Bundes stehenden Linien beträgt auf Ende 1924:

	Baulänge km	Betriebslänge km
Kreis I	923,983	940,732
„ II	964,198	976,508
„ III	994,031	1011,271
Total	2882,212	2928,511

Ausserdem besorgten die Bundesbahnen den Betrieb der Nebenbahnen Vevey—Chexbres, Bulle—Romont, Cossonay Bahnhof—Stadt, Nyon—Crassier samt Anschlussstrecke Crassier—Divonne-les-Bains, sowie der im Auslande gelegenen Anschlussstrecken Koblenz Mitte Rhein—Waldshut, Les Verrières Grenze—Pontarlier und Delle Grenze—Delle, mit einer gesamten Betriebslänge von 49,738 km, ferner den Zugs- und Fahrdienst auf der Nebenbahn Pont—Brassus (13,259 km), der der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon gehörenden Strecke Münster—Lengnau (12,979 km), sowie auf den den italienischen Staatsbahnen gehörenden Strecken Iselle—Domodossola (19,068 km) und Pino—Luino (14,639 km).

A. Verwaltungsrat.

Für die Amtsdauer vom 1. Januar 1924 bis 31. Dezember 1926 ist der Verwaltungsrat, der gemäss Art. 8 des Bundesgesetzes betreffend die Organisation und Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen vom 1. Februar 1923 nunmehr aus 15 Mitgliedern besteht, folgendermassen bestellt worden:

Als Präsident: Herr Dr. G. Keller, Ständerat, Winterthur.

Als Vizepräsident: Herr Emile Gaudard, Nationalrat, Vivis.

Als weitere Mitglieder die Herren: G. Bener, Ingenieur, Direktor der Rhätischen Bahn, Chur; A. C. Bonzanigo, Ingenieur, Präsident des tessinischen Industrievereins, Bellinzona; R. Bratschi, Nationalrat, Bern; H. Calame, Nationalrat, Neuenburg; Dr. G. Heberlein, Industrieller, Wattwil; Dr. E. Klöti, Nationalrat, Zürich; Prof. Dr. Laur, Brugg; A. Lombard, Bankier, Genf; Dr. J. Räber, Ständerat, Küssnacht; Dr. Rothpletz, Ingenieur, Bern; W. Sänger, Präsident der Basler Kantonalbank, Basel; A. Schmid, Regierungsrat, Frauenfeld; Dr. H. Walther, Nationalrat, Luzern.

Der Verwaltungsrat hat 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 1923.

Diese Vorlagen sind von den eidgenössischen Räten am 30. September 1924 genehmigt worden.

b. Voranschlag der Bundesbahnen für das Jahr 1925.

Der Genehmigungsbeschluss der Bundesversammlung vom 8. Dezember 1924 lautet:

„Die nachfolgenden Voranschläge der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt:

1. der Bauvoranschlag für das Jahr 1925 im Betrage von Fr. 91 342 800;
2. der Betriebsvoranschlag für das Jahr 1925, abschliessend mit Fr. 394 835 750 Einnahmen und mit Fr. 276 080 160 Ausgaben;
3. der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1925, abschliessend mit Fr. 139 225 000 in den Einnahmen und Ausgaben;
4. der Voranschlag für den Kapitalbedarf im Jahre 1925 im Betrag von Fr. 169 000 000."

2. *Tarifwesen.*

Der Verwaltungsrat beschloss in seiner Sitzung vom 7. Juli, gestützt auf einen Bericht der Generaldirektion vom 11. Juni 1924, ein von der Genfer Regierung an das eidgenössische Eisenbahndepartement gerichtetes Begehren betreffend die Einführung besonderer Tarifmassnahmen für Genf in der Weise zu erledigen, dass spätestens auf 1. Januar 1925 die Taxgrundlagen im Güterverkehr für Entfernungen von mehr als 150 km im Sinne einer Ermässigung geändert werden.

In der Sitzung vom 10. Oktober hat er gemäss Antrag der Generaldirektion in ihrem Berichte vom 20. September 1924 mit Gültigkeit ab 1. Januar 1925 folgende weitere Tarifmassnahmen beschlossen:

a. Änderung der Taxen der Stückgutklasse 2 im Sinne der Anpassung an die Vorkriegsgrundtaxe;

b. Einführung eines Ausnahmetarifs auf der Grundlage des vorkriegszeitlichen Spezialtarifs III b;

c. Änderung des Tarifs für Gepäck- und Expressgut, sowie desjenigen für lebende Tiere, entsprechend den für den Güterverkehr vorgesehenen Ermässigungen für lange Entfernungen.

3. *Elektrifikation.*

In der Sitzung vom 7. Juli 1924 hat der Verwaltungsrat von einem zweiten Berichte der Generaldirektion über die Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes im Vergleich zum Dampfbetrieb in zustimmendem Sinne Kenntnis genommen. Der Rat sah sich nicht veranlasst, eine Änderung des am 4. Mai 1923 genehmigten Programmes für die beschleunigte Durchführung der Elektrifikation in Erwägung zu ziehen.

Am 11. Oktober 1924 wurde der Vertrag zwischen den Bernischen Kraftwerken A.-G. und der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen, vom 26. September 1924, betreffend Lieferung von Energie zum Betrieb der in der Gegend von Bern elektrifizierten und zu elektrifizierenden Bahnstrecken genehmigt.

4. *Bauten.*

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

a. Projekt für den Umbau des Bahnhofes Genf-Cornavin mit einem Kreditbegehren von Fr. 15 750 000 nebst Fr. 1 100 000 für Abschreibungen (Beschluss vom 14. März 1924);

b. Projekt für die Erstellung des Teilstückes Genf-Cornavin—Lancy-Plainpalais der Genfer Verbindungsbahn (Beschluss vom 14. März 1924 in Abänderung des Projektes vom 7. Februar 1918);

c. Projekt für eine direkte Verbindung zwischen der Hauensteinlinie und der Aarauerlinie beim Bahnhof Olten mit einem Kreditbegehren von Fr. 1 900 000 nebst Fr. 57 000 für Abschreibungen (Beschluss vom 10. Oktober 1924);

d. Projekte für die Unterwerke Kerzers, Rupperswil und Puidoux (Ausbau) mit einem Kreditbegehren von Fr. 9 615 000 (Beschluss vom 11. Oktober 1924);

e. Projekt für die I. Bauetappe einer Erweiterung des Bahnhofes Freiburg mit einem Kreditbegehren von Fr. 3 490 000 (Beschluss vom 25. November 1924).

f. In der Sitzung vom 8. Juli 1924 befasste sich der Verwaltungsrat mit einem zusammenfassenden Berichte der Generaldirektion über den Umfang und die Ursachen der Kreditüberschreitungen bei den während des Krieges und in der Nachkriegszeit ausgeführten Bauten. Mit Rücksicht auf die ausnahmsweisen Verhältnisse, durch welche die Kreditüberschreitungen in diesem Zeitraume verursacht worden sind, wurde auf die Bewilligung von Nachtragskrediten und auf die Vorlage besonderer Abrechnungen über die betr. Bauobjekte verzichtet. In Zukunft werden für alle andern Bauausgaben die im Organisationsgesetz und dessen Vollziehungsverordnung enthaltenen Bestimmungen über die Kreditbewilligungen wieder uneingeschränkt zur Anwendung gelangen.

5. *Bauverträge.*

Im Berichtsjahr hat der Verwaltungsrat folgenden Verträgen die Genehmigung erteilt:

a. Verträge vom 16. und 18. Januar 1924 betreffend die Ausführung des Zulaufstollens und des Wasserschlosses des Kraftwerkes Vernayaz an die Unternehmer Müller & Dionisotti in Sitten, im Voranschlagsbetrag von Fr. 1 457 554, Couchepin, Gianadda & Conforti in Martigny, im Voranschlagsbetrag von Fr. 1 211 804, und Seeberger, Ingenieur in Frutigen, im Voranschlagsbetrag von Fr. 2 004 677 (Beschluss vom 5. Februar 1924);

b. Nachtragsvertrag vom 24. Mai 1924 über die Arbeiten für die Fertigstellung der Staumauer des Kraftwerkes Barberine an die Unternehmung Martin, Baratelli & Cie. in Lausanne, im Voranschlagsbetrag von Fr. 5 237 913. 50 (Beschluss vom 7. Juli 1924);

c. Vertrag vom 7. November 1924 für die Montage der Druckleitung des Kraftwerkes Vernayaz von Fixpunkt 5 bis und mit der Verteilleitung an die A.-G. Gebrüder Sulzer in Winterthur, im Voranschlagsbetrag von Fr. 2 217 822 (Beschluss vom 25. November 1924).

6. *Lieferungsverträge.*

Vom Verwaltungsrate wurden im Berichtsjahr genehmigt:

a. die Verträge mit den Mines Domaniales françaises de la Sarre in Sarrebruck, der Société houillère de Sarre et Moselle in Carling, dem Comptoir d'expansion commerciale des Mines du Nord et du Pas-de-Calais in Douai und den Mines de Dourges in Hénin-Liétard für die Lieferung des Lokomotivfeuerungsmaterials für das Jahr 1924 (Beschlüsse vom 5. Februar und 18. Juli 1924);

b. die Verträge mit der Schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen über die Lieferung von 8 vierachsigen Personenwagen: 4 $B^{4ü}$ und 4 $C^{4ü}$ und der Schweizerischen Wagonsfabrik Schlieren A.-G. in Schlieren über die Lieferung von 10 vierachsigen Personenwagen: 6 $BC^{4ü}$ und 4 $C^{4ü}$ (Beschluss vom 7. Juli 1924);

c. die Verträge mit den Firmen Schweizerische Lokomotivfabrik Winterthur, Brown, Boveri & Cie., Baden, Maschinenfabrik Oerlikon, S. A. des Ateliers de Sécheron, Genf, und der Wagonsfabrik Schlieren für die Lieferung von 68 Lokomotiven der Serien Ae $^3/_6$ und Ce $^6/_8$ und sieben Motorwagen der Serie Ce $^4/_6$ (Beschluss vom 11. Oktober 1924).

7. *Eingabe der Tessiner-Regierung* vom 21. März 1924 an den Bundesrat, um Mithilfe der Eidgenossenschaft bei Sanierung der tessinischen Wirtschaftsverhältnisse.

Die Forderungen an die Bundesbahnverwaltung betreffend Zugeständnisse und Erleichterungen sind einer gründlichen Prüfung unterzogen worden; die Generaldirektion erstattete hierüber an das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement einen längern Bericht, mit dessen Schlussfolgerungen sich der Verwaltungsrat einverstanden erklärt hat.

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

Im Berichtsjahr hat der Verwaltungsrat die Verträge vom 16. Dezember 1922 und 29. Februar 1924 mit der Reichsbahndirektion in Karlsruhe und dem Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt über den Anschluss der Hafenbahn an den badischen Verschubbahnhof in Basel, sowie über den Betrieb der Hafenbahn und der Rheinhäfen Basel-St. Johann und Basel-Kleinhüningen durch die Bundesbahnen genehmigt.

9. *Reglemente.*

In seiner Sitzung vom 5. Februar 1924 hat der Verwaltungsrat ein neues Geschäftsreglement für diese Behörde aufgestellt.

Am 14. März 1924 erklärte sich der Verwaltungsrat auf Grund eines Berichtes der Generaldirektion vom 7. März 1924 damit einverstanden, dass die Geschäftsbehandlung durch die Generaldirektion, die Departemente, die Kreisdirektionen und ihre Dienstabteilungen vom 1. April 1924 an vorläufig noch auf Grund von provisorischen Geschäfts- und Zuständigkeitsordnungen erfolge, bis der Rat die auf Grund der Erfahrungen bereinigten Reglemente gutgeheissen haben wird.

In der gleichen Sitzung nahm der Verwaltungsrat eine Anpassung der Gehaltsordnung vom 27. Juni 1911 an die neue Verwaltungsordnung vor, die vom Bundesrat am 28. März 1924 genehmigt wurde und am 1. April 1924 in Kraft getreten ist.

Der Verwaltungsrat revidierte ferner in seiner Sitzung vom 25. November 1924 das Reglement für den Erneuerungsfonds der Bundesbahnen. Das neue Reglement wurde vom Eisenbahndepartement am 14. Januar 1925 genehmigt und gelangt erstmals bei der Aufstellung der Rechnungen für das Jahr 1924 zur Anwendung.

10. *Wahlvorschlag für die Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen.*

Auf Ablauf der Amtsdauer wurde dem Bundesrat vorgeschlagen, die bisherigen Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen für die neue Amtsdauer vom 1. Januar 1924 bis 31. Dezember 1929 im Amte zu bestätigen. Mit Beschluss vom 4. Januar 1924 hat der Bundesrat die Neuwahlen im Sinne dieses Antrages vorgenommen.

11. *Wahlen.*

Vom Verwaltungsrat sind sämtliche Vorschläge zur Wiederwahl der Dienstabteilungsvorstände der Generaldirektion, soweit ihre Ämter unter der neuen Verwaltungsordnung weiter bestehen bleiben, für eine weitere dreijährige Amtsperiode genehmigt worden. Er hat sodann folgenden Vorschlägen für die Wahl der Vorstände der neugeschaffenen Dienstabteilungen zugestimmt:

Herr E. Hess zum Vorstand der Abteilung für den kommerziellen Dienst,

Herr Dr. jur. O. Wullschleger zum Vorstand der Abteilung für Personalangelegenheiten,

Herr F. Konrad zum Vorstand der Materialverwaltung.

Zum Oberbahnarzt wurde infolge eingetretener Vakanz Herr Dr. med. G. Schönholzer gewählt.

B. Kreiseisenbahnräte.

Im Berichtsjahr sind vom Kreiseisenbahnrat I vier Sitzungen und von den Kreiseisenbahnräten II und III je zwei Sitzungen abgehalten worden.

Neben den ordentlichen Geschäften wurden hauptsächlich in Form von Anregungen, Interpellationen und Wünschen Tarif- und Fahrplanangelegenheiten sowie Baufragen behandelt.

Zu erwähnen sind insbesondere die Beratungen betreffend Abgabe von Generalabonnementen zu ermässigtem Preise für Dienstreisen im Kantonsgebiet an Mitglieder kantonaler Behörden und kantonale Angestellte, sowie betreffend die Zuständigkeit der Kreiseisenbahnräte in Fahrplanfragen.

Die Kreiseisenbahnräte haben sodann, gestützt auf Art. 25, Abs. 2, des Bundesgesetzes betreffend die Organisation und Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen, vom 1. Februar 1923, zwei gemeinsame Sitzungen am 30. Mai und am 26. November 1924 unter dem Vorsitz des Vorstehers des Eisenbahndepartements abgehalten und hierbei die folgenden zwei wichtigern Geschäfte behandelt: Abgabe von Generalabonnementen zu ermässigtem Preise für Dienstreisen im Kantonsgebiet an Mitglieder kantonaler Behörden und kantonale Angestellte; Zuständigkeit der Kreiseisenbahnräte in Fahrplanfragen.

C. Generaldirektion.

Die Generaldirektion behandelte in 79 Sitzungen 918 Geschäfte. Neben der Vorbereitung der Vorlagen an den Verwaltungsrat erwähnen wir folgende wichtigere Angelegenheiten:

Allgemeines.

1. Durch Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1924 ist der Bundesbeschluss vom 19. Dezember 1923 betreffend die Ausrichtung von Teuerungszulagen an das Bundespersonal auch für das Jahr 1925 gültig erklärt worden.

2. Zuhanden des eidgenössischen Eisenbahndepartements hatten wir uns zu äussern:

a. Über ein Konzessionsgesuch des Gemeinderates der Stadt Bern für eine Automobilverbindung von Bern-Bubenbergplatz nach Ostermundigen und Bümpliz. Das Gesuch gab uns zu Einsprachen keinen Anlass.

b. Über eine Eingabe betreffend die teilweise Erhaltung der Furkabahn und die Erstellung einer Nufenenbahn. Wir sind zum Schluss gekommen, dass die Ausführung des in der Eingabe vorgeschlagenen Projektes einer Bahn von Ulrichen (Oberwallis) nach Airolo die Walliser Strecke Brig—Gletsch der Furkabahn nicht zu retten vermöchte, und haben dem Eisenbahndepartement empfohlen, auf das Projekt nicht einzutreten.

c. Über das Konzessionsgesuch für den Bau und Betrieb einer elektrischen Strassenbahn von Oerlikon nach Affoltern b. Zürich. Wir vertraten die Ansicht, dass für die Erstellung dieser Trambahn ein dringendes Bedürfnis nicht bestehe, sahen aber gleichwohl davon ab, uns gegen die Konzessionserteilung auszusprechen, da die neue Linie in der Hauptsache dazu bestimmt sein soll, dem Vorortsverkehr mit der Stadt Zürich zu dienen.

d. Über den neuesten Entwurf des eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartementes vom 12. Mai 1924 über die eidgenössische Verwaltungs- und Disziplinarrechtspflege.

Im Abschnitt über die Disziplinarrechtspflege sieht der Entwurf in Abweichung vom Vorentwurf vom März letzten Jahres vor, dass die strafweise Entlassung und die Versetzung in das provisorische Dienstverhältnis bei den Wahlbehörden verbleiben, und dass gegen diese Strafmassnahmen beim Bundesgericht nur Beschwerde erhoben werden kann. Wir gaben in unserer Vernehmlassung vom 11. Juni der Aufassung Ausdruck, dass sich bei dieser Regelung weitere ausserhalb der Verwaltung stehende Disziplinarorgane erübrigen. Die Zustimmung zu der neuen Regelung wurde an die Bedingung geknüpft, dass von der Schaffung von ausserhalb der Verwaltung stehenden Disziplinarkommissionen mit Entscheidungsbefugnissen Umgang genommen werde. Dagegen befürworteten wir nach wie vor die Bildung von internen Disziplinarkommissionen mit begutachtendem Charakter.

e. Über die Eingabe der Regierung des Kantons Uri an den Bundesrat mit nachstehenden Begehren um Änderung der Reuss-Konzession vom Jahre 1907: Bezahlung einer Steuer von einem Franken für die ausgebaute Bruttopferdekraft, Revision der Bestimmungen über die konzessionsmässigen Abgaben, Bezahlung eines Zuschlages von 50 Rappen für die Energie, die ausserhalb des Kantons verwendet wird. Wir haben uns gegen diese, eine Revision einzelner Bestimmungen des Konzessionsvertrages bezweckenden Begehren ablehnend verhalten.

f. Über die Eingabe der Tessiner Regierung wegen Verminderung des SBB-Personals in Biasca. Dem Begehren um Verzicht auf die angeordneten Versetzungsmassnahmen konnte aus Wirtschaftlichkeitsgründen nicht entsprochen werden, dagegen erklärten wir uns bereit, einer allfälligen Ansiedlung industrieller Unternehmungen in Biasca wenn möglich unsere Unterstützung angedeihen zu lassen.

g. Über den bereinigten schweizerischen Gegenentwurf zum Übereinkommen mit Frankreich betreffend den Zolldienst in den internationalen Bahnhöfen in Basel. Wir haben demselben grundsätzlich zugestimmt, nachdem unsere früher eingereichten Abänderungsbegehren mit der neuen Fassung grösstenteils berücksichtigt worden sind.

3. Auf dem Gebiete der Mitbenützungsverträge sind folgende neue Vereinbarungen abgeschlossen worden:

a. Vertrag mit der Regionalbahn Saignelégier-Glovelier betreffend die Mitbenützung der Station Glovelier.

b. Vertrag mit der Regionalbahn Porrentruy-Bonfol betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Pruntrut.

c. Vertrag mit der Drahtseilbahn-Gesellschaft Rheineck-Walzenhausen betreffend die Mitbenützung der Station Rheineck.

d. Vertrag mit der Strassenbahn St. Gallen-Speicher-Trogen betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes St. Gallen.

e. Vertrag mit der Bodensee-Toggenburgbahn betreffend die Mitbenützung der Bahnhöfe St. Gallen, St. Fiden und Romanshorn, sowie der doppelspurigen Bahnstrecke St. Gallen-St. Fiden.

f. Revision des Vertrages mit der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen betreffend die Mitbenützung der Bahnhöfe St. Margrethen und Buchs (St. Gallen).

4. *Organisation der Verwaltung.*

Am 1. Januar 1924 ist das Bundesgesetz betreffend die Organisation und Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen vom 1. Februar 1923 in Kraft getreten. Die organisatorischen Änderungen, die das neue Gesetz mit sich gebracht hat, sind, soweit dies nicht bereits der Fall war, im ersten Quartal des Berichtsjahres durchgeführt worden. In der zweiten Hälfte des Monats März wurden die Kreisdirektionen II und IV in Basel und St. Gallen aufgehoben, die Unterabteilung der Verkehrskontrolle für den Güter- und Tierverkehr nach St. Gallen verlegt und in Basel die neue Abteilung für die Materialverwaltung gebildet. Am 1. April traten auch die besondern Betriebsinspektionen in Basel und St. Gallen ins Leben. Vom gleichen Zeitpunkt an wurden die Bestimmungen für die organisatorischen Änderungen bei den Departementen und Dienstabteilungen der Generaldirektion wirksam.

Die bundesrätliche Botschaft zum neuen Organisationsgesetz hatte angenommen, dass infolge der Verminderung der Zahl der Generaldirektoren und der Kreise von fünf auf drei sowie der Zentralisierung des Materialbeschaffungsdienstes nach und nach 405 Beamte eingespart werden können, was eine Entlastung der Betriebsrechnung um Fr. 4 420 000 zur Folge haben sollte. Während im April 1921 in den zentralen Bureaux der Kreise sowie bei der Oberbaumaterialverwaltung 1045 Mann angestellt waren, waren Ende Dezember 1924 bei den gleichen Dienststellen, d.h. bei der Materialverwaltung in Basel und bei den zentralen Bureaux der neu gegründeten Dienstabteilungen der Kreise noch 778 Beamte beschäftigt. Demnach sind bis Ende Dezember 1924 bei den genannten Dienstzweigen auf Grund der neuen Verwaltungsordnung 267 Beamte eingespart worden. Ausserdem sind zwei Generaldirektoren und zwei Departementssekretäre der Generaldirektion weniger vorhanden. Dieser Abbau entspricht bei Berücksichtigung aller Faktoren einer Entlastung der Betriebsrechnung um rund Fr. 3 240 000. Der weitere Abbau der gegenüber dem Ersparnisnachweis noch mehr vorhandenen 134 Beamten ist in die Wege geleitet. Wir haben eine besondere Kommission mit der Untersuchung der Arbeits- und Personalverhältnisse in allen zentralen Bureaux der Kreise sowie der Generaldirektion beauftragt.

Die Verminderung der Zahl der Kreise ermöglichte auch eine zweckmässigere Einteilung des Netzes in Bahningenieurbezirke, Bahnmeister- und Vorarbeiterstrecken, wodurch bis jetzt 52 Beamte erspart und die Ausgaben um rund Fr. 500 000 im Jahr herabgesetzt werden konnten.

5. Wir haben beschlossen, ab 1. Mai 1924 jeden Monat ein Nachrichtenblatt in allen drei Landessprachen zuhanden unseres Personals herauszugeben, das die berufliche Ausbildung fördern und gleichzeitig ein fortlaufendes Bild über die wirtschaftlichen Verhältnisse des Unternehmens bieten soll. Wir haben ferner zur Förderung der Freizügigkeit beschlossen, dem Personal vom 15. Juli an die freien Stellen alle 14 Tage bekanntzugeben, und zwar je auf Beginn eines Monats im Nachrichtenblatt und auf den 15. des Monats in einem besondern Zirkular.

6. Zur mechanischen Aufarbeitung der Statistik der Betriebsleistungen, des Materialverbrauches der Lokomotiven, sowie zur Berechnung der Nebenbezüge des Lokomotivpersonals sind bei der statistischen Sektion des Generalsekretariates automatische Loch-, Sortier- und Tabelliermaschinen, System Powers, in Betrieb gesetzt worden. Diese Anlage ermöglicht, neben erheblichen jährlichen Ersparnissen, die Statistik der Betriebsleistungen rascher herauszugeben und weiter auszubauen. Mit dem neuen Arbeitsverfahren ist am 15. November für einen Kreis und am 1. Januar 1925 für das ganze Netz begonnen worden.

7. Die internationale Simplondelegation versammelte sich am 24./25. April, sowie am 19./20. September 1924 in Bern zur Beratung der üblichen Fahrplan- und Tariffragen, sowie zur Entgegennahme der Bau- und Betriebsrechnung für die Strecke Brig—Iselle auf den 31. Dezember 1922. Die Rechnungen für das Jahr 1922 sind, nach der üblichen Anerkennung durch die italienische Regierung, am 27. November 1923 auch vom Bundesrat genehmigt worden.

8. Das Geschäftsführende Komitee des Internationalen Eisenbahnverbandes hielt im Oktober in Paris eine Sitzung ab, an der auch wir als Mitgliedsverwaltung teilnahmen. Die von den Ausschüssen des Verbandes in ihren Sitzungen vom April/Mai in Florenz aufgestellten Vorschläge wurden angenommen und weitere Gegenstände beraten. Von den Beschlüssen erwähnen wir insbesondere diejenigen betreffend die Aufstellung eines internationalen Reglementes über die Beförderung der Privatwagen, die Schaffung von Vorschriften über die Beförderung von Spezialwagen, die Errichtung einer Zentralsaldierungsstelle in Brüssel und die Herausgabe einer besondern Verbandszeitschrift.

9. In den im Berichtsjahr abgehaltenen Direktorenkonferenzen sind folgende wichtigeren Geschäfte behandelt worden: Die Geschäfts- und Zuständigkeitsordnung der Kreisdirektionen, Beförderungsgrundsätze, Bestimmungen für die Ausrichtung von Zulagen bei vorübergehenden Versetzungen, allgemeine Dienstvorschrift für die Behandlung und Verteilung der Geschäfte in den zentralen Bureaux der Kreise, Untersuchung der Arbeits- und Personalverhältnisse bei den Dienstabteilungen der Generaldirektion und der Kreisdirektionen durch eine Kommission, allgemeine Dienstvorschrift für die zeitweilige Anstellung von Baupersonal, Abgabe von Dienstkleidern.

10. 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 28 183, diejenige der im Taglohn Angestellten 6987, zusammen 35 170 gegen 35 308 im Jahr 1923.

	Beamte mit festem Gehalt	Angestellte im Taglohn
Generaldirektion	1 518	3 642
Kreis I	8 307	863
„ II	9 248	1 473
„ III	9 110	1 009
	28 183	6 987

I. Finanz- und Personaldepartement.

a. Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung.

1. Im Verlaufe des Jahres 1924 sind folgende Revisionen bei den Rechnungs- und Kassastellen der Generaldirektion und der Kreisdirektionen vorgenommen worden: 6 Kassarevisionen, 3 Revisionen der Wertschriftenbestände und 1 Revision der Sparkasse des Personals bei der Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung der Generaldirektion; 19 Kassarevisionen, 9 Revisionen der hinterlegten Bürgschaftsverpflichtungen, 4 Revisionen der Sparkassen des Personals bei den Kreiskassen sowie 2 Revisionen von Vorschusskassen der Dienststellen und von Kassen der Milchküchen. Ausserdem hat je ein Vertreter der Hauptbuchhaltung und der Hauptkasse die Buch- und Kassaführung der Kreise I—III einer Prüfung unterzogen. Bei sämtlichen Revisionen ist die Richtigkeit der vorhandenen Bar- und Wertschriftenbestände und deren Übereinstimmung mit der Buchführung konstatiert worden; die Prüfung der Buch- und Kassaführung hat ausser der Anordnung einiger Vereinfachungen und eines gleichmässigen Vorgehens in einigen Punkten keinen Anlass zu besondern Massnahmen gegeben.

2. Nachdem das neue Organisationsgesetz vom 1. Februar und die Vollziehungsverordnung vom 9. Oktober 1923 auf den 1. Januar 1924 in Kraft getreten sind, sind die Jahresrechnungen pro 1924 für das ganze Jahr gemäss der neuen Kreiseinteilung aufgestellt worden. Verschiedene Organisationsmassnahmen sind jedoch erst auf den 1. April 1924, d. h. mit dem Beginn der neuen Amtsperiode in Wirksamkeit getreten. Um die Rechnungen pro 1924 in Übereinstimmung mit der neuen Organisation aufstellen zu können, sind Weisungen betreffend die Anweisung und Verrechnung der Einnahmen und Ausgaben für die Monate Januar bis März auf Grund der neuen Kreiseinteilung erteilt worden. Die Übertragung der Saldi und der Materialvorräte der aufgehobenen Dienststellen und Hilfsbetriebe an die neuen Stellen hat buchmässig stattgefunden.

3. Die Verrechnung des Brenn- und Schmiermaterials der Lokomotiven und Wagen, sowie der elektrischen Energie für den Zugförderungsdienst wird seit dem Monat Januar 1924 durch die Generaldirektion, ohne Ausscheidung nach den Kreisen, vollzogen. Die Anordnung bedeutet eine Vereinfachung und ist überdies darum angezeigt, weil die Abgaben der einzelnen Depotstellen und der Kraftwerke mit dem Verbrauch auf den Linien der Kreise nicht übereinstimmen, indem die Zirkulation des Rollmaterials nicht an die Kreisgrenzen gebunden ist.

4. Die erste Rate von Fr. 10 000 000 an den Bundesbeitrag von 60 Millionen Franken für die Beschleunigung der Elektrifizierung (Bundesbeschluss vom 2. Oktober 1923) ist unter Wert 15. Juli 1924, bezahlt worden; der Betrag ist zugunsten des Baukontos, Kosten der Elektrifizierung, verrechnet.

5. Die Rechnungsergebnisse haben im Jahre 1924 eine weitere Verbesserung erfahren. Die Betriebseinnahmen sind um 36,81 Millionen Franken höher als diejenigen des Jahres 1923 und um rund 29,25 Millionen Franken besser als sie veranschlagt waren. Die Vermehrung der Betriebsausgaben gegenüber dem Vorjahr beträgt 11,78 Millionen Franken; dagegen sind die Ausgaben um 7,19 Millionen Franken niedriger geblieben, als der Voranschlag vorsah.

Durch diese Veränderungen ist der Betriebsüberschuss des Jahres 1924 mit Inbegriff der Ausgaben zulasten der Spezialfonds auf Fr. 132 478 811. 96 angewachsen; er übertrifft den Überschuss des Jahres 1923 um Fr. 25 031 463 oder um 23,30 % und den für 1924 veranschlagten Überschuss um Fr. 36 438 812 oder um 37,94 %. Der Betriebskoeffizient ist von 70,78 für das Jahr 1923 auf 67,25 für das Jahr 1924 zurückgegangen. Der niedrigste Betriebskoeffizient der je erreicht wurde, war derjenige vom Jahre 1902 mit 61,11 %.

Die Ursachen dieses verbesserten Betriebsabschlusses liegen hauptsächlich in der Verbesserung der Transporteinnahmen, welche gegenüber der Rechnung 1923 um über 33 Millionen Franken und gegenüber dem Voranschlag um rund 28½ Millionen Franken höhere Erträgnisse eingebracht haben, welche nebst der Deckung der infolge der Verkehrszunahme und der Gehalts- und Lohnerhöhungen vermehrten Betriebsausgaben noch einen verbesserten Abschluss der Betriebsrechnung ermöglichten. Wir verweisen diesbezüglich auf unsere Erläuterungen zu den einzelnen Abschnitten der Betriebsrechnung.

6. Der vorstehend erwähnte Überschuss der Betriebseinnahmen hat den Abschluss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1924 günstig beeinflusst. Der Einnahmenüberschuss dieser Rechnung beträgt Fr. 15 153 533. 98 gegenüber Fr. 3 690 987. 52 in der Rechnung 1923. Dabei haben wir, wie in den vergangenen Jahren, ausser den regelmässigen Tilgungen auch die Werte der infolge von Neubauten untergegangenen Anlagen vom Baukonto vollständig abgeschrieben und einige weitere Tilgungen vorgenommen. Wir verweisen diesbezüglich auf die Gewinn- und Verlustrechnung und auf die ihr beigefügten Erläuterungen. Den noch verbleibenden Einnahmenüberschuss von Fr. 15 153 533. 98 haben wir nach Art. 30 des Bundesgesetzes betreffend die Organisation und Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen und gemäss Bundesbeschluss vom 21. Juni 1923 betreffend die Genehmigung der Rechnungen der Bundesbahnen des Jahres 1922 vom Kriegsdefizit der Bilanz in Abzug gebracht.

7. Laut der Bilanz auf 31. Dezember 1923 betrug das Kriegsdefizit auf Ende 1923 im Konto der zu tilgenden Verwendungen . . . . . Fr. 207 066 295. 01

In Ausführung des hiervor erwähnten Bundesbeschlusses haben wir den Einnahmenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung pro 1924 an diesem Defizit abgeschrieben mit „ 15 153 533. 98

wodurch dasselbe auf 31. Dezember 1924 noch . . . . . Fr. 191 912 761. 03
beträgt.

b. Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung.

1. Anlässlich der Aufhebung der Kreiskassen in Basel und St. Gallen ist das Geldablieferungsverfahren der Stationen neu geordnet worden. Alle Kassenstellen liefern nunmehr ihre Bareinnahmen entweder direkt für unsere Rechnung an die Nationalbank, deren Agenturen und Korrespondenten und an Banken ab, oder an die Post zugunsten des Postcheckkontos der vorgesetzten Kreiskasse. Eine Ausnahme besteht nur hinsichtlich der fremden Geldsorten und der Ablieferungen der Kassenstellen auf dem Platze der Kreiskassen, die weiterhin von letzteren entgegengenommen werden. Auch die Gehalts- und Lohnzahlungen erfolgen bis auf einige Ausnahmen durch Vermittlung der Banken oder der Post. Dadurch fällt der Bargeldtransport in den Bahnfourgons fast gänzlich weg. Ferner sind neuerdings einer Anzahl Güterexpeditionen, sowie sämtlichen Lagerhäusern und Werkstätten, dem Leitungsbaubureau in Olten, der Materialverwaltung in Basel, dem Generalsekretariat in Bern, Postcheckrechnungen eröffnet worden. Diese Rechnungen sind für Barabhebungen gesperrt. Die Zahl der Postcheckrechnungen für die gesamte Verwaltung betrug auf Jahresende 145.

2. Gestützt auf die Bundesbeschlüsse vom 18. Dezember 1920 und 21. Dezember 1922 betreffend die Aufnahme von Anleihen für die Bundesverwaltung und die Bundesbahnverwaltung und gemäss Beschluss des Bundesrates vom 7. März 1924 haben wir im Benehmen mit dem eidgenössischen Finanzdepartement und der Schweizerischen Nationalbank zur Konsolidierung der für die Elektrifikation kontrahierten schwebenden Schuld eine 5 % Anleihe im Nominalbetrage von 150 Millionen Franken, auf 11 Jahre fest, bei den schweizerischen Banken vom 18. bis 26. März zur Zeichnung aufgelegt. Es waren festgesetzt der Emissionspreis auf 98¼ %, der Übernahmepreis für die Banken auf 96¾ % für den fest übernommenen Betrag und auf 97¼ % für einen allfälligen Optionsbetrag, für den Fall, dass der Bundesrat von dem ihm vorbehaltenen Optionsrechte (bis auf 200 Millionen Franken) Gebrauch machen sollte. Die Rückzahlung des Anleihens erfolgt al pari am 15. April 1935. Es ist eingeteilt in 90 000 Inhaberobligationen zu Fr. 1000 und 12 000 zu Fr. 5000 mit Semestercoupons per 15. April und 15. Oktober. Für die Einlösung der verfallenen Coupons ist den Banken eine Kommission von ¼ % und für die zurückzuzahlenden Obligationen eine Provision von ⅛ % zu entrichten. Die Obligationen können spesenfrei gegen auf den Namen lautende Hinterlegungsscheine bei unserer Hauptkasse in Bern deponiert werden. — Ein Betrag von 150 Millionen Franken ist vom Kartell schweizerischer Banken und dem Verband schweizerischer Kantonalbanken fest übernommen worden, in der Meinung jedoch, dass sich der Bund zuhanden seines Spezialfonds an den Zeichnungen bis zum Betrage von 20 Millionen Franken beteilige, falls die Zeichnungen den Betrag von 150 Millionen nicht erreichen sollten. Auf die Anleihe sind 131 Millionen gezeichnet worden, so dass der Bund noch 19 Millionen zu übernehmen hatte, wovon dem Portefeuille der Pensions- und Hilfskasse unseres Personals 10 Millionen Franken zugeteilt worden sind.

Die Liberierung der den Zeichnern zugeteilten Titel erfolgte gemäss den Emissionsbedingungen in der Zeit vom 1. bis 30. April 1924. Die definitiven Titel sind den Zeichnungsstellen anfangs Mai zum Umtausche gegen die von ihnen den Zeichnern abgegebenen Lieferscheine zugestellt worden. Die Kotierung der Anleihe an den Börsen von Basel, Bern, Genf, Lausanne, Neuenburg, St. Gallen und Zürich ist vom 1. Juli an bis zur vollständigen Rückzahlung der Anleihe veranlasst worden.

3. Aus dem Ertrage der vorstehend erwähnten Anleihe konnten die auf Ende März 1924 im Umlaufe befindlichen Schatzscheine im Betrage von Fr. 72 370 000 nach Massgabe der erfolgten Liberierungen zurückbezahlt werden. Die weiter verfügbaren Mittel reichten aus, um unsern Kapitalbedarf bis gegen Ende des Jahres zu decken. In diesem Zeitpunkt jedoch mussten wir die Hilfe des eidgenössischen Finanzdepartementes in Anspruch nehmen, das sich in verdankenswerter Weise bereit erklärt hatte, uns die nötigen Gelder für die auf Ende des Jahres erwarteten grossen Fälligkeiten zur Verfügung zu stellen. Unsere daherige schwebende Schuld betrug am 31. Dezember 37 Millionen Franken, die wir zu 3 1/2 % zu verzinsen hatten. In dieser Summe sind Vorauszahlungen im Betrage von rund 12 Millionen Franken enthalten, die das Jahr 1925 belasten.

4. Auf 31. August ist die 3 1/2 % Anleihe der ehemaligen Nord-Ost-Bahn von 1894, von der noch für Franken 6 838 000 Obligationen im Umlaufe waren, gemäss den Anleihensbedingungen gekündet und ohne Beanspruchung des Geldmarktes zurückbezahlt worden.

Den Amortisationsplänen entsprechend fanden ferner Auslosungen von Obligationen unserer verschiedenen Anleihen statt; insgesamt wurden 15 578 Titel ausgelost, ergebend, unter Einschluss der vertragsmässigen Abzahlung auf dem Rückkaufspreise der Linie Genf-La Plaine und der Rückzahlung von 5 % Depotscheinen an die Pensions- und Hilfskasse des Personals, eine Kapitalrückzahlung von Fr. 18 311 713. 74.

Endlich haben wir die 3 1/2 % Anleihe der ehemaligen Nord-Ost-Bahn vom Jahre 1895, deren Laufzeit mit dem 30. Juni 1925 zu Ende geht, auf den 15. Juni 1925, d. h. auf den Verfall des letzten Coupons, zur Rückzahlung gekündet. Von dieser Anleihe, im ursprünglichen Betrage von 7 Millionen Franken, befanden sich noch für Fr. 4 981 000 Obligationen im Umlauf. Den Inhabern dieser Obligationen ist anlässlich der Ausgabe der V. Elektrifikationsanleihe im Januar 1925 die Konversion angeboten worden.

5. Zur Liberierung der der Pensions- und Hilfskasse zugeteilten und in Ziffer 2 erwähnten Fr. 10 000 000 5 % Obligationen der IV. Elektrifikationsanleihe von 1924, sowie zur Deckung der Fehlbeträge in der laufenden Rechnung wurden dem Portefeuille dieser Kasse während des Jahres für einen Betrag von Fr. 6 618 000 5 % Depotscheine unserer Verwaltung entnommen. Auf Ende des Jahres lagen im Portefeuille noch insgesamt Fr. 164 625 000 dieser Scheine.

6. Der Anleihens- und Zinsendienst hat auch im Berichtsjahre, hauptsächlich infolge Emission der IV. Elektrifikationsanleihe, eine neue Belastung erfahren. Unsere feste Schuld betrug auf Ende des Jahres, unter Einschluss der der Pensions- und Hilfskasse zugeteilten 5 % Depotscheine und des kapitalisierten Rückkaufspreises der Linie Genf-La Plaine, Fr. 2 408 399 108 gegen Fr. 2 283 549 322 im Vorjahre; die Erhöhung beträgt somit Fr. 124 849 786. Die Einzelheiten der Veränderungen sind aus dem Kapitalnachweis auf Seiten 114 und 115 ersichtlich.

Zur Einlösung wurden vorgewiesen:

4 462 379 Coupons mit	Fr.	88 830 902. 50
24 692 Obligationen mit	„	18 238 350. —
Zusammen	Fr.	107 069 252. 50

Im Vergleiche zum Vorjahre ergibt sich eine Vermehrung von 202 861 Coupons mit einem Betrage von Fr. 4 335 931. 76. Dagegen wurden 20 581 Stück Obligationen weniger zurückbezahlt. An verfallenen Coupons und rückzahlbaren Obligationen waren auf Ende Dezember 1924 noch für einen Betrag von Fr. 4 645 503. 58 ausstehend; der Verjährung anheimgefallen sind Fr. 31 050. 25, die zu unsern Gunsten verrechnet wurden. Die Zahl der mit Zahlungsverbot belegten Titel und Coupons betrug am Jahresschluss 638, gegen 731 im Vorjahre.

7. Der Stand der Sicherheiten bei der Generaldirektion und den Kreisdirektionen war auf den 31. Dezember 1924 folgender:

1867	Barhinterlagen	Fr.	1 499 411. 78
2485	Wertschriftenhinterlagen	„	23 127 441. 62
2210	Bürgschaften	„	30 879 296. 28
6562	Sicherheiten im Gesamtbetrage von	Fr.	55 506 149. 68

(1923: 6138 mit Fr. 39 653 648. 47.)

Die starke Zunahme gegenüber dem Vorjahre ist zurückzuführen einmal auf die Vermehrung der Zahl der Frachtenkredite und auf die zahlreichen Arbeits- und Lieferungsvergebungen infolge der Elektrifikation.

8. Für Rechnung der Pensions- und Hilfskasse wurden während des Jahres an 222 Beamte und Angestellte Hypothekardarlehen im I. Range im Gesamtbetrage von Fr. 3 618 953. 75 ausgerichtet. Der Zinsfuss für Darlehen auf Neubauten, die auf Rechnung und Gefahr der Angestellten erstellt werden, betrug bis zum 3. Oktober 4 1/2 % und für solche auf erworbenen Häusern 4 3/4 %; von diesem Datum an sahen wir uns mangels verfügbarer Geldmittel der Kasse und infolge Besserung der Verhältnisse auf dem Wohnungsmarkte veranlasst, weitere Belehnungen nur noch in ganz besonderen Fällen vorzunehmen, unter gleichzeitiger Erhöhung des Zinssatzes auf 5 % für neue Darlehen und Beschränkung derselben auf den Höchstbetrag von Fr. 30 000 und auf

Häuser von nicht mehr als zwei Wohnungen. An 7 Eisenbahnerbaugenossenschaften haben wir insgesamt für Fr. 701 432. 20 Hypothekardarlehen, gemäss den vom Verwaltungsrate aufgestellten allgemeinen Bedingungen vom 19. Februar 1921, gewährt. Die Kapitalrückzahlungen betrugen insgesamt Fr. 1 078 279. 85.

Das in Wertschriften angelegte Vermögen der Pensions- und Hilfskasse hat sich im Berichtsjahre von Fr. 227 915 318. 25 auf Fr. 234 011 755 vermehrt. Die Bewertung des Titelportefeuilles zu den Kursen vom Monat Dezember 1924 ergab eine Wertvermehrung von Fr. 73 869. 15.

9. Die Zahl der Einleger in die Sparkasse des Personals stieg von 3534 auf 3729. Die Zinsvergütung betrug während des ganzen Jahres $4^1/_2$ %.

10. Die Obligationen von Anleihen der schweizerischen Bundesbahnen können von Privaten bei der Hauptkasse kostenfrei gegen auf den Namen lautende Hinterlegungsscheine in Verwahrung und Verwaltung gegeben werden. Auf Ende des Jahres waren von 645 Inhabern in 1556 Hinterlagen für einen Nominalbetrag von Fr. 130 907 750 Titel dieser Anleihen hinterlegt, gegen 682 Inhaber in 1591 Depots im Betrage von Fr. 126 805 100 im Vorjahre. Der Verkehr in diesen Depots betrug im Berichtsjahre Fr. 73 734 350.

11. Auf 31. Dezember 1924 ergab die Neuwertung der Wertbestände der nachstehenden von der Hauptkasse verwalteten Portefeuilles folgende Veränderungen:

	Mehrwert	Minderwert
Portefeuille der eigenen Wertschriften	—	590 779. 10
Fonds für ausserordentliche Unterstützungen der ehemaligen S. C. B.	132. 50	—
Fonds für Belohnung hervorragender Leistungen zur Verhütung von Unglücksfällen im Betriebsdienste der ehemaligen G. B.	—	3 820. —

Die Wertverminderung im Portefeuille der eigenen Wertschriften rührt in der Hauptsache von Abschreibungen auf den 4 % Obligationen der ehemaligen Thunerseebahn von 1900, den Aktien der Emmentalbahn und der Kapitalbeteiligung bei der schweizerischen Schleppschiffahrtsgenossenschaft in Basel her.

c. Abteilung für Personalangelegenheiten.

1. Auf den 1. April 1924 hat die auf Grund des neuen Organisationsgesetzes vom 1. Februar 1923 und der Vollziehungsverordnung zu diesem Gesetze vom 9. Oktober 1923 geschaffene Abteilung für Personalangelegenheiten ihre Tätigkeit aufgenommen. Die bis zum 31. März als selbständige Dienstabteilung bestandene Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen ist auf den 1. April 1924 mit der neuen Abteilung für Personalangelegenheiten vereinigt worden. Abgesehen von den Geschäften der Personalversicherung hatte sich die neue Abteilung vorwiegend mit Fragen zu befassen, die das Anstellungs- und Dienstverhältnis des Personals zur Verwaltung betreffen. Die letztern Obliegenheiten übte bis zum 1. April 1924 die im Jahre 1919 geschaffene Abteilung für Personalangelegenheiten bei der Generaldirektion aus, die dem Generalsekretariat angegliedert war.

2. Nachdem im Organisationsgesetz vom 1. Februar 1923 die gesetzlichen Grundlagen für die Bildung von Personalausschüssen geschaffen worden sind, wurde mit den Revisionsarbeiten für die Neugestaltung der Ausschüsse begonnen. Die Arbeiten können demnächst zum Abschluss gebracht werden. Die Ausschüsse werden an die Stelle der bisherigen Personalkommission treten.

3. Die Kreisdirektionen wurden ermächtigt, den Haftpflichtrentnern, die im Jahre 1923 eine Zulage auf Grund des Beschlusses der Generaldirektion vom 27. Juni 1922 erhalten haben, beim weitern Vorhandensein der besondern Bedürftigkeit und der übrigen Voraussetzungen des Bundesbeschlusses vom 15. Juni 1920 eine Hilfeleistung im Betrage der im vorigen Jahre gewährten Zulage zu Lasten des Betriebes auch für das Jahr 1924 auszuzahlen (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1923, Seite 14, Ziffer 4).

4. Den von der ehemaligen Seetalbahn übernommenen Pensionierten wurde die Teuerungszulage, welche sie von dieser Bahn erhalten haben, auch für das Jahr 1924 zu Lasten des Betriebes ausgerichtet (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1923, Seite 14, Ziffer 3).

5. Mit Beschluss der Generaldirektion vom 16. Mai wurde der „Vereinbarung zwischen der Pensions- und Hilfskasse der Bundesbahnen und der Versicherungskasse für die eidgenössischen Beamten, Angestellten und Arbeiter über die Bedingungen des Übertrittes von Versicherten und Spareinlegern von einer Kasse in die andere“ die Genehmigung erteilt.

6. Die dem Bundesamt für Sozialversicherung vorgelegte Rechnung der SBB-Krankenkasse pro 1923 hat dieser Behörde keinen Anlass zu Bemerkungen oder Verfügungen gegeben.

7. Auf Grund einer von der Unfallversicherungsanstalt vorgenommenen Revision gelten vom 1. Januar 1925 an für die Betriebsunfallversicherung unseres Personals folgende Gefahrenklassen und Prämiensätze:

	Betriebsteil	Klasse	Stufe	Prämiensatz
a.	Bahnbetrieb	46 a	IV	14 ‰
h.	Dampfbootpersonal, Hafenbetrieb	53 a	VII	30 ‰
i.	Reparaturwerkstätten	13 h	IV	18 ‰
k.	Arbeiter für Bau und Unterhalt der Bahnstrecke, Tiefbauarbeiten, Sondierungen, Stollenbau	40 d	III	22 ‰
l.	Hochbauarbeiter, Bahnhofumbauten (laufende Arbeiten Zirk. Nr. 106)	44 a	I	24 ‰
m.	Betrieb der elektrischen Kraftwerke und Unterwerke, Bau und Unterhalt der Frei- und Fahrleitungen für den elektrischen Bahnbetrieb	55 a	III	28 ‰
z.	Verwaltungspersonal	61 c	III	2 ‰

Für die Unfallversicherung sind von nun an prämienpflichtig bei Besoldungen bis Fr. 6000 die vollen Besoldungsbeträge ohne Abzüge für eine Zeit, während welcher der Versicherte bezahlt wird aber bei den Bundesbahnen nicht arbeitet (Erholungsurlaub, Krankheit oder Militärdienst) und bei Besoldungen über Fr. 6000 der Betrag von Fr. 6000. Mit dieser Ordnung wird gegenüber dem bisherigen Verfahren eine bedeutende Vereinfachung und Arbeitsverminderung für die Ermittlung der Prämien erreicht.

8. Pensions- und Hilfskasse.

Im Laufe des Jahres 1924 sind der Personalversicherung nachstehend aufgeführte Fälle zu statutengemässer Erledigung überwiesen worden:

Fälle	Generaldirektion	Kreise I	Kreise II	Kreise III	Zusammen
Invalide:					
mit Abfindung	—	—	1	—	1
mit Pension	32	246	336	314	928
Gestorbene Aktive	*5*	*41*	*47*	*50*	*143*
Pensionierte Witwen	5	30	43	42	120
„ Waisen	5	69	85	54	213
Gestorbene Invalide	*15*	*97*	*113*	*138*	*363*
Pensionierte Witwen	12	57	72	90	231
„ Waisen	12	32	41	26	111
„ Doppelwaisen	—	6	8	3	17
Gestorbene Witwen	*5*	*42*	*56*	*64*	*167*
Pensionierte Doppelwaisen	4	1	—	1	6
Wiederverheiratete Witwen	*3*	*9*	*6*	*7*	*25*
Abfindungen gemäss Art. 41	—	*3*	*2*	*10*	*15*

Ausserdem sind von den Hilfskassenkommissionen Unterstützungen im Sinne des Art. 43 der Statuten im Betrage von Fr. 140 058. 40 zugesprochen worden (335 Fälle).

Im fernern sind im Rechnungsjahre 20 Invaliditäts- und 35 Todesfälle infolge Unfalles als erledigt zur Anzeige gebracht worden, wovon 17 Invaliditäts- und 32 Todesfälle den Betrieb betreffen.

Bezüglich des Standes auf den 31. Dezember 1924 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):

Versicherterte Aktive	33 875	(33 903)	Versicherter Jahresverdienst	163 836 658	(160 262 203)
Pensionierte Invalide	7 444	(6 875)	Betrag der Jahrespension	24 341 884	(22 336 783)
„ Witwen	4 446	(4 294)	„ „ „	5 467 358	(5 146 384)
„ Waisen	1 699	(1 725)	„ „ „	721 723	(720 051)
„ Doppelwaisen	379	(385)	„ „ „	179 577	(171 635)

Durch Neueintritte und die gesetzlichen Besoldungserhöhungen hat die anrechenbare Besoldungs- bzw. Lohnsumme im Rechnungsjahr um Fr. 10 675 951 zugenommen, dagegen durch die erfolgten Ausscheidungen (Dienstaustritt, Tod oder Invalidität) um Fr. 7 101 496 abgenommen, so dass deren Erhöhung auf den 31. Dezember 1924 gegenüber dem Vorjahre noch Fr. 3 574 455 beträgt.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ergibt auf den 31. Dezember 1924 eine erforderliche Erhöhung der Reserven auf Fr. 361 412 577. 61. Das Deckungskapital sollte nach versicherungstechnischen Grundsätzen 599,6 Millionen Franken betragen. Hiervon sind 238,7 Millionen Franken durch Wertbestände gedeckt. Die Zunahme der erforderlichen Erhöhung der Reserven gegenüber dem letztjährigen Fehlbetrage beträgt Fr. 20 773 907. 57. Gegenüber 688 zu erwartenden Invaliden sind 893 entstanden, inbegriffen die infolge der Reorganisation der Verwaltung in den Ruhestand versetzten (111). An Krankengeldern wurden Fr. 1 129 590. 90 ausgegeben.

Über die auf den 31. Dezember 1924 abgeschlossene Bilanz gibt Seite 120 Auskunft.

9. Krankenkasse.

In der Krankenkasse waren am 31. Dezember 1924 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) 16 798 (15 522) Männer und 1 125 (1 161) Frauen.
Klasse b (nur Krankengeld) 3 (7) Männer, keine Frauen.
Klasse c (Arzt, Arznei und Krankengeld) 439 (402) Männer und 7 (9) Frauen.

Die starke Zunahme in der Versicherungsklasse a ist in der Hauptsache der im Rechnungsjahre eingetretenen Personalvermehrung, sowie dem Eintritt von bereits im Dienste gestandenem Personal (Art. 6 der Statuten) zuzuschreiben.

Die „Statistik zur Gewinn- und Verlustrechnung pro 1924 nach administrativen Einheiten" auf Seite 127 dieses Berichtes ergibt für einen Versicherten der Werkstättenkrankenkassen 15,45 (1923: 15,48) und für einen Versicherten der Kreiskrankenkassen 12,06 (1923: 14,06) Krankheitstage. Die Verhältnisse haben sich somit bei den Kreiskrankenkassen gegenüber dem Vorjahre gebessert.

Über die Gewinn- und Verlustrechnung unserer Krankenkasse geben die Seiten 125 und 126 Auskunft.

Die Versicherungsklasse a hat einen Überschuss von Fr. 169 296. 63 aufzuweisen. In dieser Summe sind der letztjährige Vortrag mit Fr. 113 996. 38, der Bundesbeitrag mit Fr. 56 780. 55, die Zinsen und die Ordnungsbussen mit Fr. 4 953. 55 mitverrechnet; ohne diese Beträge hätte das Rechnungsjahr mit einem Verlust von Fr. 6 433. 85 abgeschlossen.

Die Versicherungsklasse b hat einen Reservefonds von Fr. 5 390. 40 zu verzeichnen, inbegriffen den Bundesbeitrag und die Zinsen.

Die Versicherungsklasse c hat mit einem Verlust von Fr. 3 201. 20 (1923: Fr. 10 647. 90) abgeschlossen, welcher gemäss den Statuten (Art. 38 [1]) von der Verwaltung zu decken ist. In diesem Verlust sind der Bundesbeitrag und die Zinsen mitverrechnet, nicht aber der Spezialfonds mit seinen Einnahmen (Ziffer III, 8, 9 und 10) und Ausgaben (Ziffer III, 7). Über diesen Spezialfonds wird gesonderte Rechnung geführt.

Die Bilanz der Krankenkasse ist auf Seite 126 aufgeführt; sie gibt uns zu Bemerkungen nicht Anlass.

10. Unfallversicherung.

Für die Versicherung unseres Personals haben wir der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern im Jahre 1924 folgende Prämien bezahlt:

	Für Betriebsunfälle	(1923)
Versicherte Lohnsummen	Fr. 150 667 199	(150 450 204)
Prämien	„ 2 057 381	(2 050 065)
Mittlerer Prämiensatz	13,66 ‰	(13,6 ‰)
	Für Nichtbetriebsunfälle	
Versicherte Lohnsummen	Fr. 150 115 088	(149 832 553)
Prämien	„ 743 238	(734 912)
Mittlerer Prämiensatz	4,95 ‰	(4,9 ‰)

An Entschädigung für die Besorgung des Agenturdienstes hat uns die Anstalt 7 % der Prämien von Fr. 2 800 619 = Fr. 196 043 (1923: Fr. 194 948) ausgerichtet.

d. Abteilung für den bahnärztlichen Dienst.

1. Im Jahre 1924 sind von der Abteilung für den bahnärztlichen Dienst 24 015 Krankheitsfälle (1923: 22 428) statistisch verarbeitet worden. Die Ergebnisse sind in vier Tabellen zusammengestellt (siehe statistische Tabellen).

2. Die grösste Zahl der Kranken am Ende eines Monats betrug 3 299 im Februar (gegenüber 2 454 im Januar 1923), die kleinste 1577 im Mai (gegenüber 1540 im August 1923); Jahresdurchschnitt der Zahl der Kranken am Monatsende: 2001 (1923: 1869).

Die Vermehrung der Krankheitsfälle gegenüber 1923 ist in der Hauptsache auf die Zunahme der Grippefälle (3959 gegen 1938) in den ersten Monaten des Jahres zurückzuführen.

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

	1924	(1923)
Untersuchungen von Stellenbewerbern durch die Bahnärzte	2 940	(776)
Begutachtung von Pensionierungen	632	(636)
Begutachtung von Unfallfolgen	40	(31)
Kontrolluntersuchungen	1 491	(1 234)
Angemeldete Erkrankungen	24 015	(22 369)

In der II. Hälfte des Jahres wurden die Vorarbeiten zur definitiven Organisation des verwaltungsärztlichen Dienstes der allgemeinen Bundesverwaltung beendet.

II. Kommerzielles und Rechtsdepartement.

A. Allgemeines.

1. Es sind eröffnet worden: am 1. März die Haltestelle Massongex, zwischen St. Maurice-gare und Monthey C. F. F., am 1. Mai die Haltestelle Lamone-Cadempino, zwischen Taverne und Lugano.

Die Haltestelle Massongex ist nicht bedient. Im Verkehr von derselben werden die Billette im Zuge ausgegeben. Gepäcksendungen sind auf der Haltestelle am Zuge aufzugeben bzw. in Empfang zu nehmen. Andere Verkehrsarten sind nicht zugelassen.

Die Haltestelle Lamone-Cadempino ist für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Expressgut, Traglasten und Milchtransporten, sowie von Kleinvieh in Einzelsendungen eingerichtet.

2. Am 27./28. März hat die 26. und am 23. Oktober die 27. Sitzung der kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten stattgefunden.

In der 26. Sitzung wurden hinsichtlich des Personenverkehrs hauptsächlich Fragen betreffend die Generalabonnements behandelt und die Preise wie folgt neu festgesetzt:

a. Generalabonnements für 1 Person:

		ohne Schnellzugszuschlag			mit Schnellzugszuschlag		
		I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
15 Tage	Fr.	—	—	—	180	125	90
30 „	„	—	—	—	310	220	155
3 Monate	„	600	420	300	690	485	345
12 „	„	1800	1260	900	2070	1450	1035

b. Generalabonnements für 2 Personen:

		ohne Schnellzugszuschlag			mit Schnellzugszuschlag		
		I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
3 Monate	Fr.	800	560	400	920	645	460
12 „	„	2400	1680	1200	2760	1935	1380

Die Preise für Abonnements zum Bezuge halber Billette wurden wie folgt festgesetzt:

		I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
3 Monate	Fr.	150	105	75
12 „	„	480	340	240

Die Durchführung dieser Beschlüsse erfolgte auf den 1. Juni 1924.

In bezug auf den Güterverkehr beschloss die Konferenz die Einführung eines besonderen Ausnahmetarifs für den Transport von Alteisen an schweizerische Verbraucher (Giessereien, Eisen- und Stahlwerke und elektrochemische Werke), die das Alteisen in ihrem eigenen Betriebe einschmelzen. Ferner wurde die für die Berechnung des Sperrigkeitszuschlages massgebende Gewichtsgrenze der einzelnen Frachtstücke von 150 Kilogramm pro Kubikmeter auf 100 Kilogramm herabgesetzt und die Ausgabe eines neuen, auf dieser Grundlage bereinigten Verzeichnisses der sperrigen Güter beschlossen.

Die Tarifbestimmungen für Privatgüterwagen wurden in dem Sinne geändert, dass für die Beförderung leerer Wagen in gewöhnlicher Fracht eine Gebühr von 20 Cts. für den Wagen und den Tarifkilometer zu entrichten und anderseits von den Transportunternehmungen bei beladenen Wagen zugunsten des Wageneigentümers eine Entschädigung von ebenfalls 20 Cts. für den Wagen und den Tarifkilometer zu leisten ist.

Beide Gebühren sind in der 27. Sitzung mit Gültigkeit ab 1. Dezember von 20 auf 10 Cts. herabgesetzt worden.

Im weitern wurde beschlossen, auf die in den Vorschriften über Ablieferung und Reexpedition von Gütersendungen vorgesehene Mindestgebühr von 50 Cts. für Verteilung und Vereinigung zu verzichten und die Frage einer Herabsetzung der Gewichtstaxe von 10 auf 5 Cts. pro 100 Kilogramm weiter zu verfolgen.

Die Frage der Herabsetzung der Taxen des Kohlentarifs soll nochmals geprüft werden.

Ein Begehren um Frachtermässigung für Häute und Felle und ein solches um Herabsetzung der Taxen des Ausnahmetarifs Nr. 1 für Bier wurden abgelehnt.

In der 27. Sitzung fasste die Konferenz auf unsern Antrag den Beschluss, verschiedenen beim eidgenössschen Eisenbahndepartement eingegangenen Anregungen auf Erhöhung der Altersgrenze für die Inanspruchnahme der Schulfahrtstaxen der I. Altersstufe in der Weise Rechnung zu tragen, dass für Schüler von 12—15 Jahren eine neue Taxstufe eingeführt wird, die dem Durchschnitt zwischen den Taxen der bisherigen I. und II. Altersstufe entspricht, so dass für diese Schüler eine Ermässigung von etwas mehr als 20 % eintritt. Die Durchführung der Massnahme findet auf 1. Mai 1925 statt.

Die Konferenz nahm sodann Kenntnis von den nachstehenden auf 1. Januar 1925 in Kraft tretenden Tarifmassnahmen im Güterverkehr:

Das Taxschema des allgemeinen Tarifs wird vom 151. Kilometer an ermässigt. Die Ausnahmetarife werden nach denselben Grundsätzen abgeändert. Diese vorläufige Lösung dient insbesondere den an der Peripherie des Landes gelegenen Gebieten und soll dazu beitragen, sie einander wirtschaftlich näherzubringen.

Die Gepäck- und Tiertarife, die auf den Gütertarifen basieren, erfahren ebenfalls eine entsprechende Ermässigung.

Das Vorkriegsverhältnis zwischen den Stückgutklassen 1 und 2 wird wieder hergestellt, wodurch die Taxen der Stückgutklasse 2 schon vom ersten Kilometer an ermässigt werden.

Für wichtige, bis jetzt im Spezialtarif III enthaltene Rohstoffe der Industrie, lebenswichtige landwirtschaftliche Erzeugnisse, in der Schweiz gewonnene Rohmaterialien und wirtschaftlich wichtige Abfallprodukte wird ein besonderer Ausnahmetarif geschaffen.

Die Frage einer Frachtermässigung für Holzstoff und für die Einfuhr von Rohzucker ist zur weitern Prüfung zurückgestellt worden.

3. Bei Behandlung des Geschäftsberichtes und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für 1923 im Ständerat wurde die Frage aufgeworfen, ob es nicht angezeigt wäre

a) auf die jährliche Einlage von Fr. 300 000 in den Feuerversicherungsfonds zu verzichten;

b) im Hinblick auf das Eisenbahnunglück in Bellinzona die Bundesbahnen gegen solche Unfallfolgen bei Dritten zu versichern.

Wir haben uns dazu mit Schreiben an das eidgenössische Eisenbahndepartement vom 19. Dezember 1924 in ablehnendem Sinne geäussert. Hinsichtlich des Feuerversicherungsfonds gingen wir dabei von der Erwägung aus, dass die Wiederanschaffungskosten sich gegenüber 1913 fast verdoppelt haben und der Fonds also eher erhöht als vermindert werden sollte. Bezüglich der Unfälle ist zu bemerken, dass die an eine private Versicherungsgesellschaft zu bezahlenden Prämien zweifellos unsere durchschnittlichen Ausgaben für die Unfallfolgen bedeutend übersteigen werden. Die Frage der Schaffung eines besonderen Fonds für solche Zwecke wird näher geprüft.

4. Das Internationale Eisenbahntransportkomitee hielt vom 19. bis 21. Juni in Kristiania unter dem Vorsitz der Schweizerischen Bundesbahnen als geschäftsführende Verwaltung seine jährliche Sitzung ab, in der u. a. Zusatzbestimmungen zu den beiden von der Revisionskonferenz vom Jahre 1923 in Bern entworfenen neuen internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn- Personen- und Gepäckverkehr und den Güterverkehr aufgestellt worden sind. Von zwei Unterausschüssen wurden im November in Venedig Fragen der gegenseitigen Beziehungen unter den Eisenbahnen auf Grund der genannten beiden internationalen Übereinkommen, sowie die Aufstellung einheitlicher internationaler Abfertigungsvorschriften vorbereitend behandelt.

5. Stand der Konzessionsgesuche für Wasserkräfte (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1923, Seite 15, Ziffer 15).

Infolge Änderung des Projektes für die Nutzbarmachung der Wasserkräfte des Trient in dem Sinne, dass das Wasser erst in der Rhone, statt vor der Trientschlucht, zurückgegeben wird, musste noch das Recht zur Ausnützung des Wassers dieses Flusses auf einer kleinen Strecke erworben werden. Zu diesem Zwecke haben wir mit den Gemeinden Vernayaz und La Bâtiaz je einen Konzessionsvertrag abgeschlossen.

B. Abteilung für den kommerziellen Dienst.

a. Sektion Personenverkehr.

1. Die Instruktion für das Stations- und Zugspersonal über die Benützung von Personenbilletten zur Fahrt auf andern als den auf ihnen bezeichneten Strecken ist auf den 1. November neu herausgegeben worden. Die allgemeine Wiedereinführung von Hin- und Rückfahrtbilletten zu ermässigtem Preise liess die Wiederzulassung der Umschreibung von Billetten für sogenannte Gabelstrecken als notwendig erscheinen. Ferner wurde die Umschreibung von Schnellzugsbilletten und von Schnellzugszuschlagsbilletten allgemein geregelt.

2. Der Tarif der S. B. B. für Streckenabonnements vom 1. September 1915 bestimmte, dass der Taxberechnung für Abonnements für sogenannte Gabelstrecken (z. B. Lausanne—$\frac{\text{Grandvaux}}{\text{oder Cully}}$) die Distanz der längern der beiden Strecken plus die halbe Distanz der kürzern Strecke zugrunde zu legen sei. Diese Berechnungsart liess sich auf die Dauer nicht konsequent durchführen. Wir haben deshalb die fragliche Bestimmung mit Wirkung vom 15. Juli an in dem Sinne geändert, dass die Taxe lediglich auf Grund der Distanz der längern Strecke festzusetzen ist. Die Fälle, in denen diese Berechnungsweise Anwendung findet, sind durch Ausgabe eines besondern Verzeichnisses der Gabelstrecken festgesetzt worden.

3. In den Verkehr mit schweizerischen zusammenstellbaren Billetten sind auf den 1. Mai die an das schweizerische Eisenbahnnetz anschliessenden ausländischen Eisenbahnstrecken Delle-frontière—Dellegare, Les Verrières-frontière—Pontarlier, Vallorbe-frontière—Pontarlier, Iselle transit—Domodossola und Domodossola—Camedo Grenze einbezogen worden.

4. Auf den 15. Juni ist gemäss Vereinbarung mit der Oberpostdirektion versuchsweise die direkte Abfertigung von Gepäck und Expressgut zwischen einigen Stationen der Schweizerischen Bundesbahnen und der Rhätischen Bahn einerseits und der Poststation Waldhaus Flims anderseits eingerichtet worden.

5. Im Verkehr zwischen Genève-Cornavin und Zürich-Hauptbahnhof einerseits und einigen deutschen Stationen sowie Wien anderseits ist die direkte Abfertigung des Reisegepäcks der Luftfahrzeugreisenden eingerichtet worden. Für die schweizerischen und die Bodenseestrecken wird die gewöhnliche Gepäckfracht, für die deutschen und österreichischen Strecken die Expressgutfracht (die höher ist als die Gepäckfracht) berechnet.

6. Auf 15. März wurde ein direkter Personen- und Gepäckverkehr zwischen der Schweiz einerseits und Stationen der Bahn Domodossola-Camedo (italienische Strecke der Centovallibahn) anderseits sowie

zwischen der Zentral- und Westschweiz einerseits und dem Tessin anderseits über Domodossola—Camedo eingerichtet.

7. Vom 3. bis bis 6. Dezember tagte in Wien eine Konferenz zur Beratung der tarifarischen Grundlagen für einen neu einzurichtenden direkten Personen- und Gepäckverkehr zwischen der Schweiz einerseits und Ungarn, der Tschechoslowakei, Polen, Jugoslawien, Rumänien und Italien durch Österreich anderseits. Wir waren an dieser Konferenz vertreten.

8. Auf den 1. Oktober wurde ein neuer, wesentlich erweiterter Tarif für den deutsch-italienischen Personen- und Gepäckverkehr durch die Schweiz eingeführt, in dem auch die direkte Abfertigung von gemieteten Kranken- und Personenwagen vorgesehen ist.

9. Am 1. November ist eine Neuausgabe des Personen- und Gepäcktarifs Frankreich-Italien durch die Schweiz in Kraft getreten. Die Einbeziehung aller in Betracht kommenden schweizerischen Durchgangsstrecken (Vallorbe—Simplon, Les Verrières—Simplon, Delle—Simplon, Basel—Simplon und Basel—Chiasso) in ein Billet, die vorher nur im Verkehr Paris—Mailand und umgekehrt bestanden hatte, wurde bei dieser Gelegenheit auch im Verkehr zwischen Paris und den über Mailand hinaus gelegenen italienischen Stationen durchgeführt.

10. Die nachstehenden Angaben erteilen Aufschluss über die Entwicklung einiger besonders interessierender Verkehrseinrichtungen:

a. Generalabonnements:

	Anzahl der ausgegebenen Abonnements					
	ohne Schnellzugszuschlag		mit Schnellzugszuschlag		im ganzen	
Generalabonnements für	1924	1923	1924	1923	1924	1923
15 Tage	—	—	4 561	2 430	4 561	2 430
30 „	—	—	2 011	1 294	2 011	1 294
Kurzfristige Abonnements	—	—	6 572	3 724	6 572	3 724
3 Monate, gültig für 1 Person [1])	5 644	6 749	14 922	14 482	20 566	21 231
3 „ „ „ 2 Personen [1])	113	114	428	465	541	579
6 „ „ „ 1 Person [2])	261	—	793	—	1 054	—
6 „ „ „ 2 Personen [2])	8	—	28	—	36	—
12 „ „ „ 1 Person	265	260	607	405	872	665
12 „ „ „ 2 Personen	18	18	42	35	60	53
Langfristige Abonnements	6 309	7 141	16 820	15 387	23 129	22 528

Die Einnahmen (einschliesslich Schnellzugszuschlag) betrugen:

im ganzen		Anteile S. B. B.	
1924	1923	1924	1923
Fr. 9 256 180	Fr. 8 664 160	Fr. 7 725 226	Fr. 7 289 933

b. Abonnements zum Bezuge halber Billette:

	Anzahl der ausgegebenen Abonnements		Einnahmen im ganzen		Einnahmen Anteile S. B. B.	
	1924	1923	1924	1923	1924	1923
für 3 Monate	6 219	5 084	Fr. 572 707	Fr. 417 037	Fr. 506 645	Fr. 368 630
„ 12 „	263 [3])	—				

c. Schweizerische zusammenstellbare Billette:

Anzahl der ausgegebenen Billette		Einnahmen im ganzen		Einnahmen Anteile S. B. B.	
1924	1923	1924	1923	1924	1923
94 344	77 469	Fr. 3 908 291	Fr. 3 255 126	Fr. 2 659 174	Fr. 2 264 978

d. Internationale zusammenstellbare Billette:

Anzahl der in der Schweiz ausgegebenen Billette		Einnahmen [4]) alle schweizerischen Verwaltungen		Einnahmen [4]) Anteile S. B. B.	
1924	1923	1924	1923	1924	1923
8 528	5 926	Fr. 1 494 057	Fr. 1 102 689	Fr. 1 180 654	Fr. 905 044

Die Entwicklung dieser Verkehrseinrichtung wird dadurch beeinträchtigt, dass die ausländischen Unternehmungen keine Ermässigung gewähren und Deutschland, Österreich und Ungarn ihr nicht angehören.

e. Die Einnahme der S. B. B. aus dem Verkauf von Fahrscheinen für ihre Strecken durch private Reiseunternehmungen betrug Fr. 8 963 249 (im Vorjahre Fr. 6 315 125).

---

[1]) Einschliesslich der Ratenkarten zu 12monatigen Abonnements.
[2]) Es handelt sich hier um die mit dem Tarif vom 1. Juni 24 eingeführte 3. Ratenkarte.
[3]) Werden erst seit 1. Juni 1924 ausgegeben.
[4]) Aus den in der Schweiz und im Auslande ausgegebenen Billetten.

f. Unsere eigenen Agenturen in London, Paris und Berlin haben aus dem Billetverkauf folgende Einnahmen erzielt:

Agentur in London	Fr. 4 886 838	(im Vorjahr Fr. 4 035 014),	
„ „ Paris	„ 862 024	(„ „ „	601 465),
„ „ Berlin	„ 104 238	(seit Juli 1924).	

g. Die Einnahme aus dem Verkauf der Spezialbillette für die im Sommer und Herbst 1924 veranstalteten Verwaltungsextrazüge zu ermässigten Preisen betrug nach Abzug der sich auf rund Fr. 15 000 (im Vorjahre Fr. 23 000) belaufenden Propagandakosten Fr. 345 000 (Fr. 535 000).

Der Einnahmenausfall gegenüber dem Vorjahr ist darauf zurückzuführen, dass einerseits mit Rücksicht auf die allgemeine Wiedereinführung der Hin- und Rückfahrtbillette zu ermässigtem Preise die Zahl der Extrazüge eingeschränkt und anderseits das Ergebnis der einzelnen Züge durch die ungünstige Witterung des letzten Sommers nachteilig beeinflusst wurde.

11. Die Anwendung des Reglements über die Gewährung von Taxermässigungen für Ausstellungsgegenstände vom 1. März 1909 ist im Berichtsjahre für 49 Tierausstellungen zugestanden worden.

b. Sektion Güterverkehr.

1. Zu den allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweizerischen Transportanstalten ist am 1. Mai ein III. Nachtrag erschienen, der in der Hauptsache die von der kommerziellen Konferenz beschlossenen Änderungen des Verzeichnisses der sperrigen Güter und der Tarifbestimmungen für leere und volle Privatgüterwagen enthält.

2. Die Anwendung des Reglements über die Gewährung von Taxermässigungen für Ausstellungsgegenstände vom 1. März 1909 wurde für 20 Gewerbe-, Kunst- und landwirtschaftliche Ausstellungen zugestanden.

3. Der schweizerische Nebengebührentarif ist wie folgt ergänzt und geändert worden:

Seit 20. Februar wird für die in Buchs (St. G.) nach und von der Schweiz und weiter transitierenden Güter in Wagenladungen ein Zollgrenzzuschlag von Fr. 1. — für jede Wagenladung erhoben. Dieser Zuschlag fällt der österreichischen Zollverwaltung zu und ist zur Deckung der Mehrkosten bestimmt, die aus der Belassung des österreichischen Zollamtes in Buchs entstehen.

Die im letzten Jahr gekürzte Reexpeditionsfrist für die in den Bahnhöfen Basel S. B. B. und Basel A. L., sowie Basel St. Johann und Basel St. Johann A. L., ferner Le Locle-Col-des-Roches, Buchs (St. G.) und St. Margrethen zur Reexpedition eintreffenden Wagen (vgl. Geschäftsbericht 1923, Seite 23, Ziffer 3) ist für die letzteren 3 Bahnhöfe am 1. Juni und für Basel am 1. August von 4 Stunden wieder auf die tarifgemässe Frist von 24 Stunden verlängert worden. Die erhöhten Wagenverspätungsgebühren bleiben, solange die Verhältnisse es erfordern, noch in Kraft.

4. Die gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarife haben u. a. folgende Änderungen und Ergänzungen erfahren:

Zum Ausnahmetarif Nr. 8 für Eis ist am 15. Januar ein 2. Nachtrag erschienen, der in der Hauptsache ein neues Taxschema mit ermässigten Frachtsätzen enthält.

Für den Transport in gewöhnlicher Fracht von Kalziumkarbid schweizerischen Ursprungs in Stückgutsendungen und in Wagenladungen von mindestens 5 000 und 10 000 kg oder dafür zahlend, im innerschweizerischen Verkehr, ist der frühere Ausnahmetarif Nr. 15 mit entsprechenden Zuschlägen wieder eingeführt worden.

Zum Ausnahmetarif Nr. 17 für Holzstoff, Holzzellstoff, Strohstoff usw. schweizerischen Ursprungs mit mehr als 40 % Wassergehalt ist ein 1. Nachtrag mit ermässigten Frachtsätzen in Kraft getreten.

Seit 1. Juni werden auf in der Schweiz gedämpftes, getränktes oder sonst chemisch bearbeitetes Holz die Taxen der Serie 1 des Ausnahmetarifs Nr. 18 für Stammholz, Blöcke und Stangenholz angewendet.

Die im 2. Nachtrag zum Ausnahmetarif Nr. 19 unter lit. G vorgesehenen Ausnahmetaxen für Sand, Kies und Schotter ab Roches (Vaud), St. Triphon und Villeneuve nach Lausanne-gare und Lutry wurden am 5. Mai ermässigt. Unter lit. B wurden auf den 19. Juni für eine Reihe weiterer Empfangsstationen Ausnahmetaxen für kieselhaltigen und quarzhaltigen Sand aufgenommen.

Zum Ausnahmetarif Nr. 20 für Steinkohlen, Braunkohlen usw. ist am 1. Juli ein 1. Nachtrag in Kraft getreten, der u. a. ein Schema mit ermässigten Taxen enthält.

Die Gültigkeit des Ausnahmetarifs Nr. 22 für Steinkohle (auch Anthrazit) und Braunkohle (auch Schieferkohle) schweizerischer Herkunft usw., sowie des Ausnahmetarifs Nr. 43 für Materialien zur Bekämpfung von Pflanzenkrankheiten ist mit 1. Januar auf die Strecken der ehemaligen Seetalbahn ausgedehnt worden.

Für den Transport in gewöhnlicher Fracht von Alteisen und -stahl, Eisen- und Stahlabfällen usw. in Ladungen von mindestens 10 000 kg ist gemäss Beschluss der kommerziellen Konferenz auf den 1. Juni der Ausnahmetarif Nr. 24 in Kraft getreten. Am 1. Dezember ist zu diesem Ausnahmetarif ein 1. Nachtrag erschienen, womit Eisenhalbzeug und Roheisen einbezogen wurden.

Zum Ausnahmetarif Nr. 42 für Zuckerrüben und Schnitzel von Zuckerrüben wurde auf 24. November ein 1. Nachtrag in Kraft gesetzt, der in der Hauptsache ein neues Taxschema mit ermässigten Frachtsätzen enthält.

5. Für Liebesgaben aller Art, mit Ausnahme von Bau- und Brennmaterialien, zugunsten der durch die Katastrophe in Someo in Not geratenen Bevölkerung und der freiwilligen Hilfsmannschaft wurde der Gratistransport als Eilgut oder Frachtgut zugestanden. Des weitern wurden dem Organisationskomitee die Fahrpreise für die freiwillige Hilfsmannschaft zurückerstattet.

6. Es wurden folgende vorübergehende Taxermässigungen gewährt:

a. die Gültigkeitsdauer der für Heu und Stroh vom 1. Oktober bis 31. Dezember 1923 eingeräumten Frachtermässigung von 20 % wurde bis auf weiteres verlängert;

b. für den Transport von Kern- und Steinobst, Trauben (auch eingestampfte) und essbaren Kastanien (alles frisch und schweizerischer Herkunft) als Stückgut und in Wagenladungen, in Eil- und in gewöhnlicher Fracht, sind die Taxen der zutreffenden Tarifklasse vorübergehend um 20 % ermässigt worden, und zwar für Kern- und Steinobst vom 21. Juli, für Trauben und Kastanien vom 15. September bis 31. Dezember;

c. für den Export von frischen Äpfeln und Birnen wurden ab 21. August bis 31. Dezember die tarifgemässen Taxen für Wagenladungen von 5 und 10 Tonnen für Entfernungen von 50 km an um 50 % ermässigt;

d. für den Transport von einheimischem Weinmost (Sauser) Obstmost und Obstwein als Stückgut und in Wagenladungen, in Eil- und gewöhnlicher Fracht sind die Taxen der zutreffenden Tarifklasse vorübergehend um 30 % ermässigt worden. Die Massnahme war gültig für Weinmost vom 15. Oktober bis und mit 15. November, für Obstmost und Obstwein vom 15. Oktober bis und mit 31. Dezember.

7. Folgende Ausnahmetaxen für Wagenladungen von 10 Tonnen sind eingeführt worden:

a. im innerschweizerischen Verkehr für:

Abgangssalz Möhlin und Pratteln—Uetikon S. B. B.; Gasreinigungsmasse ab verschiedenen Gaswerke bedienenden Stationen nach Luterbach; Kalk schweizerischen Ursprungs zur Karbidfabrikation Olten-Hammer—Bodio und Oey-Diemtigen; Sand, Kies und Schotter Oberriet, Rheineck und Sewelen—nordostschweizerische Stationen, Alpnachdorf, Alpnachstad, Brunnen S. B. B., Luzern und Schwyz—Romanshorn, sowie Rheineck—Herisau; Soda, rohe kalzinierte, schweizerischen Ursprungs, Rekingen—Münchenstein und Moutier (Münster); Talkstein gemahlen, Brig (Brigue), Rüthi St. G. und Wallenstadt—verschiedene Stationen; Zement und Kalk Aarau S. B. B., Brunnen S. B. B., Siggenthal—Würenlingen und Wildegg—Brusio, Campocologno und Poschiavo;

b. für den Export von:

Aluminium, schweizerischen Ursprungs (5 und 10 Tonnen) Martigny C. F. F., Neuhausen S. B. B. und Sierre (Siders)—alle schweizerischen Grenzstationen; Asphalt Couvet (Régional)—Basel transit und Romanshorn transit; Glaswaren sowie Holzstoff (geschliffen), Holzzellstoff usw. mit mehr als 40 % Wassergehalt schweizerische Produktionsstationen—verschiedene schweizerische Grenzpunkte; Kalk Olten-Hammer—Basel transit; Kalkstein roh Netstal—Singen transit; Kalkstickstoff Martigny C. F. F.—Iselle transit; Kalziumkarbid Oey-Diemtigen—Basel transit und Gampel, Hothen und Visp (Viège)—Basel transit und Iselle transit sowie Flums—Singen transit und St. Margrethen transit; Kalziumkarbid und Karbidstaub Gurtnellen und Meiringen—Romanshorn transit; Linoleum Giubiasco—Basel transit, Buchs (St. G.) transit, Singen transit und schweizerisch-französische Grenzstationen; metallurgische Erzeugnisse (5 und 10 Tonnen) wie dem Ausnahmetarif Nr. 36 zugewiesen, verschiedene schweizerische Produktionsstationen—Buchs (St. G.) transit Romanshorn transit und St. Margrethen transit; Milch, kondensierte in Büchsen, Bulle B. R. und Orbe-Fabrique—schweizerisch-deutsche und schweizerisch-französische Grenzstationen, ferner Cham, Hochdorf, Konolfingen-Stalden, Orbe-Fabrique, Payerne und Thun—Singen transit; Milch, sterilisierte, flüssige in Büchsen Konolfingen-Stalden—Basel Bad.-Bhf. transit; Pappe, Lederpappe und Presspan schweizerische Produktionsstationen—Singen transit sowie Wetzikon—verschiedene Grenzstationen; Schiefermehl Ragaz und Schwanden—schweizerisch-deutsche und schweizerisch-französische Grenzstationen; Schokolade (5 und 10 Tonnen) schweizerische Produktionsstationen—Singen transit; Schwefelsäure und Salzsäure Uetikon S. B. B.—Buchs (St. G.) und St. Margrethen transit; Terrazzokörnung und Steinmehl Bärschwil, Bern Hbf., Herzogenbuchsee und Liesberg—Basel transit und schweizerisch-französische Grenzstationen; Zement Wildegg—Romanshorn transit und Singen transit; Zement, Kalk und Gips schweizerische Produktionsstationen—Bonfol frontière und Bouveret frontière;

c. für den Import von:

Aluminiumoxyd Genève-Cornavin transit, Basel transit, Romanshorn transit und St. Margrethen transit-Martigny C. F. F., Neuhausen S. B. B. und Sierre (Siders); Erdnüssen Basel transit, Genève-Cornavin transit und Iselle transit—Steffisburg; Kokosnusskernen (Kopra) und Erdnüssen Basel transit, Chiasso transit, Genève-Cornavin transit, Ranzo-Gerra (Pino) transit und Schaffhausen transit—Horn; Rohkupfer in Barren, Blöcken usw. verschiedene schweizerische Grenzpunkte—Biel (Bienne), Cossonay-gare, Dornach—

Arlesheim, Menziken S. B. B., Reconvilier, Thun, Winterthur und Zürich Hbf.; Rohreis von Chiasso transit, Iselle transit und Ranzo-Gerra (Pino) transit nach Genève-Cornavin, Maroggia, Martigny, Taverne und Zug.

8. Für den Güterverkehr in Wagenladungen mit den Rheinhäfen Basel St. Johann und Basel-Kleinhüningerhafen sind am 1. März besondere Tarifmassnahmen in Kraft getreten, und zwar in der Hauptsache folgende:

a. Festsetzung einer einheitlichen Hafenfracht von Fr. 2.— pro Wagenachse für die Beförderung zwischen Basel St. Johann-Hafen und Basel St. Johann-Bahnhof, sowie zwischen Basel-Kleinhüningerhafen und Basel-Bad. Bhf. Rbf.;

b. tarifarische Gleichstellung von Basel-Kleinhüningerhafen mit Basel St. Johann-Hafen für den Wasserumschlagsverkehr;

c. Gewährung der Transittaxen und der Frachtgleichstellung mit Auslandsrouten für den direkten Umschlagsverkehr, sowie für die innerhalb der beiden Hafengebiete zeitweilig gelagerten oder eine gewisse Verarbeitung erfahrenden Güter, gleichgültig ob sie per Schiff oder Eisenbahn zu- oder abgeführt werden.

9. Vom 28. April bis 1. Mai hat der Ausschuss für Güterverkehr des Internationalen Eisenbahnverbandes unter dem Vorsitz der schweizerischen Bundesbahnen in Florenz eine Sitzung abgehalten, in der u. a. die Frage der Aufstellung einer einheitlichen Güterklassifikation für den internationalen Verkehr vorberatend behandelt wurde. Eine einheitliche Klassifikation wurde als mit zu vielen Schwierigkeiten verbunden erachtet; dagegen wird die Möglichkeit einer einheitlichen internationalen Warenbezeichnung gegenwärtig näher geprüft.

10. Am 10. Oktober wurde im schweizerisch-italienischen Güterverkehr ein neuer Tarif eingeführt für die Beförderung bestimmter Güter zwischen Stationen der Venezia Tridentina (ehemaliges Südtirol und Trient) und schweizerischen Stationen via Arlberg—Buchs und St. Margrethen. Die Station Fiume ist am 16. Juli in den direkten Tarif einbezogen worden.

11. Am 4. Juli ist für den Transport gewisser Güter in Wagenladungen zwischen Basel S. B. B. und Basel St. Johann einerseits und den nordfranzösischen Seehäfen anderseits ein gemeinsamer Transittarif Nr. 400 in Kraft getreten.

12. Für die Abfertigung von Gütern mit direkten Frachtbriefen zwischen Dänemark, Schweden und Norwegen einerseits und der Schweiz anderseits traten am 10. Januar besondere Bestimmungen in Kraft, wonach die Beförderung auf Grund des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr nebst einheitlichen Zusatzbestimmungen erfolgt, soweit nicht Abweichungen vorgesehen sind.

13. Zwecks Wiedergewinnung der teils infolge der Ruhrbesetzung, teils auch wegen Verfrachtung via Belgien—See ausgebliebenen Wiedergutmachungskohlen-Transporte Deutschland—Italien haben wir im Januar und Februar mit den massgebenden Stellen in Essen, Düsseldorf, Paris und Strassburg mündlich verhandelt mit dem Ergebnis, dass bis November wieder grössere Mengen via Basel—Gotthard und Simplon rollten. Wegen Wiederheranziehung der seither ausgebliebenen Transporte sind neue Verhandlungen angebahnt.

14. Am 1. Dezember ist der seit Jahren in Arbeit gewesene neue Tarif für den Verkehr zwischen Frankreich und Italien in Kraft getreten. Er sieht das Prinzip der Verkehrsleitung über die kürzeste Route vor. Wir erwarten davon eine Steigerung des Verkehrs Frankreich—Italien und umgekehrt über die Schweiz und eine Verminderung der bisherigen Frachtrückerstattungen zum Zwecke der Gleichstellung der Frachten via Schweiz mit denjenigen über Frankreich.

15. Am 1. November sind reglementarische Bestimmungen in Kraft getreten für den Verkehr zwischen Dänemark, Norwegen und Schweden einerseits und Italien anderseits.

c. Sektion Publizität.

1. Der schweizerische Fremdenverkehr stand im Berichtsjahr nach der gemäss Beschluss des Reichskabinets vom 16. Juni erfolgten Aufhebung der deutschen Ausreisesteuer im Zeichen der wiedereinsetzenden Ferien- und Erholungsreisen aus Deutschland. Damit hat unsere am 1. Oktober 1916 eröffnete Agentur in Berlin vermehrte Bedeutung erlangt; ihr Aufgabenkreis ist überdies durch Einführung des Fahrkartenverkaufs nach der Schweiz erweitert worden.

Auch die übrigen Agenturen weisen entsprechend der Besserung der Fremdenverkehrsverhältnisse eine befriedigende Entwicklung auf. Auf 15. Oktober ist die Agentur Paris nach dem Boulevard des Capucines Nr. 37 in geräumige, allen Anforderungen genügende Lokalitäten verlegt worden. Auf 1. September haben wir im Benehmen mit der schweizerischen Verkehrszentrale bei der Schweizer Handelskammer in Wien eine Agentur eingerichtet. Die Tätigkeit des neuen Bureaus, für das geeignete Parterrelokalitäten im Gebäude Schwarzenbergplatz Nr. 18 gefunden wurden, erstreckt sich auch auf die Besorgung des Fahrkartenverkaufes.

2. Die unter der Führung der transatlantischen Schiffahrtsgesellschaften angebahnte Propaganda der amerikanischen und europäischen Eisenbahnverwaltungen für Europareisen beginnt Früchte zu tragen. Die im In-

teresse der gemeinsamen Aktion unternommene Europareise der Vereinigung der Personenverkehrsdirektionen amerikanischer Bahnen führte die Gesellschaft auch nach der Schweiz; wir bereiteten ihr am 20. Oktober in Bern einen offiziellen Empfang.

3. Eine besondere Propaganda wurde anlässlich der Olympischen Spiele in Paris und der Britischen Reichsausstellung in London unternommen. An Werbemassnahmen sind weiter zu erwähnen die Durchführung einer schweizerischen Kollektivreklame in der amerikanischen Presse, die Herausgabe eines Plakates und einer in 37 000 Exemplaren gedruckten Schrift anlässlich der Vollendung der Elektrifikation Basel—Chiasso, der Druck einer englischen Sportbroschüre „Summer in Switzerland" in 20 000 Exemplaren, die Ausgabe der kleinen Reisekarte in verschiedenen Sprachen, sowie die Wiederaufnahme des Witterungsmeldedienstes in erweitertem Rahmen (tägliche telegraphische Übermittlung der meteorologischen Notierungen von 25 Winterstationen nach 7 europäischen Hauptstädten).

C. Verkehrskontrolle.

1. Bei den Kassastellen der Stationen und Lagerhäuser wurden 1700 Kassen- und Bücherrevisionen durchgeführt, nämlich:

Kreis	I	II	III
	564	494	642

Die Unregelmässigkeiten, die dabei entdeckt wurden, sind strafweise geahndet worden. Grössere Unterschlagungen kamen nicht vor.

2. Wir lassen nachstehend eine vergleichende Übersicht über die Transporteinnahmen der Bundesbahnen und des Dampfschiffbetriebes auf dem Bodensee der Jahre 1923 und 1924 folgen und verweisen auf die dazu angebrachten Bemerkungen.

Transporteinnahmen der schweizerischen Bundesbahnen.

1923 2942 km Fr.	%	*A. Bahnverkehr.*	1924 2942 km Fr.	%	Gegenüber 1923 mehr Fr.	weniger Fr.
127 163 161	36,52	I. Ertrag des Personentransportes	132 450 507	34,75	5 287 346	—
		II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes:				
11 213 437	3,22	1. vom Gepäck . . .	12 338 314	3,24	1 124 877	—
6 369 728	1,83	2. von Tieren . . .	6 684 319	1,75	314 591	—
196 889 415	56,55	3. von Gütern . . .	223 174 951	58,55	26 285 536	—
214 472 580	61,60		242 197 584	63,54	27 725 004	—
6 530 812	1,88	III. Ertrag aus d. Postverkehr	6 543 692	1,71	12 880	—
348 166 553	100,00	Total d. Transporteinnahmen	381 191 783	100,00	33 025 230	—

Fr.	%	*B. Dampfschiffverkehr auf dem Bodensee.*	Fr.	%	Fr.	Fr.
138 785	24,61	I. Personentransport . .	217 965	36,23	79 180	—
13 102	2,32	II. Gepäcktransport . . .	20 377	3,39	7 275	—
2 776	0,49	III. Tiertransport	8 972	1,49	6 196	—
406 834	72,12	IV. Gütertransport . . .	351 657	58,46	—	55 177
2 600	0,46	V. Posttransport	2 600	0,43	—	—
564 097	100,00	Total	601 571	100,00	37 474	—

Ad A. Bahnverkehr. Für die einzelne Transportkategorie ergibt sich gegenüber dem Jahre 1923 prozentual folgende Vermehrung der Einnahmen:

Personenverkehr	+ 4,16 %	(1923: + 4,98 %)
Gepäckverkehr	+ 10,03 %	(1923: + 2,69 %)
Tiertransport	+ 4,94 %	(1923: — 2,16 %)
Gütertransport	+ 13,35 %	(1923: + 8,36 %)
Posttransport	+ 0,19 %	(1923: + 27,69 %)

Die Mehreinnahmen von Fr. 5 287 346 im Personenverkehr und von Fr. 27 737 884 im Gepäck- und Güterverkehr (einschliesslich Post) verteilen sich auf die einzelnen Monate wie folgt:

	Personenverkehr Fr.	Güterverkehr (einschl. Gepäck, Tiere und Post) Fr.
Januar	+ 300 602	+ 1 148 000
Februar	+ 231 522	+ 1 776 945
März	+ 49 248	+ 2 160 828
April	+ 1 042 106	+ 2 652 777
Mai [1])	— 394 455	+ 3 412 419
Juni	+ 1 375 462	+ 1 386 226
Juli	+ 877 939	+ 4 812 191
August	+ 333 217	+ 2 925 102
September	+ 965 801	+ 4 235 224
Oktober	+ 98 934	+ 1 821 004
November	+ 208 970	+ 275 168
Dezember	+ 198 000	+ 1 132 000
Total	+ 5 287 346	+27 737 884

Im Personenverkehr sind im Berichtsjahre 9 285 279 Reisende oder 10,70 % mehr befördert worden als im Vorjahre. Die Einnahme pro Person beträgt Fr. 1.37[8] (1923: Fr. 1.46[5]; 1913: Fr. 0.92). Die Zunahme der Anzahl Personen ist einerseits der Wiedereinführung der ermässigten Hin- und Rückfahrtsbillette im schweizerischen Verkehr ab 1. Januar 1924 und anderseits der Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse im allgemeinen zuzuschreiben. Der Rückgang der Einnahme pro Person ist die Folge der Taxermässigung für die Retourbillette. Die Mehreinnahmen im ganzen rühren hauptsächlich von der starken Zunahme des Fremdenverkehrs her.

Im Güterverkehr weist die beförderte Gütermenge eine Vermehrung von 1 995 685 Tonnen = 13,61 % auf. Pro Tonne beträgt der Durchschnittsertrag Fr. 14.93 (1923: Fr. 15.03; 1913: Fr. 7.58). An den Mehreinnahmen partizipieren alle Monate.

Ad B. Dampfschiffverkehr auf dem Bodensee. Die Einnahmen weisen gegenüber dem Vorjahre eine Zunahme im Personen- und Gepäckverkehr, und einen Rückgang im Güterverkehr auf. Im Personenverkehr haben die Monate Juni-Oktober zu den Mehreinnahmen ganz besonders beigetragen (Zunahme des Touristenverkehrs), während im Güterverkehr die Aufhebung der Transportschwierigkeiten im Ruhrgebiet eine Rolle gespielt haben dürfte, indem die Güter im Laufe des Jahres wieder über die transportberechtigte Rheinroute befördert werden konnten.

D. Abteilung für das Rechtswesen.

I. Versicherungswesen.

1. Von den kantonalen Brandversicherungsanstalten sind uns für 8 Brandfälle Fr. 4 669. 75 vergütet worden.

2. Die unserer Selbstversicherung unterstellten Werte wurden im Berichtsjahre von 56 Brandfällen betroffen. Zu Lasten des Versicherungsfonds gegen Feuerschaden sind Fr. 115 760 verrechnet worden; davon entfallen ungefähr Fr. 50 000 auf den Brand eines Wagens Sammelgüter in Bellinzona und rund Fr. 40 000 auf den Brand eines Lebensmittelschuppens in Basel.

II. Steuerwesen.

Verschiedene Steueranstände in mehreren Kantonen sind im Sinne unserer Begehren erledigt worden.

III. Unfallwesen.

Die Anzahl der Unfälle und der Betrag der im Jahre 1924 ausbezahlten Haftpflichtentschädigungen sind aus den statistischen Tabellen und den Rechnungen ersichtlich.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden von den Kreisdirektionen 50 Haftpflichtfälle erledigt (1923: 40).

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

a. Bei den Bundesbahnen eingereichte Reklamationen.

Aus dem Jahre 1923 wurden unerledigt übernommen	3 064	Reklamationen	(1923: 2 799)
Im Berichtsjahre sind neu dazugekommen	15 211	„	(1923: 13 670)
Erledigt wurden: durch Abweisung	5 725	„	(1923: 6 369)
durch Zahlung	9 439	„	(1923: 7 036)

[1]) Pfingsten: 1924: Juni, 1923: Mai.

18275
15164

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

Den Bundesbahnen wurden von andern Verwaltungen überwiesen	3 163	Reklamationen	(1923: 2 576)
Zu einer Zahlung der Bundesbahnen gaben Anlass	1 498	„	(1923: 2 139)

c. Unregelmässigkeiten.

Wegen Beschädigung oder Minderung sind	1 504	(1923: 1 475)	
und wegen Ablieferungshindernissen	1 791	(1923: 1 861)	Meldungen eingegangen.

d. Prozesse.

Aus dem Vorjahr hängige Prozesse	36	(1923: 46)
Im Berichtsjahr neu dazugekommen	18	(1923: 24)
Im ganzen erledigt	27	(1923: 34)

E. Materialverwaltung.

1. Vom 1. Januar bis 31. März haben die verschiedenen bisherigen Materialbeschaffungsstellen noch weiter geamtet. Am 1. April hat sodann die zentrale Materialverwaltung ihre Tätigkeit im Verwaltungsgebäude der ehemaligen Kreisdirektion II in Basel, dem sog. Spiesshof, aufgenommen.

Folgende wichtigere Materialien sind im Berichtsjahre beschafft worden:

Stahlschienen	t	17 400
Eisenschwellen	„	6 350
Schienenbefestigungsmittel	„	3 608
Bestandteile für Weichen und Kreuzungen	„	1 074
Stellwerkmaterial	„	51
Hölzerne Schwellen	Stück	147 330
Eisen-, Stahl-, Kupfer- und sonstiges Material für die Werkstätten	t	4 574
Bremsklötze und Roststäbe für die Werkstätten	„	2 270
Barrenkupfer für die Elektrifikation	„	511
Schmiermittel für Rollmaterial	„	1 404
Petrol, Gasöl und Benzin	t	1 284
Sonstige Öle und Fette, sowie Desinfektionsmittel	„	247
Koks, Anthrazit usw. für Heizung von Diensträumen	„	12 060
Holzkohlen	„	60
Zement und andere Baumaterialien	„	1 710
Lokomotivstreusand	„	930
Karbid	„	160
Schmierseife und gewöhnliche Seife	„	144
Soda	„	57

Tücher für Dienstkleider im Gesamtbetrage von ca. Fr. 1 200 000; die Anfertigung ist zu ca. Fr. 1 327 000 vergeben worden. Sowohl die Tuchlieferung als die Anfertigung der Kleider, Mützen, Wetterhüte und Überkleider wurde ausschliesslich an inländische Firmen übertragen, unter angemessener Berücksichtigung der verschiedenen Landesteile;

verschiedene Konsummaterialien (Bureaumaterial, Glas, Bürsten, Farben, Schwämme usw.), sowie Inventargegenstände und Werkzeuge im Werte von zusammen . . . . . ca. Fr. 800 000.

Die Imprägnierung der Holzschwellen bei inländischen Imprägnierungsanstalten kostete . . . ca. Fr. 500 000.

2. Die Verkäufe von Altmaterial belaufen sich

a. für Altmaterial der Werkstätten auf ca. Fr. 525 000
b. „ „ aus dem Oberbau „ „ „ 1 046 000

3. Bezüglich der Kohlenversorgung ist folgendes zu sagen:

a. Die Eingänge waren in den Monaten April und Mai etwas schwach, stiegen dann aber wieder an, so dass auf Jahresende die Rückstände in der Hauptsache nachgeholt waren.

Die Kohlenpreise, die in der ersten Hälfte des Jahres 1923 ziemlich stark angestiegen waren, dann aber gegen das Jahresende wieder sanken, sind im Berichtsjahre weiter gesunken.

b. Gesamteingänge an fossilem Brennmaterial:

Belgien	4 540	t
Frankreich	111 614	„
Saar und Lothringen	323 462	„
Deutschland	13 697	„
Schlesien	154	„
Einheimische Brikettsfabriken	12 354	„
Zusammen	465 821	t

Der Kohlenlagerbestand betrug: auf Anfang 1924 = 206 179 t
auf Ende 1924 = 200 343 „

III. Bau- und Betriebsdepartement.

a. Allgemeines.

1. Zur Behandlung des am 1. Juni in Kraft getretenen, bis und mit 4. Juni 1925 gültigen Fahrplanes fand vom 10.—13. März in Bern die interkantonale Fahrplankonferenz statt. Sie behandelte im ganzen 853 Geschäfte, wovon 593 die schweizerischen Bundesbahnen betrafen. Gegenüber dem Fahrplan vom 1. Juni 1923 brachte der neue Fahrplan Mehrleistungen von rund 1 020 000 Zugskilometern pro Jahr.

2. Am 3. und 4. September fand in Paris eine Konferenz statt. an welcher von den beteiligten Verwaltungen beschlossen wurde, vom Zeitpunkt der Umleitung des „Orient-Express"-Zuges über seine frühere Route via Süddeutschland ein neues Luxuszugspaar zwischen Paris—Wien und umgekehrt über Basel—Buchs in Verkehr zu setzen. Diese unter dem Titel „Schweiz—Arlberg—Wien-Express" seit 4. November vorderhand dreimal wöchentlich verkehrenden Luxuszüge erhalten in Paris Anschluss von und nach London und führen während der Sommer- und Wintersaison je eine Abteilung nach dem Berner Oberland und nach Chur—(Engadin).

3. Vom 11.—15. November wurde in Neapel unter dem Vorsitz unserer Verwaltung die europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz abgehalten, an der 14 Regierungen und 110 Verwaltungen vertreten waren. Die Verhandlungen bezweckten hauptsächlich die Verbesserung bestehender, die Vereinbarung neuer internationaler Zugsverbindungen und die Wiedereinführung direkter Wagenkurse. Das Ergebnis darf für die Schweiz als befriedigend bezeichnet werden. Die Konferenz hat beschlossen, den Fahrplanwechsel vom 1. Juni auf den 15. Mai vorzurücken, und zwar erstmals für die Periode 1926/27. Der nächste Fahrplan wird daher vom 5. Juni 1925 bis und mit 14. Mai 1926 dauern. Die Konferenz genehmigte ferner die von einem hierfür bestellten Ausschusse, der vom 14.—17. Mai in Amsterdam unter dem Vorsitze unserer Verwaltung getagt hatte, ausgearbeiteten Entwürfe zu neuen Abrechnungs- und Ausgleichsvorschriften zum Übereinkommen für die gegenseitige Benützung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr (R. I. C.), sowie für Abänderungen der technischen Vorschriften zu diesem Übereinkommen und ihren Anlagen.

4. Mit Zustimmung des Eisenbahndepartements wurde vom 1. Juni an eine neue Zugskategorie „Eilzug" (Accéléré, Accelerato) eingeführt. Diese Bezeichnung soll in erster Linie zur Unterscheidung von zuschlagspflichtigen und zuschlagsfreien Schnellzügen dienen.

5. Vom 18.—30. März wurde unter dem Vorsitz unserer Verwaltung in Vevey die IV. und vom 12.—18. Juni in Perugia die V. Konferenz des Ausschusses des internationalen Güterwagenverbandes (R. I. V.) und im Anschluss daran die I. Vollversammlung dieses Verbandes abgehalten. An diesen Sitzungen wurde der Entwurf zu einem neuen Übereinkommen über die gegenseitige Benützung der Güterwagen im internationalen Verkehr aufgestellt und genehmigt. Dasselbe ist am 1. Januar 1925 in Kraft getreten. Die Vollversammlung hat unsere Verwaltung für weitere fünf Jahre mit der Geschäftsführung des Verbandes betraut.

6. Vom 23.—29. April fand in Florenz eine Sitzung des Unterausschusses der V. Kommission der Union internationale des chemins de fer (U. I. C.) statt, an der wir vertreten waren und an der u. a. beschlossen wurde, Versuche mit durchgehenden Bremsen bei Güterzügen auf der Bergstrecke der Gotthardlinie und auf Linien der italienischen Staatsbahnen vorzunehmen.

Zur Aufstellung des Programms für die Vorführung der Güterzugbremse, Bauarten Kunze-Knorr und Westinghouse, sowie zur Besprechung der für die Ausführung der Versuchsfahrten zu treffenden Massnahmen fanden sodann vom 3.—7. November und vom 11.—18. Dezember unter dem Vorsitz unserer Verwaltung weitere Sitzungen des Unterausschusses in Bern statt.

7. Zur Besprechung der während des Jahres 1925 auszuführenden Pilgerzüge nach Rom fand am 22. Dezember in Bern eine internationale Konferenz statt, an welcher 7 Länder vertreten waren.

8. Für die neu geschaffenen Betriebsinspektionen in Basel und St. Gallen haben wir Dienstanweisungen erlassen, die vom Bundesrat genehmigt wurden.

9. In der Nacht vom 22./23. April 1924 erfolgte beim Rangierbahnhof San Paolo in Bellinzona ein Zusammenstoss von zwei Schnellzügen, wobei 9 Reisende und 6 Angestellte getötet und 3 Reisende und 7 Angestellte verletzt wurden. Die nähern Umstände dieses Eisenbahnunfalles, des grössten der sich seit dem Münchensteiner Unglück in der Schweiz ereignet hat, sind aus den besondern Berichten, die erstattet wurden, bekannt.

Über die Erledigung der Entschädigungsansprüche der verunglückten Reisenden oder ihrer Angehörigen wurde noch nicht in allen Fällen eine Einigung erzielt. Die Frage des Verschuldens ist noch von den Tessiner Gerichten zu beurteilen.

10. Am 8. November ereignete sich zwischen Weesen und Mühlehorn ein Felssturz, durch den das Geleise auf zirka 100 m verschüttet und teilweise in den See geworfen wurde. Ein zweiter Felssturz am 11. November verschüttete das Geleise auf weitere 60 m und zerstörte die Bahnlinie auf zirka 30 m Länge. Der durchgehende Zugsverkehr konnte am 10. Dezember 1924 wieder aufgenommen werden. Wir unterlassen es, uns hier näher über die Einzelheiten dieses Vorfalles auszusprechen, da wir dieselben als bekannt voraussetzen dürfen.

b. Stationsdienst und Zugsbegleitung.

1. Mit Rücksicht auf die anhaltende Verkehrszunahme wurden dieses Frühjahr auf Grund der neuen Vorschriften betreffend die Aufnahme der Lehrlinge und die berufliche Ausbildung der Beamten des Stationsdienstes (siehe Geschäftsbericht 1923, Seite 27, Ziffer 1) 150 Stationslehrlinge eingestellt. In Lausanne und Zürich fanden für die im Jahre 1922 eingetretenen Stationslehrlinge vierwöchentliche Schlusskurse und daran anschliessend die Wahlfähigkeitsprüfungen statt. Ferner wurden in verschiedenen Bahnhöfen eine Anzahl Instruktionskurse für das Stationspersonal abgehalten.

2. Von der Ermächtigung des Eisenbahndepartements, in Anwendung von Art. 16 des A. Z. G. und § 41 der V. V. 1 hierzu, an Sonn- und Feiertagen (ausgenommen bestimmte Festtage) mässig besetzte Personenzüge und Lokomotivleerfahrten mit Frachtgutwagenladungen auszulasten, in den Güterschuppen arbeiten zu lassen und auf den Anschlussstrecken einzelner Grenzbahnhöfe Güterzüge zu führen, musste im Berichtsjahre ausgiebig Gebrauch gemacht werden, weil dies im Interesse eines raschen Wagenumlaufes und einer raschen Beförderung der Transitgüter nötig geworden war.

3. Am 26. März haben wir mit den französischen Ostbahnen 2 Verträge betreffend die mietweise Abgabe von schweizerischen Güterwagen abgeschlossen. Der eine Vertrag umfasst die Vermietung von 500 gedeckten Güterwagen zu 12,5 t und 150 offenen Güterwagen zu 12 t Ladegewicht für die Dauer von mindestens einem Jahr, der zweite die Vermietung von 250 gedeckten Güterwagen zu 12,5 t Ladegewicht für die Dauer von 6 Monaten.

4. Auf 1. April wurde eine Neuklassifikation der Bahnhöfe, Stationen und Güterexpeditionen auf Grund der Verkehrsergebnisse der Jahre 1921, 1922 und 1923 vorgenommen. Die bisherigen Grundsätze sind mit Bezug auf die zu wertenden Verkehrsfaktoren zugunsten des Personals etwas geändert worden. Auf Grund der erweiterten Normen konnten 2 Bahnhöfe, 25 Stationen und 4 Güterexpeditionen um eine Klasse gehoben werden. Dagegen mussten wegen Verkehrsrückgang in den nächst niedrigeren Rang zurückversetzt werden 8 Bahnhöfe, 14 Stationen und 14 Güterexpeditionen.

5. Die Vereinbarungen mit der Post- und Telegraphenverwaltung sowie mit der Zollverwaltung über das Zusammenarbeiten des Personals der einen mit Personal der andern Verwaltungen und die Übernahme von gewissen Verrichtungen der einen durch Personal der andern Verwaltung wurden im Berichtsjahre weiter ausgebaut.

6. Die für die Untersuchung der Arbeits- und Personalverhältnisse auf den Bahnhöfen und Stationen eingesetzte Kommission hat im Berichtsjahre den Stations- und Expeditionsdienst auf 6 Bahnhöfen, 27 Stationen und 2 Güterexpeditionen geprüft. Ausserdem wurden die Dienstverhältnisse in den Bahnhöfen Luzern und Thun einer Nachprüfung unterzogen, wobei der für die Dienstbesorgung erforderliche Personalbestand festgestellt worden ist. Zufolge der angeordneten Vereinfachungen und Änderungen in der Organisation des Dienstes können auf den betreffenden Bahnhöfen, Stationen und Güterexpeditionen rund 110 Mann und eine Anzahl Ablösungen eingespart werden. Auch auf den noch nicht untersuchten Bahnhöfen und Stationen, ferner beim Zugsbegleitungsdienst, wurden bei Abgang von Personal die von der Untersuchungskommission angewendeten Grundsätze und Richtlinien bei Wiederbesetzung von Stellen beobachtet.

c. Zugförderungs- und Werkstättedienst.

1. Auf den 1. April sind die Werkstätten der Generaldirektion unmittelbar unterstellt worden. Die Leitung des Werkstättendienstes wurde der Abteilung für Zugförderung und Werkstättendienst übertragen und eine Dienstanweisung für den Werkstättendienst erlassen.

2. Auf Grund der uns vom Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 28. April 1924 erteilten Ermächtigung haben wir mit der Gesellschaft der L. von Roll'schen Eisenwerke in Gerlafingen oder einer sich bildenden Aktiengesellschaft einen Vertrag abgeschlossen über den Verkauf des Areals der Werkstätte in Freiburg. Auf den 1. August 1925 geht das Kaufsobjekt in die Verfügung des Käufers über und es wird die Werkstätte Freiburg auf diesen Zeitpunkt geschlossen.

3. Im Berichtsjahre wurde folgendes Rollmaterial bestellt:

125 elektrische Lokomotiven, und zwar
7 Lokomotiven der Serie $A^{e\,3}/_{5}$,
100 „ „ „ $A^{e\,3}/_{6}$ und
18 „ „ „ $C^{e\,6}/_{8}$,

15 elektrische Motorwagen der Serie $C^{e\,4}/_6$,
3 „ Einphasen-Wechselstrom-Lokomotiven der Serie $D^{e\,6}/_6$ für die Seetallinie,
2 vierachsige Personenwagen der Serie $A^{4ü}$,
2 „ „ „ „ A^4,
4 „ „ „ „ $B^{4ü}$,
4 „ „ „ „ B^4,
6 „ „ „ „ $BC^{4ü}$,
8 „ „ „ „ $C^{4ü}$,
4 „ Zugführungswagen „ „ CF^4 für Motorwagenzüge (Pendelzüge).

Im weitern sind als Ersatz für auszurangierende $G^3/_3$-Lokomotiven der Brüniglinie von der Rhätischen Bahn 2 schmalspurige Tenderlokomotiven der Serie $G^3/_4$ erworben worden.

4. Auf Ende des Berichtsjahres stunden an elektrischen Fahrzeugen zur Verfügung:

161 Streckenlokomotiven,
2 Rangierlokomotiven,
6 Motorwagen (15,000 Volt),
10 Motorwagen (5500 Volt, Seetal),
16 Akkumulatorenfahrzeuge.
Total 195 elektrische Triebfahrzeuge.

5. Im Jahre 1925 werden voraussichtlich 62 elektrische Streckenlokomotiven und 8 Motorwagen zur Ablieferung kommen.

Die schon im Jahre 1923 in Auftrag gegebenen und für Nebenlinien bestimmten 2 Benzinmotorwagen der Serie $CF^{m\,1}/_2$ und 1 Dieselelektrischer Motorwagen der Serie $CF^{m\,2}/_4$ können erst Anfang des Jahres 1925 in Dienst genommen werden.

6. Infolge der Verkehrszunahme und der Ausdehnung des elektrischen Betriebes hat die Nutzleistung der elektrischen Lokomotiven wesentlich zugenommen. Bei den Güterzugslokomotiven $C^{e\,6}/_8$ z. B. hat sich die durchschnittliche Leistung von 45 500 km im Jahr 1923 auf 72 000 km im Jahre 1924 erhöht. Bei den Personenzugslokomotiven der Serie $B^{e\,4}/_7$ ist die durchschnittliche Leistung von 53 500 auf 98 000 km gestiegen. Die Zahl der Lokomotivdefekte nimmt zusehends ab und im Zusammenhang damit hat die Zahl der Diensttage eine starke Steigerung erfahren. Sie betrug z. B. bei den Güterzugslokomotiven $C^{e\,6}/_8$ im Jahre 1923 durchschnittlich 196 Tage und 1924 239 Tage, bei den Personenzugslokomotiven $B^{e\,4}/_6$ 1923 206 und 1924 232 Tage und bei den Personenzugslokomotiven $B^{e\,4}/_7$ 1923 154 und 1924 243 Tage. Die Reparaturdauer in den Werkstätten ist für diese Lokomotiven um durchschnittlich 20 % zurückgegangen.

7. Wir haben die Ausrüstung von 420 Personenwagen und 92 Gepäckwagen mit elektrischen Heizeinrichtungen und von 200 gedeckten Güterwagen mit elektrischen Heizleitungen angeordnet.

8. Zur bessern Ausnützung wurden 29 Personenwagen der Serien AB, AB^3 und B^3 in solche der Serien C bzw. C^3 umgebaut.

Bis Ende 1924 wurde der Umbau von 182 Wagen der Serien AB, AB^3 und B^3 in solche der Serien C bzw. C^3 und von 14 Wagen der Serie BC^4 in solche der Serie C^4 angeordnet.

Im weitern wurden 70 Wagen der Serien O und L in Kohlenwagen der Serie L^5 umgeändert.

9. Die Arbeits- und Personalverhältnisse sind im Berichtsjahr in 9 Depots geprüft worden. Durch die hierbei angeordneten Vereinfachungen und Dienständerungen können rund 61 Mann eingespart werden.

10. Die Speiseanstalt für das Personal der Werkstätte Olten wurde ausgebaut und deren Betrieb vertraglich dem schweizerischen Verband „Volksdienst“ in Zürich übertragen.

d. Bahnbau.

1. Am Ende des Jahres 1923 stand für die vom Bunde subventionierten Notstandsarbeiten noch ein Kredit von Fr. 153 100 (siehe Geschäftsbericht pro 1923, Seite 29) zur Verfügung. Infolge von Änderungen an den ursprünglichen Projekten und besonders infolge des Sinkens der Materialpreise und Arbeitslöhne konnten aus den bereits bewilligten Krediten grössere Beträge freigemacht werden, die es ermöglichten, weitere Notstandsarbeiten im Betrage von Fr. 484 000 vorzusehen. Der Gesamtbetrag des den schweizerischen Bundesbahnen für Notstandsarbeiten bewilligten Kredites beläuft sich nunmehr auf Fr. 27 845 000.

Im Bauvoranschlag für das Jahr 1924 war ein Betrag von Fr. 94 617 640 vorgesehen, der auf Fr. 119 670 640 erhöht werden konnte, nachdem die Bundesversammlung der mit Botschaft des Bundesrates vom 1. Juni 1923 beantragten Beschleunigung der Elektrifikation zugestimmt hatte. Vom Gesamtvoranschlagsbetrage entfallen auf den eigentlichen Bahnbau Fr. 21 011 700, wogegen sich die wirklichen Bauausgaben auf Fr. 23 157 610 beliefen.

2. Folgende grössere Arbeiten sind vollendet worden: Erstellung des Unterbaues für das II. Geleise auf Teilstrecken zwischen Taverne und Lugano, Uzwil und Schwarzenbach, Flawil und Gossau, Mörschwil und Goldach, Rorschach und Staad; Verlegung der Waldenburgerbahn auf der Strecke Liestal—Altmarkt auf eigenen Unterbau; Erweiterung der Geleiseanlagen auf den Bahnhöfen Nyon, Sitten, Aarau, Langnau und Winterthur; Bau eines Bahnpostgebäudes in Vevey, Ausführung verschiedener Unter- und Überführungen als Ersatz von Niveauübergängen; Wuhrbauten am Rhein bei Zizers und Landquart.

In Ausführung begriffen waren folgende wichtigere Arbeiten; Erstellung des II. Geleises Oberrieden-Richterswil und des Unterbaues für das II. Geleise Solothurn-Lengnau; Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiet der Stadt Zürich; Erstellung einer direkten Verbindung der Hauenstein- und Aarauerlinie bei Olten; Erweiterung der Bahnhöfe Thun, Luzern, Chiasso und Ziegelbrücke, sowie der Stationen Le Locle—Col-des-Roches und Muri; Erstellung des Rangierbahnhofes auf dem Muttenzerfeld bei Basel; Ersatz des Niveauüberganges der Aarauerstrasse in Olten durch eine Unterführung und der Engstringerstrasse in Schlieren und der Römerstrasse in Winterthur durch eine Überführung.

3. Auf den Bahnhöfen Biel und Bellinzona wurden elektrische Kraftstellwerkanlagen und in Aarau eine elektromechanische Stellwerkanlage fertiggestellt und in Betrieb genommen. In Romont wurde eine elektromechanische Signalanlage in Angriff genommen.

4. Im Zusammenhang mit der Elektrifikation und zur Ausdehnung des Verkehrs der schweren Dampflokomotiven ist die Verstärkung und der Umbau von Brücken weiter gefördert worden.

Im Kreis I wurde die eiserne Brücke über die Orbe bei Vallorbe in einen steinernen Viadukt umgebaut. Die Brückenarbeiten auf der Strecke Lausanne—Genf wurden derart gefördert, dass sie Mitte 1925 beendigt werden können. Auf der Strecke Lausanne—Palézieux ist der Umbau des Viaduktes bei Châtelard in Angriff genommen worden.

Im Kreis II wurde am Umbau der Brücken der Linie Olten—Bern weiter gearbeitet. Die beiden grössten Objekte, die neue Emmenbrücke bei Burgdorf und der steinerne Viadukt bei Worblaufen, wurden zum grössten Teil fertiggestellt. Die Verstärkung der Rheinbrücke der Verbindungsbahn in Basel wurde begonnen, die Arbeiten zur Untermauerung eines Pfeilers sind beendigt. Die auf der Linie Bern—Luzern durchzuführenden Brückenarbeiten finden in der Anfang 1925 vorzunehmenden Auswechslung der Emmenbrücke bei Wolhusen ihren vorläufigen Abschluss.

Im Kreis III wurden die Arbeiten am neuen Sitterviadukt bei Bruggen begonnen. Ferner sind eine Reihe kleinere Verstärkungs- und Umbauarbeiten auf den Strecken Zürich—Brugg, Zürich—Letten und Thalwil—Richterswil beendigt worden.

5. Neue Haltestellen wurden errichtet und in Betrieb genommen:
in Massongex zwischen St. Maurice und Monthey am 1. März,
in Lamone-Cadempino zwischen Taverne und Lugano am 1. Mai.

e. Bahnunterhalt.

Ausser dem laufenden Unterhalt und der Erneuerung der Bahnanlagen sind keine nennenswerten grössern Unterhaltungsarbeiten ausgeführt worden.

f. Elektrifikation.

1. Kraftwerkgruppe Amsteg-Ritom.

Die Kraftwerkgruppe Amsteg-Ritom (einschliesslich das Nebenkraftwerk Göschenen) hat im Berichtsjahr rund 113 Millionen kWh Einphasenenergie erzeugt und zwar 73 Millionen kWh im Kraftwerk Amsteg, 4,2 Millionen kWh im Nebenkraftwerk Göschenen und 35,8 Millionen kWh im Kraftwerk Ritom. Hiervon wurden rund 109,8 Millionen kWh für die elektrische Zugförderung verbraucht. Der Energieverbrauch ist gegenüber dem Vorjahr um 46,8 Millionen kWh, d. h. um zirka 70 % gestiegen, infolge der Eröffnung des elektrischen Betriebes auf den Strecken Luzern-Olten (14. Februar), Olten-Basel (18. Mai), Thalwil-Richterswil (1. Juni) 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 Anfang Mai 15,4 Meter unter die Überlaufkrone der Staumauer und erreichte damit seinen tiefsten Stand. Von diesem Zeitpunkt an konnten infolge der starken Wasserführung der Reuss im Mittel rund 84 % der erforderlichen Energie vom Kraftwerk Amsteg und vom Nebenkraftwerk Göschenen

abgegeben werden. Vom gleichen Zeitpunkte an wurde das Kraftwerk Ritom nur noch zur Spitzendeckung herangezogen, so dass der See bereits Ende Juli seinen vollen Stauinhalt von 26 Millionen m³ wieder erreichte. Mit der Absenkung des Ritomsees wurde wiederum gegen Ende November begonnen und Ende Dezember betrug der Nutzinhalt noch 22 Millionen m³.

Kraftwerk Amsteg.

An Überschussenergie wurden im Berichtsjahre zirka 36,5 Millionen kWh (gegenüber 25,8 Millionen kWh im Vorjahr) an die Schweizerische Kraftübertragung A.-G. abgegeben. Die im Vorjahre im Kraftwerk begonnene Montage des dritten Druckrohrstranges sowie der fünften Bahngruppe, bestehend aus Turbine und Einphasen-Wechselstromgenerator, und von zwei 10 000 kVA-Bahntransformatoren wurde beendet. Diese maschinellen Einrichtungen sind nach Ablauf der Spannungsproben und Abnahmeversuche dem Betrieb übergeben worden.

Die Zuleitung des Kärstelenbaches und des Etzlibaches wurde Ende Juli fertiggestellt.

2. Kraftwerkgruppe Barberine-Vernayaz.

Kraftwerk Barberine.

Das Kraftwerk Barberine hat im Berichtsjahr rund 9,4 Millionen kWh erzeugt, wovon rund 8,3 Millionen kWh für die Zugförderung der bis jetzt in der Westschweiz elektrisch betriebenen Strecke Sitten-St. Maurice-Lausanne verbraucht wurden.

Die Betonierungsarbeiten an der Staumauer konnten Mitte Mai wieder aufgenommen werden und dauerten bis Anfang Oktober. Von der Gesamtkubatur von 208 000 m³ sind rund 182 000 m³ ausgeführt; die Staumauer hat eine Höhe von 65 m über Fundament erreicht.

Kraftwerk Vernayaz.

Die Arbeiten für den rund 9000 m langen Zulaufstollen sind im Frühjahr in Angriff genommen worden. Bis Ende des Jahres wurden zirka 6000 m Vortriebsstollen ausgebrochen. Der Erd- und Felsaushub für den Unterbau der Druckleitung wurde zum grössten Teil durchgeführt und mit der Mauerung ist begonnen worden. Der Felsaushub für die Fundamente des Maschinenhauses ist ebenfalls bis auf einen kleinen Teil beendigt, doch sind die Maurerarbeiten noch nicht in Angriff genommen worden.

Der Fortschritt der Arbeiten entspricht dem aufgestellten Bauprogramm.

3. Unterwerke.

Die Unterwerke Olten und Emmenbrücke wurden am 12. Februar, das Unterwerk Brugg am 18. Dezember in Betrieb genommen.

Das Unterwerk Sihlbrugg wurde zur Abgabe der Energie für den elektrischen Betrieb der Sihltalbahn ausgerüstet; die Energieabgabe hat am 1. Juni begonnen.

4. Fahrleitungsanlagen.

Auf folgenden Strecken ist der elektrische Bahnbetrieb eröffnet worden:

Strecke	Luzern-Olten	am	14. Februar
„	Olten-Basel	„	18. Mai
„	Thalwil-Richterswil	„	1. Juni
„	St. Maurice-Lausanne	„	14. Mai

Strecken Olten-Zürich und Lausanne-Yverdon.

Die Arbeiten wurden so gefördert, dass der elektrische Betrieb auf diesen Strecken Mitte Januar 1925 aufgenommen werden konnte.

Strecke Daillens-Vallorbe.

Die Arbeiten konnten nicht abgeschlossen werden, weil der Umbau des Viaduktes über die Orbe bei Vallorbe erst im Juni 1925 vollendet sein wird. Die Strecke Daillens-Le Day wurde im Januar 1925 dem elektrischen Betrieb übergeben.

Strecken Olten-Bern und Zürich-Winterthur.

Die Tragwerke sind zum grössten Teil aufgestellt.

Strecke Palézieux-Genf.

Mit dem Fundieren der Tragwerke wurde begonnen.

5. Übertragungsleitungen.

Folgende Übertragungsleitungen wurden in Betrieb genommen:

Rothkreuz-Emmenbrücke	am	12. Februar
„ -Olten	„	20. Mai
Vernayaz-Puidoux	„	14. Mai

Die Übertragungsleitung Puidoux-Bussigny war Ende Dezember betriebsbereit. Von der im Bau befindlichen Übertragungsleitung Mühleberg-Burgdorf sind die Masten auf dem Bahngebiet zwischen Schönbühl und Burgdorf aufgestellt worden. Mit den Arbeiten der Übertragungsleitung Brugg-Seebach wurde begonnen.

Zusammenstellung der Kosten für die Einführung

Einführung der elektrischen Zugförderung	Ausgaben auf Ende 1923		Ausgaben im Jahre 1924		Ausgaben auf Ende 1924							
					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	**3 108 580**	**37**	**586 469**	**75**	**3 694 473**	**62**	—	—	**576**	**50**	**3 695 050**	**12**
2. Erwerbung von Wasserkräften	**4 164 524**	**40**	**265 640**	—	**1 255 907**	**15**	**572 066**	**50**	§ **2 602 190**	**75**	**4 430 164**	**40**
a. Im Reussgebiet (Kt. Uri)	1 202 704	75	181 500	—	447 204	75	—	—	§ 937 000	—	1 384 204	75
b. In der obern Leventina (Kt. Tessin)	1 430 455	05	—	—	314 205	05	—	—	§ 1 116 250	—	1 430 455	05
c. Rhonewasserkraft zwischen Fiesch und Mörel	436 697	95	40 000	—	130 586	85	—	—	§ 346 111	10	476 697	95
d. Wasserkräfte der Binna	88 798	80	5 140	—	45 023	15	—	—	§ 48 915	65	93 938	80
e. Barberine, Eau-Noire und Trient	497 817	85	13 000	—	318 887	35	90 016	50	§ 101 914	—	510 817	85
f. Lago di Lucendro	550	—	—	—	—	—	550	—	—	—	550	—
g. Etzelwerk	220 000	—	—	—	—	—	220 000	—	—	—	220 000	—
h. Wasserkraft der Aare zwischen Aarau u. Wildegg	287 500	—	26 000	—	—	—	261 500	—	§ 52 000	—	313 500	—
§ Wasserzinse. Von der Inbetriebnahme der Kraftwerke an werden die Wasserzinse zulasten der Betriebsrechnung der Werke verrechnet.												
3. Kraftwerke	**105 348 302**	**96**	**13 709 482**	**91**	**105 839 719**	**94**	**13 216 615**	**23**	**1 450**	**70**	**119 057 785**	**87**
a. Kraftwerk Brig-Isellé	2 037 850	73	—	—	2 037 850	73	—	—	—	—	2 037 850	73
b. Kraftwerk Amsteg	43 867 076	23	616 521	44	43 867 076	23	616 521	44	—	—	44 483 597	67
c. Nebenwerk Göschenen	508 814	48	—	—	508 814	48	—	—	—	—	508 814	48
d. Kraftwerk Ritom	22 626 587	86	224 578	80	22 625 137	16	224 578	80	1 450	70	22 851 166	66
e. Kraftwerk Barberine	33 140 413	39	3 660 427	95	36 800 841	34	—	—	—	—	36 800 841	34
f. Kraftwerk Rupperswil	748 114	85	— 275	—	—	—	747 839	85	—	—	747 839	85
g. Etzelwerk	80 176	24	2 450	—	—	—	82 626	24	—	—	82 626	24
h. Erweiterung des Kraftwerkes Amsteg	2 011 549	23	1 911 744	27	—	—	3 923 293	50	—	—	3 923 293	50
i. Kraftwerk Vernayaz	327 719	95	7 294 035	45	—	—	7 621 755	40	—	—	7 621 755	40
4. Übertragungsleitungen	**21 791 311**	**65**	**3 435 625**	**09**	**23 357 233**	**92**	**1 869 591**	**62**	**111**	**20**	**25 226 936**	**74**
a. Amsteg-Ritom-Giubiasco	10 939 174	24	99 127	25	10 939 174	24	99 127	25	—	—	11 038 301	49
b. Giubiasco—Melide	1 380 285	36	3 674	05	1 380 285	36	3 674	05	—	—	1 383 959	41
c. Amsteg—Steinen—Immensee	2 946 972	06	86 108	45	3 033 080	51	—	—	—	—	3 033 080	51
d. Immensee—Rothkreuz	463 383	45	15 883	85	479 267	30	—	—	—	—	479 267	30
e. Rothkreuz—Sihlbrugg	549 076	21	2 695	60	549 076	21	2 695	60	—	—	551 771	81
f. Rothkreuz—Olten	921 389	54	1 320 754	50	2 242 144	04	—	—	—	—	2 242 144	04
g. Rothkreuz Emmenbrücke	366 509	38	96 567	85	463 077	23	—	—	—	—	463 077	23
h. Châtelard—Vernayaz—Puidoux	3 293 893	91	47 838	07	3 341 731	98	—	—	—	—	3 341 731	98
i. Brig—Granges	929 397	05	—	—	929 397	05	—	—	—	—	929 397	05
k. Puidoux—Bussigny	1 230	45	749 587	35	—	—	750 817	80	—	—	750 817	80
l. Vernayaz—Romanel	—	—	468 897	32	—	—	468 897	32	—	—	468 897	32
m. Hendschiken—Brugg	—	—	244 962	25	—	—	244 851	05	111	20	244 962	25
n. Brugg—Seebach	—	—	48 817	45	—	—	48 817	45	—	—	48 817	45
o. Mühleberg—Burgdorf	—	—	250 711	10	—	—	250 711	10	—	—	250 711	10
5. Unterwerke	**19 533 918**	**03**	**4 260 397**	**48**	**20 059 119**	**02**	**3 708 689**	**09**	**26 507**	**40**	**23 794 315**	**51**
a. Melide	1 802 245	12	5 440	55	1 801 451	12	5 440	55	794	—	1 807 685	67
b. Giubiasco	2 524 040	88	1 608	45	2 522 376	03	1 608	45	1 664	85	2 525 649	33
c. Giornico	2 621 514	32	— 633	15	2 613 810	92	— 633	15	7 703	40	2 620 881	17
d. Göschenen	2 478 856	75	6 094	25	2 477 468	60	6 094	25	1 388	15	2 484 951	—
e. Steinen	2 909 975	13	— 14 511	23	2 899 302	53	— 14 511	23	10 672	60	2 895 463	90
f. Sihlbrugg	932 380	14	487 851	15	932 362	64	487 851	15	17	50	1 420 231	29
g. Emmenbrücke	958 606	36	414 040	—	1 372 646	36	—	—	—	—	1 372 646	36

der elektrischen Zugförderung in den Jahren 1907—1924.

Einführung der elektrischen Zugförderung	Ausgaben auf Ende 1923		Ausgaben im Jahre 1924		Ausgaben auf Ende 1924							
					Vollendete Objekte		Unvollendete Objekte		Bauausgaben zulasten der Betriebsrechnung		Total	
	Fr.	Rp	Fr.	Rp.	Fr.	Rp	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
h. Brugg	432 672	45	688 849	20	—	—	1 121 130	65	391	—	1 121 521	65
i. Olten	1 107 451	04	467 022	30	1 574 473	34	—	—	—	—	1 574 473	34
k. Vernayaz	1 287 175	15	96 891	85	1 384 067	-	—	—	—	—	1 384 067	—
l. Puidoux	1 348 840	67	432 352	09	1 780 226	46	—	—	966	30	1 781 192	76
m. Leuk	290 759	19	—	—	290 759	19	—	—	—	—	290 759	19
n. Granges	410 174	83	—	—	410 174	83	—	—	—	—	410 174	83
o. Bussigny	428 951	80	838 809	65	—	—	1 267 761	45	—	—	1 267 761	45
p. Burgdorf	109	20	161 760	95	—	—	160 376	55	1 493	60	161 870	15
q. Seebach	165	—	674 821	42	—	—	673 570	42	1 416	—	674 986	42
6. Fahrleitungen	**67 766 103**	**73**	**13 043 568**	**69**	**66 821 632**	**90**	**13 938 454**	**07**	**49 585**	**45**	**80 809 672**	**42**
a. Scherzligen—Bern	5 250 578	95	4 552	60	5 253 383	85	—	—	1 747	70	5 255 131	55
b. Erstfeld—Bellinzona	19 015 364	88	6 671	50	19 010 017	83	— 33 317	80	45 336	35	19 022 036	38
c. Bellinzona—Chiasso	7 052 605	05	89 902	50	7 052 605	05	89 257	50	645	—	7 142 507	55
d. Erstfeld—Luzern	8 429 861	31	12 634	78	8 429 861	31	12 634	78	—	—	8 442 496	09
e. Immensee—Rothkreuz	237 834	10	—	—	237 834	10	—	—	—	—	237 834	10
f. Arth-Goldau—Zürich und Zug—Luzern	6 360 626	49	66 926	75	6 360 626	49	66 926	75	—	—	6 427 553	24
g. Luzern—Olten—Basel	8 015 945	55	1 290 503	01	9 306 448	56	—	—	—	—	9 306 448	56
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	6 745 567	15	220 864	71	6 966 431	86	—	—	—	—	6 966 431	86
l. Lausanne—Vallorbe und Daillens—Yverdon	610 955	07	4 485 142	28	—	—	5 096 097	35	—	—	5 096 097	35
m. Zürich—Olten	1 420 633	85	3 469 012	14	—	—	4 889 645	99	—	—	4 889 645	99
n. Olten—Bern	672	20	1 790 402	48	—	—	1 791 074	68	—	—	1 791 074	68
o. Thalwil—Richterswil	419 178	88	743 108	95	—	—	1 162 287	83	—	—	1 162 287	83
p. Palézieux — Lausanne — Genf	—	—	389 673	—	—	—	389 673	—	—	—	389 673	—
q. Zürich—Winterthur	—	—	473 273	89	—	—	473 273	89	—	—	473 273	89
r. Zürich—Rapperswil	—	—	900	10	—	—	900	10	—	—	900	10
7. Herstellung des Lichtraumprofils (Unter-, Ober- und Hochbau)	**7 668 093**	**66**	**1 666 119**	**50**	**4 436 363**	**20**	**652 443**	**50**	**4 245 406**	**46**	**9 334 213**	**16**
a. Scherzligen—Bern	350 381	86	—	—	36 520	30	—	—	313 861	56	350 381	86
b. Erstfeld—Bellinzona	2 921 100	49	10 796	35	2 084 836	12	10 796	35	836 264	37	2 931 896	84
c. Bellinzona—Chiasso	1 359 229	30	—	—	1 008 918	30	—	—	350 311	—	1 359 229	30
d. Erstfeld—Luzern	914 740	84	2 126	20	549 918	03	2 126	20	364 822	81	916 867	04
e. Immensee—Rothkreuz	6 178	60	—	—	222	50	—	—	5 956	10	6 178	60
f. Arth-Goldau—Zürich und Zug—Luzern	529 730	12	12 381	95	59 418	45	— 16 323	55	499 017	17	542 112	07
g. Luzern—Olten—Basel	379 419	25	510 022	15	379 422	15	—	—	510 019	25	889 441	40
h. Brig—Sitten	128 588	45	—	—	69 713	35	—	—	58 875	10	128 588	45
i. Sitten—Lausanne	698 921	70	34 864	75	195 743	90	—	—	538 042	55	733 786	45
k. Lausanne—Vallorbe und Daillens—Yverdon	295 609	85	327 263	45	51 650	10	240 801	15	330 422	05	622 873	30
l. Zürich—Olten	78 184	50	398 087	50	—	—	182 467	35	293 804	65	476 272	—
m. Olten—Bern	—	—	108 356	25	—	—	67 931	30	40 424	95	108 356	25
n. Thalwil—Richterswil	6 008	70	26 389	20	—	—	14 216	35	18 181	55	32 397	90
o. Palézieux — Lausanne — Genf	—	—	165 923	70	—	—	146 872	40	19 051	30	165 923	70
p. Zürich—Winterthur	—	—	11 767	10	—	—	3 555	95	8 211	15	11 767	10
q. Winterthur—St. Gallen—Rorschach	—	—	56 017	90	—	—	—	—	56 017	90	56 017	90
r. Brugg—Pratteln	—	—	2 123	—	—	—	—	—	2 123	—	2 123	—
8. Schwachstromanlagen (Telegraph, Telephon, Signale etc.)	**24 378 470**	**55**	**5 514 568**	**11**	**22 260 917**	**98**	**5 045 652**	**84**	**2 586 467**	**84**	**29 893 038**	**66**
a. Scherzligen—Bern	1 119 993	24	—	—	1 050 480	99	—	—	69 512	25	1 119 993	24
b. Erstfeld—Bellinzona	7 637 807	33	—	—	7 050 498	56	—	—	587 308	77	7 637 807	33

Zusammenstellung der Kosten für die Einführung der elektrischen Zugförderung in den Jahren 1907—1924.

Einführung der elektrischen Zugförderung	Ausgaben auf Ende 1923		Ausgaben im Jahre 1924		Ausgaben auf Ende 1924							
					Vollendete Objekte		Unvollendete Objekte		Bauausgaben zulasten der Betriebsrechnung		Total	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp
c. Bellinzona—Chiasso . .	2 449 819	32	— 33	75	2 172 939	36	— 33	75	276 879	96	2 449 785	57
d. Erstfeld—Luzern . . .	2 869 564	60	—	—	2 371 369	96	—	—	498 194	64	2 869 564	60
e. Immensee—Rothkreuz .	120 798	15	—	—	103 671	20	—	—	17 126	95	120 798	15
f. Arth-Goldau—Zürich und Zug—Luzern	2 874 004	53	69 952	62	2 652 544	08	62 735	12	228 677	95	2 943 957	15
g. Luzern—Olten—Basel .	1 141 413	06	929 870	42	1 941 911	66	—	—	129 371	82	2 071 283	48
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 . . .	2 379 966	86	197 398	50	2 224 697	90	—	—	352 667	46	2 577 365	36
l. Lausanne—Vallorbe und Daillens—Yverdon . . .	538 252	15	1 615 765	63	—	—	1 943 252	75	210 765	03	2 154 017	78
m. Zürich—Olten.	108 597	—	1 776 738	13	—	—	1 847 868	05	37 467	08	1 885 335	13
n. Olten—Bern	33 970	15	375 492	25	—	—	406 962	45	2 499	95	409 462	40
o. Thalwil—Richterswil . .	240 596	54	29 738	01	—	—	265 557	47	4 777	08	270 334	55
p. Palézieux-Lausanne-Genf	—	—	305 952	55	—	—	305 639	50	313	05	305 952	55
q. Zürich—Winterthur . .	—	—	213 693	75	—	—	213 671	25	22	50	213 693	75
9. Einrichtungen für die elektrische Zugförderung	**5 575 062**	**58**	**1 910 711**	**50**	**5 708 084**	**55**	**1 205 396**	**76**	**572 292**	**77**	**7 485 774**	**08**
a. Werkstätte Bellinzona .	2 974 104	64	—	—	2 952 199	64	—	—	21 905	—	2 974 104	64
b. Depotanlagen Erstfeld—Bellinzona	284 414	20	3 580	50	230 012	65	3 580	50	54 401	55	287 994	70
c. Werkstätte Zürich . . .	1 924 194	46	459 351	95	2 228 534	91	—	—	155 011	50	2 383 546	41
d. Lokomotivremisen Zug u. Zürich	82 143	23	3 596	20	10 536	15	46 473	96	28 729	32	85 739	43
e. Lokomotivrem. Luzern, Olten und Basel. . . .	119 173	15	211 217	30	161 912	10	—	—	168 478	35	330 390	45
f. Werkstätte Yverdon . .	123 277	60	872 313	35	—	—	976 262	50	19 328	45	995 590	95
g. Lokomotivrem. Lausanne	58 960	40	66 370	85	124 889	10	—	—	442	15	125 331	25
h. Depotanlagen Richterswil	8 794	90	109 058	60	—	—	95 779	95	22 073	55	117 853	50
i. Depotanlagen Brugg . .	—	—	183 374	75	—	—	81 451	85	101 922	90	183 374	75
k. Depotanlagen Winterthur	—	—	1 848	—	—	—	1 848	—	—	—	1 848	—
	259 334 367	**93**	**44 392 583**	**03**	**253 433 452**	**28**	**40 208 909**	**61**	**10 084 589**	**07**	**303 726 950**	**96**
Bundesbeitrag für die Beschleunigung der Elektrifizierung	—	—	-10 000 000	—	—	—	-10 000 000	—	—	—	-10 000 000	—
Einführung der elektrischen Zugförderung	**259 334 367**	**93**	**34 392 583**	**03**	**253 433 452**	**28**	**30 208 909**	**61**	**10 084 589**	**07**	**293 726 950**	**96**
Anschaffung von elektrischem Rollmaterial	**106 211 271**	**12**	**23 105 188**	**40**	**119 854 270**	**25**	**9 462 189**	**27**	—	—	**129 316 459**	**52**
a. 220 elektrische Lokomotiven, wovon 57 unvollendet	104 156 288	60	22 645 130	92	117 339 230	25	9 462 189	27	—	—	126 801 419	52
b. 6 elektrische Motorwagen	2 054 982	52	460 057	48	2 515 040	—	—	—	—	—	2 515 040	—
Total	**365 545 639**	**05**	**57 497 771**	**43**	**373 287 722**	**53**	**39 671 098**	**88**	**10 084 589**	**07**	**423 043 410**	**48**

Schlussbemerkungen und Anträge.

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

Das auf Konto „zu tilgende Verwendungen" übergetragene Kriegsdefizit hatte auf 31. Dezember 1922 die Summe von Fr. 210 757 282. 53 erreicht; es 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	
		„ 106 467 134. 75
Betrag des Defizites auf Ende des Jahres 1922, wie oben		Fr. 210 757 282. 53
Von diesem Defizit haben wir den Einnahmenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1923 mit		„ 3 690 987. 52
abgeschrieben, so dass das Kriegsdefizit der Bilanz auf den 31. Dezember 1923 noch betrug		Fr. 207 066 295. 01
Hiervon bringen wir weiter in Abzug den Einnahmenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1924 mit		„ 15 153 533. 98
Betrag des Kriegsdefizites der Bilanz auf 31. Dezember 1924		Fr. 191 912 761. 03

Die nachfolgenden Rechnungen des Jahres 1924 enthalten, wie diejenigen der vorangegangenen Jahre, die Abschreibungen für die im Jahre 1924 infolge von Neubauten untergegangenen alten Anlagen, die Annuität nebst einer ausserordentlichen Abschreibung für die Tilgung von Anleihenskosten, die Tilgung der Drucksachenvorräte, 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.

Zur Verwirklichung der vollständigen Tilgung des Kriegsdefizites ist ein weiteres Masshalten in den Betriebsausgaben und in der Bewilligung neuer Baukredite und Tarifermässigungen ein unbedingtes Erfordernis. Das im Jahre 1924 in Wirksamkeit getretene neue Organisationsgesetz wird das Bestreben nach weitmöglichster Einschränkung der Betriebsausgaben erleichtern und den Erfolg unserer Bemühungen vermehren.

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

Antrag

zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen des Jahres 1924 und die Bilanz auf 31. Dezember 1924 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1924 wird genehmigt.

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

Bern, den 9. April 1925.

Für die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

Zingg.

Beilagen:

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