

Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1925)

Artikel: Geschäftsbericht der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1925 an den schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung

Autor: Zingg

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676010>

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: 02.05.2026

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

Geschäftsbericht

der

Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen

für das

Jahr 1925

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 1925 zu berichten und gleichzeitig die Rechnungen für diesen Zeitraum zur Genehmigung vorzulegen.

* * *

Die Länge der im Eigentum des Bundes stehenden Linien beträgt auf Ende 1925:

	Baulänge km	Betriebslänge km
Kreis I	923,868	940,119
„ II	964,186	976,508
„ III	993,995	1011,271
Total	2882,049	2927,898

Ausserdem besorgten die Bundesbahnen den Betrieb der Güterbahn Basel D. R. B.—Kleinhüningen, 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 53,743 km, ferner den Zugs- und Fahrdienst auf der Nebenbahn Pont—Brassus (13,259 km), der der Berner Alpenbahngesellschaft 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 (14,689 km).

A. Verwaltungsrat.

Der Verwaltungsrat hat im Berichtsjahr 10 Sitzungen abgehalten und folgende wichtigere Geschäfte behandelt:

1. Vorlagen an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung.

- a. Der Geschäftsbericht und die Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1924. Diese Vorlagen sind von den eidgenössischen Räten am 16. Juni 1925 genehmigt worden.
- b. Voranschlag der Bundesbahnen für das Jahr 1926.

Der Genehmigungsbeschluss der Bundesversammlung vom 15. Dezember 1925 lautet:

„Die folgenden Voranschläge der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1926 werden genehmigt:

1. der Bauvoranschlag im Betrage von Fr. 93 791 360;
2. der Betriebsvoranschlag abschliessend mit Fr. 389 000 360 Einnahmen und mit Fr. 269 005 300 Ausgaben;
3. der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend mit Fr. 145 717 000 Ausgaben (inbegriffen die ordentlichen Abschreibungen und eine ausserordentliche Abschreibung von Fr. 7 000 000 auf dem Kriegsdefizit);
4. der Voranschlag für den Kapitalbedarf im Betrage von Fr. 94 000 000.“

2. Tarifwesen.

Der Verwaltungsrat hat in der Sitzung vom 26. März einem von uns in Aussicht genommenen Abbau der Tarife für Güter, Gepäck, Expressgut und Tiere auf kürzere Entfernungen zugestimmt, die Beschlussfassung über die Inkraftsetzung der Ermässigungen angesichts der ungünstigen Entwicklung der Einnahmen aber auf eine spätere Sitzung hinausgeschoben. In der Sitzung vom 28. April sah er sich durch die ungünstigen Betriebsergebnisse neuerdings veranlasst, die Durchführung des Abbaus bis auf weiteres zu verschieben.

In der Sitzung vom 21. Juli beschloss er:

- a. die durch Bundesratsbeschluss vom 16. März 1925 verfügte Aufhebung der Bergzuschläge am Gotthard für den auf Grund der normalen Taxen der S. B. B. abgefertigten Güterverkehr der Tessinerstationen auf den 1. Januar 1926 durchzuführen;
- b. mit tunlichster Beschleunigung die Distanzzuschläge für den Güterverkehr auch auf den übrigen, mit solchen Zuschlägen noch belasteten Linien der S. B. B. aufzuheben;
- c. den in den Kantonen Tessin und Uri sowie in den südlichen Tälern Graubündens, Val Calanca und Valle Mesolcina, niedergelassenen Einwohnern vom 1. Januar 1926 an auch hinsichtlich des Personenverkehrs die Möglichkeit zu geben, auf der Gotthardlinie die Fahrgelder für die wirkliche Entfernung, ohne Bergzuschlag, zu entrichten.

In der Sitzung vom 20. November 1925 gab er seine Zustimmung zu unserm Antrag, auf den im internationalen Verkehr erhobenen Währungszuschlag für die Strecke Genève-Cornavin—La Plaine-frontière ab 1. Januar 1926 zu verzichten.

3. Elektrifikation.

- a. Am 24. Februar 1925 wurde der Vertrag zwischen der A.-G. Bündner-Kraftwerke und der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen betreffend Lieferung von Bahnenergie genehmigt.
- b. Am 24. Februar 1925 wurde dem Projekt für die Elektrifikation der Linie Brugg—Pratteln (49 km) zugestimmt und für die Ausführung der festen Anlagen, sowie für Mobiliar und Gerätschaften ein Kredit von Fr. 5 484 000 bewilligt.
- c. Am 24. Februar 1925 wurde das allgemeine Projekt für die Übertragungsleitung Vernayaz—Rupperswil gutgeheissen und der erforderliche Kredit von Fr. 10 158 000 bewilligt.
- d. Am 28. April 1925 wurde die Elektrifikation der Linie Winterthur—St. Gallen—Rorschach (74 km) beschlossen und für die Ausführung der festen Anlagen, sowie für Mobiliar und Gerätschaften, ein Kredit von Fr. 16 118 000 bewilligt.
- e. Am 21. Juli 1925 genehmigte der Verwaltungsrat das Projekt für die Elektrifikation der Linie von Rothkreuz nach Rupperswil und Brugg (52 km) und bewilligte für die Ausführung der festen Anlagen, sowie für Mobiliar und Gerätschaften, einen Kredit von Fr. 4 083 000.
- f. In der gleichen Sitzung stimmte er dem Projekt für die Elektrifikation der Linie Palézieux—Bern (76 km) zu und erteilte für die Ausführung der festen Anlagen, sowie für Mobiliar und Gerätschaften einen Kredit von Fr. 11 954 000.
- g. In der Sitzung vom 8. Oktober 1925 genehmigte der Rat das Projekt für die Änderung des Stromsystems auf der Strecke Sitten—Brig und bewilligte für die Ausführung der festen Anlagen, sowie für Mobiliar und Gerätschaften, einen Kredit von Fr. 6 092 000 und für Abschreibungen zu Lasten des Kontos der zu tilgenden Verwendungen Fr. 2 150 000.

4. Bauten.

Im Berichtsjahr sind folgende Bauprojekte gutgeheissen und die nötigen Kredite bewilligt worden:

- a. Projekt für die Unterführung der Zürcherstrasse in Brugg und die Linienhebung zwischen der Reussbrücke und dem Bahnhof Brugg mit einem Kreditbegehren von Fr. 2 085 000, nebst Fr. 3000 für Abschreibungen (Beschluss vom 24. Februar 1925);
- b. Projekt für die Vergrösserung des Aufnahmegebäudes des Personenbahnhofes in Luzern mit einem Kreditbegehren von Fr. 2 700 000 (Fr. 1 400 000 gemäss Beschluss vom 29. April 1916) nebst Fr. 25 000 für Abschreibungen (Beschluss vom 24. Februar 1925);
- c. Projekt für den Umbau des Grandfeyviaduktes bei Freiburg mit einem Kreditbegehren von Fr. 3 060 000 und Fr. 1 250 000 für Abschreibungen (Beschluss vom 24. Februar 1925);
- d. Projekt für ein neues Lokomotivdepot an der Geroldstrasse im Hauptbahnhof Zürich mit einem Kreditbegehren von Fr. 3 600 000 (Beschluss vom 24. Februar 1925).
- e. Projekt für ein zweites Geleise auf der Strecke Wil—Uzwil mit einem Kreditbegehren von Fr. 5 460 000 nebst Fr. 629 000 für Abschreibungen (Beschluss vom 24. Februar 1925);
- f. Projekt für die Erweiterung des Bahnhofes Chur mit einem Kreditbegehren von Fr. 6 200 000 nebst Fr. 220 000 für Abschreibungen. In dem bewilligten Kredit sind die von der Rhätischen Bahn und Chur-Arosa-Bahn zu deckenden Anteile im Betrage von Fr. 1 900 000 und Fr. 5500 inbegriffen (Beschluss vom 20. November 1925);
- g. Projekt für die Erweiterung der Station Heerbrugg mit einem Kreditbegehren von Fr. 1 090 000 und Fr. 20 000 für Abschreibungen (Beschluss vom 20. November 1925).

5. Bauverträge.

Im Berichtsjahr wurden genehmigt:

- a. der Vertrag vom 4. Februar 1925 mit den Unternehmungen Simonett & Cie. in Zürich und Gremaud & Tacchini in Freiburg für den Umbau des Grandfeyviaduktes bei Freiburg im Voranschlagsbetrag von Fr. 2 106 348 (Beschluss vom 24. Februar 1925);
- b. der Vertrag vom 20. Juni 1925 mit der Firma Schafir & Mugglin in Liestal für die Unterbauarbeiten der linksufrigen Seelinie in Zürich zwischen Hauptbahnhof und der Station Wiedikon im Voranschlagsbetrag von Fr. 1 079 533. 80 (Beschluss vom 21. Juli 1925);

6. Lieferungsverträge.

Vom Verwaltungsrat wurden genehmigt:

- a. die Verträge mit den Mines Domaniales de la Sarre in Sarrebrück, der Société houillère de Sarre et Moselle in Carling, dem Kohlenkontor Weyhenmeyer & Cie. in Mannheim und dem Comptoir d'expansion commerciale des Mines du Nord et du Pas-de-Calais in Douai für das im I. Semester 1925 benötigte Lokomotivfeuerungsmaterial (Beschluss vom 6. Januar 1925);
- b. die Verträge vom 30. Januar 1925 mit der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft in Neuhausen zur Lieferung von 18 vierachsigen Personenwagen: 8 AB^u und 10 C4^u und der Schweizerischen Wagonsfabrik Schlieren A.-G. in Schlieren über die Lieferung von 16 vierachsigen Personenwagen: 6 BC4^u und 10 C4^u (Beschluss vom 24. Februar 1925);
- c. die Verträge mit der Firma A.-G. Brown, Boveri & Cie. in Baden für die Lieferung, Aufstellung und Inbetriebsetzung der vier Haupttransformatoren 15/66/132 kV und der entsprechenden Schaltanlage für das Kraftwerk Vernayaz, und mit der Maschinenfabrik Oerlikon für die Lieferung, Aufstellung und Inbetriebsetzung der drei Haupttransformatoren 66/132 kV, der zwei Eigenverbrauchstransformatoren mit Schaltanlage und 20 kV Umformer für das Unterwerk Rapperswil (Beschluss vom 24. Februar 1925);
- d. Vertrag mit der Firma de Wendel & Cie. in Hayange über die Lieferung von 10 000 Tonnen Schienen- und Schwellenmaterial (Beschluss vom 24. Februar 1925).

7. *Eingabe der Genfer Regierung* vom 6. Juni 1925 an den Bundesrat um Mithilfe der Eidgenossenschaft bei Verbesserung der wirtschaftlichen Verhältnisse im Kanton Genf.

Die in der Eingabe enthaltenen Forderungen an die Bundesbahnen sind eingehend geprüft worden; die Generaldirektion hat hierüber am 30. Oktober 1925 dem eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement einen längeren Bericht erstattet, mit dessen Schlussfolgerungen sich der Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 20. November 1925 einverstanden erklärt hat.

8. Tilgung des Kriegsdefizites.

In der Sitzung vom 28. April 1925 hat der Verwaltungsrat nach Kenntnisnahme eines Berichtes der Generaldirektion vom 15. April 1925 und eines Berichtes des Präsidenten des Verwaltungsrates vom 16. April 1925 beschlossen, das Kriegsdefizit, das Ende 1924 noch rund Fr. 192 000 000 betragen hat, sobald wie möglich, spätestens aber während einer Periode von ca. 30 Jahren zu tilgen.

9. Werkstättedienst.

Am 28. April 1925 ermächtigte der Verwaltungsrat die Generaldirektion, gestützt auf ihren Bericht vom 17. April 1925 die Werkstätte Rorschach im Laufe des Jahres 1926 zu schliessen.

In seiner Sitzung vom 21. November 1925 nahm der Verwaltungsrat Kenntnis von zwei Gutachten, sowie von einem Bericht der Generaldirektion vom 9. November 1925 über den Werkstättedienst und beauftragte die Generaldirektion, die erforderlichen Massnahmen für die weitere Reorganisation des Werkstättedienstes zu ergreifen und ihm innert Jahresfrist über den Erfolg dieser Massnahmen Bericht zu erstatten.

10. Kreuzungen von Bahn und Strasse.

Der Verwaltungsrat behandelte in seiner Sitzung vom 9. Oktober 1925 einen Bericht der Generaldirektion vom 22. September gleichen Jahres über die Massnahmen zur Sicherung von Niveaureuzungen von Strassen und Wegen mit Eisenbahnen und unterbreitete dem eidgenössischen Eisenbahndepartement zuhanden des Bundesrates eine Eingabe betreffend die Kostenverteilung bei Kreuzungen von Bahn und Strasse. In dieser Eingabe wurde ausgeführt, dass die Bahnverwaltungen einer raschern Beseitigung von Niveauübergängen nur dann zustimmen können, wenn ihnen die Erstellung von Über- oder Unterführungen durch Beiträge erleichtert würde, deren Höhe sich nach den Vorteilen der Verbesserung für den Strassenverkehr zu richten hätte. In den Entwurf zu einem Bundesbeschluss betreffend den Einfuhrzoll auf Benzin und Benzol sollte eine Bestimmung aufgenommen werden, wonach die Kantone verhalten werden können, in vermehrtem Masse als bisher zur Beseitigung von Niveauübergängen finanziell beizutragen und bei Aufstellung von Sicherungssignalen mit einem Teil der ihnen aus dem Benzin- und Benzolzoll zufließenden Gelder mitzuwirken. Der Verwaltungsrat hält es auch für angezeigt, dass künftighin die Kantone bei Beseitigung von Niveauübergängen und bei Durchführung aller übrigen wegen des Kraftwagenverkehrs erforderlichen Neuanlagen in der Regel die Hälfte der hiermit verbundenen Baukosten tragen. Aus den Einnahmen des Benzin- und Benzolzolls sollten sodann dem Bund 10 % zur Verfügung gestellt werden, um daraus den schweizerischen Bahnen für die Verbesserung der Einrichtungen bei den Kreuzungen von Bahn und Strasse Subventionen ausrichten zu können.

11. Wahlen.

Am 28. April wurde H. Eggenberger auf Antrag der Generaldirektion zum Obergeringenieur für Elektrifikation gewählt.

B. Kreiseisenbahnräte.

Im Berichtsjahr sind vom Kreiseisenbahnrat I drei 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 die Wiedereinführung von Streckenabonnementen mit ermässiger Taxe und die Elektrifikation des Bundesbahnnetzes.

Die Kreiseisenbahnräte haben sodann zwei gemeinsame Sitzungen am 28. Mai und 21. November 1925 unter dem Vorsitz des Vorstehers des eidgenössischen Eisenbahndepartements abgehalten und sich mit folgenden Fragen beschäftigt: Druck des Plakatfahrplanes in zwei Auflagen (für den Sommer und den Winter); die Stellung der Schweiz im internationalen Fahrplan; die Durchführung der im neuen Gesetz vorgesehenen Änderungen der Verwaltungsordnung der Bundesbahnen.

C. Generaldirektion.

Die Generaldirektion behandelte in 55 Sitzungen 614 Geschäfte. Neben der Vorbereitung der Vorlagen an den Verwaltungsrat erwähnen wir folgende wichtigere Angelegenheiten:

Allgemeines.

1. Durch Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1925 betreffend die Ausrichtung von Teuerungszulagen an das Bundespersonal sind die hierüber erlassenen Bestimmungen vom 18. Dezember 1924 auch für das Jahr 1926 gültig erklärt worden.

2. Dem Bundesrat ist durch Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1925 die Ermächtigung erteilt worden, für die Jahre 1926, 1927 und 1928 für die Bundesverwaltung und die Bundesbahnverwaltung Anleihen aufzunehmen.

3. An das eidgenössische Eisenbahndepartement sind folgende Vernehmlassungen abgegangen:

- a. über das Begehren der Tessiner Regierung um Aufhebung der deutschen Bundesbahnschulen im Kanton Tessin nach Ablauf des Schuljahres 1924/25. Die Generaldirektion hat sich bereit erklärt, die Schulen in Biasca und Chiasso, sowie die untersten drei Klassen der S. B. B.-Primarschule Bellinzona im laufenden Jahre zu schliessen. Die Primarschule Airolo, die Sekundarschule und die drei höhern Primarklassen in Bellinzona sollen dagegen im Interesse der zurzeit in Ausbildung begriffenen Schulkinder erst in den Jahren 1928—30 nach einem allmählich erfolgten Abbau endgültig aufgehoben werden;
- b. über das Gesuch der Automobilgesellschaft Rottal A.-G. in Ruswil um Ausdehnung der Konzession auf die Strecke Emmenbrücke—Luzern. Die Generaldirektion hat sich hierzu ablehnend geäußert, weil durch die tägliche Zahl der Bundesbahnzüge und die Trambahn der Stadt Luzern auf dieser Strecke bereits eine ausgedehnte Verkehrsgelegenheit geboten ist.

4. Zur Erzielung eines einfachen und raschen Geschäftsganges hat die Generaldirektion eine Allgemeine Dienstvorschrift für die Behandlung und Verteilung der Geschäfte in den zentralen Bureaux der Kreise erlassen.

5. Zur einlässlichen Untersuchung der Personal- und Arbeitsverhältnisse sowie der Arbeitsmethoden in den zentralen Bureaux der Generaldirektion und der Kreisdirektionen (1 600 Beamte und Angestellte) wurde eine Kommission eingesetzt, der auch ein Mitglied des Verwaltungsrates angehört. Der Bericht dieser Kommission konnte im Berichtsjahre noch nicht abgeschlossen werden.

6. Die internationale Simplondelegation versammelte sich am 24./25. April in Bern und am 24. September 1925 in Genua zur Beratung der üblichen Fahrplan- und Tarifrfragen, sowie zur Entgegennahme der Bau- und Betriebsrechnung für die Strecke Brig—Iselle auf den 31. Dezember 1923.

7. In den im Berichtsjahr abgehaltenen Direktorenkonferenzen sind folgende wichtigere Geschäfte behandelt worden: Vorschriften für die Behandlung und Verteilung der Geschäfte in den zentralen Bureaux der Kreise, für die Bildung von Personalausschüssen und für das Verhalten bei Brandausbrüchen auf Bahngebiet im Bereiche von elektrischen Starkstromanlagen; vorzeitige Überweisung an die Pensions- und Hilfskasse, Weisungen betreffend Projektierung der in den Bauvoranschlag aufzunehmenden Neu- und Erweiterungsbauten; Sparmassnahmen und Personalabbau.

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

Im Jahresdurchschnitt betrug die Zahl der Beamten mit festem Gehalt insgesamt 28 468, diejenige der im Taglohn angestellten 6989, zusammen 35 457 gegen 35 170 im Jahr 1924 (einschliesslich Bahnbau und Elektrifizierung). Die Vermehrung um 249 Mann beim Betriebspersonal ist in der Hauptsache auf die durch die erhöhten Fahrleistungen sowie die Verkürzung der Arbeitszeit (vgl. IIIa 5) bedingte Verstärkung des Zugspersonals zurückzuführen.

	Beamte mit festem Gehalt	Angestellte im Taglohn
Generaldirektion	1 532	3 688
Kreis I	8 369	956
„ II	9 379	1 383
„ III	9 188	962
	<u>28 468</u>	<u>6 989</u>

9. Das geschäftsführende Komitee des Internationalen Eisenbahnverbandes hielt im November in Paris eine Sitzung ab, an der auch wir teilnahmen. Es beschäftigte sich hauptsächlich mit den Vorschlägen der Ausschüsse. Von den Beschlüssen heben wir hervor: Vereinheitlichung der Einrichtungen für die Heizung der Züge auf elektrisch betriebenen Strecken, Ausbau der Verbandszeitschrift, Beteiligung des Eisenbahnverbandes am Zentralrat für den internationalen Touristenverkehr.

I. Finanz- und Personaldepartement.

a. Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung.

1. Im Verlaufe des Jahres 1925 sind folgende Revisionen bei den Rechnungs- und Kassastellen der Generaldirektion und der Kreisdirektionen vorgenommen worden: 5 Kassarevisionen und 2 Revisionen der Wertschriftenbestände bei der Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung der Generaldirektion; 20 Kassarevisionen, 7 Revisionen der hinterlegten Bürgschaftsverpflichtungen, 7 Revisionen der Sparkassen des Personals bei den Kreiskassen, sowie 7 Revisionen von Vorschusskassen der Dienststellen und von Kassen der Speiseanstalten und Milchküchen. Ausserdem hat je ein Vertreter der Hauptbuchhaltung und der Hauptkasse die Buch- und Kassaführung, den Bestand der Sicherheiten und die Sparkassen des Personals der Kreise I—III einer Prüfung unterzogen. Mit Ausnahme von zwei unbedeutenden Differenzen in Vorschusskassen von Dienststellen, die sofort regliert wurden, haben alle Revisionen die Richtigkeit der vorhandenen Bar- und Wertschriftenbestände und deren Übereinstimmung mit der Buchführung ergeben; es sind keine besonderen Massnahmen getroffen worden.

2. Infolge Zuteilung der früher den Hauptwerkstätten unterstellten Depotwerkstätten an die Betriebsabteilungen der Kreise ist mit Wirkung vom 1. Januar 1925 an eine Dienstvorschrift betreffend die Rechnungsführung für den Betrieb dieser Werkstätten erlassen worden. Die daherigen Ausgaben werden einem Spezialkonto belastet und die Leistungen auf die in Betracht fallenden Betriebsrubriken übertragen, bzw. an Dritte fakturiert.

3. Das revidierte Reglement für den Erneuerungsfonds der schweizerischen Bundesbahnen wurde vom eidg. Eisenbahndepartement am 14. Januar 1925 genehmigt; es ist bereits für die Verrechnungen des Jahres 1924 zur Anwendung gelangt. Obschon die Ansätze für die Berechnung der Einlagen angemessen erhöht wurden, haben im Jahre 1925 die Entnahmen aus dem Fonds die Einlagen erheblich überschritten, was den erhöhten Entnahmen für die Abschreibung des ausrangierten und des verkauften Rollmaterials zuzuschreiben ist.

4. Die Betriebsrechnung des Jahres 1925 hat eine Verminderung des Einnahmenüberschusses gegenüber demjenigen des Vorjahres ergeben, der allein dem Rückgang der Einnahmen aus dem Güter- und Tierverkehr zuzuschreiben ist; der daherige Einnahmefall erreicht 11,69% in Vergleichung mit der Rechnung pro 1924 und 9,18% gegenüber den veranschlagten Einnahmen. Die Betriebsausgaben sind mit Einbezug der aus den Spezialfonds zu deckenden Ausgaben allerdings auch um 1,49% höher als im Jahre 1924, weil die Ausgaben für die Oberbauerneuerung und namentlich für die Abschreibung des Rollmaterials aussergewöhnlich hoch waren; unter Weglassung der aus den Spezialfonds zu deckenden Ausgaben haben jedoch die Betriebskosten um 1,81% gegenüber dem Vorjahre abgenommen und sind um 1,47% unter dem Voranschlag geblieben.

Infolge dieser Verhältnisse stellt sich der Einnahmenüberschuss der Betriebsrechnung wie folgt: Betrag unter Einbezug der Ausgaben zulasten der Spezialfonds Fr. 109 870 900.85; Verminderung gegenüber 1924 Fr. 22 607 911 oder 17,07%, gegenüber dem Voranschlag Fr. 8 884 689 oder 7,48%. Betrag unter Weglassung der Ausgaben zulasten der Spezialfonds Fr. 130 133 264.98; Verminderung gegenüber 1924 Fr. 13 848 964 oder 9,62%, gegenüber dem Voranschlag Fr. 5 063 325 oder 3,75%.

5. Der verminderte Überschuss der Betriebseinnahmen tritt vor allem in der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1925 in die Erscheinung. Der Einnahmenüberschuss dieser Rechnung beträgt Fr. 1 484 941.07 gegenüber Fr. 15 153 533.98, d. h. Fr. 13 668 592.91 weniger als in der Rechnung 1924. Wir haben dabei, wie in den vorangehenden Jahren, ausser den regelmässigen Tilgungen auch die Werte der infolge von Neu- und Ergänzungsbauten untergegangenen Anlagen, die dem Konto „Zu tilgende Verwendungen“ belastet waren, vollständig abgeschrieben. Den noch verbleibenden Einnahmenüberschuss von Fr. 1 484 941.07 haben wir auf

Grund des Art. 30 des Bundesgesetzes betreffend die Organisation und Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen und gemäss dem Bundesbeschluss vom 21. Juni 1923 betreffend die Genehmigung der Rechnungen der Bundesbahnen des Jahres 1922 vom Kriegsdefizit der Bilanz in Abzug gebracht.

Wir verweisen auf die in den Beilagen enthaltene Betriebsrechnung und auf die Gewinn- und Verlustrechnung nebst den beigegebenen Erläuterungen.

6. In der Bilanz auf 31. Dezember 1924 ist das Kriegsdefizit im Konto der zu tilgenden Verwendungen nachgewiesen mit Fr. 191 912 761. 03

In Ausführung des hiervor erwähnten Bundesbeschlusses haben wir den Einnahmenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung pro 1925 an diesem Defizit abgeschrieben mit „ 1 484 941. 07

wodurch dasselbe auf 31. Dezember 1925 noch beträgt Fr. 190 427 819. 96

b. Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung.

1. Im Benehmen mit dem eidgenössischen Finanzdepartement und der schweizerischen Nationalbank haben wir, gestützt auf die Bundesbeschlüsse vom 18. Dezember 1920 und 21. Dezember 1922 und gemäss Beschluss des Bundesrates vom 8. Januar 1925, mit dem Kartell schweizerischer Banken und dem Verbands schweizerischer Kantonalbanken die Aufnahme einer 5 % Anleihe von 175 Millionen Franken vereinbart. Der Betrag der Anleihe war bestimmt für

- a. die Konversion bzw. Rückzahlung der am 1. Februar 1925 fälligen 5 $\frac{1}{2}$ % Kassascheine der schweizerischen Bundesbahnen von 1920, im Betrage von Fr. 76 055 000,
- b. die Konversion bzw. Rückzahlung der per 15. Juni 1925 gekündeten 3 $\frac{1}{2}$ % Anleihe der ehemaligen Nordostbahn vom Jahre 1895, wovon noch Obligationen im Betrage von Fr. 4 981 000 im Umlaufe waren,
- c. die Deckung der Ausgaben für die Elektrifikation des Netzes und für andere Bauten.

Die Anleihe ist eingeteilt in 90 000 Obligationen zu Fr. 1000 und 17 000 Obligationen zu Fr. 5 000 mit Semestercoupons per 1. Februar und 1. August. Alle Titel lauten auf den Inhaber; sie können jedoch spesenfrei gegen auf den Namen lautende Hinterlegungsscheine bei unserer Hauptkasse in Bern deponiert werden. Die Anleihe ist fest bis 1. August 1936. Während der Anleihensdauer werden die Titel an den Börsen von Basel, Bern, Genf, Lausanne, Neuenburg, St. Gallen und Zürich kotiert. Für die Einlösung der verfallenen Coupons ist den Banken eine Kommission von $\frac{1}{4}$ % und für die rückzahlbaren Obligationen eine Provision von $\frac{1}{8}$ % zu entrichten.

Die vorgenannten Bankengruppen haben die Anleihe gegen Vergütung einer Übernahmekommission von 1 % auf dem Konversionsbetrage und 1 $\frac{1}{2}$ % auf den Barzeichnungen fest übernommen und sie vom 22. bis 29. Januar mittags zum Kurse von 98 % zur öffentlichen Zeichnung aufgelegt. Die Inhaber der zur Rückzahlung fälligen 5 $\frac{1}{2}$ % Kassascheine von 1920 und der gekündeten 3 $\frac{1}{2}$ % Obligationen der ehemaligen Nordostbahn vom Jahre 1895 waren berechtigt, ihre Titel zum gleichen Kurse in 5 % Obligationen der neuen Anleihe zu konvertieren; es stand daher nur der durch die Konversion nicht beanspruchte Teil für die Barzeichnungen zur Verfügung. Die Anleihe ist stark überzeichnet worden; die Konversionsanmeldungen betragen Fr. 60 426 000, so dass ohne Berücksichtigung der Kapitalrückzahlungen an neuen Mitteln rund 109 Millionen Franken eingebracht wurden. Die Liberierung erfolgte innert der vertraglichen Frist vom 2. bis zum 28. Februar. Anfangs des Monats März sind die definitiven Titel an die Zeichnungsstellen abgeliefert worden. Die Anleihe ist an den schweizerischen Börsen als V. Elektrifikationsanleihe von 1925 kotiert.

2. Durch Vermittlung der Schweizerischen Kreditanstalt in Zürich ist dem eidgenössischen Finanzdepartement durch ein von der de Twentsche Bank in Amsterdam geleitetes Bankenkonsortium die Begebung einer in Holland aufzunehmenden Anleihe vorgeschlagen worden. Da der Barbedarf unserer Verwaltung bis Ende des Jahres nicht vollständig gedeckt war, hat das eidgenössische Finanzdepartement nach Fühlungnahme mit unserer Verwaltung es als zweckmässig erachtet, dem Angebot näherzutreten. Die Verhandlungen haben zum Abschluss eines Anlehensvertrages geführt, der vom Bundesrat in der Sitzung vom 28. Februar genehmigt worden ist. Nach diesem Vertrag übernimmt das vorgenannte Bankenkonsortium eine 5 % Anleihe der schweizerischen Bundesbahnen von 50 Millionen Franken Schweizerwährung — offiziell als VI. Elektrifikationsanleihe von 1925 bezeichnet — fest bis 15. März 1935 zum Kurse von 96 $\frac{1}{2}$ % plus laufende Zinsen ab 15. März 1925. Die Anleihe ist eingeteilt in 50 000 Obligationen zu Fr. 1000 Schweizerwährung auf den Inhaber lautend und versehen mit Semestercoupons per 15. März und 15. September. Zins und Kapitalzahlungen der Anleihe erfolgen in Schweizerfranken, und zwar das Kapital netto, also ohne irgendwelche schweizerische Steuer, die Zinsen unter Abzug der eidgenössischen Couponsteuer von 2 %. Auf den eingelösten Coupons ist den Vertragsbanken eine Kommission von $\frac{1}{4}$ % und eine solche von $\frac{1}{8}$ % auf den zurückbezahlten Obligationen zu vergüten. In Holland wird die Anleihe an den Börsen von Amsterdam und Rotterdam kotiert; in der Schweiz ist die Zulassung der Titel an den Börsen von Basel, Bern, Genf, Lausanne, Neuenburg, St. Gallen und Zürich vertragsgemäss sechs Monate nach der Emission in Holland erwirkt worden. Der Betrag der Anleihe wurde uns, Wert 15. März, durch die Schweizerische Kreditanstalt zur Verfügung gestellt. Die Anleihe ist anfangs März mit gutem Erfolge in Holland zur Zeichnung aufgelegt worden. Die Zeichner erhielten Interimsscheine, die Ende des Monats April gegen die definitiven Titel umgetauscht wurden.

3. Aus dem Ertrage dieser beiden Anleihen sind der Vorschuss des eidgenössischen Finanzdepartements im Betrage von Fr. 37 000 000, sowie die nicht konvertierten 5 $\frac{1}{2}$ % Kassascheine von 1920 mit Fr. 19 407 500 und die nicht konvertierten 3 $\frac{1}{2}$ % Obligationen der ehemaligen

Nordostbahn von 1895 mit Fr. 1 316 500 zurückbezahlt worden. Der Rest wurde, soweit er nicht zur Deckung der Ausgaben für die Elektrifikation und für andere Bauten verwendet werden musste, beim eidgenössischen Finanzdepartement zinstragend angelegt. Am Ende des Jahres betrug unser Guthaben noch 36,8 Millionen Franken.

4. Bei der Ausgabe der 5 % Bundesbahnleihe von 1924 (IV. Elektrifikationsanleihe) im Betrage von 150 Millionen Franken musste der Bund 19 Millionen Franken auf eigene Rechnung übernehmen, weil der Anleihebetrag nicht voll gezeichnet worden war. Davon wurden dem Portefeuille der Pensions- und Hilfskasse rund 10 Millionen Franken vorübergehend zugeteilt (vide Geschäftsbericht 1924, Seite 7, Ziffer 2). Unter Ausnutzung der günstigen Marktlage haben wir diese Titel nach und nach verkauft und dafür der genannten Kasse wieder 5 % Depotscheine zugewiesen. Auf Ende des Jahres besass dieselbe Fr. 176 175 000 dieser Scheine gegen Fr. 164 625 000 im Vorjahre.

5. Nach Massgabe der Amortisationspläne wurden insgesamt 15 927 Obligationen unserer verschiedenen Anleihen ausgelost. Unter Einschluss der vertragsmässigen Abzahlung auf dem Rückkaufpreise der Linie Genf-La Plaine beträgt die daherige Kapitalrückzahlung Fr. 12 124 238. 98. Wie in Ziffer 1 hiervor bereits erwähnt, sind ferner die 5 1/2 % Kassascheine von 1920, im Betrage von Fr. 76 055 000 und die 3 1/2 % Obligationen der ehemaligen Nordostbahn von 1895, im Betrage von Fr. 4 981 000, konvertiert oder rückbezahlt worden, so dass sich die gesamte Kapitalrückzahlung auf den Anleihen pro 1925 auf Fr. 93 160 238. 98 belief.

6. Die II. Rate des Bundesbeitrages für die beschleunigte Elektrifikation, im Betrage von Fr. 10 000 000, wurde uns vom eidgenössischen Finanzdepartement, Wert 30. Juni, vergütet.

7. Der Anleihe- und Zinsendienst hat neuerdings, infolge der Ausgabe der beiden letzten Elektrifikationsanleihen, eine Mehrbelastung erfahren. Unsere feste Schuld betrug auf Ende des Jahres, unter Einschluss der der Pensions- und Hilfskasse zugeteilten 5 % Depotscheine und des kapitalisierten Rückkaufpreises der Linie Genf-La Plaine und unter Berücksichtigung der in Ziffer 6 erwähnten Kapitalrückzahlungen, Fr. 2 551 788 869 gegen Fr. 2 408 399 108 im Vorjahre; die Erhöhung beträgt somit Fr. 143 389 761. Die Einzelheiten der Veränderungen sind aus dem Kapitalnachweis auf Seiten 104 und 105 ersichtlich.

Eingelöst wurden:

4 613 007 Coupons mit	Fr. 95 069 114. 90
72 068 Obligationen mit	„ 92 918 500. —
Zusammen	<u>Fr. 187 987 614. 90</u>

Im Vergleiche zum Vorjahre ergibt sich eine Vermehrung von 150 628 Coupons mit einem Betrage von Fr. 6 237 309. 50 und von 47 376 Obligationen im Betrage von Fr. 74 680 150. An verfallenen Coupons und rückzahlbaren Obligationen waren auf Ende Dezember 1925 noch für einen Betrag von Fr. 4 836 818. 93 ausstehend; der Verjährung anheimgefallen sind Fr. 24 565. 25, die zu unsern Gunsten verrechnet wurden. Die Zahl der mit Zahlungsverbot belegten Titel und Coupons betrug am Jahreschluss noch 503, gegen 638 im Vorjahre.

8. Der Stand der Sicherheiten bei der Hauptkasse und bei den Kreiskassen war auf den 31. Dezember 1925 folgender:

1844 Barhinterlagen	Fr. 1 423 275. —
2457 Wertschriftenhinterlagen	„ 22 303 460. 16
2456 Bürgschaften	„ 28 939 539. 20
<u>6757 Sicherheiten im Gesamtbetrage von</u>	<u>Fr. 52 666 274. 36</u>

(1924: 6562 mit Fr. 55 506 149. 68.)

9. Für Rechnung der Pensions- und Hilfskasse wurden während des Jahres an 49 Beamte und Angestellte Hypothekardarlehen im I. Range im Gesamtbetrage von Fr. 1 090 500 ausgerichtet. Der Zinsfuss für die neu bewilligten Darlehen beträgt 5 %. An 4 Eisenbahnerbaugenossenschaften haben wir insgesamt für Fr. 2 508 700 Hypothekardarlehen, gemäss den vom Verwaltungsrate aufgestellten allgemeinen Bedingungen vom 19. Februar 1921, gewährt. Die Kapitalrückzahlungen auf sämtlichen Hypothekardarlehen betragen Fr. 1 102 903.

Das in Wertschriften angelegte Vermögen der Pensions- und Hilfskasse hat sich im Berichtsjahre von Fr. 234 011 755 auf Fr. 241 036 251 vermehrt. Die Bewertung des Titelportefeuilles zu den Kursen vom Monat Dezember 1925 ergab eine Wertvermehrung von Fr. 146 663. 65.

10. Die Sparkasse des Personals erfreut sich eines wachsenden Zuspruches; die Zahl der Einleger stieg von 3729 auf 4225. Die Zinsvergütung betrug während des ganzen Jahres 4 3/4 %.

11. Die Anleihenstitel der schweizerischen Bundesbahnen, sowie der verstaatlichten Eisenbahnen, können von Privaten kostenfrei gegen auf den Namen lautende Hinterlegungsscheine bei der Hauptkasse in Verwahrung und Verwaltung gegeben werden. Am Ende des Jahres waren von 600 Inhabern in 1502 Hinterlagen für einen Nominalbetrag von Fr. 142 589 650 Titel dieser Anleihen hinterlegt, gegen 645 Inhaber in 1556 Depots im Betrage von Fr. 130 907 750 im Vorjahre. Der Verkehr in diesen Depots betrug im Berichtsjahre Fr. 77 112 000.

12. Die Neuwertung der Wertschriften der nachstehenden von der Hauptkasse verwalteten Portefeuilles ergab auf Ende des Jahres folgende Mehrwerte:

Eigene Wertschriften	Fr. 2 074.95
Fonds für ausserordentliche Unterstützungen der ehemaligen S. C. B.	„ 320.—
Guyer-Zeller-Fonds	„ 3 985.—

Nach Massgabe der allgemeinen Dienstvorschrift Nr. 8 wurde auf 1. Oktober 1925 der Fonds für Belohnung hervorragender Leistungen zur Verhütung von Unglücksfällen im Betriebsdienste der Gotthardbahn umgewandelt in einen Fonds, der inskünftig zur Ausrichtung von Belohnungen im Sinne der Stiftungsurkunde auf dem ganzen Netze der Bundesbahnen verwendet werden kann. Der Fonds wird nunmehr unter dem Namen des Stifters, als Guyer-Zeller-Fonds, verwaltet.

An ausserordentlichen Beteiligungen an fremden Unternehmungen ist noch zu erwähnen die Erhöhung unseres Anteils am Kapital der Schweizerischen Schlepsschiffahrtsgenossenschaft in Basel um Fr. 85 000 auf Fr. 400 000, die im Inventar der eigenen Wertschriften zu 50 %, wie unsere bisherige Beteiligung, eingestellt wurde.

Von der Schweizerischen Kohlengenossenschaft in Liq., in Basel, erhielten wir, zu dem bereits im Monat März 1925 erhaltenen Liquidationsbetreffnis von Fr. 1 064 000 eine Restzahlung von Fr. 266 000 und eine Zinsvergütung von 6 % vom 1. Januar 1921 bis 31. März 1925. Damit ist unsere Beteiligung bei der Kohlengenossenschaft voll zurückbezahlt.

c. Abteilung für Personalangelegenheiten.

1. Die Personalkommission der S.B.B. hat im Berichtsjahre eine Sitzung abgehalten. In derselben wurden nebst einigen bereits in früheren Sitzungen besprochenen Fragen folgende Entwürfe zu Diensterlassen begutachtet: Reglement für die Personalausschüsse, Verfahren bei den Wahlen in die Personalausschüsse, Richtlinien für die Bekämpfung des Alkoholmissbrauches und Regelung des Verfahrens bei den Krankenbesuchen.

2. Auch im Jahre 1925 ist den Haftpflichtrentnern, bei weiterem 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 ausbezahlt worden. Ebenso wurde den von der ehemaligen Seetalbahn übernommenen Pensionierten die Teuerungszulage, welche sie von dieser Bahn erhalten haben, auch im Jahre 1925 zu Lasten des Betriebes ausgerichtet (vgl. Geschäftsbericht pro 1924, Seite 9, Ziffern 3 und 4).

3. Die dem Bundesamt für Sozialversicherung vorgelegte Rechnung unserer Krankenkasse pro 1924 hat dieser Behörde keinen Anlass zu Bemerkungen oder Verfügungen gegeben.

4. Auf Grund einer von der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt vorgenommenen Revision gelten vom 1. Januar 1926 an für die Nichtbetriebsunfallversicherung unseres Personals folgende Gefahrenklassen und Prämiensätze:

	Klasse	Stufe	Prämiensatz ‰	
			männl.	weibl.
Betriebs- und Werkstättepersonal, Hoch- und Tiefbauarbeiter	A	II	5	3
Bureaupersonal	A	I	4	2

5. Pensions- und Hilfskasse.

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

Fälle	General- direktion	Kreise			Zusammen
		I	II	III	
<i>Invalide:</i>					
mit Pension	13	193	232	206	644
mit Abfindung	—	1	—	—	1
<i>Gestorbene Aktive</i>	6	49	54	49	158
Pensionierte Witwen	6	37	51	42	136
„ Waisen	6	57	104	57	224
<i>Gestorbene Invalide</i>	14	98	158	126	396
Pensionierte Witwen	6	57	101	69	233
„ Waisen	6	29	44	15	94
„ Doppelwaisen	—	—	2	1	3
<i>Gestorbene Witwen</i>	11	47	47	57	162
Pensionierte Doppelwaisen	—	7	4	2	13
<i>Wiederverheiratete Witwen</i>	3	6	3	4	16
<i>Abfindungen gemäss Art. 41</i>	—	5	—	4	9

Ausserdem sind von den Hilfskassenkommissionen Unterstützungen im Sinne des Art. 43 der Statuten im Betrage von Fr. 164 718.05 zugesprochen worden (358 Fälle).

Im Rechnungsjahr sind 24 Invaliditäts- und 24 Todesfälle infolge Unfalles als erledigt zur Anzeige gebracht worden, wovon 20 Invaliditäts- und 20 Todesfälle den Betrieb betreffen.

Bezüglich des Standes auf den 31. Dezember 1925 an versicherten Aktiven und des anrechenbaren Jahresverdienstes, sowie an pensionierten Invaliden, Witwen und Waisen gibt nachstehende Zusammenstellung Auskunft (die Bestände am 31. Dezember 1924 sind in Klammern angeführt):

Versicherte Aktive:

a. Vollversicherte	34 129 (33 875)	Anrechenb. Jahresverdienst	164 295 757 (163 836 658)
b. Spareinleger	648 (711)	" "	1 951 776 (2 141 937)
Pensionierte Invalide	7 748 (7 444)	Betrag der Jahrespension	25 158 581 (24 341 884)
" Witwen	4 625 (4 446)	" "	5 862 505 (5 467 358)
" Waisen	1 925 (1 699)	" "	804 014 (721 723)
" Doppelwaisen	141 (379)	" "	117 232 (179 577)

Die Gewinn- und Verlustrechnung weist auf den 31. Dezember 1925 eine Zunahme der erforderlichen Erhöhung der Reserven gegenüber dem Vorjahre von Fr. 12 166 873.45 auf. Wäre die erforderliche Erhöhung der Reserven per Ende 1924 in ihrem vollen Betrag verzinst worden, so wäre im Rechnungsjahre statt einer Vermehrung eine Verminderung um Fr. 4 334 541.66 eingetreten.

Über die auf den 31. Dezember 1925 abgeschlossene Bilanz gibt die Seite 110 dieses Berichtes Auskunft

6. Krankenkasse.

In der Krankenkasse waren am 31. Dezember 1925 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) 17 180 (16 798) Männer und 1132 (1125) Frauen;

Klasse b (nur Krankengeld) 1 (3) Männer, keine Frauen;

Klasse c (Arzt, Arznei und Krankengeld) 320 (439) Männer und 4 (7) Frauen.

Über die Gewinn- und Verlustrechnung unserer Krankenkasse geben die Seiten 115 und 116 Auskunft.

Die Versicherungsklasse a hat einen Überschuss von Fr. 230 526.58 aufzuweisen, inbegriffen den letztjährigen Vortrag mit Fr. 169 296.63, den Bundesbeitrag mit Fr. 61 196.05, den Staatsbeitrag des Kantons Thurgau, die Zinsen und die Ordnungsbussen mit Fr. 7872.50; ohne diese Beiträge hätte das Rechnungsjahr mit einem Verlust von Fr. 7838.60 abgeschlossen.

Die Versicherungsklasse b hat einen Reservefonds von Fr. 5589.05 zu verzeichnen.

Die Versicherungsklasse c hat einen Verlust von Fr. 7713.50 (1924: Fr. 3201.20) erlitten. Darin 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 „Statistik zur Gewinn- und Verlustrechnung pro 1925 nach administrativen Einheiten“ auf Seite 117 dieses Berichtes ergibt für einen Versicherten der Werkstättenkrankenkassen 14,39 (1924: 15,45) und für einen Versicherten der Kreiskrankenkassen 12,56 (1924: 12,06) Krankheitstage. Die Verhältnisse haben sich somit gebessert bei den Werkstättekrankenkassen, dagegen etwas verschlimmert bei den Kreiskrankenkassen.

Die Bilanz der Krankenkasse ist auf Seite 116 aufgeführt; sie gibt zu Bemerkungen nicht Anlass.

7. Unfallversicherung.

Für die Versicherung unseres Personals haben wir der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern im Jahre 1925 folgende Prämien bezahlt:

	Für Betriebsunfälle	(1924)
Versicherte Lohnsummen	Fr. 167 802 552	(150 667 199)
Prämien	" 2 518 212	(2 057 381)
Mittlerer Prämienatz	15,01 ‰	(13,66 ‰)
	Für Nichtbetriebsunfälle	
Versicherte Lohnsummen	Fr. 167 270 473	(150 115 088)
Prämien	" 828 530	(743 238)
Mittlerer Prämienatz	4,95 ‰	(4,95 ‰)

Die höhern Beträge an prämienpflichtigen Lohnsummen gegenüber dem Vorjahre finden ihre Erklärung in dem vom 1. Januar 1925 an gültigen neuen Verfahren für die Ermittlung dieser Beträge; die Zunahme des Prämienbetrages ist der auf das gleiche Datum erfolgten Neueinreihung unseres Betriebes zuzuschreiben (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1924, Seite 9, Ziffer 7).

An Entschädigung für die Besorgung des Agenturdienstes hat uns die Anstalt 7 ‰ der Prämien von Fr. 3 346 742 = Fr. 234 272 (1924: Fr. 196 043) ausgerichtet.

d. Abteilung für den bahnärztlichen Dienst.

1. Mit Beginn des Berichtsjahres trat die Verordnung des Bundesrates vom 6. Januar 1925 über den verwaltungsärztlichen Dienst der Allgemeinen Bundesverwaltung in Kraft. Diese Verordnung reguliert den verwaltungsärztlichen Dienst ganz analog dem bahnärztlichen Dienst, und die Bahnärzte wurden auf diesen Termin zugleich Vertrauensärzte der Allgemeinen Bundesverwaltung. Der Bericht über die verwaltungsärztliche Tätigkeit des Oberbahnarztes erscheint als Anteil am Geschäftsberichte des eidgenössischen Finanzbureaus.

2. Im Berichtsjahre erhielt der bahnärztliche Dienst Gelegenheit, sich an den Instruktionkursen des Betriebsdienstes mit 2 Unterrichtsstunden zu beteiligen.

3. Die Vorarbeiten zur Revision des Reglementes betreffend die Anstellung, die dienstliche Ausbildung und die Prüfung des Betriebspersonals vom 4. August 1910 kamen zum Abschluss. Die Revision brachte eine gründliche Umgestaltung im Verfahren zur Prüfung des Farbensinnes für gewisse Angestelltenkategorien, die nun nach modernen Methoden durch Augenärzte untersucht werden müssen.

4. Die zunehmende Elektrifizierung des Netzes gab dem bahnärztlichen Dienst Anlass, eine möglichst eingehende Instruktion des Personals hinsichtlich des Rettungswesens bei durch Elektrizität verursachten Unfällen anzulegen. Auch wurden Massnahmen getroffen, die ein einlässliches Studium solcher Unfälle, ihre Entstehung und ihre Folgen ermöglichen sollen.

5. Im Berichtsjahre fanden statt:	1925	(1924)
Aufnahmebegutachtungen	1738	(2940)
Begutachtungen von Pensionierungen	411	(632)
Kontrolluntersuchungen	1796	(1491)

6. Die Zahl der im Jahre 1925 von der Abteilung für den bahnärztlichen Dienst beobachteten und statistisch verarbeiteten Krankheiten und Unfälle beläuft sich auf 24 064 (1924: 24 804). Davon fallen 18 241 Fälle auf Krankheiten (1924: 19 003) und 5823 Fälle auf Unfälle (1924: 5801).

Eine Zusammenstellung der Morbiditätsziffern (Anzahl Kranken- und Unfalltage pro Beschäftigten und pro Jahr) des gesamten Personals der S. B. B. ergibt für die Jahre 1917 bis 1925 folgendes Bild:

1917: 17,0;	1920: 17,2;	1923: 14,1;
1918: 25,5;	1921: 13,6;	1924: 16,0;
1919: 18,2;	1922: 16,9;	1925: 15,5.

II. Kommerzielles und Rechtsdepartement.

A. Allgemeines.

1. Es sind eröffnet worden: am 5. Juni die Haltestelle Meierskappel-Risch, zwischen Immensee und Rothkreuz, am 1. August die Haltestelle Itingen, zwischen Lausen und Sissach, am 11. Oktober die Haltestelle Oberwil bei Zug, zwischen Zug und Walchwil.

Die Haltestelle Itingen ist für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Expressgut, Traglasten und Milchtransporten eingerichtet. Die beiden andern Haltestellen sind nicht bedient.

2. Am 27. Juni wurde der Dampfschiffkanal der Berner Alpenbahn-Gesellschaft von Scherzligen zum neuen Thuner Bahnhof und damit die Dampfschiffstation Thun-Bahnhof dem Betrieb übergeben. Diese Station vermittelt den Schiffsanschluss an Stelle der frühern Station Scherzligen. Der Betrieb der Bahn- und Schiffstation Scherzligen ist mit dem 27. Juni eingestellt worden.

3. Die kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten hielt am 20. Februar die 28. und am 16. Juni die 29. Sitzung ab.

In der 28. Sitzung beschloss sie auf unsern Antrag, vom 1. Mai an versuchsweise in Fällen von Krankheit und Unfall sowie von obligatorischem schweizerischem Militärdienst unter gewissen Voraussetzungen eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Jahresgeneralabonnements (auch Ratenabonnements) für eine Person zu bewilligen. Ferner wurde eine Änderung der Verteilung der Einnahmen aus Generalabonnements gemäss unserm Vorschlage beschlossen.

Sodann sind mit Wirkung vom 1. April an weitere 15 Unternehmungen in den Generalabonnementstarif aufgenommen worden.

Der von der Generaldirektion für den allgemeinen Taxabbau im Güterverkehr auf den 1. Juli 1925 vorgeschlagenen neuen Staffelung der Streckentaxen stimmten die Privatbahnen zu, während die Verkehrsinteressenten eine weitergehende Ermässigung verlangten.

In der 29. Sitzung befasste sich die kommerzielle Konferenz mit einigen Ergänzungen ihrer Geschäftsordnung, mit verschiedenen Fragen betreffend den Tierverkehr (Zulassung nachträglicher Verfügungen des Absenders, Ablieferungshindernisse, Ablieferung an Dritte und Reexpedition). Ferner wurden für den Güterverkehr verschiedene Erleichterungen beschlossen, so unter anderm die Wiedereinführung des Ausnahmetarifs Nr. 5 für Käse in Ladungen von mindestens 3000 kg, eine Herabsetzung der Exporttaxen für Holzstoff und Zellulose und die vorübergehende Aufnahme von Altgummi in den Ausnahmetarif Nr. 22. Ein Begehren um Billigertarifung von Schnittholz musste, weil noch nicht spruchreif, zurückgestellt werden.

4. Stand der Konzessionsgesuche für Wasserkräfte (vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1924, Seite 13, Ziffer 5).

Wir haben mit der Gemeinde Salvan einen Wasserrechtsverleihungsvertrag für die Wasserkräfte des Triège-Baches abgeschlossen.

5. Das Internationale Eisenbahn-Transportkomitee hielt am 10. und 11. Juni in Prag seine jährliche Sitzung unter dem Vorsitze unserer Verwaltung ab, in der u. a. Zusatzbestimmungen zu den beiden am 23. Oktober 1924 unterzeichneten internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäck-, sowie den Eisenbahnfrachtverkehr behandelt wurden. Von den übrigen Verhandlungsgegenständen erwähnen wir: Verwendung der neuen Frachtbriefe beim Inkrafttreten des I. Ue. G.; Änderungen an den zwischen den Verbandsverwaltungen bestehenden Übereinkommen.

Unsere Verwaltung ist auf eine neue dreijährige Amtsdauer als Geschäftsführende wiedergewählt worden.

B. Abteilung für den kommerziellen Dienst.

a. Sektion Personenverkehr.

1. In Berücksichtigung eines zutage getretenen Bedürfnisses haben wir beschlossen, an Kinder im schulpflichtigen Alter und an jüngere Kinder, die sich wegen Gebrechen oder Krankheit bei einem patentierten Arzte oder auf Anordnung eines solchen in einer Spezialanstalt behandeln lassen oder sogenannte Absehkurse besuchen müssen, Schülerabonnements abzugeben (die sonst nur für den Besuch der Schule oder einer Lehre bestimmt sind).

2. Gestützt auf die guten Erfahrungen, die mit dem Versuch der direkten Abfertigung von Gepäck und Expressgut zwischen einigen Stationen der S. B. B. und der Rhätischen Bahn und der Poststation Waldhaus Flims (vgl. Geschäftsbericht 1924, Seite 13, unter B, a, Ziffer 4) gemacht wurden, ist die Einrichtung auf den 15. Juni durch Einbezug einer grossen Zahl weiterer Bahnstationen (S. B. B. und Privatbahnen) einerseits und Postautomobilstationen andererseits wesentlich erweitert worden.

3. Auf 1. Januar ist ein neuer Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Frankreich und weiter einerseits und Österreich und weiter andererseits eingeführt worden. Er sieht für den Verkehr zwischen Paris und weiter (London) und Salzburg und weiter wieder, wie vor dem Kriege, die Ausgabe von wahlweise durch die Schweiz oder Süddeutschland gültigen Billetten vor.

4. Am 15. März wurde durch Ausgabe eines nordisch-schweizerischen Tarifs die direkte Personen- und Gepäckabfertigung zwischen dänischen, schwedischen und norwegischen Stationen einerseits und schweizerischen Stationen andererseits wieder eingerichtet.

5. Auf den 1. Juni wurde ein direkter Personen- und Gepäckverkehr zwischen der Schweiz einerseits und der Tschechoslowakei, Polen, Ungarn, Rumänien, Serbien-Kroatien-Slowenien und Italien (über den Brenner) andererseits eingeführt.

6. Am 15. Juni ist ein Tarif für Rundfahrten auf dem Bodensee und den angrenzenden Eisenbahnstrecken in Kraft getreten.

7. Auf den 1. Dezember ist zwischen der Schweiz und England ein direkter Personen- und Gepäckverkehr über Köln eingerichtet worden.

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

a. Generalabonnements:

Generalabonnements für	Anzahl der ausgegebenen Abonnements					
	ohne Schnellzugzuschlag		mit Schnellzugzuschlag		im ganzen	
	1925	1924	1925	1924	1925	1924
15 Tage	—	—	5 549	4 561	5 549	4 561
30 „	—	—	2 339	2 011	2 339	2 011
Kurzfristige Abonnements	—	—	7 888	6 572	7 888	6 572
3 Monate, gültig für 1 Person ¹⁾ . . .	2 848	5 644	10 055	14 922	12 903	20 566
3 „ „ „ 2 Personen ¹⁾ . . .	44	113	365	428	409	541
6 „ „ „ 1 Person ²⁾ . . .	1 134	261	4 018	793	5 152	1 054
6 „ „ „ 2 Personen ²⁾ . . .	18	8	135	28	153	36
12 „ „ „ 1 Person . . .	214	265	691	607	905	872
12 „ „ „ 2 Personen . . .	10	18	47	42	57	60
Langfristige Abonnements	4 268	6 309	15 311	16 820	19 579	23 129

Die Einnahmen (einschliesslich Schnellzugzuschlag) betragen:

im ganzen		Anteile S. B. B.	
1925	1924	1925	1924
Fr. 9 225 483	Fr. 9 256 180	Fr. 7 632 151	Fr. 7 725 226

b. Abonnements zum Bezuge halber Billette:

für	Anzahl der ausgegebenen Abonnements		im ganzen		Einnahmen		Anteile S. B. B.	
	1925	1924	1925	1924	1925	1924	1925	1924
für 3 Monate . . .	5 845	6 219	Fr. 587 949	Fr. 572 707	Fr. 521 697	Fr. 506 645		
„ 12 „ . . .	447	263 ³⁾						

c. Schweizerische zusammenstellbare Billette:

Anzahl der ausgegebenen Billette		im ganzen		Einnahmen		Anteile S. B. B.	
1925	1924	1925	1924	1925	1924	1925	1924
98 715	94 344	Fr. 4 796 956	Fr. 3 908 291	Fr. 3 172 154	Fr. 2 659 174		

¹⁾ Einschliesslich der Ratenkarten zu 12monatigen Abonnements.

²⁾ Es handelt sich hier um die mit dem Tarif vom 1. Juni 1924 eingeführte 3. Ratenkarte.

³⁾ Werden seit 1. Juni 1924 ausgegeben.

d. Internationale zusammenstellbare Billette:

Anzahl		Einnahmen ¹⁾		Anteile S. B. B.	
der in der Schweiz	ausgegebenen Billette	alle schweizerischen Verwaltungen		1925	1924
1925	1924	1925	1924		
10 428	8 528	Fr. 1 791 316	Fr. 1 494 057	Fr. 1 420 030	Fr. 1 180 654

e. Die Einnahme der S. B. B. aus dem Verkauf von Fahrscheinen für ihre Strecken durch private Reiseunternehmungen betrug Fr. 11 052 866 (im Vorjahre Fr. 8 963 249).

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

Agentur in London	Fr. 5 016 523	(im Vorjahr Fr. 4 886 838),
„ „ Paris	„ 1 231 120	(„ „ „ 862 024),
„ „ Berlin	„ 461 355	(„ „ „ 104 238 ²⁾ .

g. Die Einnahme aus dem Verkauf der Spezialbillette für die im Jahre 1925 veranstalteten Verwaltungsextrazüge zu ermässigten Preisen betrug nach Abzug der sich auf rund Fr. 10 000 (im Vorjahre Fr. 15 000) belaufenden Propagandakosten Fr. 260 000 (Fr. 345 000).

Der Einnahmefall gegenüber dem Vorjahr ist auf den Abbau in der Veranstaltung solcher Züge zurückzuführen.

9. Die Anwendung des Reglements über die Gewährung von Taxermässigungen für Ausstellungsgegenstände vom 1. März 1909 ist im Berichtsjahre für 54 Tierausstellungen zugestanden worden.

b. Sektion Güterverkehr.

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

Die in Art. 36, lit. i, der Tarifvorschriften vorgesehene Begünstigung für Probefahrten neuer Privatkesselwagen mit Wasserbelastung (Frachtberechnung nur für das Wasser) wurde auch auf revidierte Privatkesselwagen anwendbar erklärt.

In das Verzeichnis der in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter der Spezialtarife (Art. 43) wurden Schieferplatten roh, unverpackt, bis zu 5 mm Dicke, zur Herstellung von Schiefertafeln bestimmt, schweizerischer Herkunft, sowie Quitten neu aufgenommen.

In der Güterklassifikation wurde Futtermehl aus Getreide oder Hülsenfrüchten, das dem bahnamtlichen Typmuster entspricht, vom Spezialtarif I in den Spezialtarif II versetzt. Neuaufnahme fanden „Elektrizitätszähler“ mit Tarifierung nach Spezialtarif I und „Quitten“ mit Tarifierung nach Spezialtarif II.

Am 1. November erschien eine Neuausgabe der Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation. Sie enthält, ausser einigen redaktionellen Änderungen, lediglich eine Zusammenfassung des am 1. Juni 1921 ausgegebenen Neudrucks der Ausgabe vom 1. Januar 1917 und der Nachträge I—III dazu.

2. Die Anwendung des Reglements über die Gewährung von Taxermässigungen für Ausstellungsgegenstände vom 1. März 1909 wurde für 19 Gewerbe-, Kunst- und landwirtschaftliche Ausstellungen zugestanden.

3. Die im Jahre 1923 für die Bahnhöfe Basel S. B. B. / A. L. und Basel St. Johann S. B. B. / A. L., Le Locle Col-des-Roches (St. G.) und St. Margrethen eingeführten erhöhten Wagenverspätungsgebühren (vgl. Geschäftsbericht 1923, Seite 23, Ziffer 3) sind am 16. März ausser Kraft getreten. Seither werden die normalen Gebühren des § 35, lit. b des schweizerischen Nebengebührentarifs berechnet.

Für den Aufenthalt der in- und ausländischen Privatgüterwagen auf Privatgeleisen werden Verspätungsgebühren nicht mehr erhoben.

4. Die Vorschriften über Ablieferung und Reexpedition von Gütersendungen (D.I.9) und diejenigen über die Annahme von Gütern zur Verfügung Dritter (D.I.9a) haben einige Änderungen zugunsten der Verfrachter erfahren.

5. Die für die Taxierung der Lokaltransporte, d. h. für Transporte innerhalb des gleichen Bahnhofes gültigen Vorschriften (E. A. Verf. No. 287/21) wurden erleichtert, indem, wie bis jetzt, für die ersten 24 Stunden eine Wagenbenützungsgebühr von 10 Rp. für je 100 kg, im Minimum für 7000 kg, für die übrige Zeit der Inanspruchnahme des Wagens aber statt der Gebühr von 10 Rp. für 100 kg nur noch die tarifgemässe Wagenverspätungsgebühr zu entrichten ist.

Die Handverschiebegebühr wurde von Fr. 4. — auf Fr. 3. — pro Mann und Stunde ermässigt.

6. Auf 1. Januar sind die durch den beschlossenen Taxabbau für Entfernungen über 150 km bedingt gewesenen Änderungen der allgemeinen Tarife für den internen Güterverkehr der S. B. B. und für den gesamten direkten Verkehr der S. B. B. mit den schweizerischen Privatbahnen durchgeführt worden.

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

²⁾ Der Billetverkauf wurde im Juli 1924 eingerichtet.

7. Die gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarife haben, ausser den auf 1. Januar durchgeführten Taxherabsetzungen für Entfernungen über 150 km, hauptsächlich noch folgende Änderungen und Ergänzungen erfahren:

Neu erschienen sind am 1. Juli und am 1. August die Ausnahmetarife Nr. 5 für unverpackten Käse in Ladungen von mindestens 3000 kg und Nr. 37 für den Export von Käse aller Art zu 5 und 10 Tonnen. Die Taxen des letztern wurden am 7. Oktober um 15% ermässigt. Der Artikel „Knochen, zur Fabrikation von Düngemitteln bestimmt“, wurde vom Ausnahmetarif Nr. 14 in den billigeren Ausnahmetarif Nr. 22 versetzt. In den Ausnahmetarif Nr. 21 für Salz (Chlornatrium) schweizerischen Ursprungs sind Ausnahmetaxen aufgenommen worden für den Transport von Siedesalz zu 10 t ab Pratteln nach ostschweizerischen und von Möhlin nach westschweizerischen Stationen. In das Artikelverzeichnis des Ausnahmetarif Nr. 22 für Steinkohle schweizerischer Herkunft, Abfälle usw. wurden vorübergehend Gummiwaren (Guttapercha- oder Kautschukwaren), alte, abgenutzte, Abfälle davon, sowie Abfälle und Abgänge der Gummiwarenfabrikation aufgenommen.

Am 1. Januar trat der Ausnahmetarif Nr. 25 in Kraft, der für gewisse, darin besonders aufgeführte Güter des Spezialtarifs III zu 10 Tonnen gilt. Die Taxen des Ausnahmetarif Nr. 35 für Holzstoff usw. schweizerischen Ursprungs wurden am 1. August ermässigt.

8. Es wurden folgende vorübergehende Taxermässigungen gewährt:

- a. vom 15. Juli bis und mit 15. September sind die tarifgemässen Taxen für Stammholz, Blöcke und Stangenholz zu 10 t ab gewissen westschweizerischen Stationen auf Entfernungen über 150 km um 25% herabgesetzt worden, mit der Einschränkung jedoch, dass mindestens die Fracht für 150 km erhoben wurde;
- b. für den Transport von einheimischen, frischen Trauben (auch eingestampften) und einheimischen, frischen, essbaren Kastanien als Stückgut und in Wagenladungen, in Eil- und in gewöhnlicher Fracht, sind die tarifgemässen Taxen vom 15. September bis und mit 31. Dezember um 20% ermässigt worden;
- c. für den Transport von einheimischem Weinmost (Sauser), Obstmost und Obstwein als Stückgut und in Wagenladungen, in Eil- und gewöhnlicher Fracht wurde auf den tarifgemässen Taxen eine 30%ige Ermässigung zugestanden und zwar für Weinmost (Sauser) vom 15. September bis und mit 15. November und für Obstmost und Obstwein vom 15. September bis und mit 31. Dezember.

9. Für Sendungen von Liebesgaben aller Art (ausgenommen Bau- und Brennmaterialien) an das Hilfskomitee für die Brändbeschädigten von Süs (Graubünden) gewährten sämtliche am direkten Expressgut- und Güterverkehr beteiligten Transportunternehmungen Frachtfreiheit.

Der mit E. A. Verf. Nr. 807/10 eingeführte Gratistransport von Liebesgaben aller Art zugunsten der noleidenden Bevölkerungen im Ausland ist auf Ende des Jahres 1925 aufgehoben worden.

10. Ausnahmetaxen für Wagenladungen von 10 Tonnen wurden eingeführt:

a. im innerschweizerischen Verkehr für:

Gaskoks aus schweizerischen Gasfabriken Grosswabern—Martigny C. F. F. und Schlieren—Schaffhausen; Kalziumkarbid Visp (Viège)—Gampel; metallurgische Erzeugnisse Choindez, Emmenbrücke, Gerlafingen, Klus und Pratteln—westschweizerische Stationen; Pflastersteine Schwanden—Basel S. B. B. und Basel-St. Johann; Raffinadezucker Aarberg—westschweizerische Stationen; Sand, Kies und Schotter verschiedene schweizerische Stationen—Elgg und Rätterschen; Soda (kalzinierte und kaustische), Rekingen—zentral- und westschweizerische Stationen; Talkstein, gemahlen, schweizerischen Ursprungs, Brig und Wallenstadt—verschiedene schweizerische Stationen; Walliserkohle Granges-Lens—Visp (Viège) und Vernayaz-village;

b. für den Export von:

Baumwollabfallgarn (5 und 10 Tonnen) Bubikon—Basel transit (Belgien und Holland); Elektrizitätszählern Genève-C., St. Imier und Zug—schweizerisch-französische, schweizerisch-italienische, deutsch-schweizerische und österreichisch-schweizerische Grenzstationen; Kalziumkarbid Oey-Diemtigen—Iselle transit; Ledermehl Zofingen—Basel transit; Pappe, Lederpappe und Presspan Hirschtal und Muhen—schweizerische Grenzstationen; Pflaumen, getrocknete (5 und 10 Tonnen) Rorschach—Basel transit, Delle frontière, Les Verrières frontière und Genève-Cornavin transit; Pyritasche (Schwefelkiesabbrände) Luterbach und Pratteln—Basel transit, sowie Uetikon—Basel transit, Schaffhausen transit und Singen (Hohentwiel) S. B. B. transit; Spreu Lützelflüh-Goldbach—Basel transit; Terrazokörnung und Steinmehl Bern-Bümpliz-Nord schweizerisch-französische Grenzstationen; Zement, Kalk und Gips Rekingen—Singen (Hohentwiel) S. B. B. transit;

c. für den Import von:

Rohzucker von weniger als 98% Polarisation Basel transit, Buchs (St. Gallen) transit und Romanshorn transit—Aarberg.

11. Die Abfertigung und Beförderung von Privatwagen im Verkehr mit Frankreich ist vom 1. Mai an dem vom Internationalen Eisenbahnverband erlassenen Reglement unterstellt worden.

12. Zum Teil II A der schweizerisch-italienischen Gütertarife wurde am 1. Januar ein III. Nachtrag eingeführt, der ausser den allgemeinen Taxermässigungen besonders stark herabgesetzte Frachtsätze für die Ausfuhr metallurgischer Produkte aus der Schweiz nach Italien enthält.

Am 1. September trat je eine Neuausgabe des Teils I B (Tarifvorschriften und Warenklassifikation) und des Teils II B (Schnittsätze für die italienischen Strecken) in Kraft. Dadurch wurde endlich die so notwendige Anpassung dieser Tarife an den am 1. Januar 1922 eingeführten internen Tarif der italienischen Staatsbahnen erreicht.

13. Am 16. Oktober ist ein Ausnahmetarif für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren ab deutschen Stationen nach Chiasso transit, Pino transit und Iselle transit in Kraft getreten.

14. Am 16. Dezember erschien ein neuer belgisch-italienischer Gütertarif, der Taxen für Wagenladungen der zwischen Belgien und Italien hauptsächlich zur Beförderung kommenden Artikel enthält.

15. Für die frachtgutmässige Beförderung von Eiern und totem Geflügel in Wagenladungen ab Buchs (St. G.) transit nach Calais, Boulogne und Dieppe ist am 1. Dezember der Tarif commun international de transit P. V. Nr. 403 eingeführt worden.

16. Der Ausschuss für Güterverkehr des Internationalen Eisenbahnverbandes hielt vom 6. bis 8. Mai in München unter dem Vorsitz der schweizerischen Bundesbahnen eine Sitzung ab, in der Verpackungsvorschriften aufgestellt und verschiedene andere Fragen (einheitliches Güterverzeichnis, Bezeichnung der Güter im Frachtbrief, u. a. m.) behandelt wurden.

c. Sektion Publizität.

1. Nachdem der Billetverkauf auch in New York zur Einführung gelangt ist, sind nunmehr sämtliche ausländische Agenturen damit ausgerüstet. Die Erwartungen, die an den Bezug neuer Lokalitäten für die Agentur Paris geknüpft worden sind, haben sich vollständig erfüllt; so ist namentlich der Besuch des Bureaus durch die in Paris stets zahlreich anwesenden Amerikaner stark gestiegen. Andererseits hält die andauernde Verschlechterung der französischen Valuta viele Franzosen von unserm Lande fern; unsere Propaganda in Frankreich dient momentan namentlich der Aufrechterhaltung des Kontakts mit dem Publikum und der Aufklärung über die tatsächlichen Kosten eines Aufenthaltes in der Schweiz, worüber mancherorts übertriebene Vorstellungen herrschen. Völlig befriedigend gestaltet sich die Entwicklung der neuen Agentur Wien.

2. Wir haben die Wiedereinberufung der „Beratenden Kommission für den Publizitätsdienst“ beschlossen, die von 1904 bis 1914 regelmässig zusammengetreten ist und in der wir ein wertvolles Bindeglied zwischen der Verwaltung und den am Fremdenverkehr mitinteressierten Transportunternehmungen und Verkehrsorganisationen erblicken.

3. Die Eröffnung des durchgehenden elektrischen Betriebes Vallorbe—Brig hat zu einer besondern Propaganda für die Simplonlinie Anlass gegeben, die in der Herausgabe eines mehrfarbigen Plakates und einer illustrierten Broschüre „L'Electrification de la Ligne du Simplon“ bestand.

4. An neuen Werbedrucksachen sind ferner zu erwähnen ein mehrfarbiges Plakat von der Gotthardlinie und ein Wintersportplakat in Tiefdruck, sowie Prospekte in verschiedenen Sprachen betreffend das Golfspiel in der Schweiz, die Salonwagen S. B. B. und Fahrplankombinationen für Reisen mit Bahnen und Postauto.

5. Neu aufgelegt wurde die deutsche und englische Ausgabe unserer grossen Reisekarte. Erwähnung verdient in diesem Zusammenhang die wachsende Zahl von Publikationen aller Art (Werbeschriften, Führer, Fahrplanbehalte, Prospekte mit Angaben über Fahrpreise usw.), die von unsern Agenturen für ihre besondern Bedürfnisse herausgegeben werden.

C. Verkehrskontrolle.

1. Auf 1. Januar des Berichtsjahres ist an Stelle der bisherigen monatlichen die vierteljährliche Abrechnung im direkten schweizerischen Personen- und Gepäckverkehr eingeführt worden.

2. Für die Buch- und Kassaführung der Lagerhausverwaltungen wurden neue vereinfachte Vorschriften erlassen.

3. Bei den Kassenstellen der Stationen und Lagerhäuser, sowie bei den Agenturen der S. B. B. im Ausland, wurden 1649 Bücher- und Kassenrevisionen durchgeführt, nämlich:

Kreis	I	II	III
	600	469	580

Die dabei festgestellten Unregelmässigkeiten wurden geahndet. Unregelmässigkeiten von besonderer Bedeutung sind nicht vorgekommen.

4. Im Personenverkehr sind im Berichtsjahre 5 341 608 Reisende oder 5,55% mehr befördert worden als im Vorjahre. Die Einnahme pro Person beträgt Fr. 1.37 (1924: Fr. 1.37). Die Zunahme der Anzahl Personen sowie die Mehreinnahmen sind einer Wiederbelebung des Verkehrs im allgemeinen, hauptsächlich einem stetigen Anwachsen des Fremdenverkehrs zuzuschreiben.

Im Güterverkehr weist die beförderte Gütermenge eine Verminderung von 162 571 Tonnen = 0,98% auf. Pro Tonne beträgt der Durchschnittsertrag Fr. 13.52 (1924: Fr. 14.93). Mit Ausnahme des Monats Januar weisen alle Monate weniger Einnahmen auf als im Vorjahre. Der grosse Rückgang des Verkehrs Österreich-Tschechoslowakei—Frankreich, sowie das gänzliche Ausbleiben der Wiedergutmachungskohlentransporte Deutschland—Italien haben zu diesem ungünstigen Ergebnis beigetragen.

3. In bezug auf die Kohlenversorgung teilen wir folgendes mit:

a. Im allgemeinen waren die Zufuhren normal; eine kleine Störung trat nur im Sommer ein, infolge eines kurzen Bergarbeiterstreikes im Saargebiet. Auf Jahresende betragen die Lieferungsrückstände ungefähr 8000 t, deren Nachlieferung ist anfangs 1926 erfolgt.

Die Kohlenpreise sind gegenüber dem Jahre 1924 neuerdings etwas gesunken.

b. Gesamteingänge an fossilem Brennmaterial:

Belgien	3 035 t
Frankreich	71 199 „
Saargebiet	222 390 „
Deutschland	59 044 „
Schlesien	45 „
Einheimische Brikettfabriken	17 539 „
Zusammen	<u>373 252 t</u>

Der Kohlenlagerbestand betrug: auf Anfang 1925 = 200 343 t
auf Ende 1925 = 142 537 „

III. Bau- und Betriebsdepartement.

a. Allgemeines.

1. Zur Behandlung des am 5. Juni in Kraft getretenen, bis und mit 14. Mai 1926 gültigen Fahrplanes fand vom 16.—19. März in Bern die interkantonale Fahrplankonferenz statt. Sie behandelte im ganzen 972 Geschäfte, wovon 755 die schweizerischen Bundesbahnen betrafen. Gegenüber dem Fahrplan vom 1. Juni 1924 brachte der neue Fahrplan Mehrleistungen von rund 1 243 000 Zugskilometern pro Jahr.

2. Vom 20.—24. Oktober wurde im Haag die europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz abgehalten, an der 16 Regierungen und 120 Verwaltungen vertreten waren. Die von unserer Verwaltung geleiteten Verhandlungen bezweckten hauptsächlich die Verbesserung bestehender und die Vereinbarung neuer internationaler Zugverbindungen, sowie die Vermehrung der direkten Wagenkurse.

Das Ergebnis darf für die Schweiz als befriedigend bezeichnet werden.

3. Vom 8.—12. Dezember wurde in Paris unter dem Vorsitz unserer Verwaltung die VI. Konferenz des Ausschusses des internationalen Güterwagenverbandes (R. I. V.) abgehalten. An dieser Konferenz wurden eine Anzahl Beschlüsse über die Auslegung des Übereinkommens für die gegenseitige Benützung von Güterwagen im internationalen Verkehr gefasst und einige zwischen den Verbandsverwaltungen entstandene Streitfälle entschieden.

4. Vom 6.—13. März wurden unter dem Vorsitz unserer Verwaltung Sitzungen des Unterausschusses für die Güterzugsbremse der V. Kommission der Union internationale des chemins de fer (U. I. C.) in Bern abgehalten zur Aufstellung des definitiven Versuchsprogramms für die Vorführung von Güterzugsbremsen, Bauarten Kunze-Knorr und Westinghouse, sowie zur Behandlung mehrerer damit im Zusammenhang stehender Fragen.

Die Versuche selbst gelangten in den Monaten März/April zur Durchführung.

Im weitern haben vom 12.—27. Oktober Bremsversuche mit der Drolshammer Güterzugsbremse auf den Strecken Bern-Thun und Airolo-Bellinzona stattgefunden.

5. Der bis und mit dem 4. Juni 1925 gültige Bundesratsbeschluss vom 18. August 1923 (siehe Geschäftsbericht 1923, Allgemeines, Ziffer 4, Seite 27) betreffend die Verlängerung der Arbeitszeit für das Personal des Bahnunterhaltungs- und Bahnbewachungsdienstes, des Zugsbegleitungsdienstes und für das Personal zur Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials wurde nicht erneuert. Ab 5. Juni sind daher die in Art. 3, Abs. 1 und 2, des Arbeitszeitgesetzes vorgesehenen durchschnittlichen Arbeitszeiten von 8 bzw. 9 Stunden auch für diese Personalkategorien wieder eingeführt worden.

6. Im Sinne eines Versuches wurde die Begleitung wichtiger, internationaler Schnellzüge durch Wartefrauen eingeführt und hierfür auf 1. Mai eine provisorische Dienstvorschrift für die Wartefrauen der Züge herausgegeben.

7. Schon seit längerer Zeit war von verschiedenen Seiten verlangt worden, es möchte der seit 1917 eingestellte Betrieb auf der Linie Weesen—Näfels wieder aufgenommen werden. Da wir uns hiezu nicht ohne weiteres entschliessen konnten, hat das eidgenössische Eisenbahndepartement zur Besprechung dieser Frage eine Konferenz in Weesen angeordnet. Wir erklärten uns an dieser Besprechung bereit, für den Fall der gänzlichen Einstellung des Betriebes auf der Strecke Weesen—Näfels die Fahrgelegenheiten mit passenden Anschlüssen nach und von den Richtungen Glarus, Ricken und Wallenstadt zu vermehren. Der Regierungsrat des Kantons St. Gallen stimmte daraufhin unter einigen Bedingungen der gänzlichen Ausserbetriebsetzung der Linie Weesen—Näfels zu, während die Regierung von Glarus wohl mit der vorgeschlagenen Verbesserung

der Zugverbindungen einverstanden war, eine Erklärung betreffend Verzicht auf den Betrieb der genannten Linie aber nicht abgab, mit der Begründung, dass hierfür einzig und allein die Landsgemeinde zuständig sei. Sie sicherte aber zu, dass das Begehren um Wiedereinführung des Betriebes der Linie Näfels—Weesen bis auf weiteres nicht gestellt werde.

Das eidgenössische Eisenbahndepartement verfügte hierauf am 3. Dezember:

- „1. Der Betrieb der Strecke Weesen—Näfels kann auch in Zukunft bis auf weiteres eingestellt bleiben.
2. Solange dieser Betrieb eingestellt ist, ist der Fahrplan der Strecken Uznach—Ziegelbrücke—Weesen und Ziegelbrücke—Glarus—Linthal durch die Einlage von Motorwagenfahrten, ungefähr im Ausmasse der Vorlage der schweizerischen Bundesbahnen vom Frühjahr 1925, zu verbessern. Die Generaldirektion wird eingeladen, den Kantonsregierungen, sowie unserm Departemente einen endgültigen Fahrplanentwurf so bald wie möglich zu unterbreiten und für die Inkraftsetzung einen Termin vorzuschlagen.“

Unsern hierauf gestellten endgültigen Anträgen bezüglich der Einführung von Motorwagenfahrten zwischen Uznach—Ziegelbrücke—Weesen und Ziegelbrücke—Glarus—Linthal und der Inkraftsetzung der bezüglichen Fahrplanänderungen auf 1. Januar 1926 stimmte das eidgenössische Eisenbahndepartement am 22. Dezember zu.

b. Stationsdienst und Zugsbegleitung.

1. Zur Deckung des bis Ende 1927 voraussichtlich eintretenden Bedarfes an Stationsbeamten sind im Frühjahr 140 Stationslehrlinge eingestellt worden. Für diejenigen Stationslehrlinge, die dieses Jahr ihre Lehrzeit beendet haben, fanden vierwöchige Schlusskurse und daran anschliessend die Wahlfähigkeitsprüfungen statt. Ferner wurden auf Grund der Vorschriften über die berufliche Ausbildung der Beamten des Stationsdienstes an mehreren Orten Instruktionkurse durchgeführt, an denen etwa 1500 Beamte über die verschiedenen Zweige des Stationsdienstes und andere, der Fortbildung dienende Wissensgebiete unterrichtet wurden.

2. Zur Hebung der allgemeinen und beruflichen Bildung des Zugspersonals haben wir auf 1. Mai eine neue Dienstvorschrift über die Aufnahme der Lehrlinge für den Zugsdienst und die berufliche Ausbildung des Zugspersonals erlassen. Die Lehrzeit wird teilweise verlängert und soll zweckmässiger verwendet werden. Für die berufliche Weiterbildung wurden besondere Instruktionkurse eingeführt.

3. Auf unser Ansuchen hin hat uns das eidgenössische Eisenbahndepartement in Anwendung von Art. 16 des Arbeitszeitgesetzes und § 41 der V. V. hierzu wiederum ermächtigt, an Sonn- und Feiertagen, ausgenommen gewisse Festtage, mässig besetzte Personenzüge und Lokomotiv-Leerfahrten mit Frachtgutwagenladungen auszulasten, in den Güterschuppen arbeiten zu lassen und auf den Anschlussstrecken einzelner Grenzbahnhöfe Güterzüge auszuführen. Von dieser Ermächtigung wurde im abgelaufenen Jahre Gebrauch gemacht, soweit dies im Interesse eines raschen Wagenumlaufs und besonders einer raschen Beförderung der Transitgüter nötig war.

4. Zwecks Beschleunigung des Gütertransportes wurden Massnahmen getroffen, die es ermöglichen, die vor 17 Uhr zur Auflieferung gelangenden Eilgüter auf Entfernungen bis 150 km am folgenden Tage morgens 9 Uhr den Empfängern am Bestimmungsort zur Verfügung zu stellen. Diese Neuerung ist am 23. November in Kraft getreten.

c. Zugförderungs- und Werkstätdienst.

1. Die Werkstätte in Freiburg wurde am 1. August geschlossen (siehe Geschäftsbericht 1924, Seite 22, Ziffer 2).

2. Im Laufe des Berichtsjahres wurde folgendes Rollmaterial bestellt:

2	Einphasen-Wechselstrom-Lokomotiven	der Serie Ae $\frac{4}{7}$;
2	„ „ Rangierlokomotiven	„ „ Ee $\frac{2}{2}$;
1	vierzylindrige Nassdampf-Zahnradlokomotive	„ „ HG $\frac{3}{3}$ für die Brünigbahn;
8	vierachsige Personenwagen	„ „ AB 4^u ;
6	„ „	„ „ BC 4^u ;
20	„ „	„ „ C 4^u ;
4	„ „	„ „ C 4 für die Brünigbahn;
7	Kippwagen für Schottertransporte;	
6	Rollschemelwagen für die Brünigbahn.	

Als Ersatz für auszurangierende G $\frac{3}{3}$ -Lokomotiven der Brünigbahn haben wir ferner von der Rhätischen Bahn 2 schmalspurige Tender-Lokomotiven der Serie G $\frac{3}{4}$ erworben.

3. Am 31. Dezember stunden an elektrischen Triebfahrzeugen zur Verfügung:

224	Streckenlokomotiven;
2	Rangierlokomotiven;
14	Motorwagen (15 000 Volt);
10	Motorwagen (5 500 Volt, Seetalbahn);
16	Akkumulatoren-Fahrzeuge.

4. Die in den letzten Jahren mit den drei Bauarten von elektrischen Ae $\frac{3}{6}$ Schnellzugs-Lokomotiven gemachten Erfahrungen haben gezeigt, dass die Ae $\frac{3}{6}$ I-Lokomotive unsern Bedürfnissen am besten entspricht. Wir haben uns daher entschlossen, inskünftig nur noch Schnellzugs-Lokomotiven dieser Bauart anzuschaffen.

5. Die Ausrüstung von 430 Personenwagen und 92 Gepäckwagen mit elektrischen Heizeinrichtungen und von 200 gedeckten Güterwagen mit elektrischen Heizleitungen wurde angeordnet. Die bisher eingebauten Heizeinrichtungen haben sich im allgemeinen bewährt.

6. Zur bessern Ausnützung des Wagenmaterials wurden 21 Personenwagen der Serie AB in solche der Serie C umgebaut.

Bis Ende 1925 ist der Umbau von 203 Wagen der Serien AB, AB³ und B³ in solche der Serien C bzw. C³ und von 14 Wagen der Serie BC⁴ in solche der Serie C⁴ angeordnet worden.

d. Bahnbau.

1. Im Bauvoranschlag für das Jahr 1925 war ein Betrag von Fr. 106 177 640 zur Verwendung für Bahnbauten und für Nebengeschäfte vorgesehen. Davon entfallen auf die Elektrifikation Fr. 41 433 140, auf Rollmaterial Fr. 30 663 000, auf Mobiliar, Gerätschaften, Hilfsbetriebe und Nebengeschäfte Fr. 1 116 900 und auf Verwendung für die eigentlichen Bahnbauten Fr. 32 964 600. Die wirklichen Bauausgaben betragen Fr. 103 272 786 und unterschreiten damit den Voranschlagsbetrag um Fr. 2 904 854. Die Aufwendungen für die Bahnbauten belaufen sich auf Fr. 27 968 093; sie bleiben somit um Fr. 4 996 507 unter dem Voranschlagsbetrag.

2. Die vom Bunde subventionierten Notstandsarbeiten, für die uns vom Bundesrate auf Grund des Bundesbeschlusses vom 21. Oktober 1921 ein Kredit von Fr. 27 900 000 bewilligt wurde, sind mit Ausnahme der Arbeiten für die Erweiterung des Bahnhofes Freiburg fertiggestellt und abgerechnet. Im ganzen sind für diese Notstandsarbeiten bis Ende 1925 Fr. 26 837 350.95 verausgabt worden, wovon Fr. 17 667 652.80 zulasten der schweizerischen Bundesbahnen fallen und Fr. 9 169 698.15 durch Subventionen des Bundes gedeckt wurden.

3. Folgende grössere Bauarbeiten sind vollendet worden: Erstellung des II. Geleises Oberrieden—Richterswil und des Unterbaues für das II. Geleise Solothurn-West—Lengnau; Ersatz des Niveauüberganges der Aarauerstrasse in Olten durch eine Unterführung und der Engstringerstrasse in Schlieren, sowie der Römerstrasse in Winterthur durch Überführungen; Umbau der eisernen Brücken über die Orbe bei Le Day und über das Worblaufental zwischen Bern und Zollikofen in steinerne; Verstärkung der Rheinbrücke der Verbindungsbahn in Basel.

4. In Ausführung begriffen waren folgende wichtigere Arbeiten: Erweiterung der Bahnhöfe Thun, Neuenburg, Freiburg, Luzern, Chiasso und Ziegelbrücke; Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiet der Stadt Zürich; Erstellung des Rangierbahnhofes auf dem Muttenerfeld bei Basel; Erstellung einer direkten Verbindung der Hauenstein- mit der Aarauerlinie bei Olten; Hebung des Bahndammes für die Unterführung der Zürcherstrasse in Brugg; Erstellung einer neuen Unterführung nach dem Besso-Quartier in Lugano; Änderung der Stationsanlage in Mendrisio infolge Einführung der Mendrisio-Stabio-Bahn; Errichtung einer neuen Lokomotivremise an der Geroldstrasse in Zürich, sowie Erweiterung der Werkstätte Yverdon für den Unterhalt der elektrischen Lokomotiven.

Von den grösseren eisernen Brücken, die in steinerne oder in Betonbrücken umgebaut werden sollen, waren folgende Objekte in Arbeit: Maconnensviadukt zwischen Palézieux und Oron; Grandfeyviadukt bei Freiburg; Sitterviadukt bei Bruggen; Glattalviadukt bei Flawil und Thurviadukt bei Schwarzenbach.

e. Bahnunterhalt.

Ausser dem laufenden Unterhalt und der Erneuerung der Bahnanlagen sind folgende grössere Unterhaltungsarbeiten und besondere Vorkommnisse zu erwähnen:

1. Fertigstellung der Aufräumungsarbeiten bei dem am 8. November 1924 zwischen Weesen und Mühlehorn erfolgten Felssturz.

2. Mitte Februar traten auf der Südseite des Gotthard nach starken Schneefällen heftige Regen auf, die Schneerutsche und Lawinen verursachten und nachfolgende Störungen im Zugsverkehr zur Folge hatten:

a. 14. Februar, Verspätung von Schnell- und Personenzügen um $\frac{1}{2}$ — $6\frac{1}{2}$ Stunden;

b. 15. Februar, gänzlicher Verkehrsunterbruch zwischen Ambri-Piotta und Airolo zwischen $2\frac{1}{2}$ und 17 Uhr.

3. Am 15. Februar ging beim Südausgang des Simplontunnels gegen 18 Uhr eine mit Steinen durchsetzte Lawine nieder und deckte beide Geleise zu. Der Zugsverkehr konnte im Tunnel II am gleichen Abend wieder hergestellt werden, während die Freimachung des Geleises im Tunnel I zwei Tage erforderte.

4. In der Nacht vom 12./13. Dezember verschob sich infolge Zersetzung des Mergelfelsens in der Fundamentsohle das linksseitige Widerlager im Horgenertunnel von km 17.865—17.894. Der Zugsverkehr musste bis zum 15. Dezember über Affoltern a. A. geleitet werden. Von diesem Tage an konnte der Betrieb durch den Tunnel wieder aufgenommen werden. Mit den Instandstellungsarbeiten wurde sofort begonnen.

f. Elektrifikation.

1. Kraftwerkgruppe Amsteg-Ritom.

Die Kraftwerkgruppe Amsteg-Ritom hat im Berichtsjahr rund 143,5 Millionen kWh Einphasenenergie erzeugt, und zwar 95,8 Millionen kWh im Kraftwerk Amsteg, 5,3 Millionen kWh im Nebenkraftwerk Göschenen und 42,4 Millionen kWh im Kraftwerk Ritom. Hiervon wurden rund 139,8 Millionen kWh für die elektrische Zug-

förderung abgegeben. Der Energieverbrauch ist infolge der Eröffnung des elektrischen Betriebes auf den Strecken Zürich—Olten (21. Januar), Zürich—Winterthur (6. August) und Olten—Bern (25. November) gegenüber dem Vorjahr um 30 Millionen kWh, d. h. um zirka 27 %, gestiegen. Damit war diese Kraftwerkgruppe bis auf ungefähr 75 % ihrer Leistungsfähigkeit ausgenützt. Störungen von Bedeutung sind in den Kraftwerken keine vorgekommen.

Kraftwerk Ritom.

Der Spiegel des Ritomsees erreichte Mitte April mit 20 m unter der Überlaufkrone der Staumauer seinen tiefsten Stand. Von dieser Zeit an konnten, dank der reichen Wasserführung der Reuss und ihrer Zuflüsse, im Mittel rund 96 % der erforderlichen Energie vom Kraftwerk Amsteg und vom Nebenkraftwerk Göschenen abgegeben werden, sodass das Kraftwerk Ritom nur zur Spitzendeckung herangezogen werden musste. Ende September hatte der See seinen vollen Stauinhalt von 26 Millionen m³ wieder erreicht. Mit der Absenkung des Ritomsees wurde gegen Ende November begonnen, und es betrug der Nutzinhalt am Ende des Berichtsjahres noch 21,5 Millionen m³.

In der Zeit vom 22. Juli bis 11. November wurde das Ritomwerk, zwecks Ausführung eines eisenarmierten Betonringes im Zulaufstollen, abgestellt. Gleichzeitig sind die vier Maschinengruppen, sowie die Schalt- und Transformatorenanlage einer gründlichen Revision unterzogen worden.

Kraftwerk Amsteg.

Während der Ausserbetriebsetzung des Kraftwerkes Ritom hat das Kraftwerk Amsteg die für den Bahnbetrieb erforderliche Einphasenenergie allein geliefert. An die Schweizerische Kraftübertragung A.-G. (S. K.) sind im Berichtsjahr rund 51,5 Millionen kWh (gegenüber 36,5 Millionen kWh im Vorjahr) als Überschussenergie abgegeben worden.

2. Kraftwerkgruppe Barberine-Vernayaz.

Kraftwerk Barberine.

Das Kraftwerk Barberine hat im Berichtsjahr rund 23,1 Millionen kWh erzeugt, wovon rund 22,5 Millionen kWh für die elektrische Zugförderung verbraucht wurden. Die Ausnützung des Kraftwerkes erreichte infolgedessen 38 % der Leistungsfähigkeit. Der Mehrverbrauch von 14,2 Millionen kWh gegenüber dem Vorjahr rührt hauptsächlich von der Einführung der elektrischen Zugförderung auf den Strecken Lausanne—Yverdon (1. Februar), Daillens—Le Day (1. März), le Day—Vallorbe (5. Juni) und Renens—Genf (22. Dezember) her.

Die Staumauer, deren Gesamtkubatur 206 000 m³ beträgt, wurde im Monat August fertiggestellt. Von Ende Juli an konnte der ganze Wasser-Zufluss akkumuliert werden. Im Oktober erreichte der Barberine-See seinen höchsten Stand bei 23 m unter der Kronenhöhe mit einem Nutzinhalt von 12 500 000 m³.

Kraftwerk Vernayaz.

Die Arbeiten an der Wasserfassung der Eau noire sind im Frühjahr in Angriff genommen worden. Im Zulaufstollen von Châtelard-Trient bis zum Wasserschloss waren die Verkleidungsarbeiten auf der ganzen Strecke im Gange. Der Aushub für das Ausgleichbecken in les Marécottes wurde in der Hauptsache beendet, und es konnte mit den Betonierungsarbeiten begonnen werden. Der Unterbau der Druckleitung und die Seilbahn wurden fertiggestellt und die Montage der Rohrleitung in Angriff genommen. Das Maschinenhaus ist im Rohbau vollendet. Die Fundamente des Schalt- und Transformatorenhauses sind erstellt; mit der Aufstellung der eisernen Hochbaukonstruktion ist im Dezember begonnen worden. Der Unterwasserkanal ist ungefähr zur Hälfte ausgeführt. Sämtliche Arbeiten schritten im Rahmen des aufgestellten Bauprogrammes vorwärts.

3. Unterwerke.

Das Unterwerk Bussigny wurde am 16. Januar und das Unterwerk Seebach am 2. August in Betrieb genommen.

4. Fahrleitungsanlagen.

Auf folgenden Strecken ist der elektrische Bahnbetrieb eröffnet worden:

Zürich—Olten,	63 km,	am 21. Januar
Lausanne—Yverdon,	38 "	" 1. Februar
Daillens—Le Day,	24 "	" 1. März
Le Day—Vallorbe,	3 "	" 5. Juni
Zürich— ^{Kloten—} Wallisellen—Winterthur,	40 "	" 6. August
Olten—Bern,	60 "	" 25. November
Renens—Genf,	56 "	" 22. Dezember

Auf den Strecken Lausanne—Palézieux, Brugg—Pratteln und Zürich—Rapperswil sind die Arbeiten fortgeführt worden.

5. Übertragungsleitungen.

Die Übertragungsleitung Brugg-Seebach zur Speisung der Strecke Zürich—Winterthur wurde am 6. August und die Übertragungsleitung Mühleberg-Burgdorf zur Speisung der Strecke Herzogenbuchsee—Bern am 25. November in Betrieb genommen.

Zusammenstellung der Kosten für die Einführung

Einführung der elektrischen Zugförderung	Ausgaben auf Ende 1924		Ausgaben im Jahre 1925		Ausgaben auf Ende 1925							
					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	3 695 050	12	528 244	95	4 222 718	57	—	—	576	50	4 223 295	07
2. Erwerbung von Wasserkraften	4 430 164	40	139 394	05	1 280 590	60	631 637	10	2 657 330	75	4 569 558	45
<i>a.</i> Im Reussgebiet (Kt. Uri)	1 384 204	75	—	—	447 204	75	—	—	937 000	—	1 384 204	75
<i>b.</i> In der obern Leventina (Kt. Tessin)	1 430 455	05	—	—	314 205	05	—	—	1 116 250	—	1 430 455	05
<i>c.</i> Rhonewasserkraft zwischen Fiesch und Mörel	476 697	95	40 000	—	130 586	85	—	—	386 111	10	516 697	95
<i>d.</i> Wasserkräfte der Binna	93 938	80	5 140	—	45 023	15	—	—	54 055	65	99 078	80
<i>e.</i> Barberine und Eau-Noire	381 887	35	24 683	45	343 570	80	—	—	63 000	—	406 570	80
<i>f.</i> Trient und Triège	128 930	50	69 570	60	—	—	149 587	10	48 914	—	198 501	10
<i>g.</i> Lago di Lucendro	550	—	—	—	—	—	550	—	—	—	550	—
<i>h.</i> Etzelwerk	220 000	—	—	—	—	—	220 000	—	—	—	220 000	—
<i>i.</i> Wasserkraft der Aare zwischen Aarau u. Wildegg	313 500	—	—	—	—	—	261 500	—	52 000	—	313 500	—
§ Wasserzinse. Von der Inbetriebnahme der Kraftwerke an werden die Wasserzinse zulasten der Betriebsrechnung der Werke verrechnet.												
3. Kraftwerke	119 057 785	87	10 142 985	27	112 129 254	10	17 070 066	34	1 450	70	129 200 771	14
<i>a.</i> Kraftwerk Brig-Iselle	2 037 850	73	—	—	2 037 850	73	—	—	—	—	2 037 850	73
<i>b.</i> Kraftwerk Amsteg	48 406 891	17	756 861	67	49 163 752	84	—	—	—	—	49 163 752	84
<i>c.</i> Nebenwerk Göschenen	508 814	48	—	—	508 814	48	—	—	—	—	508 814	48
<i>d.</i> Kraftwerk Ritom	22 851 166	66	214 009	85	23 068 725	81	—	—	1 450	70	23 065 176	51
<i>e.</i> Kraftwerk Barberine	36 800 841	34	554 268	90	37 355 110	24	—	—	—	—	37 355 110	24
<i>f.</i> Kraftwerk Vernayaz	7 621 755	40	8 611 924	85	—	—	16 233 680	25	—	—	16 233 680	25
<i>g.</i> Kraftwerk Rapperswil	747 839	85	4 040	—	—	—	743 799	85	—	—	743 799	85
<i>h.</i> Etzelwerk	82 626	24	9 960	—	—	—	92 586	24	—	—	92 586	24
4. Übertragungsleitungen	25 226 936	74	2 338 417	28	26 662 331	58	902 911	24	111	20	27 565 354	02
<i>a.</i> Amsteg-Ritom-Giubiasco-Melide	12 422 260	90	106 381	40	12 528 642	30	—	—	—	—	12 528 642	30
<i>b.</i> Amsteg-Steinen-Immensee	3 033 080	51	19 946	—	3 053 026	51	—	—	—	—	3 053 026	51
<i>c.</i> Immensee-Rothkreuz-Sihlbrugg	1 081 039	11	100	—	1 030 939	11	—	—	—	—	1 030 939	11
<i>d.</i> Rothkreuz-Olten	2 242 144	04	7 593	26	2 249 737	30	—	—	—	—	2 249 737	30
<i>e.</i> Rothkreuz-Emmenbrücke	463 077	23	8 992	15	472 069	38	—	—	—	—	472 069	38
<i>f.</i> Brig-Granges	929 397	05	—	—	929 397	05	—	—	—	—	929 397	05
<i>g.</i> Châtelard-Vernayaz-Puidoux	3 341 731	98	22 732	47	3 318 999	51	—	—	—	—	3 318 999	51
<i>h.</i> Puidoux-Bussigny	750 817	80	79 547	50	830 365	30	—	—	—	—	830 365	30
<i>i.</i> Vernayaz-Romanel	468 897	32	57 843	67	526 740	99	—	—	—	—	526 740	99
<i>k.</i> Vernayaz-Rapperswil (Hauptleitung)	—	—	859 312	39	—	—	859 312	39	—	—	859 312	39
<i>l.</i> Hendschiken-Brugg	244 962	25	6 604	70	251 455	75	—	—	111	20	251 566	95
<i>m.</i> Brugg-Seebach	48 817	45	610 103	47	658 925	92	—	—	—	—	658 925	92
<i>n.</i> Mühleberg-Burgdorf	250 711	10	561 321	36	812 032	46	—	—	—	—	812 032	46
<i>o.</i> Steinen-Altendorf- Seebach Gossau	—	—	43 598	85	—	—	43 598	85	—	—	43 598	85
5. Unterwerke	23 794 315	51	4 227 499	01	25 663 814	52	2 330 491	55	27 508	45	28 021 814	52
<i>a.</i> Melide	1 807 685	67	—	—	1 806 891	67	—	—	794	—	1 807 685	67
<i>b.</i> Giubiasco	2 525 649	33	—	—	2 523 984	48	—	—	1 664	85	2 525 649	33
<i>c.</i> Giornico	2 620 881	17	290	80	2 612 886	97	—	—	7 703	40	2 620 590	37
<i>d.</i> Göschenen	2 484 951	—	2 467	85	2 486 030	70	—	—	1 388	15	2 487 418	85
<i>e.</i> Steinen	2 895 463	90	19 278	70	2 904 070	—	—	—	10 672	60	2 914 742	60
<i>f.</i> Sihlbrugg	1 420 231	29	15 853	85	1 404 359	94	—	—	17	50	1 404 377	44
<i>g.</i> Emmenbrücke	1 372 646	36	9 475	35	1 363 171	01	—	—	—	—	1 363 171	01

der elektrischen Zugförderung in den Jahren 1907—1925.

Einführung der elektrischen Zugförderung	Ausgaben auf Ende 1924		Ausgaben im Jahre 1925		Ausgaben auf Ende 1925							
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Vollendete Objekte		Unvollendete Objekte		Bauausgaben zulasten der Betriebsrechnung		Total	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
<i>h.</i> Brugg	1 121 521	65	361 799	70	1 481 929	30	—	—	1 392	05	1 483 321	35
<i>i.</i> Olten	1 574 473	34	20 177	35	1 594 650	69	—	—	—	—	1 594 650	69
<i>k.</i> Vernayaz	1 384 067	—	35 921	50	1 419 988	50	—	—	—	—	1 419 988	50
<i>l.</i> Puidoux	1 781 192	76	47 518	29	1 827 744	75	—	—	966	30	1 828 711	05
<i>m.</i> Leuk	290 759	19	—	—	290 759	19	—	—	—	—	290 759	19
<i>n.</i> Granges	410 174	83	—	—	410 174	83	—	—	—	—	410 174	83
<i>o.</i> Bussigny	1 267 761	45	424 488	15	1 692 249	60	—	—	—	—	1 692 249	60
<i>p.</i> Coppet	—	—	20 609	15	—	—	20 609	15	—	—	20 609	15
<i>q.</i> Burgdorf	161 870	15	474 749	37	—	—	635 125	92	1 493	60	636 619	52
<i>r.</i> Seebach	674 986	42	955 967	10	1 629 537	52	—	—	1 416	—	1 630 953	52
<i>s.</i> Puidoux (Verteilstation)	—	—	410 316	30	—	—	410 316	30	—	—	410 316	30
<i>t.</i> Kerzers (»)	—	—	762 637	78	—	—	762 637	78	—	—	762 637	78
<i>u.</i> Rapperswil (»)	—	—	483 703	95	—	—	483 703	95	—	—	483 703	95
<i>v.</i> Freiburg	—	—	17 505	15	—	—	17 505	15	—	—	17 505	15
<i>w.</i> Thun	—	—	215 385	37	215 385	37	—	—	—	—	215 385	37
<i>x.</i> Gossau	—	—	551	30	—	—	551	30	—	—	551	30
<i>y.</i> Sargans	—	—	42	—	—	—	42	—	—	—	42	—
6. Fahrleitungen	80 809 672	42	9 554 745	96	83 011 956	75	7 269 168	83	83 292	80	90 364 418	38
<i>a.</i> Thun—Bern	5 255 131	55	— 244 485	37	4 977 318	48	—	—	33 327	70	5 010 646	18
<i>b.</i> Erstfeld—Bellinzona . . .	19 022 036	38	8 625	75	18 935 325	78	—	—	45 336	35	19 030 662	13
<i>c.</i> Bellinzona—Chiasso	7 142 507	55	92 887	08	7 234 749	63	—	—	645	—	7 235 394	63
<i>d.</i> Erstfeld—Luzern	8 442 496	09	—	—	8 442 496	09	—	—	—	—	8 442 496	09
<i>e.</i> Immensee—Rothkreuz	237 834	10	—	—	237 834	10	—	—	—	—	237 834	10
<i>f.</i> Arth-Goldau—Zürich und Zug—Luzern	6 427 553	24	2 181	15	6 429 734	39	—	—	—	—	6 429 734	39
<i>g.</i> Luzern—Olten—Basel	9 306 448	56	39 838	80	9 346 287	36	—	—	—	—	9 346 287	36
<i>h.</i> Brig—Iselle	1 501 442	80	—	—	1 501 442	80	—	—	—	—	1 501 442	80
<i>i.</i> Brig—Sitten	2 704 837	45	813	80	2 702 981	05	813	80	1 856	40	2 705 651	25
<i>k.</i> Sitten—Lausanne	6 966 431	86	47 273	85	7 013 705	71	—	—	—	—	7 013 705	71
<i>l.</i> Lausanne—Vallorbe und Dailens—Yverdon	5 096 097	35	— 527 983	05	4 568 114	30	—	—	—	—	4 568 114	30
<i>m.</i> Palézieux — Lausanne — Genf	389 673	—	3 953 877	37	—	—	4 343 550	37	—	—	4 343 550	37
<i>n.</i> Palézieux — Freiburg — Bern	—	—	287 196	95	—	—	287 196	95	—	—	287 196	95
<i>o.</i> Zürich—Olten	4 889 645	99	— 112 797	53	4 774 721	11	—	—	2 127	35	4 776 848	46
<i>p.</i> Olten—Bern	1 791 074	68	1 639 934	65	3 431 009	33	—	—	—	—	3 431 009	33
<i>q.</i> Thalwil—Richterswil	1 162 287	83	— 56 474	80	1 105 813	03	—	—	—	—	1 105 813	03
<i>r.</i> Zürich—Rapperswil	900	10	1 174 560	20	—	—	1 175 460	30	—	—	1 175 460	30
<i>s.</i> Zürich—Winterthur	473 273	89	1 787 149	70	2 260 423	59	—	—	—	—	2 260 423	59
<i>t.</i> Winterthur—St. Gallen— Rorschach	—	—	129 482	65	—	—	129 482	65	—	—	129 482	65
<i>u.</i> Brugg—Pratteln	—	—	1 323 141	91	—	—	1 323 141	91	—	—	1 323 141	91
<i>v.</i> Rothkreuz—Rapperswil	—	—	9 522	85	—	—	9 522	85	—	—	9 522	85
7. Herstellung des Lichtraumprofils (Unter-, Ober- und Hochbau)	9 334 213	16	2 012 359	95	5 347 177	95	609 035	67	5 390 359	49	11 346 573	11
<i>a.</i> Thun—Bern	350 381	86	—	—	36 520	30	—	—	313 861	56	350 381	86
<i>b.</i> Erstfeld—Bellinzona	2 931 896	84	—	—	2 095 632	47	—	—	836 264	37	2 931 896	84
<i>c.</i> Bellinzona—Chiasso	1 359 229	30	4 947	05	1 008 918	30	—	—	355 258	05	1 364 176	35
<i>d.</i> Erstfeld—Luzern	916 867	04	—	—	552 044	23	—	—	364 822	81	916 867	04
<i>e.</i> Immensee—Rothkreuz	6 178	60	—	—	222	50	—	—	5 956	10	6 178	60
<i>f.</i> Arth-Goldau—Zürich und Zug—Luzern	542 112	07	1 748	90	44 551	40	—	—	499 309	57	543 860	97
<i>g.</i> Luzern—Olten—Basel	889 441	40	22 784	65	377 792	10	—	—	534 433	95	912 226	05
<i>h.</i> Brig—Sitten	128 588	45	5 688	20	69 713	35	3 379	75	61 183	55	134 276	65
<i>i.</i> Sitten—Lausanne	733 786	45	— 2 503	15	195 743	90	—	—	535 539	40	731 283	30
<i>k.</i> Lausanne—Vallorbe und Dailens—Yverdon	622 873	30	38 086	85	301 761	75	—	—	356 198	40	660 960	15
<i>l.</i> Palézieux — Lausanne — Genf	165 923	70	759 966	60	—	—	430 733	40	495 156	90	925 890	30

Zusammenstellung der Kosten für die Einführung der elektrischen Zugförderung in den Jahren 1907—1925.

Einführung der elektrischen Zugförderung	Ausgaben auf Ende 1924		Ausgaben im Jahre 1925		Ausgaben auf Ende 1925							
					Vollendete Objekte		Unvollendete Objekte		Bauausgaben zulasten der Betriebsrechnung		Total	
		Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.
<i>m.</i> Palézieux — Freiburg — Bern	—	—	135 400	85	—	—	80 400	40	55 000	45	135 400	85
<i>n.</i> Zürich—Olten	476 272	—	120 466	42	243 348	75	—	—	353 389	67	596 738	42
<i>o.</i> Olten—Bern	108 356	25	226 324	50	171 387	85	—	—	163 292	90	334 680	75
<i>p.</i> Thalwil—Richterswil	32 397	90	726	10	9 340	55	—	—	23 783	45	33 124	—
<i>q.</i> Zürich—Rapperswil	—	—	150 659	42	—	—	65 936	87	84 722	55	150 659	42
<i>r.</i> Zürich—Winterthur	11 767	10	372 896	14	237 200	50	—	—	147 462	74	384 663	24
<i>s.</i> Winterthur—St. Gallen—Rorschach	56 017	90	138 857	47	—	—	25 704	50	169 170	87	194 875	37
<i>t.</i> Brugg—Pratteln	2 123	—	36 309	95	—	—	2 880	75	35 552	20	38 432	95
8. Schwachstromanlagen (Telegraph, Telefon, Signale etc.)	29 893 038	66	18 719 163	99	39 611 865	78	5 868 918	40	3 131 418	47	48 612 202	65
<i>a.</i> Thun—Bern	1 119 993	24	—	—	1 050 480	99	—	—	69 512	25	1 119 993	24
<i>b.</i> Erstfeld—Bellinzona	7 637 807	33	—	—	7 050 498	56	—	—	587 308	77	7 637 807	33
<i>c.</i> Bellinzona—Chiasso	2 449 785	57	33	75	2 172 939	36	—	—	276 879	96	2 449 819	32
<i>d.</i> Erstfeld—Luzern	2 869 564	60	2 888	—	2 374 257	96	—	—	498 194	64	2 872 452	60
<i>e.</i> Immensee—Rothkreuz	120 798	15	—	—	103 671	20	—	—	17 126	95	120 798	15
<i>f.</i> Arth-Goldau—Zürich und Zug—Luzern	2 943 957	15	10 108	20	2 723 886	45	—	—	230 178	90	2 954 065	35
<i>g.</i> Luzern—Olten—Basel	2 071 283	48	1 207 805	45	3 035 085	71	—	—	244 003	22	3 279 088	93
<i>h.</i> Brig—Iselle	1 526 838	57	—	—	1 526 838	57	—	—	—	—	1 526 838	57
<i>i.</i> Brig—Sitten	1 336 849	05	—	—	1 165 965	70	—	—	170 883	35	1 336 849	05
<i>k.</i> Sitten—Lausanne	2 577 365	36	3 163 242	80	5 388 102	70	—	—	352 505	46	5 740 608	16
<i>l.</i> Lausanne—Vallorbe und Dailens—Yverdon	2 154 017	78	619 168	—	2 555 650	35	—	—	217 535	43	2 773 185	78
<i>m.</i> Palézieux-Lausanne-Genf	305 952	55	4 162 034	45	—	—	4 340 890	90	127 096	10	4 467 987	—
<i>n.</i> Palézieux — Freiburg — Bern	—	—	329 105	75	—	—	326 747	95	2 357	80	329 105	75
<i>o.</i> Zürich—Olten	1 885 335	13	2 144 522	40	3 875 415	15	—	—	154 442	38	4 029 857	53
<i>p.</i> Olten—Bern	409 462	40	2 896 529	07	3 176 480	05	—	—	129 511	42	3 305 991	47
<i>q.</i> Thalwil—Richterswil	270 334	55	645 211	95	891 058	92	—	—	24 487	58	915 546	50
<i>r.</i> Zürich—Rapperswil	—	—	850 563	35	—	—	849 112	35	1 451	—	850 563	35
<i>s.</i> Zürich—Winterthur	213 693	75	2 335 390	67	2 521 534	11	—	—	27 550	31	2 549 084	42
<i>t.</i> Brugg—Pratteln	—	—	352 560	15	—	—	352 167	20	392	95	352 560	15
9. Einrichtungen für die elektrische Zugförderung	7 485 774	08	1 057 636	02	7 836 297	86	2 373	80	704 738	44	8 543 410	10
<i>a.</i> Werkstätte Yverdon	995 590	95	770 842	40	1 705 161	75	—	—	61 271	60	1 766 433	35
<i>b.</i> Werkstätte Bellinzona	2 974 104	64	—	—	2 952 199	64	—	—	21 905	—	2 974 104	64
<i>c.</i> Werkstätte Zürich	2 383 546	41	—	—	2 228 534	91	—	—	155 011	50	2 383 546	41
<i>d.</i> Depotanlagen im Kreis I	125 331	25	2 455	35	124 889	10	2 373	80	523	70	127 786	60
<i>e.</i> Depotanlagen im Kreis II	636 396	05	189 511	85	577 420	65	—	—	248 487	25	825 907	90
<i>f.</i> Depotanlagen im Kreis III	370 804	78	94 826	42	248 091	81	—	—	217 539	39	465 631	20
Bundesbeitrag für die Beschleunigung der Elektrifizierung	-10 000 000	—	-10 000 000	—	—	—	-20 000 000	—	—	—	-20 000 000	—
Einführung der elektrischen Zugförderung Total	293 726 950	96	38 720 446	48	305 766 007	71	14 684 602	93	11 996 786	80	332 447 397	44
Anschaffung von elektrischem Rollmaterial Total	129 316 459	52	30 889 611	34	149 665 579	25	10 540 491	61	—	—	160 206 070	86
<i>a.</i> 295 elektrische Lokomotiven, wovon 69 unvollendet	126 801 419	52	27 055 101	34	144 277 419	25	9 579 101	61	—	—	153 856 520	86
<i>b.</i> 15 elektrische Motorwagen, wovon 7 unvollendet	2 515 040	—	3 834 510	—	5 388 160	—	961 390	—	—	—	6 349 550	—
Gesamt-Total	423 043 410	48	69 610 057	82	455 431 586	96	25 225 094	54	11 996 786	80	492 653 468	30

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“ übertragene 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 gesamteten betragen haben Fr. 317 224 417.28

Hiervon kommen in Abzug:

Aktivsaldo des Jahres 1913, der in das Jahr 1914 vor-	
getragen wurde	Fr. 8 039 164.15
Überschuss an getilgtem Schuldkapital infolge der Er-	
streckung der gesetzlichen Tilgungsfrist von 60 auf	
100 Jahre, der Gewinn- und Verlustrechnung im	
Jahre 1920 vergütet	„ 98 427 970.60

„ 106 467 134.75

Fr. 210 757 282.53

Betrag des Defizites auf Ende des Jahres 1922, wie oben

Von diesem Defizit haben wir die Einnahmenüberschüsse der Gewinn- und Verlust-

rechnungen der Jahre 1923 und 1924 mit zusammen

abgeschrieben, so dass das Kriegsdefizit der Bilanz auf den 31. Dezember

1924 noch betrug

„ 18 844 521.50

Fr. 191 912 761.03

Hiervon bringen wir weiter in Abzug den Einnahmenüberschuss der Gewinn- und Ver-

lustrechnung des Jahres 1925 mit

„ 1 484 941.07

Betrag des Kriegsdefizites der Bilanz auf 31. Dezember 1925

Fr. 190 427 819.96

Die nachfolgenden Rechnungen des Jahres 1925 enthalten, wie diejenigen der vorangegangenen Jahre, die Abschreibungen für die im Jahre 1925 infolge von Neubauten untergegangenen alten Anlagen, die Annuität für die Tilgung von Anleihenskosten, die Einlagen in die Spezialfonds, die statutarischen Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse und die bisherige Jahresquote für die Verzinsung und Tilgung ihres Defizites, sowie die Rückstellungen für die gesetzliche Tilgung des Schuldkapitals in der Frist von 100 Jahren. Den Rechnungen sind somit alle Operationen auf Grund der gesetzlichen und reglementarischen Vorschriften belastet.

Die Finanzlage der Bundesbahnen erfordert es, dass auch in Zukunft ein weitgehendes Masshalten in den Betriebsausgaben und in der Bewilligung neuer Baukredite und Tarifiermässigungen beobachtet werde. Nur auf diesem Wege wird es gelingen, die Bilanz nach und nach von den sog. Non-Valeurs, die sie heute noch enthält, zu befreien.

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

Antrag

zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen des Jahres 1925 und die Bilanz auf 31. Dezember 1925 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1925 wird genehmigt.

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

Bern, den 9. April 1926.

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

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

