

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: 14.12.2025

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

Geschäftsbericht

der

Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen

für das

Jahr 1925

an den

schweizerischen Bundesrat zuhänden der Bundesversammlung.

Hochgeachteter Herr Bundespräsident!
Hochgeachtete Herren Bundesräte!

Wir haben die Ehre, Ihnen zuhänden 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 Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon gehörenden Strecke Münster—Lengnau (12,979 km), sowie auf den den italienischen Staatsbahnen gehörenden Strecken Iselle—Domodossola (19,068 km) und Pino—Luino (14,639 km).

A. Verwaltungsrat.

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

1. Vorlagen an den Bundesrat zuhänden 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 AB⁴ und 10 C⁴ und der Schweizerischen Wagonsfabrik Schlieren A.-G. in Schlieren über die Lieferung von 16 vierachsigen Personenwagen: 6 BC⁴ und 10 C⁴ (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 Niveaure Kreuzungen 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 künftig 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 Oberingenieur 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 Streckenabonnements mit ermässigter 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 Plakatsfahrplanes 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 höheren 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

- die Konversion bzw. Rückzahlung der am 1. Februar 1925 fälligen 5½ % Kassascheine der schweizerischen Bundesbahnen von 1920, im Betrage von Fr. 76 055 000,
- die Konversion bzw. Rückzahlung der per 15. Juni 1925 gekündeten 3½ % Anleihe der ehemaligen Nordostbahn vom Jahre 1895, wovon noch Obligationen im Betrage von Fr. 4 981 000 im Umlaufe waren,
- 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 ¼ % und für die rückzahlbaren Obligationen eine Provision von ⅛ % zu entrichten.

Die vorgenannten Bankengruppen haben die Anleihe gegen Vergütung einer Übernahmekommission von 1 % auf dem Konversionsbetrage und 1½ % 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 5½ % Kassascheine von 1920 und der gekündeten 3½ % 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 betrugen 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 96½ % 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 ¼ % und eine solche von ⅛ % 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 5½ % Kassascheine von 1920 mit Fr. 19 407 500 und die nicht konvertierten 3½ % 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 % Bundesbahnanleihe 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 ausgelöst. Unter Einschluss der vertragsmässigen Abzahlung auf dem Rückkaufspreise der Linie Genf-La Plaine beträgt die daherige Kapitalrückzahlung Fr. 12 124 238. 98. Wie in Ziffer 1 hiervor bereits erwähnt, sind ferner die 5½ % Kassascheine von 1920, im Betrage von Fr. 76 055 000 und die 3½ % 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 Rückkaufspreises 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 betrugen 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 4¾ %.

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 Schleppschiffahrtsgenossenschaft 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 Liquidationsbetriffe 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 Diensterrassen 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 Werkstättenkrankenkassen, 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 anzuregen. 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 Billigertarifierung 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 Abschkurse 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 anderseits 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 anderseits 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 anderseits 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) anderseits 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 | ohne Schnellzugzuschlag | | Anzahl der ausgegebenen Abonnements 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) betrugen:

| 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:

| | Anzahl der ausgegebenen Abonnements | | im ganzen | Einnahmen | | Anteile S. B. B. | |
|--------------------|-------------------------------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|------------------|--|
| | 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 |
| 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:

| der in der Schweiz ausgegebenen Billette | Anzahl | alle schweizerischen Verwaltungen | Einnahmen ¹⁾ | Anteile S. B. B. |
|--|-----------|-----------------------------------|-------------------------|-----------------------------|
| | 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 Tieraussstellungen 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, Buchs (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 Privatgleisen 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 billigern 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 notleidenden 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 Neuauflage 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 frachttugmässige 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.

| | | | | | | | |
|----|---|---|-----------------|---|---|---|---------|
| b. | " | " | aus dem Oberbau | " | " | " | 810 000 |
|----|---|---|-----------------|---|---|---|---------|

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 betrugen 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 weitem 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 Zugsverbindungen 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 Wagenumschlages 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 Werkstättendienst.

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 $\frac{4}{4}$; |
| 6 | „ „ | „ „ BC $\frac{4}{4}$; |
| 20 | „ „ | „ „ C $\frac{4}{4}$; |
| 4 | „ „ | „ „ C $\frac{4}{4}$ 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 Aufräumarbeiten 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 Zugverkehr 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 Zugverkehr 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 Zugverkehr 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 |
| a. Im Reussgebiet (Kt. Uri) | 1 384 204 | 75 | — | — | 447 204 | 75 | — | — | 937 000 | — | 1 384 204 | 75 |
| b. In der obern Leventina (Kt. Tessin) | 1 430 455 | 05 | — | — | 314 205 | 05 | — | — | 1 116 250 | — | 1 430 455 | 05 |
| c. Rhonewasserkraft zwi- schen Fiesch und Mörel | 476 697 | 95 | 40 000 | — | 130 586 | 85 | — | — | 386 111 | 10 | 516 697 | 95 |
| d. Wasserkräfte der Binna | 93 938 | 80 | 5 140 | — | 45 023 | 15 | — | — | 54 055 | 65 | 99 078 | 80 |
| e. Barberine und Eau-Noire | 381 887 | 35 | 24 683 | 45 | 343 570 | 80 | — | — | 63 000 | — | 406 570 | 80 |
| f. Trient und Triège | 128 930 | 50 | 69 570 | 60 | — | — | 149 587 | 10 | 48 914 | — | 198 501 | 10 |
| g. Lago di Lucendro | 550 | — | — | — | — | — | 550 | — | — | — | 550 | — |
| h. Etzelwerk | 220 000 | — | — | — | — | — | 220 000 | — | — | — | 220 000 | — |
| i. Wasserkraft der Aare zwi- schen Aarau u. Wildegg | 313 500 | — | — | — | — | — | 261 500 | — | 52 000 | — | 313 500 | — |
| § Wasserzinse. Von der Inbetrieb- nahme der Kraftwerke an werden die Wasserzinse zulasten der Betriebsrechnung der Werke ver- rechnet. | | | | | | | | | | | | |
| 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 |
| a. Kraftwerk Brig-Iselle | 2 037 850 | 73 | — | — | 2 037 850 | 73 | — | — | — | — | 2 037 850 | 73 |
| b. Kraftwerk Amsteg | 48 406 891 | 17 | 756 861 | 67 | 49 163 752 | 84 | — | — | — | — | 49 163 752 | 84 |
| c. Nebenwerk Göschenen | 508 814 | 48 | — | — | 508 814 | 48 | — | — | — | — | 508 814 | 48 |
| d. Kraftwerk Ritom | 22 851 166 | 66 | 214 009 | 85 | 23 065 725 | 81 | — | — | 1 450 | 70 | 23 065 176 | 51 |
| e. Kraftwerk Barberine | 36 800 841 | 34 | 554 268 | 90 | 37 355 110 | 24 | — | — | — | — | 37 355 110 | 24 |
| f. Kraftwerk Vernayaz | 7 621 755 | 40 | 8 611 924 | 85 | — | — | 16 233 680 | 25 | — | — | 16 233 680 | 25 |
| g. Kraftwerk Rapperswil | 747 839 | 85 | 4 040 | — | — | — | 743 799 | 85 | — | — | 743 799 | 85 |
| h. 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 |
| a. Amsteg-Ritom-Giubiasco- Melide | 12 422 260 | 90 | 106 381 | 40 | 12 528 642 | 30 | — | — | — | — | 12 528 642 | 30 |
| b. Amsteg-Steinen- Immensee | 3 033 080 | 51 | 19 946 | — | 3 053 026 | 51 | — | — | — | — | 3 053 026 | 51 |
| c. Immensee-Rothkreuz- Sihlbrugg | 1 031 039 | 11 | 100 | — | 1 030 939 | 11 | — | — | — | — | 1 030 939 | 11 |
| d. Rothkreuz-Olten | 2 242 144 | 04 | 7 593 | 26 | 2 249 737 | 30 | — | — | — | — | 2 249 737 | 30 |
| e. Rothkreuz-Emmenbrücke | 463 077 | 23 | 8 992 | 15 | 472 069 | 38 | — | — | — | — | 472 069 | 38 |
| f. Brig-Granges | 929 397 | 05 | — | — | 929 397 | 05 | — | — | — | — | 929 397 | 05 |
| g. Châtelard-Vernayaz- Puidoux | 3 341 731 | 98 | 22 732 | 47 | 3 318 999 | 51 | — | — | — | — | 3 318 999 | 51 |
| h. Puidoux-Bussigny | 750 817 | 80 | 79 547 | 50 | 830 365 | 30 | — | — | — | — | 830 365 | 30 |
| i. Vernayaz-Romanel | 468 897 | 32 | 57 843 | 67 | 526 740 | 99 | — | — | — | — | 526 740 | 99 |
| k. Vernayaz-Rapperswil (Hauptleitung) | — | — | 859 312 | 39 | — | — | 859 312 | 39 | — | — | 859 312 | 39 |
| l. Hendschiken-Brugg | 244 962 | 25 | 6 604 | 70 | 251 455 | 75 | — | — | 111 | 20 | 251 566 | 95 |
| m. Brugg-Seebach | 48 817 | 45 | 610 103 | 47 | 658 925 | 92 | — | — | — | — | 658 925 | 92 |
| n. Mühleberg-Burgdorf | 250 711 | 10 | 561 321 | 36 | 812 032 | 46 | — | — | — | — | 812 032 | 46 |
| o. 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 |
| a. Melide | 1 807 685 | 67 | — | — | 1 806 891 | 67 | — | — | 794 | — | 1 807 685 | 67 |
| b. Giubiasco | 2 525 649 | 33 | — | — | 2 523 984 | 48 | — | — | 1 664 | 85 | 2 525 649 | 33 |
| c. Giornico | 2 620 881 | 17 | 290 | 80 | 2 612 886 | 97 | — | — | 7 703 | 40 | 2 620 590 | 37 |
| d. Göschenen | 2 484 951 | — | 2 467 | 85 | 2 486 030 | 70 | — | — | 1 388 | 15 | 2 487 418 | 85 |
| e. Steinen | 2 895 463 | 90 | 19 278 | 70 | 2 904 070 | — | — | — | 10 672 | 60 | 2 914 742 | 60 |
| f. Sihlbrugg | 1 420 231 | 29 | 15 853 | 85 | 1 404 359 | 94 | — | — | 17 | 50 | 1 404 377 | 44 |
| g. 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. |
| h. Brugg | 1 121 521 | 65 | 361 799 | 70 | 1 481 929 | 30 | — | — | 1 392 | 05 | 1 483 321 | 35 |
| i. Olten | 1 574 473 | 34 | 20 177 | 35 | 1 594 650 | 69 | — | — | — | — | 1 594 650 | 69 |
| k. Vernayaz | 1 384 067 | — | 35 921 | 50 | 1 419 988 | 50 | — | — | — | — | 1 419 988 | 50 |
| l. Puidoux | 1 781 192 | 76 | 47 518 | 29 | 1 827 744 | 75 | — | — | 966 | 30 | 1 828 711 | 05 |
| m. Leuk | 290 759 | 19 | — | — | 290 759 | 19 | — | — | — | — | 290 759 | 19 |
| n. Granges | 410 174 | 83 | — | — | 410 174 | 83 | — | — | — | — | 410 174 | 83 |
| o. Bussigny | 1 267 761 | 45 | 424 488 | 15 | 1 692 249 | 60 | — | — | — | — | 1 692 249 | 60 |
| p. Coppet | — | — | 20 609 | 15 | — | — | 20 609 | 15 | — | — | 20 609 | 15 |
| q. Burgdorf | 161 870 | 15 | 474 749 | 37 | — | — | 635 125 | 92 | 1 493 | 60 | 636 619 | 52 |
| r. Seebach | 674 986 | 42 | 955 967 | 10 | 1 629 537 | 52 | — | — | 1 416 | — | 1 630 953 | 52 |
| s. Puidoux (Verteilstation) | — | — | 410 316 | 30 | — | — | 410 316 | 30 | — | — | 410 316 | 30 |
| t. Kerzers („) | — | — | 762 637 | 78 | — | — | 762 637 | 78 | — | — | 762 637 | 78 |
| u. Ruppertswil („) | — | — | 483 703 | 95 | — | — | 483 703 | 95 | — | — | 483 703 | 95 |
| v. Freiburg | — | — | 17 505 | 15 | — | — | 17 505 | 15 | — | — | 17 505 | 15 |
| w. Thun | — | — | 215 385 | 37 | 215 385 | 37 | — | — | — | — | 215 385 | 37 |
| x. Gossau | — | — | 551 | 30 | — | — | 551 | 30 | — | — | 551 | 30 |
| y. 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 |
| a. Thun—Bern | 5 255 131 | 55 | — 244 485 | 37 | 4 977 318 | 48 | — | — | 33 327 | 70 | 5 010 646 | 18 |
| b. Erstfeld—Bellinzona . . | 19 022 036 | 38 | 8 625 | 75 | 18 935 325 | 78 | — | — | 45 336 | 35 | 19 030 662 | 13 |
| c. Bellinzona—Chiasso . . | 7 142 507 | 55 | 92 887 | 08 | 7 234 749 | 63 | — | — | 645 | — | 7 235 394 | 63 |
| d. Erstfeld—Luzern . . . | 8 442 496 | 09 | — | — | 8 442 496 | 09 | — | — | — | — | 8 442 496 | 09 |
| e. Immensee—Rothkreuz . . | 237 834 | 10 | — | — | 237 834 | 10 | — | — | — | — | 237 834 | 10 |
| f. Arth-Goldau—Zürich und Zug—Luzern | 6 427 553 | 24 | 2 181 | 15 | 6 429 734 | 39 | — | — | — | — | 6 429 734 | 39 |
| g. Luzern—Olten—Basel . . | 9 306 448 | 56 | 39 838 | 80 | 9 346 287 | 36 | — | — | — | — | 9 346 287 | 36 |
| h. Brig—Iselle | 1 501 442 | 80 | — | — | 1 501 442 | 80 | — | — | — | — | 1 501 442 | 80 |
| i. Brig—Sitten | 2 704 837 | 45 | 813 | 80 | 2 702 981 | 05 | 813 | 80 | 1 856 | 40 | 2 705 651 | 25 |
| k. Sitten—Lausanne | 6 966 431 | 86 | 47 273 | 85 | 7 013 705 | 71 | — | — | — | — | 7 013 705 | 71 |
| l. Lausanne—Vallorbe und Dailens—Yverdon . . . | 5 096 097 | 35 | — 527 983 | 05 | 4 568 114 | 30 | — | — | — | — | 4 568 114 | 30 |
| m. Palézieux—Lausanne— Genf | 389 673 | — | 3 953 877 | 37 | — | — | 4 343 550 | 37 | — | — | 4 343 550 | 37 |
| n. Palézieux—Freiburg— Bern | — | — | 287 196 | 95 | — | — | 287 196 | 95 | — | — | 287 196 | 95 |
| o. Zürich—Olten | 4 889 645 | 99 | — 112 797 | 53 | 4 774 721 | 11 | — | — | 2 127 | 35 | 4 776 848 | 46 |
| p. Olten—Bern | 1 791 074 | 68 | 1 639 934 | 65 | 3 431 009 | 33 | — | — | — | — | 3 431 009 | 33 |
| q. Thalwil—Richterswil . . | 1 162 287 | 83 | — 56 474 | 80 | 1 105 813 | 03 | — | — | — | — | 1 105 813 | 03 |
| r. Zürich—Rapperswil . . . | 900 | 10 | 1 174 560 | 20 | — | — | 1 175 460 | 30 | — | — | 1 175 460 | 30 |
| s. Zürich—Winterthur . . . | 473 273 | 89 | 1 787 149 | 70 | 2 260 423 | 59 | — | — | — | — | 2 260 423 | 59 |
| t. Winterthur—St. Gallen— Rorschach | — | — | 129 482 | 65 | — | — | 129 482 | 65 | — | — | 129 482 | 65 |
| u. Brugg—Pratteln | — | — | 1 323 141 | 91 | — | — | 1 323 141 | 91 | — | — | 1 323 141 | 91 |
| v. Rothkreuz—Ruppertswil . | — | — | 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 |
| a. Thun—Bern | 350 381 | 86 | — | — | 36 520 | 30 | — | — | 313 861 | 56 | 350 381 | 86 |
| b. Erstfeld—Bellinzona . . | 2 931 896 | 84 | — | — | 2 095 632 | 47 | — | — | 836 264 | 37 | 2 931 896 | 84 |
| c. Bellinzona—Chiasso . . . | 1 359 229 | 30 | 4 947 | 05 | 1 008 918 | 30 | — | — | 355 258 | 05 | 1 364 176 | 35 |
| d. Erstfeld—Luzern | 916 867 | 04 | — | — | 552 044 | 23 | — | — | 364 822 | 81 | 916 867 | 04 |
| e. Immensee—Rothkreuz . . | 6 178 | 60 | — | — | 222 | 50 | — | — | 5 956 | 10 | 6 178 | 60 |
| f. Arth-Goldau—Zürich und Zug—Luzern | 542 112 | 07 | 1 748 | 90 | 44 551 | 40 | — | — | 499 309 | 57 | 543 860 | 97 |
| g. Luzern—Olten—Basel . . | 889 441 | 40 | 22 784 | 65 | 377 792 | 10 | — | — | 534 433 | 95 | 912 226 | 05 |
| h. Brig—Sitten | 128 588 | 45 | 5 688 | 20 | 69 713 | 35 | 3 379 | 75 | 61 183 | 55 | 134 276 | 65 |
| i. Sitten—Lausanne | 733 786 | 45 | — 2 503 | 15 | 195 743 | 90 | — | — | 535 539 | 40 | 731 283 | 30 |
| k. Lausanne—Vallorbe und Dailens—Yverdon . . . | 622 873 | 30 | 38 086 | 85 | 301 761 | 75 | — | — | 356 198 | 40 | 660 960 | 15 |
| l. 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 | | | | | | | |
|---|------------------------------|-----------|------------------------------|-----------|------------------------|-----------|-------------------------|-----------|---|-----------|--------------------|-----------|
| | Fr. | Rp. | Fr. | Rp. | Vollendete Objekte | | Unvollendete Objekte | | Bauausgaben zulasten der Betriebsrechnung | | Total | |
| <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 (Tele- graph, 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 Daillens—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 Beschleu- nigung der Elektrifizierung | 303 726 950 | 96 | 48 720 446 | 48 | 305 766 007 | 71 | 34 684 602 | 93 | 11 996 786 | 80 | 352 447 397 | 44 |
| Einführung der elektrischen Zugför- derung 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 Roll- material 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 Lokomo- tiven, wovon 69 unvol- lendet | 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 Motorwa- gen, 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“ übergetragene Kriegsdefizit hatte auf 31. Dezember 1922 die Summe von Fr. 210 757 282.53 erreicht; es ist aus den Fehlbeträgen der Gewinn- und Verlustrechnungen der Jahre 1914 bis 1922 entstanden, welche im gesamten betragen haben Fr. 317 224 417.28

Hiervon kommen in Abzug:

| | | |
|--|-----|------------------|
| Aktivsaldo des Jahres 1913, der in das Jahr 1914 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 |
| | | <hr/> |
| | | „ 106 467 134.75 |
| Betrag des Defizites auf Ende des Jahres 1922, wie oben | Fr. | 210 757 282.53 |
| Von diesem Defizit haben wir die Einnahmenüberschüsse der Gewinn- und Verlust- | | |
| rechnungen der Jahre 1923 und 1924 mit zusammen | „ | 18 844 521.50 |
| abgeschrieben, so dass das Kriegsdefizit der Bilanz auf den 31. Dezember | | |
| 1924 noch betrug | 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 |
| | | <hr/> |
| 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 Anleihenkosten, die Einlagen in die Spezialfonds, die statutarischen Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse und die bisherige Jahresquote für die Verzinsung und Tilgung ihres Defizites, sowie die Rückstellungen für die gesetzliche Tilgung des Schuldkapitals in der Frist von 100 Jahren. Den Rechnungen sind somit alle Operationen auf Grund der gesetzlichen und reglementarischen Vorschriften belastet.

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.

Beilagen:

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

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

