

Zur Reorganisation der S.B.B.

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **77/78 (1921)**

Heft 22

PDF erstellt am: **19.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-37267>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Clochers à jour dans les Alpes valaisannes.

Parmi les éléments qui constituent le charme pittoresque des vallées alpestres, il en est peu qui jouent un rôle plus important que l'architecture ancienne; le Valais en particulier, privé de ses ponts, de ses ruines, de ses châteaux, de ses demeures patriciennes en partie délabrées, de ses mazots noircis et surtout de ses édifices religieux perdrait une grande partie de sa poésie.

Parmi ces derniers, nous admirons dans les villes les anciennes églises en grande partie de style roman, avec leurs lourdes tours carrées surmontées d'une pyramide massive, dont les principales, à St-Maurice et à Sion, ont un caractère particulièrement imposant. Dans les églises de second ordre, nous retrouvons le même caractère mais simplifié.

Dans les campagnes et les chemins de montagne, nous sommes frappés du charme et de la quantité de ravissantes chapelles précédées d'un petit portique à colonnes, surmontées d'un clocheton, le tout inséparable du paysage alpestre valaisan. Presque partout et surtout dans la vallée de la Viège de Saas, on est surpris de la richesse et de la variété des intérieurs des églises et chapelles.

L'art italien a largement influencé toutes ces productions, tant dans l'architecture civile que religieuse. C'est ce qui explique l'abondance de colonnes et de voûtes que l'on rencontre jusque dans les endroits très élevés; mais c'est presque toujours la colonne fruste, à profils sévères et simplifiés, rappelant l'ordre toscan, qui est employée au dehors des édifices. La coupole proprement dite ne joue presque pas de rôle dans la construction des églises, mais comme nous le verrons, la reminiscence a aussi agi sur l'imagination des constructeurs du pays. A l'intérieur, les colonnes d'ordres plus somptueux, tels que le corinthien et le composite, ont une grande part dans la décoration, surtout dans celles des autels qui sont dorés et enrichis de figures polychromes, le tout du style mouvementé du baroque italien formant un contraste surprenant avec la sévérité du paysage alpestre.

Nous rencontrons aussi parfois dans nos excursions valaisannes des clochers à jour d'un effet fort original et artistique, dans lesquels les parties constructives seules sont accentuées comme arêtes de pierre de taille, s'élevant sur la plate-forme carrée d'une tour et portant une petite lanterne. Ces gracieux couronnements sont inspirés de la pyramide massive des clochers romans ou de la coupole italienne.

C'est au fond de la vallée de la Viège de Saas que se trouve un représentant du premier genre (figure 1). Sur la plate-forme carrée d'une tour, s'élève un tambour octogonal de huit piliers droits formant avec la corniche qu'ils supportent huit pans à jour au milieu de chacun desquels se trouve un gros balustre. Au droit des angles de cette balustrade sont placés huit piliers de pierre inclinés d'une façon concentrique vers un disque de pierre

supportant la lanterne; cette dernière est composée d'une couronne de colonnettes surmontée d'une petite coupole surhaussée, formée par des côtes correspondant aux colonnettes. Un bouton et une croix couronnent le tout. Socle, balustrade, pyramide, lanterne et coupole sont à jour.

Dans la vallée d'Illicz, à Champéry, au pied de la Dent du Midi, se trouve une église avec clocher à jour rappelant par son profil la belle coupole surmontée d'une lanterne, telle que l'a créée la Renaissance italienne (fig. 2). Ici, une balustrade couronne la plate-forme de la tour carrée mais ne porte pas les huit arêtes de pierre formant les côtes de la coupole. Ces dernières reposent sur des socles formant corps avec les quatre dés d'angle et les quatre dés médiaux de la balustrade.

La poussée des arcs est donc contrebutée par des massifs de pierre beaucoup plus importants que les simples dés. Les socles des arêtes sont plus hauts que la balustrade et forment de petits contreforts portant une boule. Les huit arcs portent une couronne octogonale sur laquelle repose la lanterne percée sur ses huit pans de fenêtres à plein cintre, une petite coupole surmontée d'un épi et d'une croix couronne le tout.

La légèreté des arcs comprimée par le poids de la lanterne massive donne cette impression de tension, de concordance de force et d'élégance qui caractérise certains chefs-d'œuvre d'architecture. Cette construction aérienne légèrement posée sur la lourde tour est d'un charme extrême et semble, comme les sommets sourcilieux qui lui servent de fond, vouloir s'élancer dans le ciel.

A. Lambert.

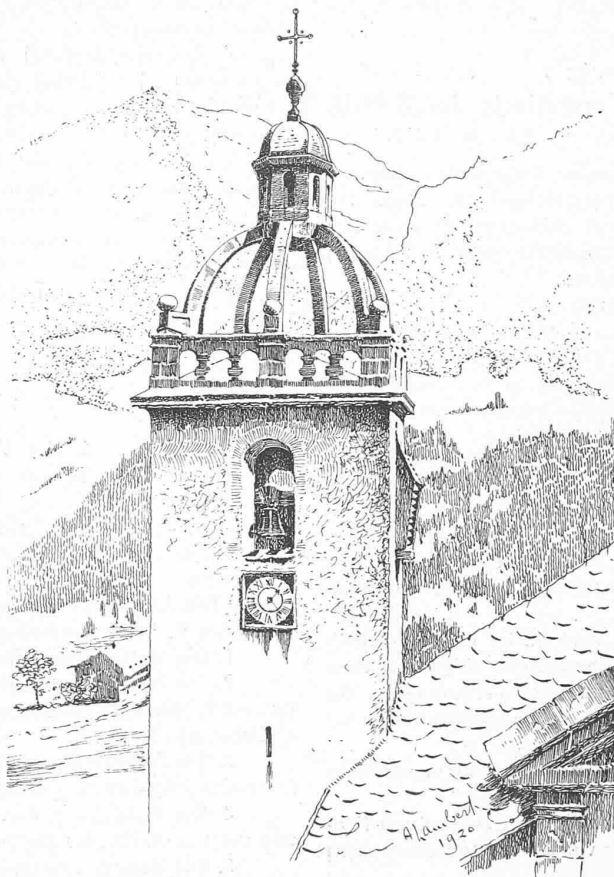


Fig. 2. Clocher à Champéry. Croquis de l'auteur d'après une photographie de M. W. Heller à Berne. Tour carrée 6 sur 6 m.

Zur Reorganisation der S. B. B.

An der Delegierten-Versammlung des S. I. A. vom 19. März dieses Jahres hatte der Präsident des S. I. A., Ing. R. Winkler, Direktor der Technischen Abteilung des schweizer. Eisenbahndepartements, auf Anfrage mitgeteilt, der vom Departement ausgearbeitete und von einer Experten-Kommission begutachtete Entwurf einer Reorganisation der S. B. B. werde voraussichtlich noch im Mai d. J. der Öffentlichkeit übergeben werden können.¹⁾ Wir sind heute in der Lage, unsern Lesern den Wortlaut des „Entwurfes vom 30. April“ bekannt zu geben und ihn damit der Beurteilung durch die Fachkreise zu unterbreiten. Von Fachleuten waren an der Entwurf-Aufstellung beteiligt ausser dem eingangs genannten Departements-Direktor und dem Redaktor des Entwurfs, S. B. B.-Kreis-Direktor Ing. A. Schraff, unsere S. I. A.-Kollegen Ing. F. Rothpletz (Bern), Ing. G. Bener, Dir. der Rh. B. (Chur) und Ing. C. A. Bonzanigo (Bellinzona), ferner von Eisenbahnfachleuten S. B. B.-Kreis-Direktor Gorjat (Lausanne) und Dr. Herold, Dir. der B. T. (St. Gallen), ferner Bauvorstand Dr. E. Klöti (Zürich), Prof. Dr. Lawr (Brugg) u. A. m. Wir sehen für heute von einem Kommentar ab und begnügen uns damit, auf die erfreuliche Klarheit und Kürze des Entwurfs hinzuweisen, die wohl in erster Linie

¹⁾ Siehe Protokoll auf S. 206 von Nr. 18 (30. April d. J.).

dem Einfluss unserer an der Bearbeitung beteiligten und mit der Materie wohlvertrauten Kollegen zu danken sind. Es ist zu wünschen, dass dieser Geist praktischer Erfahrung dem Reorganisations-Entwurf in der Behandlung durch die politischen Instanzen erhalten bleibe, dass insbesondere das Gesetz nicht durch regionale Begehren Verwässerungen bzw. Belastungen erfahre, die die Erreichung seines Zweckes erschweren.

Bundesgesetz

betr. die Organisation und Verwaltung der S.B.B.

(Entwurf des Eisenbahndepartements vom 30. April 1921.)

Die Bundesversammlung der schweizer. Eidgenossenschaft, in der Absicht, die Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen zu vereinfachen und ihren Betrieb wirtschaftlicher zu gestalten; nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom . . . 1921; gestützt auf Art. 26 der Bundesverfassung,

beschliesst:

Die Art. 5, 7, 7^{bis}, 8, 10 bis 39 und 48 des Bundesgesetzes vom 15. Oktober 1897 betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden durch folgende Bestimmungen ersetzt:

1. Allgemeine Bestimmungen.

Art. 1: ¹Die vom Bunde erworbenen und die von ihm gebauten Eisenbahnen sind als „Schweizerische Bundesbahnen“ (im folgenden S.B.B. *Red.*) unter Wahrung der Interessen der nationalen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu verwalten und zu betreiben.

²Geschäftsführung und Betrieb sind Sache einer innerhalb der Bestimmungen dieses Gesetzes selbständigen eidgenössischen Verwaltung. Den einzelnen Dienststellen dieser Verwaltung ist zur Sicherung eines einfachen und raschen Geschäftsganges möglichst weitgehende Selbständigkeit einzuräumen.

Art. 2: ¹Die Verwaltung der S.B.B. hat ihr rechtliches Domizil am Sitze der Generaldirektion.

²Sie hat ausserdem in jedem Kanton ein Domizil am Kantonshauptort zu verzeihen, an dem sie von den Kantonseinwohnern belangt werden kann.

³Für dingliche Klagen gilt der Gerichtstand der gelegenen Sache.

⁴Für die gegen die S.B.B. gerichteten Klagen finden die Bestimmungen des Art. 48, Ziffer 2, des Bundesgesetzes vom 22. März 1893/6. Oktober 1911 über die Organisation der Bundesrechtspflege keine Anwendung.

Art. 3: ¹Die S.B.B. sind von jeder Besteuerung durch die Kantone und Gemeinden befreit. Diese Bestimmung gilt nicht für Liegenschaften, die sich zwar im Eigentum der S.B.B. befinden, aber keine notwendige Beziehung zum Bahnbetrieb haben.

²Für das Rollmaterial, das Mobiliar und die Transportgegenstände sind die S.B.B. den kantonalen Vorschriften über die Versicherungspflicht nicht unterworfen.

Art. 4: ¹Die allgemeine Bundesgesetzgebung in Eisenbahnsachen gilt auch für die S.B.B., sofern hierfür die Voraussetzungen vorhanden sind und keine andere Ordnung getroffen ist.

²Die Vorschriften über die Bundesaufsicht und Kontrolle über die Eisenbahn- und Schiffsverkehrsunternehmungen finden auf die S.B.B. keine Anwendung.

II. Befugnisse der Bundesversammlung und des Bundesrates.

Art. 5: Der Bundesversammlung stehen neben der Gesetzgebungsbefugnis zu:

1. die Genehmigung des Voranschlages;
2. die Abnahme der Jahresrechnung und des Geschäftsberichtes;
3. die Ermächtigung des Bundesrates zur Aufnahme von Anleihen für die Bedürfnisse der S.B.B.

Art. 6: Der Bundesrat übt die Oberaufsicht über die Geschäftsführung der Verwaltung aus und bestimmt die Richtlinien für die allgemeine Eisenbahnpolitik. Er kann der S.B.B.-Verwaltung die ihm im Interesse des Landes gutschneidenden Weisungen erteilen. Ferner stehen ihm zu:

1. Die Vertretung der S.B.B.-Verwaltung gegenüber der Bundesversammlung.

2. Wahlen: a) des Präsidenten und des Vizepräsidenten des Verwaltungsrates; b) von sechs Mitgliedern des Verwaltungsrates; c) des Präsidenten der Generaldirektion, der Generaldirektoren und der Kreisdirektoren; d) von je sechs Mitgliedern der Eisenbahnräte.

3. Die Aufnahme von Anleihen und die Festsetzung der Anleihsbedingungen.

4. Die Genehmigung: a) der allgemeinen Bauprojekte für neue Linien; b) der Pläne für Neu-, Um- und Ergänzungsbauten, für die der Kostenvoranschlag den Betrag von 3 000 000 Fr. überschreitet; c) der Pläne für andere Bauausführungen einschliesslich der Vorlagen über die das Gebiet der S.B.B. in Anspruch nehmenden elektrischen Anlagen Dritter, soweit sich die S.B.B. mit den zur Begutachtung berufenen eidg. oder kant. Amtstellen oder den beteiligten Dritten nicht verständigen können; d) der Fahrpläne; e) der Eisenbahn-Pacht- und Betriebsverträge; f) der Statuten für die Personalversicherung; g) des Reglementes für den Erneuerungsfonds.

III. Organe der Verwaltung.

Art. 7: Die Organe der S.B.B.-Verwaltung sind:

1. der Verwaltungsrat; 2. die Geschäftsleitung; 3. die Eisenbahnräte.

1. Der Verwaltungsrat.

Art. 8: ¹Der Verwaltungsrat besteht aus dem Präsidenten, dem Vizepräsidenten und neun Mitgliedern, die wie folgt gewählt werden: a) der Präsident, der Vizepräsident und sechs Mitglieder vom Bundesrate; b) je ein Mitglied von den Eisenbahnräten aus ihrer Mitte.

²Die Amtsdauer des Verwaltungsrates beträgt drei Jahre.

Art. 9: ¹Dem Verwaltungsrate stehen zu:

1. Die Aufsicht über die gesamte Verwaltung.
2. Die Begutachtung aller wichtigen, die S.B.B. betreffenden Geschäfte, die vom Bundesrate oder von der Bundesversammlung zu behandeln sind.

3. Die Feststellung des Voranschlages, sowie die Prüfung der Jahresrechnung und des Geschäftsberichts zuhanden des Bundesrates.

4. Die Aufstellung der allgemeinen Verwaltungsorganisation und der Grundsätze für die Fürsorge für das Personal.

5. Die Beschlussfassung über generelle Projekte für grössere Neu-, Um- und Ergänzungsbauten.

6. Die Genehmigung wichtiger Verträge.

7. Die Aufstellung der Wahlvorschläge für den Präsidenten der Generaldirektion, die Generaldirektoren und die Kreisdirektoren zuhanden des Bundesrates, sowie die Genehmigung der Wahlen der Abteilungsvorstände der Generaldirektion und der Kreisdirektionen.

²Die nähere Umschreibung der Obliegenheiten und Befugnisse des Verwaltungsrates erfolgt durch die Vollziehungsverordnung.

Art. 10: ¹Die Generaldirektoren und die Kreisdirektoren wohnen den Sitzungen des Verwaltungsrates mit beratender Stimme und mit dem Rechte der Antragstellung bei.

²Der Präsident und die Mitglieder des Verwaltungsrates beziehen Entschädigungen, deren Ausmass vom Bundesrate festgesetzt wird.

2. Die Geschäftsleitung.

Art. 11: Die Geschäftsleitung wird gebildet aus der Generaldirektion und den Kreisdirektionen.

a) Die Generaldirektion.

Art. 12: ¹Die Generaldirektion besteht aus dem Präsidenten und zwei Generaldirektoren, die auf unverbindlichen Vorschlag des Verwaltungsrates vom Bundesrate gewählt werden.

²Die Amtsdauer des Präsidenten und der Generaldirektoren beträgt sechs Jahre.

³Die Generaldirektion hat ihren Sitz in Bern.

Art. 13: ¹Dem Präsidenten und den Generaldirektoren liegt unter Vorbehalt der dem Verwaltungsrate zustehenden Befugnisse und der nach Massgabe dieses Gesetzes den Kreisdirektionen übertragenen Aufgaben die oberste Leitung und Geschäftsführung ob.

²Die Beschlussfassung über die wichtigeren Geschäfte erfolgt durch die Generaldirektion als Behörde. Die Vorbereitung dieser Geschäfte, die Erledigung weniger wichtiger Geschäfte, sowie die spezielle Leitung und Ueberwachung der einzelnen Geschäftszweige wird nach Departementen unter den Präsidenten und die Generaldirektoren verteilt.

Art. 14: ¹ Der Präsident* der Generaldirektion vertritt die Bundesbahnverwaltung nach aussen, soweit ihm dies nach der Natur der Geschäfte angezeigt erscheint.

² Er steht dem Präsidialdepartemente vor und überwacht den Gang der Verwaltung. Er kann auch in die Geschäftsführung der andern Departemente und der Kreisdirektionen eingreifen und unmittelbar Weisungen erteilen, wenn er dies für notwendig erachtet.

Art. 15: Zur Leitung der dem Präsidenten und den Generaldirektoren unmittelbar unterstellten Dienstzweige bestehen am Sitze der Generaldirektion die nötigen Dienstabteilungen; einzelne Dienstzweige können mit Zustimmung des Bundesrates auch ausserhalb dieses Sitzes verlegt werden.

Art. 16: ¹ An der Spitze jeder Dienstabteilung steht ein Abteilungsvorstand, der von der Generaldirektion unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Verwaltungsrat gewählt wird.

² Die Abteilungsvorstände leiten im Rahmen der Dienstorganisation und des jährlichen Voranschlags die Geschäfte ihrer Abteilung. Sie erteilen innerhalb ihres Geschäftskreises den Abteilungen der Kreise die nötigen Weisungen und überwachen deren Durchführung.

b) Die Kreisdirektion.

Art. 17: ¹ Für die Verwaltung und den Betrieb wird das S. B. B.-Netz in drei Kreise eingeteilt.

² Die Kreiseinteilung erfolgt auf Antrag des Verwaltungsrates durch den Bundesrat.

³ Für die Verwendung des Personals und die Benützung der Anlagen und Betriebsmittel fallen die Kreisgrenzen nicht in Betracht.

Art. 18: ¹ Für jeden Eisenbahnkreis besteht eine Kreisdirektion.

² Sitz der Kreisdirektionen sind

Art. 19: Der Geschäftskreis der Kreisdirektionen umfasst:

1. Die administrative und gerichtliche Vertretung der Verwaltung in allen Angelegenheiten, deren Besorgung den Kreisdirektionen obliegt.

2. Die Leitung folgender Dienstzweige im Bereiche ihres Kreises, nach den jeweiligen geltenden Vorschriften und erhaltenen Weisungen: a) Verwaltung des Grundbesitzes, b) Buchhaltung und Kassendienst, c) Unterhalt und Bewachung der Bahn, d) Stationsdienst und Zugsbegleitung, e) Schifffahrt- und Hafenbetrieb, f) Verwaltung der Lagerhäuser, g) Einrichtung von Rollfuhrdiensten, h) Zugförderung.

3. Die Indienstnahme, Wahl, Versetzung, Entlassung und Pensionierung, sowie die Festsetzung der Besoldungen und Löhne der Beamten, Angestellten und Arbeiter der Kreisdirektionen, mit Ausnahme der Abteilungsvorstände.

4. Die Auskunfterteilung an das Publikum über Tarifverhältnisse, die Mitwirkung bei der Transportacquisition und die Berichterstattung über kommerzielle Verhältnisse an die Generaldirektion.

5. Die Behandlung von Haftpflichtansprüchen wegen Tötung oder Verletzung von Personen und die Besorgung der aus der obligatorischen Unfallversicherung herrührenden Geschäfte, soweit sie in den Tätigkeitsbereich der Kreisdirektionen fallen.

6. Die Erledigung von Reklamationen aus dem innern Verkehr der S. B. B. wegen unrichtiger Anwendung der Tarife oder unrichtiger Instradierung, wegen Verlustes oder Beschädigung von Transportgütern, sowie wegen Verspätungen im Personen- und Güterverkehr, soweit diese nicht den Bahnhof- oder Stationsvorständen zugewiesen werden.

7. Die Aufstellung der Projekte für Neu-, Um- und Ergänzungsbauten, sowie deren Ausführung nach Massgabe der nähern Bestimmungen, die die Vollziehungsverordnung hierüber aufstellen wird.

8. Die Behandlung weiterer Geschäfte, die den Kreisdirektionen durch die Vollziehungsverordnung, durch Beschluss des Verwaltungsrates oder durch die Generaldirektion zugewiesen werden.

Art. 20: ¹ An der Spitze jeder Kreisdirektion steht ein Kreisdirektor, der auf unverbindlichen Vorschlag des Verwaltungsrates vom Bundesrate gewählt wird.

² Die Amtsdauer der Kreisdirektoren beträgt sechs Jahre.

³ Die Kreisdirektoren sind unmittelbar der Generaldirektion unterstellt und vertreten sie bei den Kreisen. Sie üben allein oder in Verbindung mit den ihnen unterstellten Dienstabteilungen die den Kreisdirektionen gemäss Art. 19 dieses Gesetzes zustehenden Befugnisse und Obliegenheiten aus und überwachen den Vollzug der Weisungen der Generaldirektion. Sie widmen den Personalangelegenheiten ihre besondere Aufmerksamkeit, suchen sich zuhanden der General-

direktion über die für ihren Kreis in Betracht kommenden Verkehrsbedürfnisse von Handel, Industrie, Landwirtschaft, Gewerbe usw. ein zuverlässiges Urteil zu verschaffen und sorgen für einen möglichst reibungslosen Gang der Geschäfte und des Betriebes ihres Kreises.

Art. 21: ¹ An der Spitze der den Kreisdirektoren unterstellten Dienstabteilungen steht je ein Abteilungsvorstand, der von der Generaldirektion unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Verwaltungsrat gewählt wird.

² Die Abteilungsvorstände der Kreisdirektionen leiten im Rahmen der Dienstorganisation und des jährlichen Voranschlags die Geschäfte ihrer Abteilung. Sie verkehren unmittelbar mit den Abteilungsvorständen der Generaldirektion.

3. Die Eisenbahnräte.

Art. 22: ¹ Für jeden Kreis wird ein Eisenbahnrat bestellt.

² Jeder Eisenbahnrat besteht aus 20 bis 25 Mitgliedern, von denen sechs vom Bundesrate und die übrigen von den Kantonen und Halbkantonen gewählt werden.

³ Die Verteilung der Zahl der von den Kantonen zu wählenden Mitglieder auf die Kantone geschieht durch die Vollziehungsverordnung. Jeder im Bereiche eines Kreises gelegene Kanton oder Halbkanton erhält wenigstens einen Vertreter. Die Zuteilung der übrigen von den Kantonen zu wählenden Mitglieder erfolgt nach dem Umfange, sowie nach der kommerziellen und volkswirtschaftlichen Bedeutung der in einem Kanton gelegenen Linien eines Kreises.

⁴ Der Bundesrat wird bei den ihm zufallenden Wahlen darauf achten, dass Landwirtschaft, Gewerbe, Industrie, Handel und Verkehr, sowie das Personal eine Vertretung in jedem Eisenbahnrat erhalten.

⁵ Die Amtsdauer der Eisenbahnräte beträgt drei Jahre und fällt zusammen mit der Amtsdauer des Verwaltungsrates.

Art. 23: Der Geschäftskreis der Eisenbahnräte umfasst:

1. Die Wahl des Präsidenten und des Vizepräsidenten auf die Dauer einer Amtsperiode aus ihrer Mitte.

2. Die Wahl eines Mitgliedes des Verwaltungsrates.

3. Die Beratung und Begutachtung von Fragen allgemeiner, bautechnischer, betriebsdienstlicher, kommerzieller oder finanzieller Natur zuhanden der zuständigen Behörden auf Anregung des Bundesrates, einer Kantonsregierung, des Verwaltungsrates, der Generaldirektion, des Kreisdirektors oder aus ihrer Mitte.

4. Die Genehmigung des von der Kreisdirektion ausgearbeiteten, zur Vorlage an die Generaldirektion bestimmten jährlichen Bauvoranschlags.

Art. 24: ¹ Die Eisenbahnräte versammeln sich auf Einladung ihres Präsidenten, sobald die Geschäfte die Abhaltung einer Sitzung nötig machen oder wenigstens der vierte Teil der Mitglieder es verlangt. Die Kreisdirektoren nehmen an diesen Sitzungen mit beratender Stimme teil.

² Ausserdem treten sie ein- bis zweimal im Jahre auf Einladung und unter dem Vorsitz des Vorstehers des Eisenbahndepartementes zu gemeinsamer Beratung allgemeiner, die Bundesbahnen betreffender Fragen, sowie zur Aeussierung von Wünschen und Anregungen zusammen.

³ An dieser gemeinsamen Beratung der Eisenbahnräte nehmen auch der Präsident des Verwaltungsrates, die Generaldirektoren und die Kreisdirektoren teil.

Art. 25: Die Mitglieder der Eisenbahnräte beziehen die Tagelder und Reiseentschädigungen, wie sie für die Kommissionen der eidgenössischen Räte festgesetzt sind.

IV. Rechnungswesen der Bundesbahnen.

Art. 26: ¹ Das Rechnungswesen der Bundesbahnen ist vom übrigen Rechnungswesen des Bundes getrennt zu halten und so zu gestalten, dass die Finanzlage des Unternehmens jederzeit mit Sicherheit festgestellt werden kann.

² Die Verzinsung und Amortisation der Eisenbahnschuld erfolgt zu Lasten der Rechnung der S. B. B.

Art. 27: ¹ Das Anlagekapital der S. B. B., abzüglich 70 % des Wertes der Fahrbetriebsmittel und des Mobiliars, ist innerhalb einer Frist von hundert Jahren, vom Jahre 1903 hinweg, bzw. vom Zeitpunkte des Ueberganges der betreffenden Bahn in das Eigentum des Bundes an gerechnet, zu amortisieren.

² Ebenso sind die jedes Jahr neu auf Baukonto zu verrechnenden Beträge je innerhalb einer Frist von hundert Jahren zu amortisieren.

Art. 28: ¹ Für die einer wesentlichen Abnützung unterworfenen Anlagen und Einrichtungen der S. B. B. ist ein Erneuerungsfonds anzulegen.

² Dem Erneuerungsfonds werden keine Zinsen gutgeschrieben. Sein Betrag ist in die Passiven der Bilanz einzustellen.

Art. 29: ¹ Aus dem Einnahmenüberschuss der S. B. B. sind vorerst die Aufwendungen für die Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals zu decken.

² Soweit der verbleibende Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung, einschliesslich des Saldo vortrages vom Vorjahre, fünf Prozent der gesamten Betriebseinnahmen des Jahres nicht übersteigt, wird er auf neue Rechnung vorgetragen. Der Ueberschuss ist dem Reservefonds zu überweisen. Diesem Reservefonds werden keine Zinsen gutgeschrieben.

³ Der Reservefonds dient zur Deckung ausserordentlicher Ausgaben, sowie von Fehlbeträgen der Gewinn- und Verlustrechnung.

⁴ Uebersteigt der Ueberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung nach Abzug des Vortrages aus dem Vorjahre während fünf aufeinanderfolgender Jahre acht Prozent der jeweiligen Betriebseinnahmen, so sind Verkehrserleichterungen durchzuführen.

⁵ Das Nähere über das Rechnungswesen der S. B. B. bestimmt die Vollziehungsverordnung.

V. Anstellungs- und Dienstverhältnis des Personals.

Art. 30: ¹ Für das allgemeine Anstellungs- und Dienstverhältnis, sowie die Besoldungen des Personals der S. B. B. gelten die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen.

² Die Regelung der besondern Dienstverhältnisse, der Fahrbegünstigungen, der Bildung von Personalausschüssen u. dgl. steht dem Bundesrat zu, der diese Befugnis dem Verwaltungsrat oder der Generaldirektion übertragen kann.

Art. 31: Die Generaldirektoren, Kreisdirektoren und Abteilungsvorstände treten mit dem fünfundsiebzehnten Lebensjahre in den Ruhestand.

VI. Uebergangs- und Schlussbestimmungen.

Art. 32: Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Gesetzes beauftragt und bestimmt den Zeitpunkt seines Inkrafttretens.

Miscellanea.

Bund Schweizer Architekten. Ueber die IV. Generalversammlung des B. S. A., die am 23. April 1921 im Rathaus zu Freiburg stattfand, entnehmen wir dem „Werk“ folgende Mitteilung: Anwesend waren 24 Mitglieder. Nach einer Begrüssung durch den Obmann, Prof. H. Bernoulli, wurde das Protokoll der III. Generalversammlung, der Kassabericht 1920, der Jahresbericht 1920, sowie das Budget 1921 in der vorgelegten Form genehmigt. Als Ort für die nächste Generalversammlung wurde Altdorf bestimmt. Der Obmann berichtete über die schweizer. Normalienkommission. Als Delegierten für die Subkommission zur Normalisierung von Bauelementen wählte die Versammlung Arch. Chapallaz. Die vom Vorstand gesammelten und vorgelesenen Wünsche und Anregungen für eine Revision der Honorarnorm wurden eifrig diskutiert. Es wurden weitere Wünsche und Vorschläge aus der Versammlung vorgebracht. Einzelne Stimmen, die sich gegen eine Revision der Norm vernehmen liessen, möchten namentlich die jetzige Zeit hierfür nicht günstig halten. Die Generalversammlung beschloss, die Anregungen zusammengefasst an die Normenkommission des S. I. A. weiterzuleiten und beauftragte den Vorstand mit dieser Aufgabe. Ueber die vom Vorstand zur Annahme vorgeschlagenen Leitsätze des S. I. A. für die Belohnung technischer Angestellten referierte Arch. Hässig, worauf Zustimmung erfolgte.

Nach Schluss der Verhandlungen im Grossratsaal stellten sich Arch. F. Broillet und Stadtbaumeister Savoy ein, um in zwei Gruppen eine Führung durch die Stadt und die Umgebung zu unternehmen. Am Abend kamen die Teilnehmer im Hotel Schweizerhof zusammen zu einem gemeinsamen Essen. Humor und gute Laune dienten vortrefflich, den Abend zu einem fröhlichen Beisammensein zu gestalten. Am Sonntagmorgen führte ein Automobil die Teilnehmer nach Hauteville. Arch. Broillet orientierte in einer längeren interessanten Darstellung über die Baugeschichte des Klosters in den verschiedenen Etappen und über die Durchführung der umfassenden Restauration. Daran schloss sich eine Führung an durch

die Kirche, den Kreuzgang und den Garten, mit Erläuterungen an Ort und Stelle. Die Teilnehmer kehrten dann zu Fuss über Marly nach Freiburg zurück.

Ausfuhr elektrischer Energie. Wie das Bundesblatt vom 11. Mai bekannt gibt, stellen die „Bernischen Kraftwerke A.-G.“ in Bern das Gesuch, es möchte ihnen die Bewilligung für die Ausfuhr von 8000 kW Sommerenergie aus ihren Kraftwerken nach Frankreich an die Gesellschaften „Forces Motrices du Haut-Rhin S. A.“ in Mülhausen und „Electricité de Strasbourg S.-A.“ in Strassburg erteilt werden. Die Energieausfuhr soll normalerweise in der Zeit vom 1. April bis 30. September jedes Jahres — also während etwa 180 Tagen — und zwar während einer Dauer von 150 Tagen zusammenhängend stattfinden. Bei ungünstigen Wasserständen kann die Lieferung eingeschränkt oder ganz eingestellt werden. Es soll den „Bernischen Kraftwerken A.-G.“ dagegen gestattet sein, bei sehr günstigen Wasserverhältnissen und bei gedecktem Inlandbedarf mit der Energielieferung im Frühjahr einen Monat früher zu beginnen und sie im Herbst auf zwei weitere Monate auszudehnen. Die Bewilligung hierzu soll jedoch vom eidgen. Departement des Innern von Fall zu Fall erteilt werden. In der Zeit vom 1. Dezember bis Ende Februar soll eine Ausfuhr unter allen Umständen unterbleiben. Die zur Ausfuhr bestimmte Sommerkraft soll über vorhandene und neu zu erstellende Leitungen der „Bernischen Kraftwerke A.-G.“ den französischen Abnehmern zur Abnahme in Bassecourt zugeführt werden, wo die Messung erfolgt. Die Energie soll in Frankreich in erster Linie zur Stilllegung von Dampfkraftwerken, also zur allgemeinen Versorgung mit Licht und Kraft, dienen. — Die Lieferung soll mit dem 1. April 1922 beginnen und die Bewilligung auf die Dauer von 20 Jahren erteilt werden.

Die „Bernischen Kraftwerke A.-G.“ haben sich bereit erklärt, für den Fall der Erteilung der nachgesuchten Bewilligung, dem Inlandkonsum auf die Dauer von 20 Jahren eine Quote von 8000 kW konstanter Winterenergie zur Verfügung zu stellen. Diese Winterenergie soll während zehn Jahren aus den Walliser Kraftwerken der Aluminium-Industrie A.-G. Neuhausen beschafft, später allenfalls aus neuen Kraftwerken der „Bernischen Kraftwerke A.-G.“ zur Verfügung gestellt werden.

Der Bundesrat hat den „Bernischen Kraftwerken A.-G.“ mit Beschluss vom 18. März 1921 für diese Energieausfuhr eine vorläufige Bewilligung erteilt unter der Voraussetzung, dass die „Bernischen Kraftwerke A.-G.“ eine Hochspannungsleitung Chippis-Spiez-Mühleberg erstellen und dem schweizerischen Bedarf nordwärts der Alpen während der Monate Oktober bis März 8000 kW Winterkraft bereits im Laufe des kommenden Winters zur Verfügung stellen. Die provisorische Bewilligung tritt in Kraft, sobald die genannte Hochspannungsleitung in Betrieb gesetzt wird, und ist für ein Jahr gültig. — Eine definitive Bewilligung wurde noch nicht erteilt.

Schifffahrt auf dem Oberrhein. Unter dem Vorsitz des französischen Arbeitsministers Le Troquer tagte am 18. Mai in Paris eine Versammlung von Vertretern der französischen Handelskammern der östlichen Gebiete und des Elsass, die sich mit der Nutzbarmachung der Rheinwasserkraft zwischen Basel und Strassburg, bezw. mit dem Projekt des *Grand Canal d'Alsace*¹⁾ befasste. Mit Einstimmigkeit wurde die Gründung einer *Studiengesellschaft* beschlossen, die in sowohl technischer wie finanzieller Hinsicht unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Wasserkraft, der Schifffahrt und der landwirtschaftlichen Momente einen Entwurf auszuarbeiten hat.

Am 20. Mai, dem letzten Tage seines in Basel abgehaltenen Frühjahrskongresses, an dem u. a. Ing. Dr. Ed. Tissot (Basel) einen Vortrag über die wirtschaftliche Bedeutung der schweiz. Wasserkraft und Wasserwege gehalten, besichtigte das *Textile Institute of Manchester* die Basler Rheinhafenanlagen, das Kraftwerk Augst (wegen Wassermangel leider nicht zu Schiff, sondern mit der Bahn) und die Augster Schifffahrt-Schleuse mit Demonstrations-Schleusung des Peilbootes „Rud. Gelpke“.

In ihrem letzten Monatsbulletin hat sich (laut „Rh.-Q.“, Januar/April 1921) die „Federation of British Industries“ im Hinblick auf einen direkten Schiffsverkehr London-Basel zugunsten einer möglichst baldigen Regulierung (d. h. Schifffarmachung) des Rheins von Strassburg bis Basel ausgesprochen.

¹⁾ Siehe Seite 243 dieser Nummer.