Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1926)

Artikel: Geschäftsbericht der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1926 an den schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung

Autor: Schrafl., A.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676009

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 04.08.2025

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

Geschäftsbericht

der

Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen

für das

Jahr 1926

an den

schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung

Hochgeachteter Herr Bundespräsident!

Hochgeachtete Herren Bundesräte!

Wir haben die Ehre, Ihnen gestützt auf Art. 5 des Bundesgesetzes betreffend die Organisation und Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen zuhanden der Bundesversammlung über die Geschäftsführung der Bundesbahnverwaltung für das Jahr 1926 zu berichten und gleichzeitig die Rechnungen für diesen Zeitraum zur Genehmigung vorzulegen.

I. Umfang des Netzes.

Die Länge der im Eigentum des Bundes stehenden Linien beträgt auf Ende 1926:

	Baulänge (Eigentum) km	Betriebslänge km	(Eigentum ohne verpachtete Strecken *)
Kreis I . .	923,868	940,119	
» II . .	964,186	976,508	* Basel S. B. B.-St. Johann Landesgrenze 5,281 km * Wohlen-Bremgarten 7,011 km
» III . .	993,944	1011,271	
Total	2881,998	2927,898	

Ausserdem besorgten die Bundesbahnen den Betrieb der Güterbahn Basel D. R. B.—Kleinhüningen (4,005 km), der Nebenbahnen Vevey—Chexbres (7,825 km, gepachtet), Bulle—Romont (18,092 km), Cossonay Bahnhof—Stadt (1,211 km), Nyon—Crassier (5,941 km, gepachtet) samt Anschlusstrecke Crassier—Divonne-les-Bains (3,202 km), sowie der im Auslande gelegenen Anschlusstrecken Koblenz Mitte Rhein—Waldshut (1,743 km), Les Verrières Grenze—Pontarlier (11,284 km) und Delle Grenze—Delle (0,440 km), 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 (12,997 km), sowie auf den den italienischen Staatsbahnen gehörenden Strecken Iselle — Domodossola (19,068 km) und Pino Grenze—Luino (14,639 km), zusammen 59,945 km.

II. Allgemeine Lage und finanzielle Ergebnisse.

Das abgelaufene Jahr hat die Erwartungen, die bei der Aufstellung des Voranschlages wegleitend waren, leider nicht in vollem Umfange erfüllt. Nachdem die neunjährige Periode der Fehljahre 1914 bis 1922 endlich vom Jahre 1923 an wieder durch drei Überschussjahre abgelöst worden war — die Jahre 1923, 1924 und 1925 verzeichnen zusammen einen Gewinn von Fr. 20 329 463. —, brachte das Jahr 1926, nach Vornahme aller gesetzlichen und reglementarischen Rückstellungen im Betrage von Fr. 14 811 781, einen Verlust von Fr. 9 579 340. Bei der Würdigung dieses Fehlbetrages ist allerdings nicht ausser acht zu lassen, dass er im Verhältnis zu den Betriebseinnahmen und den Betriebsausgaben nicht als ein unverhältnismässig hoher Betrag anzusehen ist. Wären nämlich die Transporteinnahmen nur um 2,7 % höher ausgefallen, so wäre die Gewinn- und Verlustrechnung ausgeglichen gewesen.

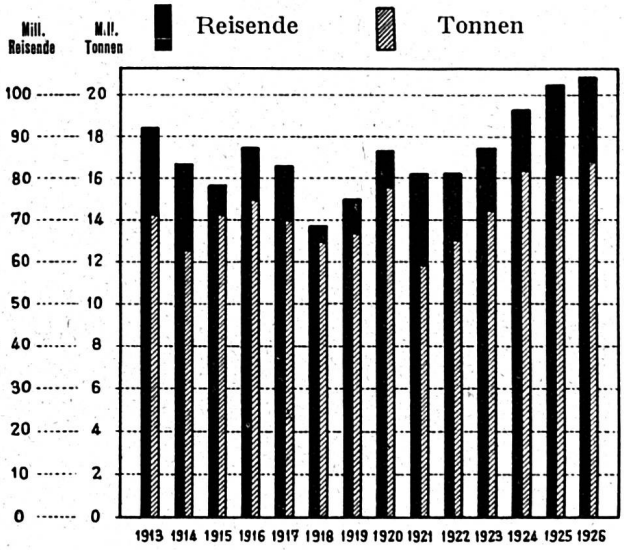

Abb. 1.

Personen-, Gepäck-, Tier-, Post- und Güterverkehr.

Mit diesem Hinweis soll der Ernst, der in diesem Rechnungsabschluss für die Finanzlage der Bundesbahnen liegt, keineswegs abgeschwächt werden. Er ist hauptsächlich darin zu suchen, dass durch dieses Defizit von Fr. 9 579 340 der Zinsendienst der kommenden Jahre wieder dauernd mit rund ½ Million Franken belastet wird; dass im Jahre 1926 die Differenz zwischen den Wertbeständen unserer Pensions- und Hilfskasse und den Reserven, die auf Grund der versicherungstechnischen Berechnungen vorhanden sein sollten, neuerdings um Fr. 11 241 514 zugenommen hat; dass schon im laufenden Jahr, namentlich aber im Jahr 1928 infolge des neuen Besoldungsgesetzes, grosse neue Ausgaben in Aussicht stehen und die Entwicklung sowohl des Verkehrs als auch der Einnahmen zu keinen optimistischen Hoffnungen berechtigt.

Der Fehlbetrag des Jahres 1926 ist in erster Linie zurückzuführen auf den Rückgang der Verkehrseinnahmen und die Erhöhung der Zinsenlasten für Neuanlagen, denen nicht werbender Charakter zukommt oder deren Vorteile sich betriebswirtschaftlich noch nicht haben auswirken können.

Gegenüber dem Jahre 1925 sind die Transporteinnahmen um Fr. 9 449 048 zurückgegangen. Es entfallen Fr. 6 850 495 auf den Güterverkehr, Fr. 2 167 000 auf den Personenverkehr, Fr. 570 761 auf den Gepäckverkehr und Fr. 169 302 auf den Tierverkehr. Diese geringern Einnahmen sind jedoch bei keiner Verkehrsart die Folge geringerer Verkehrsmengen. Im Güter-, Gepäck-, Tier- und Postverkehr weist die beförderte Menge gegenüber 1925 im Gegenteil eine Vermehrung von 375 864 Tonnen = 2,29 % auf, während die Einnahmen sich um Fr. 7 281 965 (3,27 %) verringert haben. Der durchschnittliche Tonnenertrag ist demnach von Fr. 13. 52 auf Fr. 12. 79 gesunken. Ein Einnahmenausfall von etwa 2 Millionen Franken rührt von der Abschaffung der Bergzuschläge her, die im Laufe des Jahres erfolgt ist. Das Verhältnis von Menge und Ertrag ist auch dadurch etwas verschoben worden, dass wegen des verschärften Wettbewerbes der ausländischen Bahnen und zur Bekämpfung der Automobilkonkurrenz mehr Güter zu niederern Taxen befördert werden mussten. Erwähnt sei sodann, dass 72,6 % sämtlicher Gütermengen auf Grund von Ausnahmetarifen, zu denen statistisch auch die direkten Transittarife gezählt werden (13 %), zur Beförderung gelangten.

Obgleich die schlechte Witterung der Sommermonate den Reiseverkehr ungünstig beeinflusst hat, so dass sich in dieser Zeit gegenüber dem Vorjahre ein Einnahmenausfall von 2,5 Millionen Franken ergab, sind im ganzen Jahre 1 541 514 Reisende oder 1,51 % mehr befördert worden. Wenn sich trotzdem ein Einnahmenausfall von Fr. 2 167 000 eingestellt hat, so ist das darauf zurückzuführen, dass nur die Zahl der Reisenden III. Klasse zugenommen hat, während die anderen Klassen eine Abnahme aufweisen. Die Währungsverhältnisse bewirkten auch im letzten Jahre, dass unser Fremdenverkehr unter der Konkurrenz der valutaschwachen Länder litt. Das Einnahmenbetreffnis pro Reisenden ist von Fr. 1. 37 auf Fr. 1. 33 gesunken.

Gegenüber dem Jahre 1913 sind im Jahre 1926 10,7 % mehr Reisende und 13,8 % mehr Gütertonnen befördert worden.

Der Rückgang der Verkehrseinnahmen im Berichtsjahre gegenüber dem Jahre 1925 ist eine Erscheinung, die nicht auf die Schweiz beschränkt blieb, sondern bei den meisten europäischen Eisenbahnen festzustellen ist, namentlich für die erste Jahreshälfte. Dank der Kräftigung der meisten fremden Valuten gestaltete sich die zweite Jahreshälfte auch für unsere schweizerische Exportindustrie aussichtsreicher als man zu Beginn des Jahres noch zu hoffen wagte. Die Einfuhr-, Ausfuhr- und Durchfuhrmengen stehen durchschnittlich über denjenigen des Vorjahres (vgl. Abb. 2). Bei der Durchfuhr sind es namentlich Kohle (+ 386 000 t) und Holz (+ 107 000 t), die eine starke Erhöhung erfahren haben, während die Metalle und die Nahrungs- und Genussmittel zurückgingen. Bei der Einfuhr weisen Holz und Kohle, Früchte und Gemüse

sowie Düngestoffe stark erhöhte Ziffern auf. Während die Ein- und Ausfuhrmengen den Vorkriegsstand nahezu erreicht haben, steht gegenwärtig der Durchfuhrverkehr 82 % über den Ziffern von 1913.

Die Betriebsausgaben, mit den Kosten zu Lasten der Spezialfonds, haben die Summe von Fr. 266 152 872 erreicht und bleiben damit um Fr. 9 918 484 unter den Betriebsausgaben des Jahres 1925. Der grösste Posten der Minderausgaben ist bei der Rubrik «Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials» anzutreffen, weil im Jahre 1925 über 7 Millionen Franken mehr für die Abschreibung von ausrangierten oder verkauften Dampflokomotiven verwendet werden mussten als letztes Jahr. Für den Material- und Kraftverbrauch des Rollmaterials mussten rund 4 Millionen Franken weniger ausgegeben werden. Die Kosten für Brennmaterial gingen infolge der fortschreitenden Elektrifizierung und des Preisrückganges um $4,_{37}$ Millionen Franken zurück, während die Mehrausgaben für elektrische Kraft um Fr. 425 000 zunahmen. Die Nebenkosten verminderten sich um den verhältnismässig hohen Betrag von Fr. 456 000.

Als wichtigste Mehrbelastungsposten kommen in Betracht die Mehrkosten für den Unterhalt und die Bewachung der Bahnanlagen im Betrage von rund 2 Millionen Franken, die Mehreinlagen in die Pensions- und Hilfskasse von Fr. 1 275 000 wegen des statutarisch höhern Beitrages um 1 %, die höhern Bauausgaben zu Lasten der Betriebsrechnung mit Fr. 351 958, sodann die höhern Personalausgaben für den Zugsbegleitungs- und Fahrdienst von zusammen rund Fr. 700 000. Die letzteren Mehraufwendungen sind die Folge der Vermehrung der Zugskilometer um $4,_{7}$ % und der Lokomotivkilometer um $4,_{24}$ %. Die Bruttotonnenkilometer sind infolge dieser vermehrten Fahrleistungen um 5 % gestiegen und haben den Stand von 1913 erstmals wieder überschritten, und zwar um 3 %. Bei den Personalausgaben konnten erhebliche Ersparnisse erzielt werden, nämlich beim Stationsdienste Fr. 924 000, beim Fahrdienste für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials Fr. 378 000, ferner beim Bahnbewachungsdienste Fr. 247 845.

Das Betriebspersonal zählte auf Ende 1926 33 665 Mann gegenüber 34 218 Ende 1925. Der Abbau im Verlaufe des Berichtsjahres beträgt somit 553 Mann oder $1,_{62}$ %.

Die Nettozinslast ist gegenüber dem Jahre 1925 um annähernd 3 Millionen Franken angestiegen. An dieser Steigerung ist die Elektrifikation mit ungefähr zwei Dritteln beteiligt.

Der Baukonto nahm um Fr. 67 447 584 zu während der Konto der unvollendeten Objekte einen Zuwachs von Fr. 21 747 312 erfuhr. Von den Nettobauausgaben im Betrage von Fr. 89 162 691 sind Fr. 3 766 950 d. h. $4,_{2}$ % dem Betrieb belastet worden. Die durchschnittliche Belastung der Betriebsrechnung mit Bauausgaben betrug übrigens in den Jahren 1902—1926 rund 4 % der Bauausgaben; der Gesamtbetrag der auf Betrieb verrechneten Summen beläuft sich für diesen Zeitraum auf $49,_{3}$ Millionen Franken.

Untersucht man, in welchem Verhältnis die jährlichen Reineinnahmen der Bundesbahnen seit ihrer Verstaatlichung zum jeweilen investierten Kapital stehen, so erhält man folgendes Bild: Im Jahre 1902 betrug die Rendite des in den Bundesbahnen investierten Kapitals, nach Abzug der gesetzlichen Tilgung und anderer Rücklagen, $4,_{67}$ %. Hierauf ging sie etwas zurück, um im Jahre 1906 $4,_{75}$ % zu erreichen. Die höchsten Renditen wurden in den Jahren 1911 mit $5,_{13}$ und 1912 mit $5,_{12}$ % erzielt. Der tiefste Stand trat in den Jahren 1921 und 1922 mit $0,_{77}$ % und $0,_{79}$ % ein, worauf sich ein rascher Aufschwung einstellte mit $4,_{26}$ % im Jahre 1923, $4,_{82}$ % im Jahre 1924, $4,_{39}$ % im Jahre 1925. Im Berichtsjahr ging der Ertrag wieder auf $3,_{84}$ % zurück.

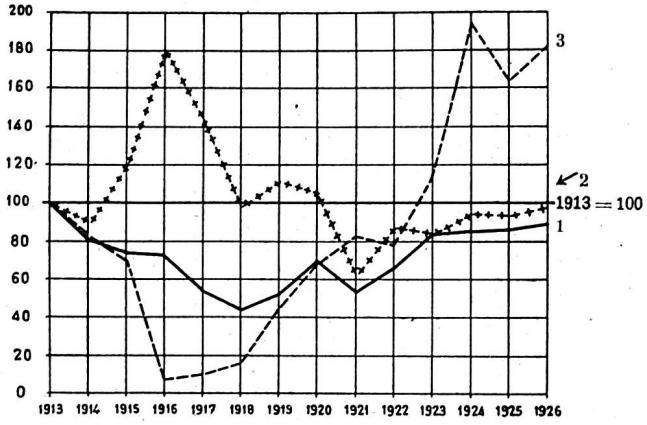

Abb. 2.

Aussenhandels- und Transitverkehr.

1 = Einfuhr 2 = Ausfuhr 3 = Durchfuhr

Mit dem Jahre 1926 liegt das 25. Betriebsjahr der Bundesbahnen hinter uns. In Anbetracht der im Verlaufe dieses Jahres eingetretenen Verschlechterung der finanziellen Ergebnisse haben wir von einer besondern Feier dieses Anlasses abgesehen, dagegen auf Ende Dezember eine erweiterte Nummer des Nachrichtenblattes herausgegeben, in der die Entwicklung der Bundesbahnen seit ihrem Bestehen eingehende Würdigung fand. Diese Schrift ist allen Mitgliedern der eidgenössischen Räte zugestellt worden.

III. Allgemeine Verwaltungsangelegenheiten.

A. Internationale Verkehrsorganisationen.

1. Die internationale Simplondelegation versammelte sich am 29./30. April und am 9./10. September in Bern zur Beratung der üblichen Fahrplan- und Tariffragen, sowie zur Entgegennahme der Bau- und Betriebsrechnung für die Strecke Brig-Iselle auf den 31. Dezember 1924.

2. Das Internationale Eisenbahn-Transportkomitee hielt am 9. und 10. Juni in München seine jährliche Tagung unter dem Vorsitze unserer Verwaltung ab. Es behandelte unter anderm die Anträge seiner Unterausschüsse betreffend gemeinsame Abfertigungsvorschriften für den internationalen Eisenbahn-Personen-, Gepäck- und Güter-

verkehr und befasste sich mit der Frage seiner Beziehungen zum Internationalen Eisenbahnverband.

3. Die Ausschüsse des Internationalen Eisenbahnverbandes hielten anfangs Mai in Sevilla ihre Sitzung ab. Unsere Verwaltung war vertreten in den Ausschüssen für Güterverkehr, für Austausch des Rollmaterials und für technische Fragen. Behandelt wurden u. a. folgende, zum Teil schon früher angeschnittene Gegenstände: internationale Eisenbahnstatistik, einheitliches Warenverzeichnis, Revision des internationalen Privatwagenreglements, einheitliche Frachtberechnung für Privatgüterwagen, Wirkung der Starkstrom- auf Schwachstromanlagen, elektrische und Dampfheizung der Personenwagen, diebssicherer Verschluss der Güterwagen. Zu weitern Fragen wurden Vorschläge zuhanden des geschäftsführenden Komitees des Eisenbahnverbandes aufgestellt, die dieser neben andern Punkten in seiner im November in Paris abgehaltenen Sitzung erledigte, an der auch wir teilnahmen. Von den Beschlüssen dieses Verbandsorgans heben wir hervor: Veranstaltung von Preisausschreiben zur Erlangung international bedeutsamer Erfindungen, internationale Beförderung des Reisegepäcks von Flugzeugreisenden mit der Eisenbahn, Reglement über die Verpackung gewisser Güter im internationalen Verkehr, Stellungnahme zu den Begehren des internationalen Verbandes der Privatgüterwagenbesitzer, international einheitliche Warnungstafeln an unbewachten Bahnübergängen, Karte der dem Eisenbahnverband angeschlossenen Verwaltungen.

B. Sachversicherung und Haftpflicht.

1. Von den kantonalen Brandversicherungsanstalten sind uns für vier Brandfälle Fr. 1165. 35 vergütet worden.

2. Die unserer Selbstversicherung unterstellten Werte wurden im Berichtsjahre von 47 Brandfällen betroffen. Zulasten des Versicherungsfonds gegen Feuerschaden sind Fr. 18 081 verrechnet worden.

3. In seiner Sitzung vom 23. Oktober hat der Verwaltungsrat gemäss unserm Antrag beschlossen, dass der Versicherungsfonds gegen Feuerschaden auch für die Deckung von durch Eisenbahnunglücke verursachte Ausgaben, welche die durchschnittliche jährliche Belastung der Betriebsrechnung durch die Unfallfolgen beträchtlich übersteigen, in Anspruch genommen werden kann und dass deshalb dieser Fonds in Zukunft als «Feuer- und Unfallversicherungsfonds» zu bezeichnen ist.

4. Im Laufe des Berichtsjahres ist im Kanton Tessin im Benehmen mit der kantonalen Steuerverwaltung eine Revision der steuerpflichtigen Liegenschaften der S. B. B. durchgeführt worden.

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

Im Laufe des Berichtsjahres wurden von den Kreisdirektionen 49 Haftpflichtfälle erledigt (1295: 39).

6. Reklamationen wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung und Verspätung, sowie Unregelmässigkeiten und Prozesse.

a. Bei den Bundesbahnen eingereichte Reklamationen.

Aus dem Jahre 1925 wurden unerledigt übernommen	3 615	Reklamationen	(1925: 3 111)
Im Berichtsjahre sind dazugekommen	15 190	»	(1925: 13 440)
Erledigt wurden: durch Abweisung	4 552	»	(1925: 3 911)
durch Zahlung	10 655	»	(1925: 9 025)

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

Den Bundesbahnen wurden von andern Verwaltungen überwiesen	3 703	Reklamationen	(1925: 3 156)
Zu einer Zahlung der Bundesbahnen gaben Anlass	3 132	»	(1925: 1 899)

c. Unregelmässigkeiten.

Wegen Beschädigung oder Minderung sind	1 208	(1925: 1 264)
und wegen Ablieferungshindernissen . . .	1 442	(1925: 1 516) Meldungen eingegangen.

d. Prozesse.

Aus dem Vorjahr hängige Prozesse .	29	(1925: 27)
Im Berichtsjahr neu dazugekommen	11	(1925: 28)
Im ganzen erledigt	22	(1925: 26)

C. Unfälle.

Im Berichtsjahre haben 24 Entgleisungen und 18 Zusammenstösse stattgefunden, wobei 2 Reisende und 1 Bediensteter getötet und 6 Reisende und 4 Bedienstete verletzt worden sind.

Bei den andern Unfällen sind 10 Reisende, 28 Bedienstete und 15 Drittpersonen getötet und 9 Reisende, 227 Bedienstete und 19 Drittpersonen verletzt worden.

Besonders zu erwähnen ist der bedauerliche Unfall im Rickentunnel, bei dem 9 Bedienstete den Tod gefunden haben.

Am 4. Oktober ist ein bergwärts fahrender Güterzug wegen ungenügender Dampfentwicklung im Tunnel steckengeblieben. Da die ungünstigen Witterungsverhältnisse jeden Luftzug in der Tunnelröhre verhinderten, kam das gesamte aus sechs Mann bestehende Fahr- und Zugspersonal durch das aus der stillstehenden Lokomotive ausströmende Kohlenoxydgas ums Leben. Bei der von der Station Wattwil aus eingeleiteten Rettungsaktion erlitten weitere drei Bedienstete wegen Kohlenoxydgasvergiftung den Tod.

Die Strecke Rapperswil-Wattwil wird bis Mitte Mai 1927 elektrifiziert sein.

D. Automobil und Eisenbahn.

1. Zuhanden des eidgenössischen Eisenbahndepartements hatten wir uns über die folgenden Konzessionsgesuche zu äussern:

a. Konzessionsgesuch für die Beförderung von Personen und Gepäck mit Automobilen auf den Strecken Wilen—Herisau—Winkeln—St. Gallen und Winkeln—Abtwil—St. Josephen. Gegen die Einrichtung eines Kraftwagenbetriebes auf den Strecken Wilen—Herisau—Winkeln und Winkeln—Abtwil—St. Josephen haben wir keine Einwendungen erhoben, wohl aber für die Strecke Herisau—Winkeln—St. Gallen, wo mit den täglichen Zügen bereits ausgedehnte Verkehrsgelegenheiten geboten sind.

b. Konzessionsgesuch für einen Omnibusbetrieb Biel—Lyss. Wir hatten gegen den Omnibusbetrieb zwischen Biel und Brügg keinen Einwand erhoben, hingegen uns vorerst gegen die Führung von regelmässigen Omnibuskursen bis nach Lyss ausgesprochen. Zu Beginn des laufenden Jahres jedoch wurde auch unserseits der Führung dieser Kurse unter gewissen Vorbehalten zugestimmt.

c. Konzessionsgesuch des Verkehrsvereins Abtwil-St. Josephen für die Errichtung eines Automobilbetriebes auf der Strecke St. Josephen—Abtwil—Bild—Winkeln—Herisau und Bild—St. Gallen. Gegen die Erteilung der Konzession wurden unserseits keine Einwendungen erhoben, da die vorgesehenen Autokurse den schweizerischen Bundesbahnen keine nennenswerte Konkurrenz bereiten werden.

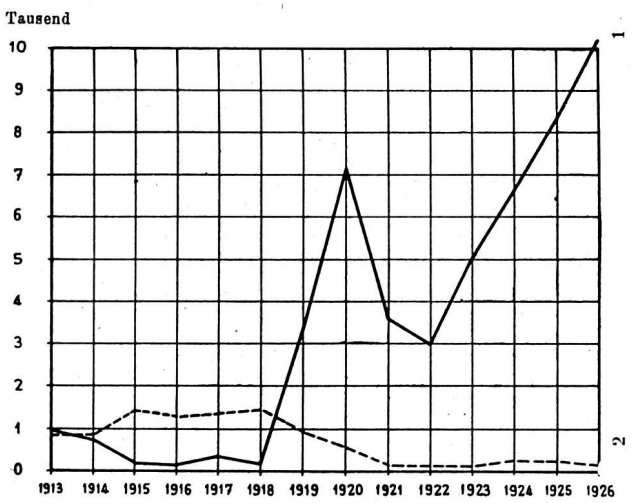

Abb. 3.

Schweiz. Automobileinfuhr und -ausfuhr.

1 = Einfuhr. 2 = Ausfuhr.

2. In seiner Sitzung vom 31. Juli hat sich der Verwaltungsrat gestützt auf einen eingehenden Bericht der Generaldirektion über die Einstellung der schweizerischen Bundesbahnen zu der Güterbeförderung mit Kraftwagen, vom 21. Juli 1926 damit einverstanden erklärt, dass sich die Bundesbahnen an der Bildung einer Transportgesellschaft für das Gebiet der ganzen Schweiz, genannt «Sesa», Schweizerische Express A.-G., beteiligen und einen Teil der Aktien übernehmen.

Der Verwaltungsrat hat ferner den Vertrag zwischen den Bundesbahnen und der Sesa über die Verbesserung des Transportwesens durch Einrichtung eines Transportergänzungsdienstes genehmigt. Die Statuten der Sesa und der mit ihr abgeschlossene Vertrag sind so gehalten, dass die Gesellschaft den Bundesbahnen keine Konkurrenz bereiten kann.

Die Sesa hat ihre Tätigkeit erst im laufenden Jahre voll aufgenommen. Sie hat den Eisenbahnen bisher schon recht gute Dienste geleistet.

3. Im Zusammenhang mit dieser Angelegenheit hat Herr Nationalrat Bratschi in der Sitzung des Verwaltungsrates vom 22. Oktober 1926 eine Motion eingereicht, die im Einverständnis mit dem Motionär von der Generaldirektion amendiert wurde und in der abgeänderten Form wie folgt lautet:

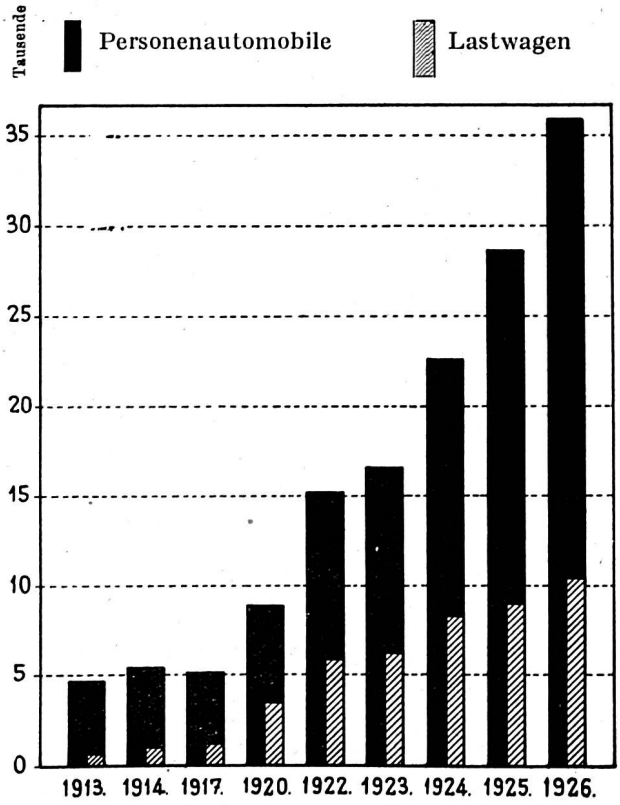

Abb. 4.

Automobilbestand in der Schweiz.

«Die Generaldirektion wird eingeladen zu prüfen und darüber zu berichten, ob es nicht angezeigt sei, beim Bundesrat nochmals in dem Sinne vorstellig zu werden, dass die Beförderung von Personen, Gütern und Tieren mit Automobilen, sei es durch Erlass eines entsprechenden Bundesgesetzes oder durch die Erweiterung der Verordnung über die Konzessionierung von Unternehmungen für die Beförderung von Personen und deren Gepäck mit Kraftwagen vom 8. Februar 1916 oder der Postordnung vom 8. Juni 1925, in bezug auf die Konzessionierung, Beförderungspflicht, Fahrplan, Tarifzwang, sozialen Schutz des Personals usw., grundsätzlich den gleichen Bedingungen unterstellt wird, wie sie in der einschlägigen Gesetzgebung des Bundes für den Transport mit Eisenbahnen enthalten sind.» Die Behandlung dieser Motion fällt in das laufende Jahr.

4. Wir fügen zur bessern Veranschaulichung der Entwicklung des Automobilverkehrs nachstehend einige Zahlen über den Bestand der Automobile in der Schweiz bei:

Stand auf	Personenauto	Lastwagen	Total
Ende 1913	4 665	751	5 416
» 1920	8 902	3 331	12 233
» 1924	22 540	8 253	30 793
» 1926	35 887	10 300	46 187

E. Sparmassnahmen.

1. Die Generaldirektion hatte am 17. Februar 1925 eine Kommission ernannt für die Untersuchung der Personal- und Arbeitsverhältnisse bei den Dienstabteilungen der Generaldirektion und der Kreise. Diese Kommission hat ihre Arbeiten im Laufe des Berichtsjahres beendet und in einem eingehenden Bericht ihre Feststellungen und Anträge niedergelegt. Der Bericht wurde am 4. Oktober den Mitgliedern des Verwaltungsrates zugestellt. Dieser hat sich in seiner Sitzung vom 16. November 1926 über das weitere Vorgehen für die Behandlung des Berichtes der Untersuchungskommission ausgesprochen und folgenden Beschluss gefasst:

a. Die Generaldirektion wird eingeladen, dem Verwaltungsrat beförderlich ihre Vorlagen für die Zuständigkeitsordnungen Nrn. 1 und 2 zur Genehmigung vorzulegen, wobei es die Meinung hat, dass der Verwaltungsrat die durch die Untersuchungskommission gemachten Anregungen und Aussetzungen bei Anlass der Beratung dieser Zuständigkeitsordnungen, soweit sie diese betreffen, materiell behandeln wird.

b. Die Generaldirektion wird ferner ersucht, auf den gleichen Zeitpunkt dem Verwaltungsrat Bericht und Antrag über die Frage einzubringen, ob eine Revision der Vollziehungsverordnung zum Organisationsgesetze erforderlich sei oder nicht.

c. Die Erledigung der übrigen Anregungen und Aussetzungen wird der Generaldirektion als in ihre Kompetenz fallend überlassen, in der Meinung, dass sie jeweilen in ihrem vierten Quartalbericht über die Geschäftsführung dem Verwaltungsrat berichte, was sie vorgekehrt habe.

d. Der Bericht der Kommission wird angelegentlichst verdankt.

2. Gegen Ende des Berichtsjahres wurde von der Generaldirektion eine weitere Kommission eingesetzt, mit dem Auftrage, die Möglichkeit eines weitern Personalabbaues bei den äussern Dienststellen des Bahn-, Stations- und Zugs- und Fahrdienstes zu untersuchen.

Im übrigen wurden die Bemühungen, die Betriebsausgaben einzuschränken, auf allen Gebieten fortgesetzt.

F. Kreiseisenbahnräte.

Im Berichtsjahr sind von den Kreiseisenbahnräten I und III drei Sitzungen und vom Kreiseisenbahnrat II vier 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 über den Rückgang des Verkehrs in den Lagerhäusern von Brunnen und Altdorf, die Stellungnahme zum Projekt der Surbtalbahn, die Projekte der Randenbahn, Hegaubahn und Bibertalbahn und die Erweiterung des Bahnhofes Chur.

Die Kreiseisenbahnräte haben sodann zwei gemeinsame Sitzungen am 27. Mai und 30. November abgehalten und sich mit folgenden Fragen beschäftigt: Rechnungen der schweiz. Bundesbahnen für das Jahr 1926; neuer Abonnementstarif der schweiz. Bundesbahnen; Beziehungen zwischen Eisenbahn und Automobil; Verwendung von Motorwagen für den Zugförderungsdienst.

G. Direktorenkonferenzen.

In den im Berichtsjahr abgehaltenen Sitzungen sind folgende wichtigere Geschäfte behandelt worden: Erhöhung der «Verschiedenen Einnahmen»; Rekurswesen, einheitlichere Disziplinarpraxis; Organisation des Brückendienstes; Zentralisation der Werkstätten und Magazine des Bahndienstes; Verwendung von Bediensteten mit verminderter Arbeitsfähigkeit; Herabsetzung des Personalbestandes; Erlass von Vorschriften über die Aufnahme von Anwärtern mit abgeschlossener akademischer Bildung für den höhern Eisenbahnbetriebsdienst; Verpachtung der Bahnhofbuchhandlungen; Bestätigungswahlen auf den 1. April 1927.

H. Personelles.

Am 30. September ist Herr Präsident *J. Zingg* nach langjähriger, erfolgreicher Tätigkeit im Eisenbahndienst von seinem Amt zurückgetreten. Er hat in schwierigen Zeiten den Bundesbahnen und dem Lande vorzügliche Dienste geleistet. An seine Stelle hat der Bundesrat auf Antrag des Verwaltungsrates als Mitglied der Generaldirektion mit Amtsantritt auf den 1. Oktober 1926 für den Rest der laufenden Amtsperiode Herrn Hans Etter, Direktor des Kreises II der schweizerischen Bundesbahnen, in Luzern, gewählt.

Zum Präsidenten der Generaldirektion wurde Herr Generaldirektor Anton Schrafl ernannt.

Der Bundesrat wählte ferner auf Antrag des Verwaltungsrates am 27. August 1926 mit Amtsantritt auf den 1. Oktober 1926 für den Rest der laufenden Amtsperiode als Direktor des Kreises II der Bundesbahnen Herrn Eugen Labhardt, Oberingenieur bei der Generaldirektion, und an Stelle des zum Direktor der «Sesa» ernannten Herrn Dr. Locher als Direktor des Kreises III Herrn Dr. Robert Herold, Direktor der Eisenbahnabteilung des eidgenössischen Eisenbahndepartements.

Der Verwaltungsrat wählte infolge eingetretener Vakanz Herrn Armand von Werdt zum Oberingenieur bei der Generaldirektion.

IV. Finanz- und Rechnungswesen.

A. Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung.

1. Aus den letztjährigen Anleihensaufnahmen verfügten wir zu Beginn des Jahres über ein beim eidgenössischen Finanzdepartement zinstragend angelegtes Guthaben von 36,8 Millionen Franken. Aus diesem Betrage und der III. Rate von 10 Millionen Franken des Bundesbeitrages für die beschleunigte Elektrifikation, welche uns Wert 30. Juni vergütet wurde, konnten wir die Bauausgaben bis Ende September 1926 bestreiten. Dann mussten wir aber neuerdings zur Ausgabe von Reskriptionen schreiten. Die höchste Beanspruchung des bezüglichen Kredites bei der Nationalbank betrug 13 Millionen Franken.

2. Aus dem Erlös der im November 1926 in der Schweiz zur Zeichnung aufgelegten 7 % Anleihe der Elsässischen Staatsbahnen wurde gemäss Vereinbarung mit der Schweizerischen Kreditanstalt ein Betrag von Fr. 42 000 000 als festes Depot dem eidgenössischen Finanzdepartement übergeben, um in den Jahren 1930 und 1931 als Zahlung Frankreichs für die zurückzunehmenden französischen Fünffrankenstücke zu dienen. Da der Bund das Geld nicht benötigte, wurden uns diese Fr. 42 000 000 zu den Originalbedingungen, d. h. zu 4½ %, Wert 6. Dezember 1926, bis zum 31. Dezember 1931 zur Verfügung gestellt. In der Bilanz wird das Darlehen unter den festen Anleihen als 4½ % Anleihe der schweizerischen Bundesbahnen von 1926 aufgeführt.

3. Mit der Ermächtigung des Bundesrates haben wir ferner am 17. Dezember bei der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern eine 5 % Anleihe von Franken 20 000 000 al pari aufgenommen. Der Gläubigerin wurden zwanzig auf ihren Namen lautende Obligationen von je Fr. 1 000 000, ohne Zinscoupons, ausgehändigt. Die Zinsen sind halbjährlich je am 28. Februar und 31. August, erstmals am 31. August 1927 pro rata temporis, zahlbar. Vom 31. August 1940 an kann die Anleihe je auf einen Zinstag auf sechs Monate zur Rückzahlung gekündet werden, erstmals auf den 28. Februar 1941. Dem Bundesrate steht das Recht zu, gegen eine sechsmonatige Voranzeige je Fr. 5 000 000 am 28. Februar 1935, 28. Februar 1937 und 28. Februar 1939 vorzeitig zurückzuzahlen. Die Anleihe wird nicht kotiert. Die Auszahlung des Anleihensbetrages erfolgte vertragsgemäss am 15. Januar 1927; die Verrechnung fällt daher in das nächste Rechnungsjahr.

4. Aus dem Ertrage der Anleihe von Franken 42 000 000 wurde vorab unsere Reskriptionenschuld bei der schweizerischen Nationalbank getilgt. Ein weiterer Teil wurde für die Rückzahlung der per 28. Februar 1927 fällig werdenden 3½ % Anleihe der ehemaligen N. O. B. von 1897 zurückgestellt, und der Rest fand Verwendung zur Deckung der grossen Fälligkeiten auf Ende des Jahres. Vorübergehend stellte uns zu diesem Zwecke das eidgenössische Finanzdepartement noch weitere Fr. 13 000 000 zur Verfügung, die aber nach Eingang des Darlehensbetrages von der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern wieder zurückbezahlt wurden.

5. Im Laufe des Jahres wurden dem Portefeuille der Pensions- und Hilfskasse zur Deckung von Guthaben Fr. 4 200 000 5 % Depotscheine zugewiesen. Auf Ende Dezember besass die genannte Kasse für Fr. 180 375 000 dieser Scheine gegen Fr. 176 175 000 im Vorjahre.

6. Der Anleihens- und Zinsendienst hat neuerdings, infolge der hiervor erwähnten Anleihensaufnahmen, 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 Kapitalrückzahlungen gemäss den Amortisationsplänen und der vertraglichen Abzahlung auf dem Rückkaufspreise der Linie Genf—La Plaine, Fr. 2 585 428 984. 60, gegen Fr. 2 551 788 869. 12 im Vorjahre. Die Erhöhung beträgt somit Fr. 33 640 115. 48. Die Einzelheiten der Veränderungen sind aus dem Kapitalnachweise auf Seiten 106 und 107 ersichtlich.

Von den Zahlstellen und von Privaten wurden bei unserer Hauptkasse zur Einlösung vorgewiesen:

4 642 549	Coupons mit . . .	Fr.	98 196 597. 50
16 114	Obligationen mit .	»	12 228 600. —
	Zusammen	Fr.	110 425 197. 50

Gegenüber dem Vorjahre ergibt sich eine Vermehrung von 29 542 Coupons mit einem Betrage von Fr. 3 127 482. 60. Dagegen ist die Zahl der eingelösten Obligationen von 72 068 auf 16 114 Stück zurückgegangen, da diesmal keine Anleihen zur Rückzahlung fällig wurden. Beim Rechnungsabschluss waren noch für einen Betrag von Franken 5 183 128. 93 verfallene Coupons und rückzahlbare Obligationen ausstehend. Im Laufe des Jahres verjährten 1761 Coupons und eine ausgeloste 3½ % Obligation, Serie A—K im Gesamtbetrage von Fr. 25 777. 50, die zu unsern Gunsten verrechnet wurden. Die Zahl der mit Zahlungsverbot belegten Titel und Coupons betrug am Jahresschluss noch 472, gegen 503 im Vorjahre.

7. Zur Förderung des bargeldlosen Verkehrs und zur Erleichterung der Zahlungen zwischen den Inhabern von Postcheckrechnungen und unsern Kassenstellen wurde verfügt, dass unsere Güterexpeditionen und Lagerhäuser von bekannten Firmen an Zahlungsstatt für Frachten, Spesen und Nachnahmen auch Postchecks annehmen können.

8. Der Stand der von Unternehmern, Lieferanten, Frachtkreditinhabern usw. hinterlegten Sicherheiten bei der Hauptkasse und bei den Kreiskassen war auf den 31. Dezember 1926 folgender:

1928	Barhinterlagen	Fr.	1 532 855. —
2490	Wertschriftenhinterlagen .	»	21 032 877. 61
2683	Bürgschaften	»	31 046 303. 35
7101	Sicherheiten im Gesamtbetrage von	Fr.	53 612 035. 96

(1925: 6757 mit Fr. 52 666 274. 36).

9. Die Sparkasse des Personals entwickelt sich in erfreulicher Weise; die Zahl der Einleger stieg von 4225 auf 4820. Die Guthaben wurden während des ganzen Jahres zu 4½ % verzinst.

10. Die Obligationen 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 Jahresende waren von 577 Inhabern 1480 Hinterlagen für einen Nominalbetrag von Fr. 141 124 500 Titel hinterlegt, gegen 600 Inhaber und 1502 Depots im Betrage von Fr. 142 589 650 im Vorjahre. Der Verkehr in diesen Depots betrug im Berichtsjahre Fr. 75 470 000.

11. Die Neuwertung der Wertschriften der nachstehenden Portefeuilles ergab auf Ende des Jahres folgende Mehrwerte:

Eigene Wertschriften	Fr. 45 913. 20
Fonds für ausserordentliche Unterstützungen der ehemaligen Schweizerischen Centralbahn (S. C. B.) .	» 850. —
Guyer-Zeller-Fonds	» 11 365. —

B. Rechnungskontrolle.

1. Im Verlaufe des Jahres sind folgende Revisionen bei den Rechnungs- und Kassenstellen der Generaldirektion und der Kreisdirektionen vorgenommen worden: 5 Kassenrevisionen und je eine Revision der Wertschriftenbestände und der Sparkasse bei der Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung der Generaldirektion; 18 Kassenrevisionen, 6 Revisionen der hinterlegten Bürgschaften, 6 Revisionen der Sparkassen des Personals, 13 Revisionen von Vorschusskassen der Dienststellen und von Kassen der Speiseanstalten und Milchküchen bei den Kreisen. Die Revisionen bei den Kreisen sind durch Organe der Kreisdirektionen durchgeführt worden. Ausserdem hat je ein Vertreter der Rechnungskontrolle und 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 einiger belangloser Differenzen in Vorschusskassen von Dienststellen, die sofort aufgeklärt und beglichen wurden, haben alle Revisionen die Richtigkeit der vorhandenen Bar- und Wertschriftenbestände und deren Übereinstimmung mit der Buchführung ergeben.

C. Verkehrskontrolle.

1. Mit der Mendrisio—Stabio confine Bahn wurde ein Übereinkommen abgeschlossen, nach welchem die S. B. B. den Kontroll- und Abrechnungsdienst dieser Verwaltung besorgen.

2. Für die Einführung des Lochkartenverfahrens zur Abrechnung und genaueren statistischen Erfassung des Güterverkehrs sind Versuche im Gange, die im Berichtsjahre noch nicht zum Abschlusse gelangen konnten.

V. Personalangelegenheiten.

A. Allgemeine Personalangelegenheiten.

1. Der Verwaltungsrat hat am 27. April in Ausführung der Bestimmung des Art. 31, Ziff. 2, des Bundesgesetzes betreffend die Organisation und Verwaltung der Bundesbahnen vom 1. Februar 1923 und des Art. 30, Ziff. 3, der Vollziehungsverordnung zu diesem Gesetz vom 9. Oktober 1923 ein Reglement für die Personalausschüsse der Bundesbahnen erlassen. Dieses Reglement ersetzt die im Jahre 1919 erlassenen Vorschriften und hat der Institution eine definitive Gestaltung gegeben. Die vom Personal vorzunehmenden Wahlen in die neuen Ausschüsse fanden bei starker Stimmbeteiligung im Monat September statt. Zur Eröffnung der Tätigkeit und Konstituierung der Ausschüsse besammelten sich dieselben erstmals am 2. Dezember.

2. Das Verfahren bei den Krankenbesuchen des Personals wurde neu geordnet.

3. Der Verwaltungsrat hat am 2. März 1926 dem eidgenössischen Eisenbahndepartement zuhanden des Bundesrates eine Eingabe eingereicht, worin er darauf hinwies, dass die Annahme der Besoldungsansätze nach der von Herrn Nationalrat Graf vorgeschlagenen Skala für die Bundesbahnen kaum erträgliche finanzielle Lasten zur Folge hätte und die Bundesbahnen hierbei Gefahr liefen, wieder in eine Defizitperiode zurückzufallen.

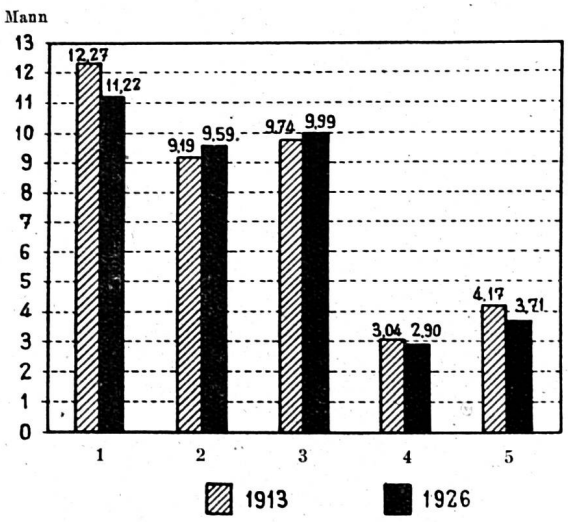

Abb. 5.

Betriebspersonal.

1 = Auf 1 km Betriebslänge
2 = » 10 000 Lokomotivkm im Nutzdienst
3 = » 10 000 Zugskm
4 = » 10 000 Wagenachskm
5 = » 1 000 000 Bruttotonnenkm.

4. Herr Dr. Rothpletz hat in der Sitzung des Verwaltungsrates vom 16. November eine Motion folgenden Wortlautes eingereicht: «Die Generaldirektion wird eingeladen, zu untersuchen

und dem Verwaltungsrat Bericht und Antrag darüber zu unterbreiten, ob die besondern Verhältnisse im Sinne des Art. 16 des Arbeitszeitgesetzes heute als vorhanden zu betrachten seien, und ob allenfalls dem Bundesrat durch den Verwaltungsrat die Anwendung der genannten gesetzlichen Bestimmung vorgeschlagen werden solle.» Die Behandlung dieser Motion fällt nicht mehr in das Berichtsjahr.

B. Personalversicherung.

1. Pensions- und Hilfskasse.

a. Im Laufe des Berichtsjahres sind der Personalversicherung nachstehend aufgeführte Fälle zu statutengemässer Erledigung überwiesen worden:

Fälle	G. D.	Kreise I	II	III	
Invalide					
mit Pension	8	191	213	243	655
mit Abfindung	—	—	—	1	1
Gestorbene Aktive	6	31	48	41	126
Pensionierte Witwen	6	25	43	31	105
» Waisen	7	40	58	27	132
» Doppelwaisen	—	2	—	3	5
Gestorbene Invalide	15	115	139	116	385
Pensionierte Witwen	8	69	90	75	242
» Waisen	3	32	59	21	115
» Doppelwaisen	1	11	2	2	16
Gestorbene Witwen	9	37	53	51	150
Pensionierte Doppelwaisen	3	—	2	1	6
Wiederverheiratete Witwen	5	7	9	10	31
Abfindungen gemäss Art. 41	—	1	2	1	4

Ausserdem sind von den Hilfskassenkommissionen Unterstützungen im Sinne des Art. 43 der Statuten im Betrage von Fr. 153 090. 35 zugesprochen worden (378 Fälle).

b. Über den Stand an versicherten Aktiven und des anrechenbaren Jahresverdienstes auf den 31. Dezember 1926 sowie an pensionierten Invaliden, Witwen, Waisen und unterstützten Verwandten gibt nachstehende Zusammenstellung Auskunft.

Versicherte Aktive:	1926	1925		Anrechenbarer Jahresverdienst: 1926	1925
Vollversicherte	33 931	34 129	Fr.	163 163 355	164 295 757
Spareinleger	656	648	»	1 980 388	1 951 776
				Betrag der Jahrespension: 1926	1925
Pensionierte Invalide	7 997	7 748	»	25 844 946	25 158 581
» Witwen	4 795	4 625	»	6 247 846	5 862 505
» Waisen	1 850	1 925	»	787 930	804 014
» Doppelwaisen	136	141	»	120 433	117 232
» erwerbsunfähige Waisen	109	101	»	57 329	53 127
Unterstützte Verwandte	77	75	»	44 328	43 655

c. Die Gewinn- und Verlustrechnung weist auf den 31. Dezember 1926 eine Zunahme der erforderlichen Erhöhung der Reserven gegenüber dem Vorjahre von Fr. 11 241 513. 89 auf. Das Ergebnis des Rechnungsjahres aus dem Verlauf der statistischen Voraussetzungen und den verschiedenen Bestimmungen der Statuten in seiner Gesamtheit war günstig.

Über die auf den 31. Dezember 1926 abgeschlossene Bilanz gibt die Seite 112 dieses Berichtes Auskunft.

d. Da die Differenz zwischen den Wertbeständen unserer Pensions- und Hilfskasse und den Reserven, die auf Grund der versicherungstechnischen Berechnungen vorhanden sein sollten, von Jahr zu Jahr stark zunimmt (seit Ende 1922 betrug die durchschnittliche Zunahme pro Jahr 9,8 Millionen), sahen wir uns veranlasst, die Situation der Kasse durch eine aus Verwaltungsmännern, Volkswirtschaftern und Versicherungstechnikern zusammengesetzte Expertenkommission überprüfen zu lassen und anschliessend daran eine Revision der Statuten der Kasse in die Wege zu leiten. Die Durchführung dieser Massnahme fällt in das laufende Jahr. Wir hoffen, dass es uns auf diesem Wege gelinge, die finanzielle Situation der Kasse einer Gesundung entgegenzuführen.

e. Während des Jahres wurden für Rechnung der Pensions- und Hilfskasse an 19 Beamte und Angestellte Hypothekardarlehen im I. Range im

Gesamtbetrage von Fr. 309 000 zum Zinsfusse von 5 % ausgerichtet. An drei Eisenbahnerbaugenossenschaften haben wir insgesamt für Fr. 1 260 000 Hypothekardarlehen, gemäss den vom Verwaltungsrate aufgestellten allgemeinen Bedingungen vom 19. Februar 1921, gewährt. Die Kapitalrückzahlungen auf sämtlichen Hypothekardarlehen betrugen Fr. 1 165 435. 05.

f. Der Wertschriftenbestand der Pensions- und Hilfskasse hat sich im Berichtsjahre von Fr. 241 036 251 um Fr. 4 345 182. 85 auf Franken 245 381 433. 85 vermehrt. Die Bewertung des Titelportefeuilles zu den Kursen vom Monat Dezember 1926 ergab eine Wertvermehrung von Fr. 310 712. 20.

2. Unfallversicherung.

a. Für die Versicherung unseres Personals haben wir der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern im Jahre 1926 folgende Prämien bezahlt:

Für Betriebsunfälle	1926	1925
Versicherte Lohnsummen	Fr. 166 241 261	167 802 552
Prämien	» 2 492 717	2 518 212
Mittlerer Prämiensatz	$14,_{99}$ ‰	$15,_{01}$ ‰

Für Nichtbetriebsunfälle	1926	1925
Versicherte Lohnsummen	Fr. 165 672 563	167 270 473
Prämien	» 813 697	828 530
Mittlerer Prämiensatz	$4,_{91}$ ‰	$4,_{95}$ ‰

Als Nachlass auf den Prämien für Betriebsunfälle hat uns die Anstalt Fr. 249 271. 75 und als Agenturdienstentschädigung Fr. 213 999. 95 (1925: Fr. 234 272), zusammen Fr. 463 271. 70 vergütet.

b. Auf den 1. Januar 1927 sind in den Prämiensätzen der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern gegenüber denjenigen vom 1. Januar 1926 bei der Betriebsunfallversicherung kleinere Änderungen eingetreten. Die für das Jahr 1927 zu bezahlenden Prämien werden sich infolgedessen um etwa Fr. 40 000 vermindern.

c. Den Haftpflichtrentnern ist auch im Jahre 1926 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 ausgerichtet worden. Ebenso wurde den von der ehemaligen Seetalbahn übernommenen Pensionierten die Teuerungszulage, die sie von dieser Bahn erhalten haben, auch im Jahre 1926 zu Lasten des Betriebes ausgerichtet. Die ausbezahlten Hilfeleistungen und Teuerungszulagen betrugen insgesamt Fr. 50 279 (vgl. Geschäftsbericht pro 1925, Seite 8, Ziffer 2).

3. Krankenkasse.

In der Krankenkasse waren am 31. Dezember 1926 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) 17 406 (17 180) Männer und 1 154 (1 132) Frauen;

Klasse *b* (nur Krankengeld) 1 (1) Mann, keine Frauen;

Klasse *c* (Arzt, Arznei und Krankengeld) 250 (320) Männer und 6 (4) Frauen.

Über die Gewinn- und Verlustrechnung unserer Krankenkasse geben die Seiten 116 und 117 Auskunft.

Die Versicherungsklasse *a* hat einen Überschuss von Fr. 326 224. 23 aufzuweisen, inbegriffen den letztjährigen Vortrag von Fr. 230 526. 58, den Bundesbeitrag mit Fr. 66 955. 65, die Staatsbeiträge der Kantone Luzern und Thurgau und die Zinsen mit Fr. 10 878. 65; ohne diese Beiträge hätte der Vortrag Fr. 17 863. 35 betragen.

Die Versicherungsklasse *b* verfügt über einen Reservefonds von Fr. 5831. 50.

Die Versicherungsklasse *c* hat einen Verlust von Fr. 2022. 10 (1925: Fr. 7713. 50) erlitten. Darin sind der Bundesbeitrag und die Zinsen mitverrechnet, nicht aber der Spezialfonds mit seinen Einnahmen (Ziffer III, 9, 10 und 11). Über diesen Spezialfonds wird gesonderte Rechnung geführt.

Die Krankheitsverhältnisse im Rechnungsjahr sind auf Seite 118 dieses Berichtes unter «Statistik zur Gewinn- und Verlustrechnung pro 1926» dargestellt. Für einen Versicherten der Werkstättenkrankenkassen ergeben sich $12,_{40}$ (1925: $14,_{39}$) und für einen Versicherten der Kreiskrankenkassen $11,_{36}$ (1925: $12,_{56}$) Krankheitstage. Die Verhältnisse haben sich somit sowohl bei den Werkstättenkrankenkassen als auch bei den Kreiskrankenkassen gebessert.

Die Bilanz gibt zu Bemerkungen nicht Anlass.

Die dem Bundesamt für Sozialversicherung vorgelegte Rechnung unserer Krankenkasse pro 1925 hat dieser Behörde keinen Anlass zu Bemerkungen oder Verfügungen gegeben.

C. Bahnärztlicher Dienst.

1. Auf der Abteilung für den bahnärztlichen Dienst kamen 15 897 Krankheitsfälle und 5845 Unfälle zur Anmeldung, gegenüber 18 241 bzw. 5823 Fällen im Jahre 1925. Das Total der statistisch verarbeiteten Krankheits- und Unfalltage beträgt 506 206 oder $14,_{5}$ Tage auf 1 Beschäftigten (Morbiditätsziffer). Im Vorjahre betrug die Morbiditätsziffer $15,_{5}$. Für das Jahr 1926 ist somit pro Beschäftigten eine Verbesserung um 1 Krankheitstag zu verzeichnen.

Von der bahnärztlichen Abteilung wurden erstmals genaue statistische Erhebungen gemacht über

die sogenannten Kurzabsenzen (Dienstaussetzungen wegen Krankheit ohne ärztliches Zeugnis). Diese machten im Berichtsjahre im Total 9897 Krankentage aus und erhöhen die obenerwähnte Morbiditätsziffer um $0,_{28}$ Tage.

2. Im Berichtsjahre fanden statt:

	1926	1925
Aufnahmebegutachtungen	1181	1738
Begutachtungen von Pensionierungen	338	411
Kontrolluntersuchungen	1461	1796

VI. Materialverwaltung.

A. Materialbeschaffung.

Im Berichtsjahre sind folgende wichtigere Materialien beschafft worden:

Stahlschienen	t	20 000
Eisenschwellen	»	10 400
Schienenbefestigungsmittel	»	4 968
Bestandteile für Weichen und Kreuzungen	»	2 893
Stellwerkmaterial	»	86
Hölzerne Schwellen	Stück	300 850
Eisen, Stahl, Kupfer und sonstiges Material für die Werkstätten	t	1 220
Bremsklötze und Roststäbe	»	2 135
Schmiermittel für Rollmaterial	»	1 260
Petrol, Gasöl und Benzin	»	1 951
Sonstige Öle und Fette, sowie Desinfektionsmittel	»	96
Koks, Anthrazit für die Heizung von Diensträumen	»	14,437
Holzkohlen	»	72
Reis- und Schwartenschwellen zur Anfeuerung von Lokomotiven . . .	Stück	20 850
Lokomotivstreusand	t	1 500
Zement und andere Baumaterialien . . .	»	1 169
Karbid	»	144
Seifen und Soda	»	155

Für Dienstkleider (Anschaffung der Tücher, Mützen und Wetterhüte, sowie Anfertigung der Kleider) sind rund Fr. 1 892 000 verausgabt worden.

Verschiedene Konsummaterialien (Bureaumaterial, Bürsten, Farben, Schwämme, Putztücher, Einfriedigungsmaterial usw.) sind im Werte von rund . . . . . Fr. 595 000 und Inventargegenstände, Werkzeuge und elektrische Massenartikel für rund . . . Fr. 698 000 angeschafft worden.

Die Imprägnierung der Holzschwellen kostete rund . . . . . Fr. 1 895 000

Der Verwaltungsrat hat am 21. Januar und am 27. April die mit der Firma Petit-Fils de François de Wendel & Cie. in Hayange abgeschlossenen Verträge über die Lieferung von Schienen und Schwellen und am 15. November einen Vertrag mit den L. von Roll'schen Eisenwerken in Gerlafingen über die Lieferung von zirka 3 350 t Schienenbefestigungsmitteln genehmigt.

B. Verkauf von Altmaterial.

Es wurde verkauft:

1. Altmaterial der Werkstätten für	Fr.	732 000
2. » aus dem Oberbau »	»	436 000

C. Kohlenversorgung.

Am 1. Mai ist in England ein Bergarbeiterstreik ausgebrochen, der 7 Monate dauerte und u. a. zur Folge hatte, dass die französischen Behörden im Sommer Ausfuhrbeschränkungen für Kohle erliessen. Zufuhren aus den Gruben Nordfrankreichs und des Saargebietes, mit denen die hauptsächlichsten Lieferungsverträge abgeschlossen waren, gingen deshalb vom Herbst an erheblich zurück; gegen Ende des Streikes wurde nur noch knapp ein Drittel der bestellten Mengen geliefert. Auf Jahresende betrugen die Rückstände rund 39 000 t; deren Nachlieferung ist bis auf einen kleinen Rest inzwischen erfolgt.

Infolge des englischen Streikes gingen die Weltmarktpreise für Kohlen stark in die Höhe. Da aber unser Lagerbestand zu Beginn des Streikes und auch über den Sommer normal war, konnte während der grossen Hausse auf neue Bestellungen verzichtet werden. Von Anfang Dezember an gingen die Preise nach und nach wieder zurück, immerhin waren sie auf Jahresende noch wesentlich höher als im Frühjahr.

Der Verwaltungsrat hat am 21. Januar und 26. August Verträge mit den Mines Domaniales de la Sarre, den Mines du Nord et du Pas de Calais und der Brikettfabrik Kehl für die Lieferung von Lokomotivfeuerungsmaterial genehmigt.

Gesamteingänge an fossilem Brennmaterial:

Belgien	14 266 t
Holland	7 991 »
Frankreich	78 614 »
Saargebiet	161 747 »
Deutschland	38 200 »
Schlesien	60 »
Einheimische Brikettfabrik	24 538 »
Zusammen =	325 416 t

Der Kohlenlagerbestand betrug:
Anfang 1926: 142 537 t
Ende 1926: 86 214 »

VII. Tarifwesen und Verkehrswerbung.

A. Kommerzielle Konferenz.

Die Kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten hielt am 15. Januar die 30. und am 17. Juni die 31. Sitzung ab.

In der 30. Sitzung erklärte sie sich unter anderm damit einverstanden, dass die besondere Frachtermässigung für Heu und Stroh auf Sendungen schweizerischen Ursprungs beschränkt werde. In einer Aussprache über den Rücktransport gebrauchter Emballagen trat die Auffassung zutage, dass die Taxierung zum halben Gewicht nur für solche Emballagen gerechtfertigt sei, die in gefülltem Zustande mit der Eisenbahn befördert worden sind.

In der 31. Sitzung wurde, einer Anregung aus Interessentenkreisen entsprechend, beschlossen,

durch die Stationen Gutscheine für den unentgeltlichen Bezug von Billetten ab andern Stationen ausgeben zu lassen. Auf die Abstimmung über einen Antrag des Verbandes reisender Kaufleute der Schweiz auf Einführung eines verbilligten, vom Expressguttarif und Eilguttarif unabhängigen Gepäcktarifs und ein Gesuch des Schweizerischen Verbandes der Konfektions- und Wäscheindustrie um Schaffung eines ermässigten Tarifs für Musterkoffer wurde seitens der Antragsteller verzichtet. Der Tarif für Leichen wurde herabgesetzt. Ferner wurden einige Erleichterungen für die Verwendung von Privatladegeräten und die Zulassung grösserer Sandbeigaben im Tierverkehr gutgeheissen.

Im Güterverkehr beschloss die Konferenz eine Ermässigung der Reexpeditions- und Ablieferungsgebühren und die Zulassung telephonischer Ablieferungs- und Reexpeditionsaufträge. Den Gesuchen um Frachtermässigung für Ätznatronlauge und Rohton wurde entsprochen, während ein solches für feuerfeste Steine zur nochmaligen Prüfung zurückgestellt wurde. Für den Ausnahmetarif Nr. 18 für Holz wurde mit Rücksicht auf die Bedürfnisse der schweizerischen Waldwirtschaft und Holzindustrie eine Neuordnung und für den Ausnahmetarif Nr. 41 für flüssige Milch die Durchführung einiger Vereinfachungen beschlossen.

Die von der Konferenz beschlossenen Massnahmen sind im Berichtsjahre in Kraft gesetzt worden.

B. Personen- und Gepäckverkehr.

1. In der Sitzung des Verwaltungsrates vom 21. Januar wurde die teilweise Revision des Abonnementstarifs der Bundesbahnen auf folgender Grundlage gutgeheissen:

a. Einführung einer neuen Sorte von Monatsabonnements für den allgemeinen Verkehr, mit der Serienbezeichnung I*a*, gültig für eine tägliche Hin- und Rückfahrt auf einer bestimmten Strecke. Diese Abonnements, deren Preise gegenüber denen der Serie I für eine beliebige Anzahl Fahrten ermässigt sind, werden für Entfernungen bis zu 49 Tarifkilometern ausgegeben.

b. Herabsetzung der Preise II. Klasse der Abonnements der Serien I und II von 150 auf 140 % derjenigen der III. Klasse.

c. Versuchsweise Einführung von Jahresabonnements für beliebig zusammengestellte Strecken in der Gesamtlänge von höchstens 300 Tarifkilometern, mit bedeutender Ermässigung gegenüber den Preisen der Monatsabonnements der Serie I.

2. In Ausführung des vom Verwaltungsrat in der Sitzung vom 21. Juli 1925 gefassten Beschlusses haben wir auf den 1. Januar 1926 einen Ausnahmetarif betreffend den Erlass des Bergzuschlages (Entfernungszuschlag) auf der Gotthardlinie im internen Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr der S. B. B. zugunsten der Einwohner der Kantone Tessin und Uri, sowie des Mesolcina- und Calancatales in Kraft gesetzt. Die Begünstigung wird auf Grund von Ausweiskarten gewährt, die von den Gemeindebehörden des Wohnortes ausgestellt werden.

3. Der Währungszuschlag, der im schweizerisch-französischen Personen- und Gepäckverkehr für die Strecke Genf—La Plaine Grenze zu den für diese Strecke zur Anwendung gelangenden Taxen der französischen Paris-Lyon-Mittelmeerbahn erhoben wurde, ist auf Grund von Verhandlungen mit der Genfer Regierung auf den 1. Januar 1926 aufgehoben worden (Beschluss des Verwaltungsrates vom 20. November 1925).

4. Zur Verbilligung der Extrazüge auf grössere Entfernungen haben wir die Taxberechnung für solche Züge mit Wirkung vom 1. April an wie folgt geändert:

Bei den Personenextrazügen wird als Mindesttaxe statt eines festen kilometrischen Ansatzes die nach Entfernungen gestaffelte Gesellschaftstaxe dritter Klasse für eine bestimmte Anzahl Personen berechnet, und zwar für Extrazüge mit Lokomotive die Taxe für 250 Personen (schmalspurige Linie Luzern—Interlaken-Ost 150 Personen) und für Extrafahrten mit Motorwagen die Taxe für 60 Personen.

Für Extrazüge zur Beförderung von Kunstreitergesellschaften, Menagerien, Karussells u. dgl. ist an die Stelle des Einheitssatzes von 70 Rappen für die Achse und den Tarifkilometer folgender Tarif getreten:

für die ersten	100 km	70 Rp.	für die Achse und den Tarifkilometer.
» » zweiten	100 »	55 »	
» » dritten	100 »	40 »	
» jeden weitern km		25 »	

5. Wir haben die Frage geprüft, ob es möglich wäre, Massnahmen im Sinne einer Fahrpreisermässigung zur Belebung des Personenverkehrs während der verkehrsschwachen Zeit (Winterhalbjahr) anzuordnen, ohne einen Einnahmenausfall zu riskieren. Die Prüfung ergab, dass es nicht ratsam wäre, während dieser Zeit, sei es an allen Tagen oder nur für Sonn- und Feiertage, eine allgemeine Fahrpreisermässigung zu gewähren. Einmal hielte es offenbar schwer, eine solche Massnahme nachher wieder aufzuheben, und sodann wäre, nach den bisher gemachten Erfahrungen, hauptsächlich bei der allgemeinen Wiedereinführung ermässigter Hin- und Rückfahrtstaxen auf 1. Januar 1924, sicher mit einem Einnahmenausfall zu rechnen. Es hätte daher höchstens eine speziell auf den Winterverkehr zugeschnittene Massnahme in Betracht kommen können, das ist eine Ermässigung für den Wintersportverkehr. Eine bedeutende Ermässigung hätte aber zweifellos auch in diesem Falle einen Einnahmenausfall zur Folge gehabt, und eine kleine Ermässigung hätte nicht befriedigt. Wir haben deshalb beschlossen, von besonderen Massnahmen abzusehen.

6. Auf den 15. Dezember ist die direkte Abfertigung von Reisegepäck zwischen schweizerischen Bahnstationen und der Automobilstation Adelboden eingeführt worden.

7. Unsern Bemühungen ist es gelungen, die Zustimmung der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn zur Wiedereinrichtung eines direkten Personen- und Gepäckverkehrs zwischen der Schweiz und Südfrankreich durch Italien (über Ventimiglia) zu erhalten. Vorgängig der Erstellung eines entsprechenden Tarifs ist vorläufig eine direkte

Gepäckabfertigung für eine beschränkte Zahl von Stationen eingerichtet worden.

8. Zur Förderung des Reiseverkehrs nach der Schweiz ist einer grössern Zahl von Reisebureaux im Ausland der Verkauf von schweizerischen zusammenstellbaren Billetten und von festen (ohne Vorausbestellung erhältlichen) schweizerischen Rundreisebilletten übertragen worden.

9. Aus nachstehenden Angaben ist die Entwicklung einiger besonders interessierenden Verkehrseinrichtungen ersichtlich:

a. Generalabonnements:

Generalabonnements für	Anzahl der ausgegebenen Abonnements ohne Schnellzugszuschlag 1926	1925	mit Schnellzugszuschlag 1926	1925	im ganzen 1926	1925
15 Tage	—	—	5 541	5 549	5 541	5 549
30 »	—	—	2 290	2 339	2 290	2 339
Kurzfristige Abonnements	—	—	7 831	7 888	7 831	7 888
3 Monate, gültig für 1 Person [1])	2 420	2 848	10 479	10 055	12 899	12 903
3 » » » 2 Personen [1])	45	44	338	365	383	409
6 » » » 1 Person [2])	978	1 134	4 225	4 018	5 203	5 152
6 » » » 2 Personen [2])	17	18	138	135	155	153
12 » » » 1 Person	176	214	695	691	871	905
12 » » » 2 Personen	10	10	46	47	56	57
Langfristige Abonnements	3 646	4 268	15 921	15 311	19 567	19 579

Die Einnahmen (einschliesslich Schnellzugszuschlag) betrugen:

im ganzen 1926	1925	Anteile S. B. B. 1926	1925
Fr. 9 245 000	Fr. 9 225 000	Fr. 7 711 000	Fr. 7 632 000

b. Abonnements zum Bezuge halber Billette:

	Anzahl der ausgegebenen Abonnements 1926	1925	Einnahmen im ganzen 1926	1925	Anteile S. B. B. 1926	1925
für 3 Monate	5 817	5 845	Fr. 640 000	Fr. 588 000	Fr. 568 000	Fr. 522 000
» 12 »	639	447				

c. Schweizerische zusammenstellbare Billette:

Anzahl der ausgegebenen Billette 1926	1925	Einnahmen im ganzen 1926	1925	Anteile S. B. B. 1926	1925
106 344	98 715	Fr. 4 636 000	Fr. 4 797 000	Fr. 3 042 000	Fr. 3 172 000

d. Internationale zusammenstellbare Billette:

Anzahl der in der Schweiz ausgegebenen Billette 1926	1925	Einnahmen [3]) alle schweizerischen Verwaltungen 1926	1925	Anteile S. B. B. 1926	1925
12 989	10 428	Fr. 1 747 000	Fr. 1 791 000	Fr. 1 341 000	Fr. 1 420 000

e. Die Einnahme der S. B. B. aus dem Verkauf von Fahrscheinen für ihre Strecken durch private Reiseunternehmungen betrug Fr. 10 353 000 (im Vorjahre Fr. 11 053 000).

f. Unsere eigenen Agenturen haben aus dem Billetverkauf folgende Einnahmen erzielt:

Agentur in London Fr. 4 411 000 (im Vorjahr Fr. 5 017 000);
» » Paris » 1 054 000 (» » » 1 231 000);
» » Berlin » 560 000 (» » » 461 000);
» » New York » 184 000 [4]);
» » Wien » 248 000 (» » » 231 000).

g. Die Einnahme aus dem Verkauf der Spezialbillette für die im Jahre 1926 veranstalteten Verwaltungsextrazüge zu ermässigten Preisen betrug nach Abzug der sich auf rund Fr. 14 000 (im Vorjahre Fr. 10 000) belaufenden Propagandakosten Fr. 264 000 (Fr. 260 000).

[1]) Einschliesslich der Ratenkarten zu 12monatigen Abonnements.
[2]) Es handelt sich hier um die 3. Ratenkarte zu 12monatigen Abonnements.
[3]) Aus den in der Schweiz und im Auslande ausgegebenen Billetten.
[4]) Der Billetverkauf wurde anfangs 1926 eingerichtet.

C. Güter- und Tierverkehr.

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

Im Verzeichnis der sperrigen Güter (Art. 22 der Tarifvorschriften) wurde die Position 37 (Leitern aller Art) gestrichen. Im Art. 36 (Privatgüterwagen) wurde folgender neue Absatz F eingeschaltet: «Für frisches, unverpacktes Fleisch wird die Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens

für 2500 kg nach der zutreffenden Stückgutklasse berechnet. Ergibt sich jedoch nach der Frachtberechnung für Wagenladungen für mindestens 5000 kg eine niedrigere Fracht, so wird diese erhoben.» In das Verzeichnis der in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter der Spezialtarife (Art. 48) sind die Artikel «Asbest, roher; Asbeststeine und Asbestfasern — unkardiert (nicht gewolft, nicht gekrempelt)» aufgenommen worden. In der Güterklassifikation wurden Kartoffelflocken zu Futterzwecken vom Spezialtarif I in den Spezialtarif III und Limonade und andere ähnliche künstliche Getränke von den allgemeinen Wagenladungsklassen in den Spezialtarif I versetzt.

2. Die Anwendung des Reglements über die Gewährung von Taxermässigungen für Ausstellungsgegenstände vom 1. März 1909 wurde für 14 Kunst- und Gewerbeausstellungen zugestanden.

3. Der schweizerische Nebengebührentarif ist dahin geändert worden, dass für die Reexpedition von Privatgüterwagen auch auf andern als den Belade- und Entladestationen eine gebührenfreie Frist von 24 Stunden gewährt wird. Im weitern wurde § 34 (Wagenverspätungsgebühren) durch eine neue Ziffer 4 ergänzt, wonach bei eintägigen Fristüberschreitungen von Wagen auf Bahngeleisen an Stelle der normalen Verspätungsgebühr von Fr. 6 nur eine solche von Fr. 3 zu berechnen ist, sofern die Frist ganz oder teilweise auf einen in der Anlage XI des Transportreglements nicht vorgesehenen kantonalen Feiertag fällt. Bei mehrtägigen Fristüberschreitungen sind jedoch vom ersten Tage an die normalen Verspätungsgebühren zu erheben.

4. In den Vorschriften über Ablieferung und Reexpedition von Gütersendungen ist die Höchstgebühr für die Ablieferung oder Reexpedition einer Gütersendung von Fr. 2 auf Fr. 1. 50 herabgesetzt worden. Diese ermässigte Gebühr wird zudem nur noch für die erste Auftragserteilung erhoben, während die Gebühr für den nächstfolgenden, die gleiche Sendung betreffenden Auftrag auf Fr. 1 und für jede weitere nachfolgende Verfügung auf 50 Rp. festgesetzt wurde.

5. In den Vorschriften über die Annahme von Gütern zur Verfügung Dritter oder zur Aufbewahrung wurde die Höchstgebühr für die Übernahme von Gütern zur Beförderung von Fr. 2 auf Fr. 1. 50 für den Übergabeschein ermässigt.

6. Die durch den Wegfall der Bergzuschläge am Gotthard und Simplon und der Distanzzuschläge auf den Linien der ehemaligen J. N., S. T. B., T. T. B. und W. R. B. sowie auf den Strecken Giswil—Meiringen, Wattwil—Kaltbrunn und Le Day—Le Pont und auf der Basler Verbindungsbahn bedingten Entfernungs- und Taxänderungen sind für den internen und den gesamten direkten schweizerischen Güterverkehr durchgeführt worden.

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

In das Artikelverzeichnis des Ausnahmetarifs Nr. 3 für Lebensmittel in Eilfracht wurden «Gefriereier, aufgeschlagen, in Blechbüchsen», in dasjenige des Ausnahmetarifs Nr. 9 für landwirtschaftliche Produkte «frische Heidelbeeren» und in dasjenige des Ausnahmetarifs Nr. 13 für Zement, Kalk und Gips «Mörtelmischungen (aus Kalk, Zement und natürlichem oder künstlichem Steinsand)» aufgenommen. Im Artikelverzeichnis des Ausnahmetarifs Nr. 14 für Düngemittel usw. sind die Artikel «Knochengriess, entleimter, und Knochenschrot, entleimtes», gestrichen worden, dagegen wurde einbezogen «Flugstaub, kalihaltiger aus Zementfabriken». Die Taxen des Ausnahmetarifs Nr. 17 für Holzstoff usw. schweizerischen Ursprungs sind um 15 % ermässigt worden. Neu erschienen sind am 1. Oktober der Ausnahmetarif Nr. 18 für Holz und Torf und am 1. September der Ausnahmetarif Nr. 41 für flüssige Milch usw. Zum Ausnahmetarif Nr. 19 ist ein ermässigtes Taxschema für Granit, wie der Serie 2 dieses Ausnahmetarif zugewiesen, in Kraft getreten; das Artikelverzeichnis der Serie 2 wurde durch Aufnahme von «Ton, roher, unverpackter» ergänzt. Die Gültigkeit des Ausnahmetarifs Nr. 22 für Steinkohle schweizerischer Herkunft usw. wurde auf «Klauen, Knochengriess, entleimter und unentleimter, Knochenschrot, entleimtes und unentleimtes» und diejenige des Ausnahmetarifs Nr. 25 für gewisse Güter des Spezialtarifs III auf «Sodalauge, auch kaustische Sodalauge (flüssige, kaustische Soda, Ätznatronlauge, Natronlauge)» ausgedehnt. Für Soda, kalzinierte und kaustische, ist am 1. März ein neuer Ausnahmetarif Nr. 26 erschienen, dessen Ansätze den Taxen des Spezialtarifs III entsprechen. Zum Ausnahmetarif Nr. 35 für den Export von Holzstoff ist am 8. März ein ermässigtes Taxschema eingeführt worden. Im Ausnahmetarif Nr. 42 wurden für die Zeit vom 13. Oktober 1926 bis 31. Januar 1927 ermässigte Taxen für Zuckerrüben und frische Schnitzeln von Zuckerrüben vorgesehen.

8. Es wurden folgende vorübergehende Taxermässigungen gewährt:

a. für die Beförderung von frischen Äpfeln und Birnen schweizerischer Herkunft in Wagenladungen, in Eil- und in gewöhnlicher Fracht, sind die tarifgemässen Taxen vom 6. September bis und mit 31. Dezember 1926 im innerschweizerischen Verkehr um 20 % und im Export um 30 % ermässigt worden;

b. für den Transport von einheimischem Weinmost (Sauser), Obstmost und Obstwein 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 1926 und für Obstmost und Obstwein vom 15. September bis und mit 31. Dezember 1926;

c. für den Transport von einheimischen, frischen (auch eingestampften) Trauben und einheimischen, frischen, essbaren Kastanien als Stückgut und in Wagenladungen, in Eil- und gewöhnlicher Fracht, sind die tarifgemässen Taxen vom 6. Oktober bis 31. Dezember 1926 um 20 % ermässigt worden;

d. für Mineralwasser, natürliches (auch mit Kohlensäurezusatz) als Stückgut und in Wagenladungen bei Aufgabe mit Eilfrachtbriefen wurden für die Zeit vom 15. November 1926 bis 28. Februar 1927 die Taxen des Ausnahmetarifs Nr. 1 für Bier zugestanden.

9. Folgende Ausnahmetaxen sind für Güter in Wagenladungen von 10 t eingeführt worden:

a. im innerschweizerischen Verkehr für:

Bruchsteine (moellons) Ollon—Roche (Vaud und Villeneuve); Chlorkalk Monthey—Luterbach; Druckleitungsröhren, eiserne, Winterthur und Zürich-Hbf.—Alp Grüm, Bernina-Hospiz und Cavaglia; Fettwaren, Öl und Benzin in Fässern Basel alle Bahnhöfe—Wädenswil; Gaskoks Grosswabern—Cossonay gare und Vevey—Monthey CFF; Güter der allgemeinen Wagenladungsklassen (5 und 10 t) Basel SBB und St. Johann—Herrliberg-Feldmeilen, sowie zwischen Ostermundigen und Zürich-Hbf. einerseits und verschiedenen schweizerischen Stationen anderseits; Güter der allgemeinen Wagenladungsklassen und des Spezialtarifs I (5 und 10 t) Basel SBB und St. Johann—Bern-Hbf., Oberburg, Olten-Hammer und Thun; Holzstoff Reuchenette—Biberist und Worblaufen-Dorf; Kalk (gewöhnlicher und hydraulischer) Brunnen und Flüelen—tessinische Stationen; Kalk zur Karbidfabrikation Brunnen—Oey-Diemtigen, Kalziumkarbid Visp (Viège)—Gampel; Kies, Schotter und Sand Schlieren—Zürich-Hbf.; Kalksandbausteine Brugg (Aargau), Olten-Hammer und Pfäffikon (Schwyz)—schweizerische Stationen; Koksgriess ab schweizerische Gaswerke bedienenden Stationen nach verschiedenen Bestimmungsstationen; metallurgische Erzeugnisse Aarau—Westschweiz; Mühlenfabrikate Malters—Gümligen; Natriumsulfat (kalziniertes Glaubersalz) Uetikon SBB—Moutier (Münster) und St. Prex; Pflastersteine Flüelen—Emmenbrücke, Buchs (St. G.), Oberriet und Sevelen-Neuhausen SBB und Schaffhausen; Quarz, roher, Biasca SFF—Bodio; Sand, Kies und Schotter Buchs (St. G.) und Oberriet—Berlingen, Bürglen und Emmishofen-Kreuzlingen, Rheineck—Gossau St. G.; Sand, quarz- und kieselhaltiger, Court, Lausen, Malleray-Bévilard, Marthalen, Moutier (Münster), Reconvilier, Tavannes, Wangen b. Olten, Wettingen und Winterthur—verschiedene schweizerische Stationen; Schokolade, Schokoladenpulver, Kakao und Konfiseriewaren (5 und 10 t) Bern-Hbf.—Zürich-Hbf., Basel, Genève-Cornavin und St. Gallen; Strassenschotter Schaffhausen—Jestetten und Lottstetten; verzinkte Röhren Aarau und Pratteln—Ostschweiz; Zellulose ab Luterbach; Zement und Kalk verschiedene Produktionsstationen—Alp Grüm, Bernina-Hospiz und Cavaglia;

b. für den Export von:

Blei- und Zinkerz Sitten (Sion)—Vallorbe (Frasne) transit; Isolierpolster (5 und 10 t) Näfels-Mollis—Basel transit und Buchs (St. G.) transit; Kalziumkarbid Gurtnellen—Chiasso transit, Oey-Diemtigen—Singen (Hoh.) SBB transit und Flums—Romanshorn transit; Kastanienholzextrakt Chiasso und Maroggia—Basel transit und Singen (Hoh.) SBB transit; Schweissofenschlacken Emmenbrücke und Gerlafingen—Basel transit; Terrazzokörnung und Steinmehl Bärschwil, Bern-Hbf., Bern-Bümpliz-Nord, Brig (Brigue), Herzogenbuchsee und Liesberg—Buchs (St. G.) transit; Zündhölzer (5 und 10 t) Frutigen, Kandergrund, Reichenbach und Wimmis—Buchs (St. G.) transit, Basel transit, Delle frontière, Les Verrières frontière und Genève-Cornavin transit; Wasserstoffsuperoxyd (5 t) Aarau—Basel transit, Iselle transit, Chiasso und Pino transit;

c) für den Import von:

Hartweizen Genève-Cornavin transit und Basel transit—Malters; Hartweizen, Hartweizengriess, Hafer und Mais Genève-Cornavin transit—Wolhusen.

10. Für den eilgutmässigen Transport ab Basel-St. Johann von Fleisch und den diesem beigeladenen Gütern in Privatwagen wurden folgende Erleichterungen zugestanden:

Bei Aufgabe von mindestens 1500 t innert Jahresfrist erfolgt die Frachtberechnung für die dem Fleisch beigeladenen Güter (höchstens 1000 kg für den Wagen) wie für das Fleisch zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs Nr. 3 für Lebensmittel.

Bei Aufgabe von mindestens 2500 t innert Jahresfrist werden besondere Ausnahmefrachtsätze angewendet.

11. Auf 1. Mai hat die deutsche Reichsbahn die Frachtberechnung auf ihren Transitstrecken Basel Bad. Bf.—Waldshut, Schaffhausen usw. dahin geändert, dass sie an Stelle der dem SBB-Taxschema entsprechenden Frankensätze, wieder die erheblich billigern deutschen Marktaxen einführte. Damit ist der in der Inflationszeit vom Eisenbahndepartement bewilligte Ausnahmezustand beseitigt und die im badisch-schweizerischen Staatsvertrag vorgesehene Beordnung wieder hergestellt worden.

Infolge der durch diese Massnahme hervorgerufenen zahlreichen Taxunterbietungen über die deutschen Linien und auch des neuen Verbindungsbahntarifs wegen musste der Gütertarif Basel Bad. Bf.—Schweiz auf 1. Mai neu herausgegeben werden.

Auf denselben Zeitpunkt wurden mittels eines Nachtrages zum Gütertarif Basel SBB und Basel-St. Johann—Schweiz die neuen Taxen für Basel Bad. Bf.—Schweiz überall da auf Basel SBB und Basel-St. Johann übertragen, wo sie niedriger sind, als die für diese Bahnhöfe auf Grund unseres Taxschemas sich ergebenden Sätze.

12. Für die Beförderung von Zucker (Rübenzucker) aller Art in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von tschechoslowakischen Stationen nach schweizerischen Stationen ist am 25. September ein direkter Ausnahmetarif erschienen.

13. Am 1. Januar ist eine Neuausgabe des Teils II A (Schnittfrachtsätze für die schweizerischen Strecken) der schweizerisch-italienischen Gütertarife erschienen. Darin sind die Änderungen berücksichtigt, die hervorgerufen wurden durch die Ermässigung der Bergzuschläge am Gotthard gemäss Gotthardvertrag, die Herabsetzung des Distanzzuschlages auf der Strecke Thun—Brig, die die BLS zur Wahrung ihres bisherigen Besitzstandes gegenüber dem Gotthard vornehmen musste und durch die für die Anwendung des internen Taxschemas der SBB beschlossene Aufhebung der Distanzzuschläge am Gotthard, Simplon und den übrigen Linien der SBB, die noch einen solchen Zuschlag aufwiesen.

Als Äquivalent für ein von den italienischen Staatsbahnen für die Reexpedition von Lebensmittelsendungen in Chiasso gemachtes Zugeständnis wurden auf den 1. März die bisher nur in der Richtung nach Italien geltenden Taxen der Ausnahmetarife Nr. 1 (Eisen- und Stahlwaren), Nr. 8 (Papier) und Nr. 20 (Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend) für den Transitverkehr durch die Schweiz auch in der Richtung aus Italien gültig erklärt.

Einem von den Spediteuren in Chiasso und Luino geäusserten Wunsche entsprechend, ist mit den italienischen Staatsbahnen vereinbart worden, die Vorschriften für die Leitung des Güterverkehrs in der Weise zu ändern, dass, sobald die kürzeste Route über Chiasso oder Pino (statt über Iselle) führt, der Versender seine Transporte nach freier Wahl über einen dieser Übergänge leiten kann, ohne des direkten Tarifs verlustig zu gehen. Diese Neuerung ist am 1. Juni in Kraft getreten. Vor diesem Datum konnte der direkte Tarif nur angewendet werden, wenn die Beförderung über die kürzeste Route stattfand.

14. Am 16. August ist ein neuer deutsch-italienischer Gütertarif in Kraft getreten. Er ist anwendbar sowohl über die Schweiz als auch über Österreich und ermöglicht die direkte Abfertigung sozusagen aller im Verkehr zwischen Deutschland und Italien vorkommenden Güter.

15. Am 1. April wurde ein direkter Tarif für den Güterverkehr zwischen Schweden und Norwegen einerseits und Italien anderseits in Kraft gesetzt. Dadurch ist es gelungen, namhafte Transporte, die bisher auf dem Seewege ausgeführt wurden, für den Landweg zu gewinnen.

16. Am 1. Dezember ist eine Neuausgabe des belgisch-italienischen Gütertarifs in Kraft getreten, der den im französisch-italienischen und im internen belgischen Tarif nach und nach eingetretenen Erhöhungen Rechnung trägt.

17. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1926 an haben wir für Sömmerungsvieh, das in ganzen Wagenladungen nach oder von solchen Tessiner-Alpen befördert wird, die früher nachweisbar mit italienischem Vieh bestossen wurden, für die Strecken der S. B. B. bis auf Widerruf ausser dem Erlass des Eilzuschlages eine Ermässigung von 50 % auf der gewöhnlichen Fracht im Rückerstattungswege eingeräumt.

18. Die Anwendung des Reglements über die Gewährung von Taxermässigungen für Ausstellungsgegenstände vom 1. März 1909 ist im Berichtsjahre für 52 Tierausstellungen zugestanden worden.

D. Verkehrswerbung.

1. Die allgemeine europäische Wirtschaftskrise im Verein mit dem Grubenarbeiterstreik in England und dem Tiefstand der Währung in Italien und namentlich in Frankreich, ferner das regnerische Wetter während der Ferienzeit hat den Fremdenverkehr in der Schweiz im Sommer 1926 merklich beeinträchtigt. Der Ausfall kommt auch im Billettumsatz der Agentur London deutlich zum Ausdruck. Erfreulicherweise sind aber die Umsatzziffern der Agenturen in Berlin und Wien dennoch gestiegen. Die Aussichten besserten sich am Ende des Jahres infolge des lebhaften Einsetzens des durch gute Witterungsbedingungen begünstigten Wintersportverkehrs.

2. Zum ersten Male seit 1914 wurde im Berichtsjahr die «Beratende Kommission für den Publizitätsdienst» in ihrer neuen Zusammensetzung zu einer Sitzung einberufen.

3. An der Internationalen Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung in Basel beteiligten sich die Bundesbahnen mit einer vielbeachteten Gruppe von Modellen und andern Darstellungen der Kraftzeugungsanlagen Ritom-Amsteg und Barberine-Vernayaz, einem Diorama der Biaschina, Lokomotivmodellen usw. Die in Verbindung mit der Ausstellung abgehaltene Weltkraftkonferenz 1926 gab auch Veranlassung zur Herausgabe einer Broschüre «Bilder von der Elektrifikation der S. B. B.»; ferner besorgten wir die Drucklegung einer illustrierten Sonderausgabe des Berichts, den die Abteilung für Elektrifikation an der Weltkraftkonferenz erstattet hatte.

4. Die in Verbindung mit dem «Comptoir» in Lausanne veranstaltete Internationale Ausstellung der Simplonlinie wurde mit einer Anzahl zu einer wirksamen Bildwand zusammengefasster photographischen Vergrösserungen beschickt.

5. Kollektivreklamen wurden durchgeführt: von der Agentur New York in Tagesblättern und illustrierten Zeitschriften der Union für die Sommersaison; von der Agentur Berlin in Tageszeitungen Deutschlands für die Sommer- und Wintersaison.

6. Neu herausgegeben wurden ausser den alljährlich zweimal erscheinenden «Internationale Zugsverbindungen» folgende Werbedrucksachen: Broschüre «Summer in Switzerland» Album «Switzerland», Broschüre St. Gotthard, kleine Touristenkarte, Golfprospekt, alles in englischer Sprache; Broschüre St. Gotthard und grosse Touristenkarte französisch.

VIII. Stations- und Zugsdienst.

A. Rekrutierung und Ausbildung.

Zur Deckung des bis Ende 1928 voraussichtlich eintretenden Bedarfes an Stationsbeamten sind im Frühjahr 50 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, sowie des Zugsbegleitungsdienstes im Winter 1925/26 an verschiedenen Orten Instruktionskurse durchgeführt.

B. Personenverkehr.

1. Am 1. Dezember sind in Chiasso zwischen Vertretern der italienischen und schweizerischen Regierung, der Behörden des Kantons Tessin, der italienischen und schweizerischen Zoll- und Bahnverwaltungen Vereinfachungen der Pass- und Zollformalitäten im Reisendenverkehr über den Grenzbahnhof Chiasso, durch Verlegung der Pass- und Zollkontrolle bei den Schnellzügen der Richtung Nord-Süd der Gotthardroute in die Züge durchberaten worden, die die Zustimmung der beiden beteiligten Regierungen fanden und auf den 1. Februar 1927 in Kraft traten.

2. Mit der «Mitropa» Mitteleuropäische Schlaf- und Speisewagen A.-G. in Berlin haben wir für die Dauer von 15 Jahren einen Vertrag betreffend den Betrieb von Schlafwagen und Speisewagen, sowie von Luxuszügen auf den Linien der schweizerischen Bundesbahnen abgeschlossen.

C. Güterverkehr.

1. Zur Beschleunigung der Güterbeförderung im internationalen Verkehr haben wir im Güterzugsfahrplan der Linien Chiasso—Basel, sowie Ostschweiz und Genf—Basel, ferner Genf—Ostschweiz Verbesserungen durchgeführt. Zum gleichen Zwecke fand am 2. September in Stuttgart mit Vertretern der deutschen Reichsbahngesellschaft eine Konferenz statt, an welcher neue Beförderungspläne für Wagenladungsgüter Frankreich und Italien-Deutschland via Schweiz aufgestellt wurden. Aber auch im innerschweizerischen Verkehr wurden die Bestrebungen nach rascherer Güterbeförderung fortgesetzt und zu diesem Zwecke eine Reihe von Massnahmen getroffen.

2. Das eidgenössische Eisenbahndepartement hat uns 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 Lokomotivleerfahrten mit Frachtgutwagenladungen auszulasten, in den Güterschuppen arbeiten zu lassen und auf den Anschlusstrecken der Grenzbahnhöfe Güterzüge auszuführen. Von dieser Ermächtigung wurde Gebrauch gemacht, soweit dies im Interesse eines raschen Wagenumlaufs und besonders einer raschen Beförderung der Transitgüter nötig war.

D. Fahrplan und Wagenbeistellung.

1. Zur Behandlung des am 15. Mai in Kraft getretenen, bis und mit 14. Mai 1927 gültigen Fahrplanes fand vom 1.—4. März in Bern die interkantonale Fahrplankonferenz statt. Sie behandelte im ganzen 837 Geschäfte, wovon 628 die schweizerischen Bundesbahnen betrafen. Gegenüber dem Fahrplan vom 5. Juni 1925 brachte der neue Fahrplan Mehrleistungen von rund 590 000 Zugskilometern im Jahr.

2. Vom 12.—16. Oktober wurde in Baden-Baden unter unserer Leitung die europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz für das Fahrplanjahr 1927/28 abgehalten, an der 18 Regierungen und 107 Verwaltungen vertreten waren.

E. Beziehungen zur eidgenössischen Zollverwaltung.

1. Vom 26.—30. Juli fanden in Chiasso zwischen Vertretern der italienischen und schweizerischen Zollverwaltung, den italienischen Staatsbahnen, unserer Verwaltung und der Spediteurvereinigung Besprechungen statt, an denen die bahnamtliche Güterübergabe auf den schweizerisch-italienischen Übergangspunkten bei Selbstverzollung durch die Parteien auf Grund des neuen italienisch-schweizerischen Handelsvertrages geregelt wurde.

2. Am 6. Oktober wurden mit der eidgenössischen Oberzolldirektion die Entwürfe zu einer Eisenbahnzollordnung und zu Sonderbestimmungen über den Zollverkehr der schweizerischen Bundesbahnen konferenziell bereinigt.

F. Haltestellen.

1. Folgende Haltestellen sind eröffnet worden: am 15. Mai: Vionnaz, zwischen Monthey und Vouvry (nicht bedient), Bretonnières, zwischen Croy-Romainmôtier und Le Day (nicht bedient), Goldbach, zwischen Zollikon und Küsnacht (Zürich), (eingerichtet) für die Ausgabe gewöhnlicher Billette im Nahverkehr; am 1. November: Villnachern, zwischen Brugg und Schinznach-Dorf, (eingerichtet) für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Expressgut, Traglasten, Kleinvieh in Einzelsendungen und Eilstückgut.

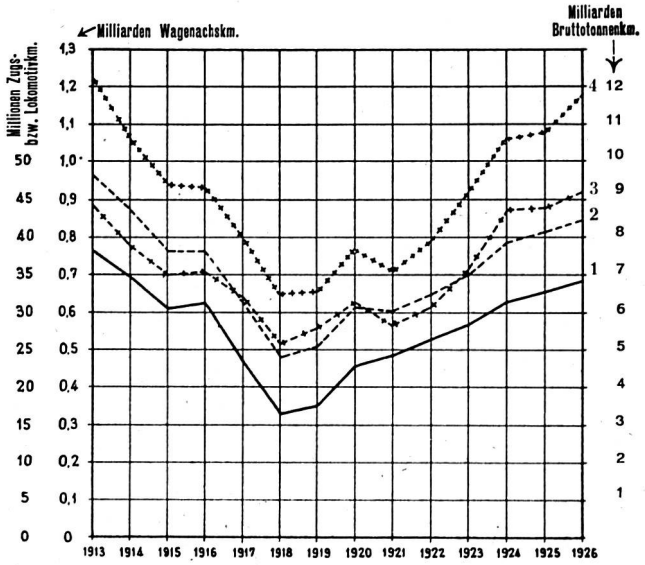

Abb. 6.

Betriebsleistungen.

1 = Zugskm. 3 = Bruttotonnenkm.
2 = Lokomotivkm. 4 = Wagenachsenkm.

2. Die Personen-Haltestelle Tolochenaz, zwischen Morges und St. Prex, wird seit 1. September nicht mehr bedient. Die Billette ab dieser Haltestelle sind daher nunmehr im Zuge zu lösen. Das abgehende Gepäck ist am Zuge aufzugeben, das ankommende am Zuge in Empfang zu nehmen.

IX. Fahr- und Werkstättedienst.

A. Anschaffung und Ausrüstung von Rollmaterial.

1. Im Laufe des Berichtsjahres wurde folgendes Rollmaterial bestellt:

38 Einphasen-Wechselstrom-Lokomotiven der Serie Ae 3/6,
10 Einphasen-Wechselstrom-Lokomotiven der Serie Ae 4/7,
2 Einphasen-Wechselstrom-Lokomotiven der Serie Ee 2/2,
6 Einphasen-Wechselstrom-Lokomotiven der Serie Ee 3/3,
16 Einphasen-Wechselstrom-Gepäckmotorwagen der Serie Fe 4/4,
5 Zugführungswagen der Serie BC^t 4,
24 vierachsige Personenwagen der Serie C4ü,
3 vierachsige Personenwagen der Serie BC_4 für die Brünigbahn,
3 vierachsige Personenwagen der Serie C_4 für die Brünigbahn,
5 zweiachsige gedeckte Güterwagen der Serie K_3 für die Brünigbahn,
1 sechsachsiger Tiefgangwagen der Serie O_1 für die Brünigbahn,
9 vierachsige Rollschemelwagen der Serie O_1^c für die Brünigbahn.

2. Am 21. Januar 1926 hat der Verwaltungsrat die Verträge mit den Firmen Schweiz. Lokomotiv- & Maschinenfabrik Winterthur, Brown, Boveri & Cie. Baden, Maschinenfabrik Oerlikon, S. A. des Ateliers de Sécheron, Genf, Schweiz. Industriegesellschaft Neuhausen und Schweiz. Wagonsfabrik Schlieren A.-G. über die Lieferung von 54 Lokomotiven, 16 Motorwagen, 5 Zugführungswagen und 31 Personen- und Güterwagen gutgeheissen.

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

280 Streckenlokomotiven,
2 Rangierlokomotiven,
17 Motorwagen (15 000 Volt),
10 Motorwagen (5 500 Volt, Seetal),
17 Akkumulatorenfahrzeuge,

Total 326 elektrische Triebfahrzeuge.

4. Wir haben die Ausrüstung von weitern 350 Personenwagen und 84 Gepäckwagen mit elektrischen Heizeinrichtungen und von 120 gedeckten Güterwagen mit elektrischen Heizleitungen angeordnet.

5. Auf Grund der im Betriebe gemachten Erfahrungen und zur Ausdehnung der Verwendungsmöglichkeit haben wir angeordnet, die 19 Motorwagen Ce 4/6 Nr. 9801—9819 mit künstlicher Ventilation auszurüsten.

6. Wir haben den Umbau von 30 ausrangierten Güterwagen der Serie K in Kippwagen nach System Ochsner für den Schottertransport veranlasst.

7. In einem der beiden Bodensee-Trajektkähne haben wir eine motorische Ausrüstung, bestehend aus 2 Dieselmotoren, einbauen lassen.

8. Mit dem Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatwagenbesitzer sind Vereinbarungen über die Tragung der Kosten von Reparaturen an Privatgüterwagen getroffen worden.

B. Werkstätten.

Der Reorganisation des Werkstättedienstes haben wir im Berichtsjahr unsere besondere Aufmerksamkeit zugewandt.

Die Werkstätte in Rorschach wurde am 1. Oktober geschlossen. Ferner sind umfangreiche Vorarbeiten für eine durchgreifende Änderung des Rechnungswesens und der Magazinverwaltung, sowie für die Einführung einer Betriebsbuchhaltung gemacht worden.

C. Durchgehende Güterzugbremse.

Die Studien für die Einführung der durchgehenden Güterzugbremse wurden im Berichtsjahre weitergeführt. In den Monaten März und April fanden unter der Leitung unserer Verwaltung auf den ebenen Strecken Bologna-Modena-Reggio und auf der Bergstrecke der Gotthardlinie Versuchsfahrten mit der Kunze-Knorr- und der Westinghousebremse statt.

Vom 8.—16. September wurden sodann in Bern durch den Unterausschuss für die Güterzugbremse der V. Kommission des Internationalen Eisenbahnverbandes unter dem Vorsitze unserer Verwaltung die Ergebnisse der vorerwähnten Versuche besprochen und ein Programm für die Versuche mit der Božič-Güterzugbremse festgelegt.

Wir haben im weitern einen Veruchszug mit der Güterzugbremse System Drolshammer ausrüsten lassen, der dem Unterausschuss für die Güterzugbremse des Internationalen Eisenbahnverbandes im Jahre 1927 vorgeführt werden soll.

X. Bauwesen.

A. Bahnbau.

1. Folgende grössere Bauarbeiten sind vollendet worden: Erstellung des II. Geleises zwischen Thalwil und Richterswil und zwischen Bruggen und Winkeln; Erstellung einer direkten Verbindungslinie zwischen der Hauenstein- und der Aarauerlinie bei Olten; Ersatz von zwei Niveauübergängen durch eine Unterführung in der Nocca südlich des Schwyztunnels in Bellinzona; Umbau und Erweiterung der Bahnhöfe Thun, Delsberg, Neuenburg (I. Bauetappe) und Luzern; Vergrösserung der Werkstätte Yverdon für den Unterhalt elektrischer Lokmotiven; Erstellung einer steinernen Brücke über den Châtelardbach zwischen La Conversion und Grandvaux; Umbau der eisernen Überbaute des I. Geleises der Mionnazbrücke zwi-

schen Palézieux und Oron in eine steinerne Brücke und Verstärkung der Eisenkonstruktion des II. Geleises; Umbau der eisernen Grandfeybrücke über die Saane zwischen Freiburg und Düdingen in eine Brücke aus armiertem Beton; Erstellung von zwei steinernen Brücken als Ersatz der zwei eisernen Kessilochbrücken zwischen Grellingen und Zwingen; Erstellung einer steinernen Brücke über die Sitter zwischen Winkeln und Bruggen als Ersatz für die eiserne Brücke; Erstellung einer Betonbrücke über die Glatt zwischen Flawil und Gossau an Stelle der eisernen Brücke.

2. In Ausführung begriffen waren folgende wichtigere Bauten: Erweiterung der Bahnhöfe Genf, Freiburg, Chiasso, Ziegelbrücke und Chur; Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich; Erstellung eines Rangierbahnhofes auf dem Muttenzerfeld bei Basel; Erstellung einer Unterführung für die Zürcherstrasse bei Brugg mit gleichzeitiger Hebung des Bahndammes; Erstellung einer Unterführung nach dem Besso-Quartier in Lugano; Errichtung einer neuen Lokomotivremise an der Geroldstrasse in Zürich; Bau des II. Geleises Wil-Uzwil mit Umbau der Thurbrücke bei Schwarzenbach; Erhöhung des Bahndammes zum Schutze gegen die Hochwasser der Rhone zwischen Granges—Siders und Brig—Visp; Erstellung einer steinernen Brücke über das Toggeliloch bei Düdingen als Ersatz für die abzubrechende eiserne Brücke; Erstellung einer Betonbrücke über die Sense zwischen Flamatt und Thörishaus als Ersatz für die abzubrechende eiserne Brücke; Umbau der Aarebrücke bei Solothurn; Erstellung einer neuen Brücke über die Linth bei Ziegelbrücke.

3. Der Verwaltungsrat hat bei der Behandlung der Eingabe der Berner Regierung betreffend den beschleunigten Ausbau der Strecke Delsberg-Münster auf Doppelspur die zur Erleichterung auf dieser Strecke von der Generaldirektion für das Jahr 1927 in Aussicht genommenen baulichen Verbesserungen in den Stationen Choindez und Courrendlin (Erstellung und Verlängerung der Ausweichgeleise) bis auf weiteres als den Bedürfnissen entsprechend und genügend erachtet. Dem nachdrücklich gestellten Begehren auf raschen Ausbau dieser Strecke auf Doppelspur kann wegen der ungünstigen finanziellen Lage der Bundesbahnen und der Unsicherheit der Entwicklung des Verkehrs in der Zukunft zurzeit keine Folge gegeben werden.

4. Am 15. November nahm der Verwaltungsrat in zustimmendem Sinn Kenntnis von der Absicht der Generaldirektion, gemeinsam mit der Postverwaltung ein Dienstgebäude in Zürich nach dem in der Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung vom 7. September 1926 beschriebenen Projekt zu erstellen zum Zwecke der Unterbringung der Bureaux der Kreisdirektion III in Zürich und bewilligte für den den Bundesbahnen zufallenden Kostenanteil einen Kredit von Fr. 1 812 000 nebst Fr. 338 000 für Abschreibungen unter dem Vorbehalt, dass die eidgenössischen Räte das Gesamtprojekt für das neue Post- und Verwaltungsgebäude gutheissen und den Gesamtkredit bewilligen.

5. Auf Einladung des eidgenössischen Eisenbahndepartements haben wir eingehend geprüft, welches der drei Projekte für die Verbesserung der nördlichen Zufahrten nach Schaffhausen, d. h. das Randenbahn-, Hegaubahn- und Bibertalbahnprojekt, vom Standpunkte der schweizerischen Interessen und der beteiligten Landesgegenden aus das zweckmässigste und bauwürdigste sei. Wir gelangten in unserem Gutachten zum Schlusse, dass für den Fall der Ausführung eines der drei im Wettbewerb stehenden Projekte demjenigen für eine Hegaubahn der Vorzug zu geben sei.

B. Notstandsarbeiten.

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 zur Verfügung gestellt wurde, sind bis Ende 1926 fertiggestellt und abgerechnet worden. Für diese Notstandsarbeiten wurden im ganzen Fr. 27 895 207. 90 ausgegeben; hiervon fallen Fr. 18 340 834. 45 zu Lasten der schweizerischen Bundesbahnen und Fr. 9 554 373. 45 wurden vom Bunde durch Subventionen gedeckt.

C. Bahnunterhalt.

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

1. Die im letzten Jahre in Angriff genommene Untermauerung der Tunnelwiderlager im Horgenertunnel an Stellen, wo die Tunnelsohle durchfeuchtet und aufgeweicht war, wurde vollendet.

2. Infolge starker Regenfälle gingen am 16. Mai zwischen Magadino und Ranzo-Gerra Erdschlipfe nieder, die an zwei Stellen Linienunterbrechungen zur Folge hatten.

3. Am Abend des 26. September wurde die Bahnlinie zwischen St. Maurice und Evionnaz durch den St. Barthélemybach, der grosse Schlamm- und Steinmassen mit sich führte, unterbrochen.

Trotzdem mit einem starken Aufgebot von Arbeitskräften ohne Unterbruch Tag und Nacht gearbeitet wurde, konnte der eingeleisige Zugsverkehr über eine provisorische Brücke erst am 2. Oktober wieder aufgenommen werden. Der zweigeleisige Betrieb wurde am 27. November wieder hergestellt.

XI. Elektrifizierung.

A. Ausrüstung der Strecken für den elektrischen Betrieb.

1. Im Berichtsjahr hat der Verwaltungsrat die Projekte für die Elektrifizierung der folgenden Linien genehmigt:
Yverdon—Biel—Olten (125 km);
Bern—Biel—Delsberg (81 km);
Richterswil—Sargans—Chur und Sargans—Buchs (109 km);
Winterthur—Romanshorn—Rorschach (68 km);
Rapperswil—Wattwil (27 km);
Oerlikon—Schaffhausen (42 km).

Der Verwaltungsrat hat für die Elektrifizierung dieser Linien einen Kredit von insgesamt 45 090 000 Franken bewilligt.

2. In seiner Sitzung vom 2. März 1926 nahm er von einem Bericht der Generaldirektion über die im Jahre 1924 mit dem elektrischen Betrieb gemachten Erfahrungen, sowie von den neuesten Berechnungen über die Wirtschaftlichkeit dieser Betriebsart und die Zweckmässigkeit der beschleunigten Durchführung der Elektrifikation nach dem Programm vom Jahre 1923 in zustimmendem Sinne Kenntnis.

B. Kraftwerkgruppen.

1. Kraftwerkgruppe Amsteg-Ritom.

Die Kraftwerkgruppe hat im Berichtsjahr rund 174,3 Millionen kWh Einphasenenergie erzeugt, und

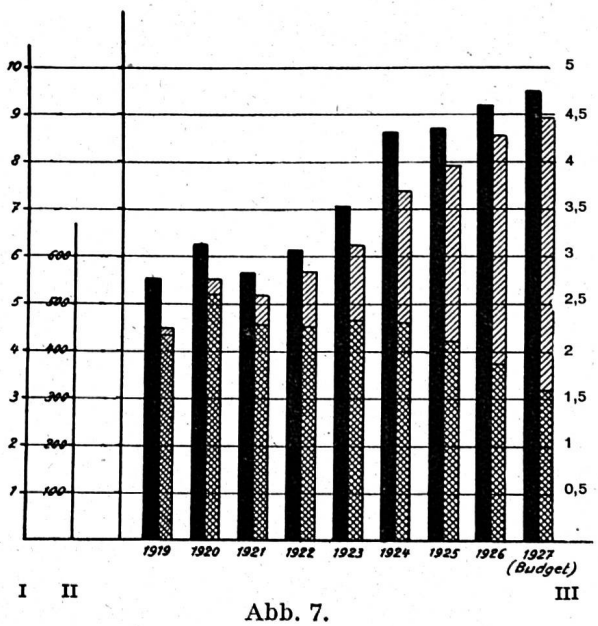

Abb. 7.

Energie- und Kohlenverbrauch im Vergleich zur Verkehrsentwicklung.

I = Milliarden Bruttotkm.
II = Tausend t.
III = Hunderttausend kWh.

Energie
Kohle
Verkehr

zwar 126 Millionen kWh im Kraftwerk Amsteg, 9,3 Millionen kWh im Nebenkraftwerk Göschenen und 39 Millionen kWh im Kraftwerk Ritom. Hiervon wurden rund 170,8 Millionen kWh für die elektrische Zugförderung abgegeben. Der Energieverbrauch ist infolge der Eröffnung des elektrischen Betriebes auf den Strecken Zürich—Rapperswil (15. Mai) und Brugg—Pratteln (18. Oktober) und der Verkehrszunahme auf den übrigen Linien gegenüber dem Vorjahre um 31 Millionen kWh d. h. um zirka 22 % gestiegen. Die Kraftwerkgruppe Amsteg-Ritom wurde somit bis auf ungefähr 90 % ihrer Leistungsfähigkeit ausgenützt. Störungen von Bedeutung sind in den Kraftwerken nicht vorgekommen.

a. Kraftwerk Ritom. Der Wasserspiegel des Ritomsees erreichte Ende März mit 18 m unter der Überlaufkrone der Staumauer seinen tiefsten Stand. Von diesem Zeitpunkt an konnten, dank der reichen Wasserführung der Reuss und ihrer Zuflüsse, im Mittel rund 88 % der erforderlichen Energie vom Kraftwerk Amsteg und vom Nebenkraftwerk Göschenen abgegeben werden, so dass das Kraftwerk Ritom nur zur Spitzendeckung herangezogen werden musste. Infolge des ausnahmsweise wasserreichen Frühjahres und Sommers erreichte der See bereits Mitte Juli (gegenüber Ende September im Vorjahre) seinen vollen Stauinhalt von 26 Millionen m³. Mit der Absenkung des Ritomsees wurde erst anfangs Dezember begonnen, und es betrug der Nutzinhalt am Ende des Berichtsjahres noch 22,5 Millionen m³.

b. Kraftwerk Amsteg. An die Schweizerische Kraftübertragungs A.-G. (S. K.) sind im Berichtsjahr rund 50 Millionen kWh (gegenüber 51,5 Millionen kWh im Vorjahr) als Überschussenergie abgegeben worden.

2. Kraftwerkgruppe Barberine-Vernayaz.

a. Kraftwerk Barberine. Das Kraftwerk Barberine hat im Berichtsjahr rund 45,4 Millionen kWh erzeugt, wovon rund 44,7 Millionen kWh für die elektrische Zugförderung verbraucht wurden. Die Ausnützung des Kraftwerkes erreichte infolgedessen 76 % seiner Leistungsfähigkeit, gegenüber 38 % im Vorjahr. Der Mehrverbrauch von 22,3 Millionen kWh rührt von der Einführung der elektrischen Zugförderung auf der Strecke Lausanne—Palézieux (19. Februar) und der Verkehrszunahme auf den übrigen Strecken her.

Anfangs Mai war der Barberine-See bis auf 31 m unter der Überlaufkrone abgesenkt und erreichte gegen Mitte September wiederum seinen vollen Stauinhalt von 39 Millionen m³. Am Ende des Berichtsjahres betrug der Nutzinhalt noch 34 Millionen m³.

b. Kraftwerk Vernayaz. Die über den Winter eingestellten Arbeiten an der Wasserfassung der Eau noire und an der Zuleitung bis Châtelard-village wurden im Frühjahr wieder aufgenommen und waren anfangs Herbst beendet. Der weitere Teil des Zulaufstollens bis zum Ausgleichbecken in Les Marécottes, einschliesslich der Wasserfassung am Triège, wurde im Sommer, der Druckstollen vom Ausgleichbecken bis zum Wasserschloss im Herbst fertiggestellt. Das Ausgleichbecken bei Les Marécottes kam bis auf unbedeutende Nacharbeiten im Dezember zur Vollendung. Die im

Frühjahr begonnene Montage der Druckleitung konnte im Laufe des Jahres durchgeführt werden. Die Ende Dezember vorgenommenen Druckproben haben ein befriedigendes Resultat ergeben. Der Unterwasserkanal war im November erstellt. Das Maschinenhaus wurde im Monat März vollendet. Die Bauarbeiten des Schalt- und Transformatorenhauses waren Ende Juni soweit vorgeschritten, dass die Montage der Schaltanlage in Angriff genommen und bis Dezember zu Ende geführt werden konnte. Am Schluss des Berichtsjahres waren die für den ersten Ausbau des Kraftwerkes Vernayaz in Frage kommenden vier ersten Einphasenmaschinengruppen betriebsfertig montiert und die ersten zwei Transformatoren komplett zusammengestellt, während die Drehstromgruppe noch in Montage begriffen war. Sämtliche Arbeiten sind im Rahmen des aufgestellten Bauprogrammes durchgeführt worden.

C. Übertragungsleitungen.

Die 132-kV-Leitung Vernayaz-Rupperswil war Ende Dezember auf den Teilstrecken Puidoux—Kerzers—Deitingen und Gösgen—Rupperswil betriebsbereit. Von den im Bau befindlichen 66-kV-Übertragungsleitungen Steinen-Altendorf und Kerzers-Freiburg sind die Masten aufgestellt worden; bei der 66-kV-Leitung Vernayaz-Massaboden wurde mit der Montage der Hochspannungsleitung begonnen und für die 66-kV-Leitungen Seebach-Rapperswil und Rapperswil-Gossau sind die Mastfundamente erstellt worden.

D. Unterwerke.

In den Unterwerken Kerzers, Rupperswil, Puidoux II, Freiburg, Gossau und Massaboden wurden die Hochbauarbeiten, sowie die Mastfundamente für die Freiluftanlagen fertiggestellt, sämtliche Eisenkonstruktionsteile montiert und der Einbau der elektrischen Ausrüstungen zum grössten Teil beendigt.

E. Fahrleitungsanlagen.

Auf folgenden Strecken ist der elektrische Bahnbetrieb eröffnet worden:

Lausanne—Palézieux 20 km am 19. Februar,
Zürich—Rapperswil 36 km am 15. Mai,
Brugg—Pratteln 49 km am 18. Oktober.

Auf den Strecken Brig—Sitten, Palézieux—Bern, Winterthur—St. Gallen—Rorschach, Rothkreuz—Rupperswil, Richterswil—Chur, Sargans—Buchs, Olten—Biel und Rapperswil—Wattwil sind die Arbeiten fortgeführt worden.

F. Wasserrechtskonzessionen.

1. In der Abstimmung vom 28. November hat der Bezirk Einsiedeln die Konzession für die Ausnützung der Wasserkräfte der Sihl (sogenannte Etzelwerkkonzession) und die im Zusammenhang damit mit dem Bezirksrat vereinbarten Verträge genehmigt. Die Konzessionserteilung durch den Kanton Schwyz steht noch aus.

2. Am 21. Januar hat der Verwaltungsrat der von der Generaldirektion beantragten Änderung des Vertrages über die Ausnutzung der Wasserkräfte zwischen Aarau und Wildegg zugestimmt. Die Änderung des mit dem Regierungsrat des Kantons Aargau abgeschlossenen Vertrages (s. Geschäftsbericht 1919, S. 3, Ziff. 3, lit. *c*) war nötig, weil die Baufrist für das Rupperswiler-Werk am 1. Dezember 1925 ablief und von diesem Tag an der Wasserzins hätte entrichtet werden müssen, trotzdem das Werk noch nicht gebaut werden kann.

Zusammenstellung der Kosten für die Einführung

Einführung der elektrischen Zugförderung	Ausgaben auf Ende 1925		Ausgaben im Jahre 1926		Ausgaben auf Ende 1926							
					Vollendete Objekte		Unvollendete Objekte		Bauausgaben zulasten der Betriebsrechnung		Total	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
I. Allgemeines, Planaufnahmen und Projektierungsarbeiten	**4 223 295**	**07**	**566 456**	**90**	**4 789 175**	**47**	—	—	**576**	**50**	**4 789 751**	**97**
II. Erwerbung von Wasserkräften .	**4 569 558**	**45**	**305 533**	**75**	**1 380 590**	**60**	**752 030**	**85**	**§ 2 742 470**	**75**	**4 875 092**	**20**
1. Im Reussgebiet (Kt. Uri)	1 384 204	75	—	—	447 204	75	—	—	937 000	—	1 384 204	75
2. In der obern Leventina (Kt. Tessin)	1 430 455	05	100 000	—	414 205	05	—	—	1 116 250	—	1 530 455	05
3. Rhonewasserkraft zwischen Fiesch und Mörel	516 697	95	40 000	—	130 586	85	—	—	426 111	10	556 697	95
4. Wasserkräfte der Binna	99 078	80	5 140	—	45 023	15	—	—	59 195	65	104 218	80
5. Barberine und Eau-Noire	406 570	80	—	—	343 570	80	—	—	63 000	—	406 570	80
6. Trient und Triège . .	198 501	10	30 393	75	—	—	169 980	85	58 914	—	228 894	85
7. Lago di Lucendro . .	550	—	—	—	—	—	550	—	—	—	550	—
8. Etzelwerk	220 000	—	—	—	—	—	220 000	—	—	—	220 000	—
9. Aarewasserkräfte von Rüchlig bis Wildegg . .	313 500	—	130 000	—	—	—	361 500	—	82 000	—	443 500	—
§ Wasserzinse. Von der Inbetriebnahme der Kraftwerke an werden die Wasserzinse zulasten der Betriebsrechnung der Werke verrechnet.												
III. Kraftwerke	**129 200 771**	**14**	**9 364 566**	**18**	**112 082 547**	**50**	**26 446 988**	**12**	**35 801**	**70**	**138 565 337**	**32**
1. Kraftwerk Brig-Iselle .	2 037 850	73	5 445	05	2 043 295	78	—	—	—	—	2 043 295	78
2. Kraftwerk Amsteg . .	49 163 752	84	696 966	80	49 163 752	84	696 966	80	—	—	49 860 719	64
3. Nebenwerk Göschenen .	508 814	48	– 2 549	—	471 914	48	—	—	34 351	—	506 265	48
4. Kraftwerk Ritom . . .	23 065 176	51	44 130	15	23 063 725	81	44 130	15	1 450	70	23 109 306	66
5. Kraftwerk Barberine . .	37 355 110	24	– 15 251	65	37 339 858	59	—	—	—	—	37 339 858	59
6. Kraftwerk Vernayaz . .	16 233 680	25	8 613 594	28	—	—	24 847 274	53	—	—	24 847 274	53
7. Kraftwerk Rupperswil .	743 799	85	—	—	—	—	743 799	85	—	—	743 799	85
8. Etzelwerk	92 586	24	22 230	55	—	—	114 816	79	—	—	114 816	79
IV. Übertragungsleitungen	**27 565 354**	**02**	**6 104 544**	**25**	**25 759 189**	**33**	**7 360 509**	**04**	**550 199**	**90**	**33 669 898**	**27**
1. Amsteg — Ritom — Giubiasco—Melide	12 528 642	30	71 643	40	12 528 642	30	71 643	40	—	—	12 600 285	70
2. Amsteg—Steinen—Immensee	3 053 026	51	1 145	90	3 054 172	41	—	—	—	—	3 054 172	41
3. Immensee—Rothkreuz—Sihlbrugg	1 030 939	11	—	—	1 030 939	11	—	—	—	—	1 030 939	11
4. Rothkreuz—Olten. . .	2 249 737	30	2 007	40	2 251 744	70	—	—	—	—	2 251 744	70
5. Rothkreuz—Emmenbrücke.	472 069	38	—	—	472 069	38	—	—	—	—	472 069	38
6. Brig—Granges. . . .	929 397	05	– 379 308	35	—	—	—	—	550 088	70	550 088	70
7. Châtelard—Vernayaz—Puidoux	3 318 999	51	—	—	3 318 999	51	—	—	—	—	3 318 999	51
8. Puidoux—Bussigny . .	830 365	30	116	80	830 482	10	—	—	—	—	830 482	10
9. Vernayaz—Romanel. .	526 740	99	—	—	526 740	99	—	—	—	—	526 740	99
10. Vernayaz—Rupperswil.	859 312	39	4 609 018	70	—	—	5 468 331	09	—	—	5 468 331	09
11. Hendschiken—Brugg .	251 566	95	469	80	251 925	55	—	—	111	20	252 036	75
12. Brugg—Seebach . . .	658 925	92	5 631	95	664 557	87	—	—	—	—	664 557	87
13. Mühleberg—Burgdorf .	812 032	46	16 882	95	828 915	41	—	—	—	—	828 915	41
14. Steinen — Altendorf—Seebach/Gossau	43 598	85	537 562	45	—	—	581 161	30	—	—	581 161	30
15. Seebach—Grüze . . .	—	—	49	65	—	—	49	65	—	—	49	65
16. Vernayaz — Granges — Massaboden	—	—	1 007 688	70	—	—	1 007 688	70	—	—	1 007 688	70
17. Kerzers—Freiburg . .	—	—	227 275	—	—	—	227 275	—	—	—	227 275	—
18. Kerzers—Biel	—	—	4 359	90	—	—	4 359	90	—	—	4 359	90

der elektrischen Zugförderung in den Jahren 1907—1926.

Einführung der elektrischen Zugförderung	Ausgaben auf Ende 1925		Ausgaben im Jahre 1926		Ausgaben auf Ende 1926							
					Vollendete Objekte		Unvollendete Objekte		Bauausgaben zulasten der Betriebsrechnung		Total	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
V. Unterwerke	**28 021 814**	**52**	**4 588 847**	**89**	**25 646 852**	**28**	**6 350 109**	**94**	**613 700**	**19**	**32 610 662**	**41**
1. Melide	1 807 685	67	14 305	40	1 821 197	07	—	—	794	—	1 821 991	07
2. Giubiasco	2 525 649	33	– 353	15	2 523 631	33	—	—	1 664	85	2 525 296	18
3. Giornico	2 620 590	37	– 71	—	2 612 815	97	—	—	7 703	40	2 620 519	37
4. Göschenen	2 487 418	85	—	—	2 486 030	70	—	—	1 388	15	2 487 418	85
5. Steinen	2 914 742	60	71 405	85	2 975 475	85	—	—	10 672	60	2 986 148	45
6. Sihlbrugg	1 404 377	44	195 188	30	1 599 548	24	—	—	17	50	1 599 565	74
7. Emmenbrücke	1 363 171	01	– 1 516	60	1 361 654	41	—	—	—	—	1 361 654	41
8. Beinwil	—	—	149 461	68	149 461	68	—	—	—	—	149 461	68
9. Brugg	1 483 321	35	86 933	65	1 568 862	95	—	—	1 392	05	1 570 255	—
10. Olten	1 594 650	69	133 104	35	1 727 755	04	—	—	—	—	1 727 755	04
11. Vernayaz	1 419 988	50	2 504	40	1 422 492	90	—	—	—	—	1 422 492	90
12. Puidoux	1 828 711	05	—	—	1 827 744	75	—	—	966	30	1 828 711	05
13. Leuk	290 759	19	– 51 233	23	—	—	—	—	239 525	96	239 525	96
14. Granges	410 174	83	– 64 135	65	—	—	—	—	346 039	18	346 039	18
15. Bussigny	1 692 249	60	5 339	70	1 697 589	30	—	—	—	—	1 697 589	30
16. Coppet	20 609	15	—	—	20 609	15	—	—	—	—	20 609	15
17. Burgdorf	636 619	52	265 804	40	—	—	900 930	32	1 493	60	902 423	92
18. Seebach	1 630 953	52	7 477	90	1 636 597	57	—	—	1 833	85	1 638 431	42
19. Puidoux (Verteilstation)	410 316	30	454 855	70	—	—	865 172	—	—	—	865 172	—
20. Kerzers (»)	762 637	78	1 297 356	90	—	—	2 059 994	68	—	—	2 059 994	68
21. Rupperswil (»)	483 703	95	755 415	69	—	—	1 239 119	64	—	—	1 239 119	64
22. Freiburg	17 505	15	543 298	80	—	—	560 803	95	—	—	560 803	95
23. Thun	215 385	37	—	—	215 385	37	—	—	—	—	215 385	37
24. Gossau	551	30	470 367	—	—	—	470 709	55	208	75	470 918	30
25. Sargans	42	—	750	—	—	—	792	—	—	—	792	—
26. Massaboden	—	—	251 832	—	—	—	251 832	—	—	—	251 832	—
27. Biel	—	—	755	80	—	—	755	80	—	—	755	80
VI. Fahrleitungen	**91 407 200**	**38**	**8 890 281**	**19**	**91 205 832**	**51**	**6 826 454**	**82**	**2 265 194**	**24**	**100 297 481**	**57**
1. Thun—Bern	5 010 646	18	– 123 176	85	4 649 401	48	—	—	238 067	85	4 887 469	33
2. Erstfeld—Bellinzona	19 030 662	13	8 166	65	18 993 492	43	—	—	45 336	35	19 038 828	78
3. Bellinzona—Chiasso	7 235 394	63	55 941	49	7 280 475	48	—	—	10 860	64	7 291 336	12
4. Erstfeld—Luzern	8 442 496	09	10 286	85	8 452 782	94	—	—	—	—	8 452 782	94
5. Immensee—Rothkreuz	237 834	10	—	—	237 834	10	—	—	—	—	237 834	10
6. Arth-Goldau—Zürich u. Zug—Luzern	6 429 734	39	1 465	40	6 431 199	79	—	—	—	—	6 431 199	79
7. Luzern—Olten—Basel	9 346 287	36	42 118	80	9 388 406	16	—	—	—	—	9 388 406	16
8. Brig—Iselle	1 501 442	80	—	—	1 501 442	80	—	—	—	—	1 501 442	80
9. Brig—Sitten	2 705 651	25	1 158 813	37	2 702 981	05	– 807 318	48	1 968 802	05	3 864 464	62
10. Sitten—Lausanne	7 013 705	71	13 461	10	7 027 166	81	—	—	—	—	7 027 166	81
11. Lausanne—Vallorbe u. Daillens—Yverdon	4 568 114	30	10 907	60	4 579 021	90	—	—	—	—	4 579 021	90
12. Palézieux—Lausanne—Genf	4 343 550	37	– 484 314	55	3 859 235	82	—	—	—	—	3 859 235	82
13. Palézieux—Freiburg—Bern	287 196	95	2 400 188	11	—	—	2 687 385	06	—	—	2 687 385	06
14. Zürich—Olten	4 776 848	46	26 437	35	4 801 158	46	—	—	2 127	35	4 803 285	81
15. Olten—Bern	3 431 009	33	25 316	20	3 456 325	53	—	—	—	—	3 456 325	53
16. Thalwil—Richterswil	1 105 813	03	– 9 360	80	1 096 452	23	—	—	—	—	1 096 452	23
17. Zürich—Rapperswil	1 175 460	30	275 430	95	1 450 891	25	—	—	—	—	1 450 891	25
18. Zürich—Winterthur	2 260 423	59	31 104	85	2 291 528	44	—	—	—	—	2 291 528	44
19. Winterthur—St. Gallen—Rorschach	129 482	65	2 405 325	44	—	—	2 534 808	09	—	—	2 534 808	09
20. Winterthur — Romanshorn—Rorschach	—	—	22 799	55	—	—	22 799	55	—	—	22 799	55
21. Brugg—Pratteln	1 323 141	91	789 573	61	2 112 715	52	—	—	—	—	2 112 715	52
22. Rothkreuz—Rupperswil	9 522	85	1 463 543	65	—	—	1 473 066	50	—	—	1 473 066	50
23. Wildegg—Emmenbrücke, Beinwil—Münster	1 042 782	—	– 149 461	68	893 320	32	—	—	—	—	89 3320	32

Zusammenstellung der Kosten für die Einführung

Einführung der elektrischen Zugförderung	Ausgaben auf Ende 1925		Ausgaben im Jahre 1926		Ausgaben auf Ende 1926							
					Vollendete Objekte		Unvollendete Objekte		Bauausgaben zulasten der Betriebsrechnung		Total	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
24. Richterswil—Chur, Sargans—Buchs	—	—	334 730	80	—	—	334 730	80	—	—	334 730	80
25. Yverdon—Biel . . .	—	—	61 331	40	—	—	61 331	40	—	—	61 331	40
26. Olten—Biel	—	—	384 061	25	—	—	384 061	25	—	—	384 061	25
27. Rapperswil—Wattwil .	—	—	133 052	50	—	—	133 052	50	—	—	133 052	50
28. Oerlikon-Schaffhausen	—	—	2 538	15	—	—	2 538	15	—	—	2 538	15
VII. Herstellung des Lichtraumprofils (Unter-, Ober- und Hochbau)	**11 346 573**	**11**	**1 582 589**	**13**	**6 102 955**	**02**	**944 907**	**45**	**5 881 299**	**77**	**12 929 162**	**24**
1. Thun—Bern	350 381	86	—	—	36 520	30	—	—	313 861	56	350 381	86
2. Erstfeld—Bellinzona .	2 931 896	84	—	—	2 095 632	47	—	—	836 264	37	2 931 896	84
3. Bellinzona—Chiasso .	1 364 176	35	—	—	1 008 918	30	—	—	355 258	05	1 364 176	35
4. Erstfeld—Luzern . .	916 867	04	—	—	552 044	23	—	—	364 822	81	916 867	04
5. Immensee—Rothkreuz	6 178	60	—	—	222	50	—	—	5 956	10	6 178	60
6. Arth-Goldau—Zürich u. Zug—Luzern	543 860	97	1 556	50	45 527	—	—	—	499 890	47	545 417	47
7. Luzern—Olten—Basel.	912 226	05	29 190	40	392 356	30	—	—	549 060	15	941 416	45
8. Brig—Sitten	134 276	65	233 458	30	69 713	35	164 391	20	133 630	40	367 734	95
9. Sitten—Lausanne . .	731 283	30	—	—	195 743	90	—	—	535 539	40	731 283	30
10. Lausanne—Vallorbe u. Daillens—Yverdon . .	660 960	15	257	65	305 019	40	—	—	356 198	40	661 217	80
11. Palézieux—Lausanne—Genf	925 890	30	– 60 228	95	427 466	55	—	—	438 194	80	865 661	35
12. Palézieux—Freiburg—Bern	135 400	85	331 418	30	—	—	386 979	95	79 839	20	466 819	15
13. Zürich—Olten	596 738	42	9 839	80	251 981	95	—	—	354 596	27	606 578	22
14. Olten—Bern	334 680	75	47 812	75	198 278	55	—	—	184 214	95	382 493	50
15. Thalwil—Richterswil .	33 124	—	1 505	—	10 845	55	—	—	23 783	45	34 629	—
16. Zürich—Rapperswil .	150 659	42	305 547	—	196 463	47	—	—	259 742	95	456 206	42
17. Zürich—Winterthur .	384 663	24	4 550	10	252 230	45	—	—	136 982	89	389 213	34
18. Winterthur-St. Gallen-Rorschach	194 875	37	282 988	40	—	—	166 183	60	311 680	17	477 863	77
19. Brugg—Pratteln . .	38 432	95	89 399	05	63 990	75	—	—	63 841	25	127 832	—
20. Rothkreuz-Rupperswil	—	—	49 502	45	—	—	31 028	85	18 473	60	49 502	45
21. Richterswil—Chur, Sargans—Buchs	—	—	134 409	35	—	—	131 336	—	3 073	35	134 409	35
22. Rapperswil—Wattwil .	—	—	13 376	50	—	—	3 240	70	10 135	80	13 376	50
23. Yverdon—Biel . . .	—	—	82 428	13	—	—	45 858	70	36 569	43	82 428	13
24. Olten—Biel	—	—	25 575	40	—	—	15 885	45	9 689	95	25 575	40
25. Oerlikon-Schaffhausen	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—	3	—
VIII. Schwachstromanlagen (Telegraph, Telephon, Signale etc.)	**48 612 202**	**65**	**10 448 949**	**55**	**46 058 486**	**84**	**9 150 555**	**05**	**3 852 110**	**31**	**59 061 152**	**20**
1. Thun—Bern	1 119 993	24	—	—	1 050 480	99	—	—	69 512	25	1 119 993	24
2. Erstfeld—Bellinzona .	7 637 807	33	—	—	7 050 498	56	—	—	587 308	77	7 637 807	33
3. Bellinzona—Chiasso .	2 449 819	32	—	—	2 172 939	36	—	—	276 879	96	2 449 819	32
4. Erstfeld—Luzern . .	2 872 452	60	—	—	2 374 257	96	—	—	498 194	64	2 872 452	60
5. Immensee—Rothkreuz	120 798	15	—	—	103 671	20	—	—	17 126	95	120 798	15
6. Arth-Goldau—Zürich u. Zug—Luzern	2 954 065	35	5 505	45	2 728 964	50	—	—	230 606	30	2 959 570	80
7. Luzern—Olten—Basel	3 279 088	93	11 536	25	3 047 041	36	—	—	243 583	82	3 290 625	18
8. Brig—Iselle	1 526 838	57	—	—	1 526 838	57	—	—	—	—	1 526 838	57
9. Brig—Sitten	1 336 849	05	1 152 781	65	1 165 965	70	845 177	05	478 487	95	2 489 630	70
10. Sitten—Lausanne . .	5 740 608	16	—	—	5 388 102	70	—	—	352 505	46	5 740 608	16
11. Lausanne—Vallorbe u. Daillens—Yverdon . .	2 773 185	78	5 091	15	2 490 752	60	—	—	287 524	33	2 778 276	93
12. Palézieux—Lausanne—Genf	4 467 987	—	295 402	20	4 577 661	50	—	—	185 727	70	4 763 389	20
13. Palézieux—Freiburg—Bern	329 105	75	3 882 553	55	—	—	4 195 377	10	16 282	20	4 211 659	30
14. Zürich—Olten	4 029 857	53	9 347	05	3 883 622	25	—	—	155 582	33	4 039 204	58

der elektrischen Zugförderung in den Jahren 1907—1926.

Einführung der elektrischen Zugförderung	Ausgaben auf Ende 1925		Ausgaben im Jahre 1926		Ausgaben auf Ende 1926							
					Vollendete Objekte		Unvollendete Objekte		Bauausgaben zulasten der Betriebsrechnung		Total	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp
15. Olten—Bern	3 305 991	47	44 054	41	3 189 674	46	—	—	160 371	42	3 350 045	88
16. Thalwil—Richterswil .	915 546	50	12 518	20	902 365	17	—	—	25 699	53	928 064	70
17. Zürich—Rapperswil . .	850 563	35	345 220	—	1 147 183	40	—	—	48 599	95	1 195 783	35
18. Zürich—Winterthur . .	2 549 084	42	— 799	45	2 439 524	61	—	—	108 760	36	2 548 284	97
19. Brugg—Pratteln . . .	352 560	15	539 952	29	818 941	95	—	—	73 570	49	892 512	44
20. Winterthur—St. Gallen—Rorschach	—	—	3 004 015	25	—	—	3 001 780	40	2 234	85	3 004 015	25
21. Winterthur — Romanshorn—Rorschach . . .	—	—	44 230	25	—	—	44 230	25	—	—	44 230	25
22. Rothkreuz—Rupperswil	—	—	606 750	85	—	—	574 422	45	32 328	40	606 750	85
23. Richterswil—Chur, Sargans—Buchs	—	—	124 242	05	—	—	123 516	45	725	60	124 242	05
24. Rapperswil—Wattwil .	—	—	47 450	80	—	—	47 450	80	—	—	47 450	80
25. Yverdon—Biel	—	—	218 703	40	—	—	218 285	55	417	85	218 703	40
26. Olten—Biel	—	—	100 394	20	—	—	100 315	—	79	20	100 394	20
IX. Einrichtungen für die elektrische Zugförderung	**8 543 410**	**10**	**454 274**	**34**	**7 812 932**	**31**	**393 387**	**80**	**791 364**	**33**	**8 997 684**	**44**
1. Werkstätte Yverdon . .	1 766 433	35	—	—	1 705 161	75	—	—	61 271	60	1 766 433	35
2. Werkstätte Bellinzona .	2 974 104	64	—	—	2 952 199	64	—	—	21 905	—	2 974 104	64
3. Werkstätte Zürich . . .	2 383 546	41	—	—	2 228 534	91	—	—	155 011	50	2 383 546	41
4. Depotanlagen im Kreis I	127 786	60	160 132	—	124 889	10	160 411	05	2 618	45	287 918	60
5. Depotanlagen im Kreis II	825 907	90	243 993	99	577 420	65	212 436	15	280 045	09	1 069 901	89
6. Depotanlagen im Kreis III	465 631	20	50 148	35	224 726	26	20 540	60	270 512	69	515 779	55
	353 490 179	**44**	**42 306 043**	**18**	**320 838 561**	**86**	**58 224 943**	**07**	**16 732 717**	**69**	**395 796 222**	**62**
Bundesbeitrag für die Beschleunigung der Elektrifizierung	-20 000 000	—	-10 000 000	—	—	—	-30 000 000	—	—	—	-30 000 000	—
Einführung der elektrischen Zugförderung . . . . . Total	**333 490 179**	**44**	**32 306 043**	**18**	**320 838 561**	**86**	**28 224 943**	**07**	**16 732 717**	**69**	**365 796 222**	**62**
Anschaffung von elektrischem Rollmaterial . . . . . Total	**161 081 946**	**86**	**30 740 772**	**38**	**177 679 978**	**96**	**14 149 740**	**28**	—	—	**191 829 719**	**24**
a. 349 elektrische Lokomotiven, wovon 67 unvollendet	153 856 520	86	28 320 044	46	170 326 255	50	11 857 309	82	—	—	182 183 565	32
b. 31 elektrische Motorwagen, wovon 20 unvollendet	7 225 426	—	2 420 727	92	7 353 723	46	2 292 430	46	—	—	9 646 153	92
Gesamt-Total *	**494 572 126**	**30**	**63 046 815**	**56**	**498 518 540**	**82**	**42 374 683**	**35**	**16 732 717**	**69**	**557 625 941**	**86**

* Inbegriffen Fr. 1 918 658 Kosten der Anlagen und Einrichtungen für die elektrische Zugförderung der ehemaligen Seetalbahn.

XII. Schlussbemerkungen und Anträge.

Das auf Konto «Zu tilgende Verwendungen» übergetragene Kriegsdefizit hatte auf 31. Dezember 1922 die Summe von Fr. 210 757 282. 53 erreicht; es ist aus den Fehlbeträgen der Gewinn- und Verlustrechnungen der Jahre 1914 bis 1922 entstanden, welche im gesamten betragen haben . . . . . Fr. 317 224 417. 28

Hiervon kommen in Abzug:

Aktivsaldo des Jahres 1913, der in das Jahr 1914 vorgetragen wurde	Fr. 8 039 164. 15	
Überschuss an getilgtem Schuldkapital infolge der Erstreckung der gesetzlichen Tilgungsfrist von 60 auf 100 Jahre, der der Gewinn- und Verlustrechnung im Jahre 1920 vergütet wurde	» 98 427 970. 60	» 106 467 134. 75
Betrag des Defizites auf Ende des Jahres 1922		Fr. 210 757 282. 53
Von diesem Defizit haben wir die Einnahmenüberschüsse der Gewinn- und Verlustrechnungen der Jahre 1923 bis 1925 mit zusammen		» 20 329 462. 57
abgeschrieben, so dass das Kriegsdefizit der Bilanz auf den 31. Dezember 1925 noch betrug		Fr. 190 427 819. 96

Der Fehlbetrag des Jahres 1926 von Franken 9 579 340. 69 steht mit diesem Kriegsdefizit in engstem Zusammenhang, da die Verzinsung dieses Defizites die Gewinn- und Verlustrechnung bei 5 % mit Fr. 9 521 391 belastet. Wir sind daher der Ansicht, dass es sich empfehle, diesen Teil des Fehlbetrages auf 1. Januar 1927 auf das Konto «Kriegsdefizit» zu buchen und nur den Rest von Fr. 57 949. 69 auf neue Rechnung vorzutragen. Dadurch erhöht sich das Kriegsdefizit wieder auf Fr. 199 949 210. 96. Es bleibt damit immer noch um Fr. 10 808 071. 57 unter dem Betrag des Jahres 1922.

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

Antrag

zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen des Jahres 1926 und die Bilanz auf 31. Dezember 1926 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1926 wird genehmigt.

3. Vom Ausgabenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1926 von Fr. 9 579 340.69 wird auf 1. Januar 1927 ein Betrag von Fr. 9 521 391 dem Konto «Kriegsdefizit» belastet und der Rest von Fr. 57 949. 69 auf neue Rechnung vorgetragen.

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

Bern, den 9. April 1927.

Für die Generaldirektion
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:
A. Schrafl.

Beilagen:

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