

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen  
**Herausgeber:** Schweizerische Bundesbahnen  
**Band:** - (1928)

**Artikel:** Geschäftsbericht der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1928 an den schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung  
**Autor:** Schrafl.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-675920>

### **Nutzungsbedingungen**

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

### **Conditions d'utilisation**

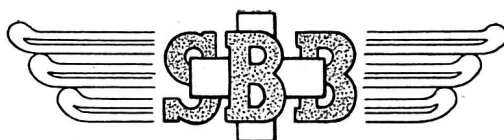
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées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

### **Terms of use**

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

**Download PDF:** 14.12.2025

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



**Geschäftsbericht**  
der  
**Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen**  
für das  
**Jahr 1928**  
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 Geschäfts-

führung der Bundesbahnverwaltung für das Jahr 1928 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 1928:

Kreis	Baulänge km	Betriebslänge km
I . . . . .	923,868	940,000
II . . . . .	964,125	976,508
III . . . . .	994,029	1011,128
Total	2882,022	2927,636

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) sowie der im Auslande gelegenen Anschlussstrecken Crassier—Divonne-les-Bains (3,202

km), Koblenz Mitte Rhein—Waldshut (1,743 km) und Delle Grenze—Delle (0,440 km), mit einer gesamten Betriebslänge von 42,459 km, ferner den Zugs- und Fahrdienst auf der Nebenbahn Pont—Brassus (13,259 km), der der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon gehörenden Strecke Münster—Lengnau (12,979 km), auf der Strecke Les Verrières Grenze—Pontarlier (11,284 km) sowie auf den den italienischen Staatsbahnen gehörenden Strecken Iselle—Domodossola (19,068 km) und Pino Grenze—Luino (14,639 km), zusammen 71,229 km.

Die Gesamtlänge der von unserer Verwaltung betriebenen Linien beträgt 3041,324 km.

Die Linien Basel SBB—St. Johann Landesgrenze (5,281 km) und Wohlen—Bremgarten (7,011 km) sind verpachtet. Diese Strecken sind wohl in den Angaben über die Baulänge, nicht aber in denjenigen über die Betriebslänge enthalten.

## II. Allgemeine Lage und finanzielle Ergebnisse.

Bei einem Rückblick auf das Jahr 1928 überwiegen die Ereignisse, die Genugtuung und Befriedigung aufkommen lassen, glücklicherweise die Enttäuschungen und unerfüllten Hoffnungen, wie sie bei einem grossen Wirtschaftsbetrieb nie ausbleiben. Für das Gedeihen der Bundesbahnen wird stets in erster Linie die allgemeine Wirtschaftslage ausschlaggebend sein. Diese gestaltete sich im abgelaufenen Jahre neuerdings günstig und hatte eine weitere Steigerung der Verkehrsmengen zur Folge.

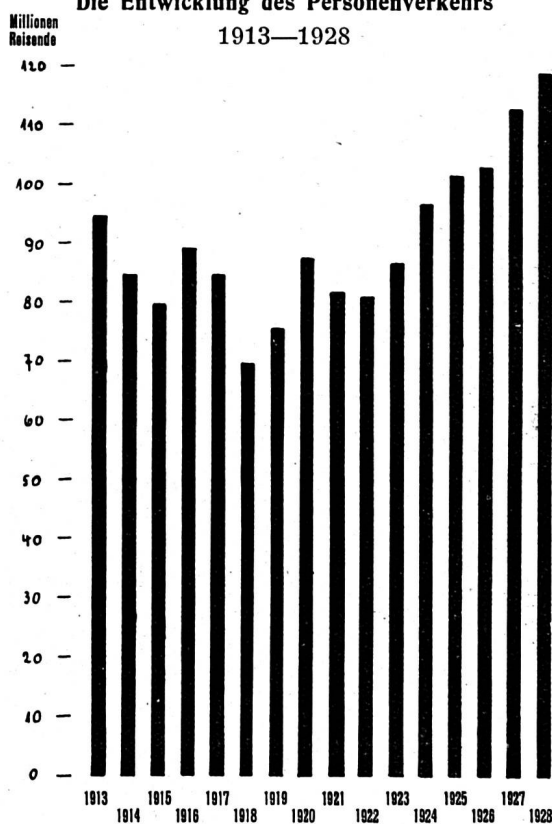
Im Personenverkehr ist die Zahl der beförderten Reisenden gegenüber dem Vorjahre von 113 auf 120 Millionen, somit um 7 Millionen oder 5,9 % gestiegen. Im Vergleich zum letzten Vor-

günstige Entwicklung des Inlandverkehrs als auch auf die Zunahme der Einfuhr und des Transitverkehrs zurückzuführen, während die Ausfuhr gewichtsmässig, nicht aber wertmässig, gegenüber dem Vorjahre einen bescheidenen Rückgang aufweist. Die Einfuhr ist gegenüber dem Jahre 1927 von 7,3 auf 7,9 Millionen Tonnen oder um 7,6 % gestiegen, als hauptsächlichste Folge der erhöhten Einfuhr von mineralischen Stoffen (207 773 Tonnen), von Metallen (Eisen 123 312 Tonnen), von Holz (89 497 Tonnen) und von Chemikalien (41 798 Tonnen). Demgegenüber verzeichnet die Ausfuhr einen Rückgang von 1,04 auf 0,97 Millionen Tonnen oder 6,2 %, was in der Hauptsache der verminderten Ausfuhr von mineralischen Stoffen (85 257 Tonnen), von Nahrungsmitteln (15 659 Tonnen), von Holz (7 757 Tonnen) und von Wolle und Baumwolle (6 105 Tonnen) zuzuschreiben ist. Abgesehen von einzelnen Zweigen der Textil-

Abbildung 1

### Die Entwicklung des Personenverkehrs

1913—1928



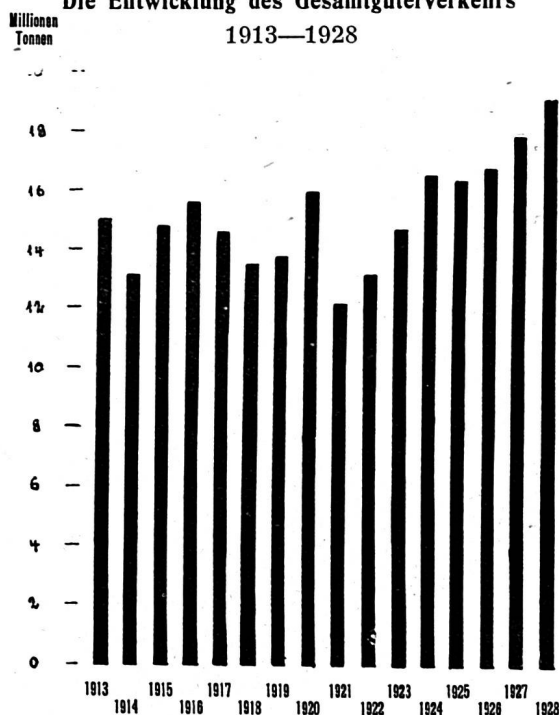
kriegsjahre beträgt die Zunahme rund 25 Millionen Reisende, was einer Steigerung von 26,7 % entspricht. Es haben namentlich die eidgenössischen Feste (Turn- und Sängerfest) sowie die Saffa (schweizerische Ausstellung für Frauenarbeit) starke Reisendentransporte verursacht. Einer ausgesprochenen Gunst erfreute sich auch der Fremdenverkehr. Die warme und beständige Witterung, die vom Juni bis tief in den Herbst hinein andauerte, begünstigte die Sommersaison in starkem Masse. Aber auch die Wintersaison gewinnt je länger je mehr an Bedeutung.

Der Gesamtgüterverkehr (Gepäck-, Tier-, Post- und Güterverkehr) hat gegenüber dem Jahre 1927 eine mengenmässige Erhöhung von 17,9 Millionen Tonnen auf 19,0 Millionen Tonnen, demnach um 1,1 Millionen Tonnen oder 6,6 % erfahren. Verglichen mit dem Jahre 1913 ergibt sich eine Vermehrung um 4,0 Millionen, d. h. 26,9 %. Der Verkehrszuwachs im Güterverkehr ist sowohl auf die

Abbildung 2

### Die Entwicklung des Gesamtgüterverkehrs

1913—1928



industrie waren die Exportergebnisse sehr befriedigend, so namentlich in der Industrie der Maschinen und Metalle, der Uhren, der Apparate, der elektrischen und chemischen Industrie, in denen teilweise geradezu Rekordziffern des Exportes erreicht worden sind. Untersucht man die Ausfuhr nach den einzelnen Ländern, so ist festzustellen, dass die Exportziffern nach Frankreich und Italien gegenüber dem Vorjahre eine Erhöhung erfahren haben, während die Ausfuhr nach Deutschland, wohl wegen der in diesem Lande im Jahre 1928 eingetretenen Konjunktursenkung, sowie nach England und den Vereinigten Staaten etwas zurückgegangen ist. Deutschland blieb aber trotzdem der wichtigste Abnehmer der Schweiz. Für die künftige Entwicklung des Exportverkehrs, der auch die Inlandswirtschaft belebt, darf die Tatsache, dass einige neue Absatzgebiete erschlossen werden konnten, als günstiges Zeichen angesehen werden.

Die grösste relative Zunahme weist der Transitverkehr auf, der von 3,2 auf 3,5 Millionen Tonnen oder um 9 % angewachsen ist. Gegenüber dem letzten Vorkriegsjahre hat sich die Durchfuhr im Jahre 1928 weit mehr als verdoppelt. An der Gesamtsteigerung der Verkehrsmengen um 1,1 Millionen Tonnen ist der internationale Verkehr (Einfuhr und Durchfuhr) mit zwei Dritteln und der Inlandsverkehr mit einem Drittel beteiligt.

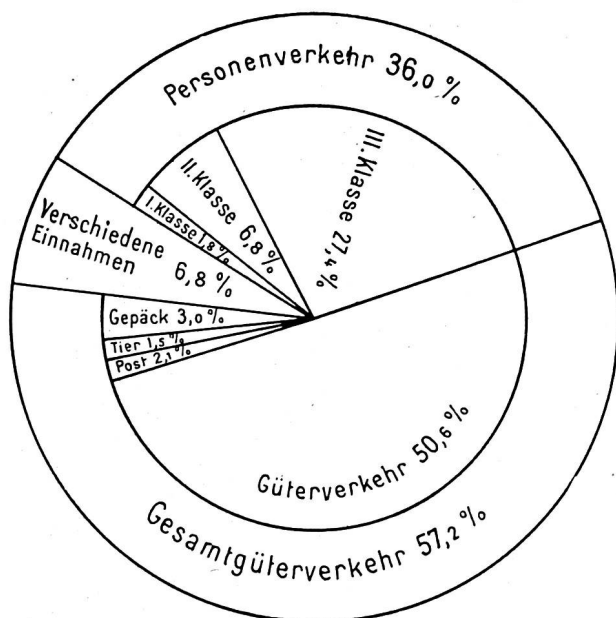
Das Baugewerbe erfreute sich einer guten Beschäftigung. Man darf gegenüber 1927 mit einer um etwa 10 % vermehrten Bautätigkeit rechnen. Die Transporte von Baumaterialien wurden namentlich durch die Erstellung von Kraftwerken und den Ausbau des schweizerischen Strassennetzes begünstigt. Beim Zementabsatz wurden die Vorkriegsziffern erstmals wieder erreicht und sogar

Tonne ist von Fr. 12.72 auf 12.61 gesunken. Aus dem Postverkehr ging annähernd eine Million Franken mehr ein. Die Mehreinnahmen aus dem Gepäck- und Tierverskehr betragen rund Fr. 600 000 oder 3,2 %.

Den gesamten Betriebseinnahmen im Betrage von Fr. 420 167 808 stehen Betriebsausgaben in der Höhe von Fr. 268 560 074 gegenüber, so dass sich ein Überschuss der Betriebseinnahmen von Fr. 151 607 733 ergibt. Gegenüber dem Vorjahre ist der Einnahmenüberschuss um Fr. 23 132 851 grösser. Die Aufwendungen für Besoldungen, Löhne, Ortszuschläge, Kinderzulagen und Nebenbezüge, die durch das neue Beamten-gesetz eine Änderung erfuhren, haben für das Betriebspersonal annähernd die gleiche Summe erfordert wie im Jahre 1927. Die in den Voranschlag für das Jahr 1928 eingesetzten Mehraus-

Abbildung 3

Die Verteilung der Betriebseinnahmen 1928



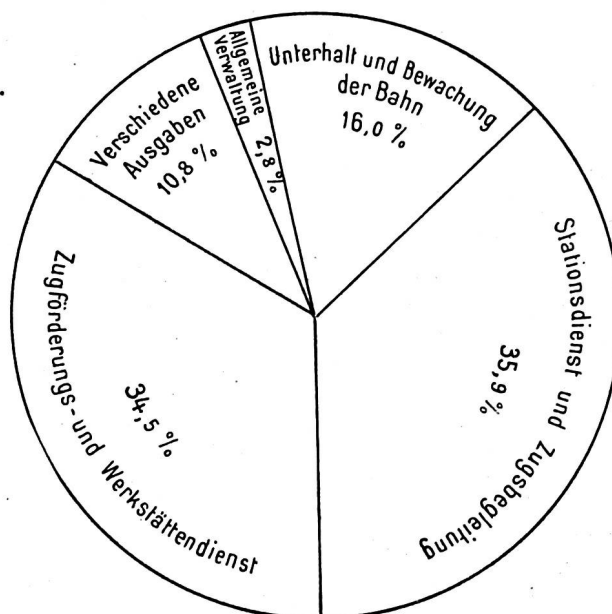
leicht überschritten. Am meisten wurde das Baugewerbe durch die lebhafte Bautätigkeit in den Städten gefördert.

In der Landwirtschaft waren die Obsterträge durch ungünstige Witterungsverhältnisse während der Blütezeit beeinträchtigt worden. Dagegen fiel die Weinernte in den Weinbaugegenden der Westschweiz sehr gut aus. Sehr befriedigend war auch die einheimische Getreideernte. Die Ausfuhrziffern für Hartkäse und kondensierte Milch wiesen leider einen Rückschlag auf. Von allen Wirtschaftszweigen hat die Landwirtschaft die am wenigsten günstigen Entwicklungsziffern zu verzeichnen.

Dank des starken Verkehrsaufschwunges sind die Transporteinnahmen gegenüber dem Jahre 1927 um 21,7 Millionen Franken oder um 5,9 % gestiegen. Die Ertragssteigerung des Personenverkehrs beträgt 8,5 Millionen Franken oder 6,0 %. Das durchschnittliche Einnahmebetreffnis pro Reisenden stellt sich auf Fr. 1. 26 gegenüber Fr. 1. 29 im Jahre 1927. Die Mehreinnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr betragen 13,1 Millionen Franken oder 5,8 %. Das durchschnittliche Einnahmebetreffnis pro beförderte

Abbildung 4

Die Verteilung der Betriebsausgaben

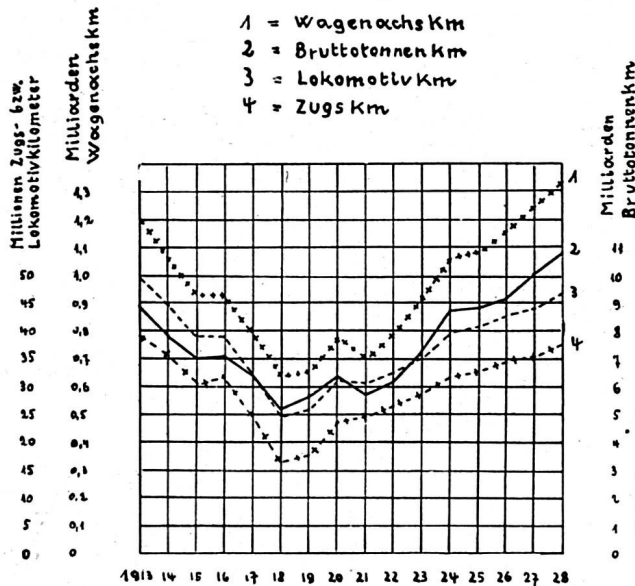


gaben von 3,3 Millionen Franken für die finanziellen Folgen des neuen Beamten-gesetzes wirkten sich wegen des um rund 600 Mann verringerten Personalbestandes nur indirekt aus, indem die Betriebsausgaben ungefähr um diesen Betrag nicht herabgesetzt werden konnten. In der Summe von 3,3 Millionen Franken sind die Mehrkosten, die die Durchführung der Anträge der paritätischen Kommission sowie die Anpassung der Tag- und Stundenlöhne an die neuen Besoldungen zur Folge haben werden, bereits berücksichtigt. Es kann demnach festgestellt werden, dass sich die finanziellen Auswirkungen des neuen Beamten-gesetzes mit den Erwartungen ziemlich genau decken und dass Enttäuschungen über die finanzielle Tragweite des neuen Gesetzes ausgeblieben sind. Der erwähnte Personalabbau ist namentlich in den Werkstätten (228 Mann), beim Zugförderungs-dienst (159 Mann), beim Stations- und Zugsdienst (143 Mann) und beim Bahnunterhaltungs- und Bahnbewachungsdienste (63 Mann) eingetreten. Gleichzeitig mit dem Abbau des Betriebspersonals um 1,8 % wurden jedoch die Betriebsleistungen nicht unerheblich vermehrt, so die Lokomotiv-



kilometer um 5,6 %, die Zugskilometer um 5,4 %, die Wagenachskilometer um 7,3 % und die Bruttotonnenkilometer um 8,2 %. In diesen als günstig zu bezeichnenden Verhältniszahlen zwischen Personalbestand und Betriebsleistungen spiegeln sich die Erfolge der Elektrifizierung und Rationalisierung deutlich wieder.

Abbildung 5  
Betriebsleistungen



In den sachlichen Ausgaben ist infolge der Elektrifizierung gegenüber dem Vorjahre eine weitere Senkung der Ausgaben für Brennmaterialien von 12,6 Millionen auf 9,3 Millionen Franken eingetreten. Beim Zugförderungsdienst mussten für Verbrauchsmaterialien und elektrische Energie im ganzen Fr. 1 150 000 weniger aufgewendet werden als im Jahre 1927, und dies trotz Einstellung eines Mehrbelastungsbetrages von 2,3 Millionen Franken für den Bezug elektrischer Energie aus den Kraftwerken. Die gesamten Ausgaben für Verbrauchsmaterialien des Betriebes, wozu auch die elektrische Energie gerechnet wird, sind um 2,29 % geringer ausgefallen als im Vorjahre.

Nach Vornahme der ordentlichen Tilgungen, Abschreibungen und Einlagen in die Spezialfonds schloss die Gewinn- und Verlustrechnung mit einem Aktivsaldo von Fr. 18 091 283 ab. Diesen Betrag haben wir in der Gewinn- und Verlustrechnung wie folgt verteilt:

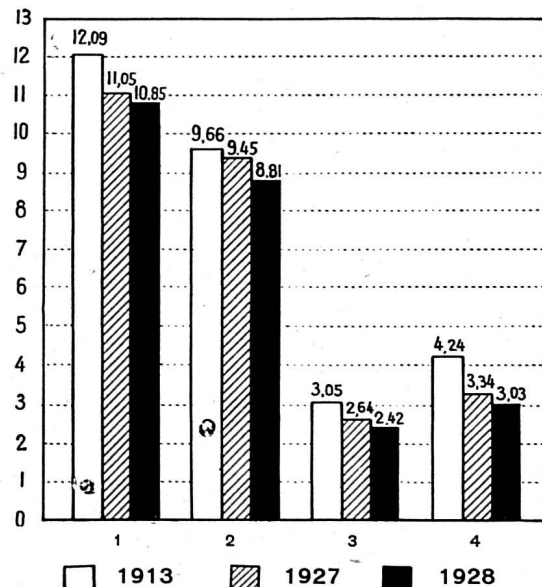
1. Ausserordentliche Tilgung von Emissions- und Konversionskosten auf Anleihen. . . . .	Fr.	995 000
2. Tilgung von Baukosten der in frühern Jahren untergegangenen Bahnanlagen (siehe Bilanz des Jahres 1927, Aktiven IV <sup>2</sup> ) . . . . .	»	5 000 000
3. Ausserordentliche Einlage in die Pensions- und Hilfskasse. . . . .	»	2 000 000
4. Ausserordentliche Einlage in den Erneuerungsfonds . . . . .	»	3 000 000
5. Abschreibung auf dem Kriegsfizit . . . . .	»	7 096 283

Zusammen Fr. 18 091 283

In Anbetracht, dass die gesetzliche Tilgungsquote nach der 100jährigen Amortisationsfrist nur

Fr. 4 528 402 ausmacht, stellen diese ausserordentlichen Abschreibungen eine sehr erwünschte Verbesserung der Finanzgebarung der Bundesbahnen dar. Hätte nämlich die Tilgungsquote auf Grund

Abbildung 6



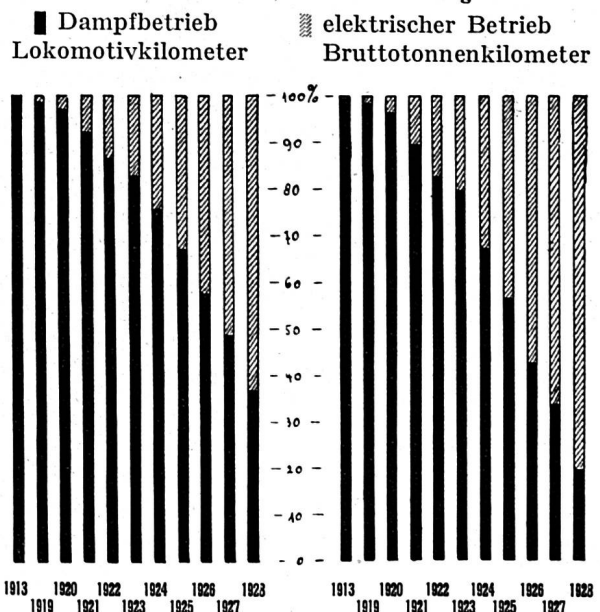
Betriebspersonal

- 1 = auf 1 km Betriebslänge
- 2 = » 10 000 Zugskilometer
- 3 = » 100 000 Wagenachskilometer
- 4 = » 1 000 000 Bruttotonnenkilometer

der frühern 60jährigen Tilgungsfrist bemessen werden müssen, so wären rund 15 Millionen Franken mehr erforderlich gewesen. Bei der Würdigung der Finanzlage der Bundesbahnen muss man sich diese Tatsache stets vor Augen halten und darf sich durch die in der Rechnung ausgewiesenen Überschüsse und ausserordentlichen Abschreibungen nicht darüber hinwegtäuschen lassen, dass die Finanzlage unserer Staatsbahnen immer noch viel zu wünschen übrig lässt. Bei aller Zuversicht für den künftigen Ertrag

Abbildung 7

Fortschritte der Elektrifizierung



des Unternehmens ist doch grösste Vorsicht und Zurückhaltung in allen Ausgaben für so lange dringend notwendig, als nicht genügende Reserven zum Ausgleich der unvermeidlichen Konjunkturschwankungen vorhanden sind und nicht feststeht, dass die Höhe der Tarife nicht mehr zu berechtigten Klagen und zur Konkurrenzierung durch das Automobil Anlass geben kann.

Unter den erfreulichen Geschehnissen des Berichtsjahres muss namentlich der glückliche Abschluss der ersten und wichtigsten Etappe des Elektrifizierungsprogrammes erwähnt werden. Das Jahr 1928 wird in der Geschichte der schweizerischen Bundesbahnen und ihrer Elektrifizierung als besonderer Markstein gelten, weil nach einem 10jährigen Zeitabschnitt in diesem Jahre ein Netz von 1666 km auf die elektrische Betriebsart umgestellt worden ist, auf das gegen 85 % sämtlicher Förderleistungen in Bruttotonnenkilometern entfallen. Die schweizerischen Bundesbahnen haben damit eine tiefgreifende Erneuerung ihrer Betriebsweise erfahren, die sie für den Konkurrenzkampf gestärkt und ihnen den Weg für weitere Fortschritte und Verbesserungen geebnet hat. Die wichtigsten Umrisse dieses grossen Werkes sind von Herrn Oberingenieur Dr. Huber-Stockar, dem verdienten technischen Berater der Generaldirektion für die Elektrifizierung, in einem besondern Berichte niedergelegt worden, der den Oberbehörden zugestellt wurde. Ein weiterer Bericht der Generaldirektion wird demnächst auch über die neuesten Grundlagen und Erfahrungen zur Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes Rechenschaft geben.

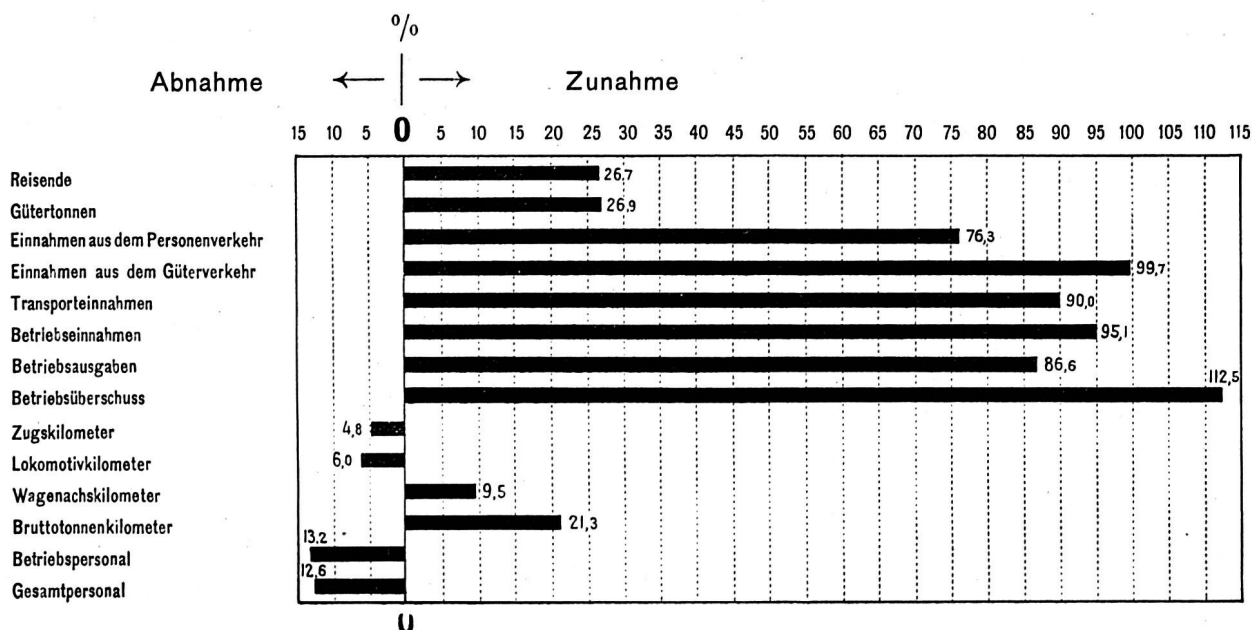
Nach mehrjährigen Vorstudien und internationalen Verhandlungen wurde im Berichtsjahre auch die Frage der Einführung der durchgehenden Güterzugsbremse abgeklärt. Wir haben uns für

das System Drolshammer entschlossen. Die Neueuerung bedeutet einen grossen wirtschaftlichen und betriebstechnischen Fortschritt.

Ein anderes Werk, das für den Betrieb einer Eisenbahn von allergrösster Bedeutung ist, konnte ebenfalls nach zehnjähriger Vorbereitung endlich zum Abschluss gebracht werden. Wir meinen das eidgenössische Gesetz über das Dienstverhältnis und die Besoldungen der Beamten. Dieses Gesetz wird nun, zusammen mit den noch zu erlassenden Vollziehungsverordnungen, für eine Reihe von Jahren Ruhe und Stabilität in das Besoldungswesen bringen. Viel Energie und Zeit, die in den letzten Jahren sowohl auf Seiten der Verwaltung als auch des Personals durch die Auseinandersetzungen über die Gestaltung des Beamtenrechtes sowie die Festsetzung der Besoldungen und Löhne verbraucht wurden, sind damit wieder frei geworden für den wirtschaftlichen Ausbau des Unternehmens und die Anpassung an die Anforderungen der Neuzeit.

Zu erwähnen ist an dieser Stelle auch die Sanierung der Pensions- und Hilfskasse, deren Finanzlage durch die im Jahre 1921 vorgenommene Ausdehnung der Versicherung aus dem Gleichgewicht geraten war. Die Kasse wies Ende 1927 ein versicherungstechnisches Defizit von rund 400 Millionen auf, das, wenn nicht für Abhilfe gesorgt worden wäre, in wenigen Jahren den Betrag von 550 Millionen Franken erreicht hätte. Der Verwaltungsrat genehmigte daher im Januar 1928 einen Sanierungsplan, der die Erhöhung der Beiträge der Verwaltung und der Versicherten vorsah und das Kassendefizit auf 322 Millionen senkte. Nach Verlauf einiger Jahre wird es noch weiter zurückgehen. Der Zustand dieser Kasse gibt heute zu Besorgnissen nicht mehr Anlass, was für die Beurteilung der Finanzlage der Bundesbahnen von nicht geringer Bedeutung ist.

Abbildung 8  
Die Entwicklung der S. B. B. von 1913 bis 1928.



### III. Allgemeine Verwaltungsangelegenheiten.

#### A. Internationale Verkehrsorganisationen.

1. Die internationale Simplondelegation versammelte sich am 13. April und am 21. September 1928 in Bern zur Beratung der üblichen Fahrplan- und Tariff Fragen sowie zur Entgegennahme der Bau- und Betriebsrechnung für die Strecke Brig-Iselle auf den 31. Dezember 1926.

2. Das Internationale Eisenbahn-Transportkomitee hielt am 19. und 20. Juni in Budapest unter unserm Vorsitz seine jährliche Tagung ab. Verhandelt wurde unter anderem über die im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten der beiden internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Frachtverkehr zu treffenden Massnahmen (Aufstellung einheitlicher Zusatzbestimmungen, gemeinsame Abfertigungsvorschriften für den internationalen Eisenbahn-Personen-, Gepäck- und Güterverkehr usw.). Besprochen wurden ferner Vorschriften über die Vereinheitlichung der Unternehmerfahrtscheinhefte und verschiedene Angelegenheiten, die das Verhältnis der dem Transportkomitee angeschlossenen Verwaltungen unter sich betreffen. Das Komitee trat im weitem an die Prüfung der Frage der Vereinheitlichung der wichtigsten Zollvorschriften für den internationalen Gepäckverkehr heran. Die schweizerischen Bundesbahnen wurden auf eine weitere Amtsdauer von fünf Jahren als geschäftsführende Verwaltung wiedergewählt.

3. Die Ausschüsse des Internationalen Eisenbahnverbandes hielten Ende April/anfangs Mai in Brüssel ihre Sitzungen ab. Wir nahmen, wie bis anhin, an den Verhandlungen der Ausschüsse für den Güterverkehr, für den Austausch des Rollmaterials und für technische Fragen teil. Verschiedene, schon in der Sitzung des Jahres 1927 beratene Gegenstände standen zur Weiterbehandlung auf der Tagesordnung; von den zahlreichen neuen Fragen, mit denen sich die Ausschüsse zu befassen hatten, erwähnen wir nur folgende: internationale Vereinheitlichung der Regeln für die Fahrtunterbrechung auf Unterwegstationen und der dabei zu erfüllenden Förmlichkeiten, einheitliche Massnahmen zur Verbesserung der Sichtbarkeit der Stationsnamen auf den Bahnhöfen, internationale Vereinheitlichung der Tarifvorschriften über die Lademittel, Vereinheitlichung der Frachtermässigungen für die Beförderung von Ausstellungsgegenständen bestimmter Messen, kombinierter Eisenbahn- und Flugverkehr, Entwurf eines einheitlichen europäischen Tarifs für die Beförderung kleiner Expressgüter, Bestimmung der Grundlagen einer internationalen Eisenbahnstatistik, Aufstellung einer Statistik über die Eisenbahnunfälle, Vereinheitlichung und gegenseitige Anpassung der Abrechnungsvorschriften für die verschiedenen Personen-, Gepäck- und Güterverkehre, Beratung des ersten Entwurfes der revidierten Bestimmungen der Technischen Einheit, Überprüfung der Anlage II zum Übereinkommen für die gegenseitige Benutzung von Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV) betreffend die besondern Vorschriften der Eisenbahnverwaltungen über die Beladung der Wagen,

Zulassung der Drolshammerbremse im internationalen Verkehr, Vereinheitlichung der Kennzeichen der Bremskraft der Güterwagen, internationale Vereinheitlichung der bei unbewachten Übergängen auf Geleisehöhe in angemessenem Abstand vom Übergang anzubringenden Warnungstafeln, Massnahmen zur allfälligen späteren Einführung einer selbsttätigen Mittelpufferkupplung.

Dem geschäftsführenden Komitee des Eisenbahnverbandes lagen in der Sitzung vom November unter anderem die Vorschläge der Ausschüsse zu verschiedenen der oben erwähnten Fragen vor; es befasste sich ferner mit dem Arbeitsprogramm der Ausschüsse für das Jahr 1929, stellte zuhanden der Generalversammlung Vorschläge betreffend die Änderung und Ergänzung der Satzungen des Eisenbahnverbandes und des Reglements für das geschäftsführende Komitee auf, nahm schliesslich zum Gesuch mehrerer Verwaltungen um Aufnahme in den Eisenbahnverband Stellung.

In der Generalversammlung wurden der Geschäftsbericht des Komitees entgegengenommen und die vom Komitee vorgeschlagenen Änderungen der Satzungen und seines Reglementes gutgeheissen.

4. Vom 22. bis 27. Oktober wurde in Wien unter dem Vorsitze unserer Verwaltung die europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz für das Fahrplanjahr 1929/30 abgehalten, an der 19 Regierungen, 120 Verwaltungen und der Völkerbund vertreten waren.

5. Vom 26. bis 30. März fand in Wien und vom 26. bis 30. November in Krakau je eine internationale Güterzugskonferenz statt, an denen unsere Verwaltung vertreten war. Diese Konferenzen befassten sich mit der Aufstellung von Ferngüterzugsverbindungen für Frachtgutwagenladungen im internationalen Verkehr, sowie mit der Erstellung eines internationalen Güterkursbuches.

6. Am 15. Mai ist ein neues Übereinkommen betreffend die Benützung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr (RIC) in Kraft getreten.

7. Die schweizerischen Bundesbahnen sind zusammen mit den Staatsbahnen von Schweden, Norwegen und Dänemark, mit Wirkung vom 1. Januar 1929 an, als ausserordentliches Mitglied dem Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen beigetreten. Dieser Verein ist 1846 gegründet worden und umfasst heute die grössern Eisenbahnen folgender Länder: Deutschland, Österreich, Ungarn, Holland, Dänemark, Schweden, Norwegen und die Schweiz.

#### B. Sachversicherung und Haftpflicht.

1. Von den kantonalen Brandversicherungsanstalten sind uns für 10 Brandfälle Fr. 10 728. 10 vergütet worden.

2. Die unsrer Selbstversicherung unterstellten Werte wurden im Berichtsjahre von 120 Brandfällen betroffen. Zu Lasten des Feuer- und Unfallversicherungs fonds sind Fr. 138 258 verrechnet



worden. Davon entfallen rund Fr. 58 000 auf den Brand eines österreichischen Personenwagens in Flums, Fr. 47 000 auf eine infolge Funkenwurfs der Bremsklötze auf der Gotthardlinie in Brand geratene Sendung Hanf und Fr. 22 000 auf einen wahrscheinlich durch Kurzschluss der Fahrleitung auf der Strecke Neuenburg-Biel entstandenen Brand einer Sendung Korkzapfen.

3. Die Anzahl der Unfälle und der Betrag der im Jahre 1928 ausbezahlten Haftpflichtentschädigungen sind aus den statistischen Tabellen und den Rechnungen ersichtlich.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden von den Kreisdirektionen 58 Haftpflichtfälle erledigt (1927: 60).

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

a. Bei den Bundesbahnen eingereichte Reklamationen.

Aus dem Jahre 1927 wurden unerledigt übernommen	2 774 Reklamationen	(1927: 3 598)
Im Berichtsjahr sind dazugekommen	15 587	» (1927: 14 590)
Erledigt wurden: durch Abweisung	4 571	» (1927: 4 256)
durch Zahlung	11 250	» (1927: 11 158)

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

Den Bundesbahnen wurden von andern Verwaltungen überwiesen	2 577 Reklamationen	(1927: 2 544)
Zu einer Zahlung der Bundesbahnen gaben Anlass	1 700	» (1927: 1 454)

c. Unregelmässigkeiten.

Wegen Beschädigung oder Minderung sind	1 334	(1927: 1 259)
und wegen Ablieferungshindernissen	1 560	(1927: 1 407) Meldungen eingegangen.

d. Prozesse.

Aus dem Vorjahr hängige Prozesse	18	(1927: 18)
Im Berichtsjahr dazugekommen	3	(1927: 9)
Im ganzen erledigt	16	(1927: 9)

### C. Konzessionen.

Zuhanden des eidgenössischen Eisenbahndepartementes hatten wir uns über die folgenden Konzessionsgesuche zu äussern:

- über ein Konzessionsgesuch für den Bau einer Schmalspurbahn Visp-Brig. Wir haben uns unter gewissen Bedingungen tarifarischer, fahrplan- und bautechnischer Natur mit der Erteilung der nachgesuchten Konzession einverstanden erklärt;
- über ein Konzessionsgesuch für ein Kraftwagenunternehmen auf der Strecke Konstanz-Emmishofen. Dieses Gesuch gab uns zu keinen Bemerkungen Anlass;
- über ein Konzessionsgesuch für einen Autobusbetrieb auf den Strecken Horw-Luzern und Luzern-Friedental-Schlossberg. Von diesen beiden Strecken tritt bloss die erstgenannte mit den Bundesbahnen in Konkurrenz. Durch den Betrieb dieser Autolinie werden voraussichtlich keine wesentlichen Interessen der Bundesbahnen verletzt werden;
- über ein Gesuch um Erneuerung der Konzession für den Betrieb eines Automobildienstes auf der Strecke St. Aubin-Bevaix-Boudry. In unserem Gutachten gelangten wir zum Schluss, dass heute kein Bedürfnis mehr bestehe für einen Automobilbetrieb auf der Strecke St. Aubin-Bevaix, indem unsere täglichen Züge günstige Verbindungen herstellen. Dagegen haben wir auf eine Einsprache gegen die Konzessionserneuerung für die Strecke Boudry-Bevaix verzichtet;
- über ein Gesuch um Erneuerung der Kraftwagenkonzession für die Strecke Arbon-

St. Gallen. Wir haben ersucht, die Konzession nicht mehr zu erneuern, da dieser Autobetrieb die Bundesbahnen in starkem Masse konkurrenziert;

- über ein Konzessionsgesuch der Automobilgesellschaft Liestal-Reigoldswil A.-G. für den Betrieb eines Automobildienstes auf der Strecke Liestal-Augst-Birsfelden-Basel. Mit Rücksicht darauf, dass vom Standpunkt der Bundesbahnen aus seinerzeit gegen die Verlängerung der Überlandbahn von Birsfelden bis Augst kein Widerspruch erhoben wurde und dass für die Strecke Pratteln-Liestal bereits eine Konzession für eine Schmalspurbahn erteilt ist, haben wir auf einen Einspruch gegen diese Automobillinie verzichtet;
- über ein Konzessionsgesuch der Firma Dähler, Wirz & Cie. in Burgdorf für einen Autokurs Burgdorf-Zollikofen an drei Tagen der Woche. Wir haben Ablehnung des Gesuches beantragt, da dieser Autokurs keinem Bedürfnis entspricht. Diese Angelegenheit ist zurzeit noch bei der zuständigen Behörde hängig.

### D. Automobil und Eisenbahn.

Nach den statistischen Erhebungen betrug die Zahl der in der Schweiz im Verkehr stehenden Kraftwagen (mit Ausschluss der Motorfahräder):

am Ende des Jahres	Personen- automobile	Lastwagen einschl. Spezialwagen	Total	hiervon „eigentliche Lastwagen“
1925	28 697	8 831	37 078	7 631
1926	36 070	9 589	45 659	8 699
1927	42 369	11 184	53 553	10 045
1928	ungefähr 53 000	12 049	65 000	ungefähr 10 931

Die jährliche Zunahme der Kraftwagen in Prozenten ihres Bestandes am Schlusse des Vorjahres betrug:

am Ende des Jahres	Personen- automobile	Lastwagen einschl. Spezialwagen	Total	hiervon "eigentliche Lastwagen"
1926 . .	26 %	14 %	23 %	14 %
1927 . .	17 %	17 %	17 %	15 %
1928 . .	25 %	8 %	21 %	9 %

Von den «eigentlichen Lastwagen» gehören in die

Nutzlast- klassen	1927 Anzahl	%	1928 Anzahl	%	Zunahme von 1927/28 in % des Be- standes des Vorjahres
bis 1 t	4 796	48	5 159	47	+363 7,6
2 t	1 457	14	1 769	16	+312 21,4
(3—)5 t	3 792	38	4 003	37	+211 5,5
	10 045	100	10 931	100	+886 8,8

Die zumeist leichte Pferdefuhrwerke ersetzenden, im allgemeinen für den Transport von Kleinstückgütern auf kleine Distanzen dienenden Lastwagen mit einer Nutzlast bis 1 t konkurrenzieren die Bundesbahnen sehr wenig.

Die Lastwagen mit einer Nutzlast von 2 t besorgen meistens auch den Stückguttransport auf kleine Distanzen, dienen aber immerhin auch für den Transport von Partiensendungen auf mittlere Entfernungen, bereiten daher den Eisenbahnen eine gewisse Konkurrenz.

Im Jahre 1927 belief sich die Anzahl der in der Schweiz im Betrieb stehenden Lastwagen von über 2 t Tragkraft auf 3792 Stück. Hiervon entfielen auf:

das Baugewerbe . . . . .	555 Wagen
das Gasthausgewerbe. . . .	3 »
kantonale und städtische Betriebe. . . . .	227 »
die eidgenössische Post und konzessionierte Autolinien .	55 »
Militär, Telephon, Telegraph .	59 »
<b>Zusammen</b>	<b>899 Wagen</b>

Die Anzahl der für den Wettbewerb mit den Eisenbahnen hauptsächlich in Betracht fallenden Lastwagen (Tragkraft von über 2 t) belief sich demnach Ende 1927 auf 2893 Stück (3792—899).

Hiervon entfallen auf:

	3 T.	4 T.	5 T.	Total
Lebensmittel und Landwirtschaft. . . . .	340	164	116	620
Brauereien . . . . .	110	89	80	279
Müllereien. . . . .	39	62	114	215
Industrie, Gewerbe und Handel . . . . .	465	317	290	1072
Transportunternehmen und Camionnage. . .	205	227	275	707
<b>Zusammen</b>	<b>1159</b>	<b>859</b>	<b>875</b>	<b>2893</b>

Wird angenommen, jeder Lastwagen der Kategorie 3—5 t Tragkraft verursache den Eisenbahnen durchschnittlich einen jährlichen Frachtausfall von Fr. 10 000, so belief sich der Gesamtausfall im Gütertransport auf  $\text{Fr. } 2893 \times 10\,000 = \text{Fr. } 28\,930\,000$ . Hierzu kommt der Ausfall infolge der Verwendung der 1457 Lastwagen von 2 t mit . . . . . » 1 070 000  
Der Gesamtausfall beträgt somit schätzungsweise. . . . . Fr. 30 000 000

Die «Sesa», Schweizerische Express A.-G. in Zürich, hat sich auch im verflossenen Jahr mit Erfolg bemüht, die rationelle Eingliederung des Automobils in den allgemeinen Transportdienst systematisch zu fördern.

Dem wirtschaftlich begründeten Verlangen der Verfrachter nach Beförderung der Güter von Haus zu Haus müssen auch die Eisenbahnen nach Möglichkeit Rechnung tragen. Eine der Hauptaufgaben der «Sesa» besteht daher darin, eine Zusammenarbeit von Eisenbahn und Strassenfuhrwerk im Sinne der direkten Domizillieferung zu organisieren. Dank dieser Organisation werden die Gründe hinfällig werden, die in den letzten Jahren zahlreiche Firmen veranlasst haben, auch auf grössere Strecken ihre Güter mit eigenen oder mit Lohnfahrzeugen transportieren zu lassen. Es wird dadurch sowohl eine vermehrte Beanspruchung des Schienenweges als auch eine zweckmässige Ausnutzung der Strassenfahrzeuge erreicht, die nach Gebieten ohne Bahnstationen fahren. Die «Sesa» hat im Jahre 1928 mit 22 privaten Unternehmen Agenturverträge abgeschlossen, die an 30 Orten mit S.B.B.-Stationen den Lokal-Camionnagedienst und von 15 S.B.B.-Stationen aus den Fern-Camionnagedienst nach 56 Ortschaften besorgen. Am Schluss des Jahres sind insgesamt von 139 S.B.B.-Stationen aus 199 Ortschaften mit regelmässiger Camionnage bedient worden.

Der ausgedehnteste Dienst dieser Art ist durch die «Sesa» in Verbindung mit der Automobilgesellschaft Rottal A.-G. organisiert worden. Diese Gesellschaft hat die Sesa-Agentur Ruswil übernommen und bedient seit Mitte August 1928 ungefähr 10 abseits der Bahn gelegene Ortschaften ab und nach fünf Bahnstationen, sowie auch unter sich, in regelmässigen Zeitabständen und zu offiziellen Tarifen. Das zwischen den S.B.B.-Eisenbahnlinien Luzern-Sursee-Nebikon und Luzern-Wolhusen-Willisau liegende Gebiet ist durch diesen Dienst an sämtliche schweizerischen Eisenbahnstationen im Sinne der direkten Domizilbedienung angeschlossen. Mit den fahrplanmässigen Postautomobilkursen werden ausserdem täglich zweimal Express- und Eilgutsendungen zwischen den Bahnstationen und den Ortschaften des Rottales befördert.

Im Jahre 1928 hat die «Sesa» ihre Untersuchungen darüber, in welchen Fällen Tarifiermässigungen wirtschaftlich geboten und mit Rücksicht auf die durch Lastkraftwagen bewirkte Konkurrenz als notwendig erscheinen, fortgesetzt.

Die den Bundesbahnen von Verfrachtern auf Grund besonderer Abkommen übergebenen Güter hätten der Bahnverwaltung zu normalen Frachtsätzen rund 17 Millionen Franken eingebracht. Die effektiven Einnahmen aus diesen Transporten betragen 13 Millionen Franken.

Aus der Tatsache, dass die jährliche Zunahme der «eigentlichen Lastwagen», die in den Jahren 1926 und 1927 jeweils rund 15 % ihres Bestandes am Schluss des Vorjahres betragen hat, sich für das Jahr 1928 nur noch auf 9 % belief, darf geschlossen werden, dass die durch die «Sesa» durchgeführten Massnahmen viele Verfrachter veranlasst haben, auf den weitem Ausbau ihrer Automobilbetriebe zu verzichten und ihre Transporte wieder durch die

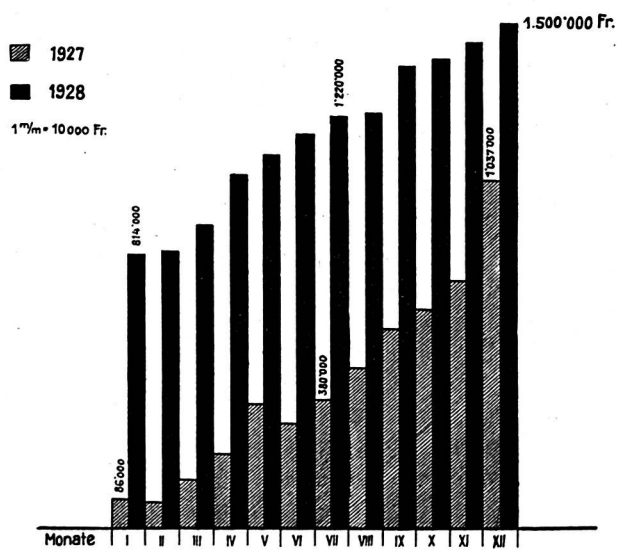


Bahnen besorgen zu lassen. Der eingeschlagene Weg war somit geeignet, zu einer rationellen, sowohl vom privat- wie volkswirtschaftlichen Standpunkt aus begrüssenswerten Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Kraftwagen zu führen. Die «Sesa» wird, auch wenn ihre auf den Abschluss von Fracht- abkommen gerichtete Tätigkeit infolge des vorge- sehenen allgemeinen Taxabbaues eine weitgehende Einschränkung erfahren sollte, noch weitere interes- sante Aufgaben zu lösen haben. Im übrigen sei auf den Geschäftsbericht dieses Unternehmens ver- wiesen. Die Dividende beträgt wie im Vorjahr 5 %.

Abbildung 9

### Graphische Darstellung

der Frachteinnahmen der Bahnverwaltungen aus Sesa- Transporten in den einzelnen Monaten der Jahre 1927 und 1928.



(die Anteile der SBB betrugen im Mittel 93 % der durch diese graphische Darstellung ausgewiesenen Beträge).

### E. Beteiligung an andern Unternehmen.

1. Der Kältebahnhof von Genf-Cornavin (Gare frigorifique), an dem die Bundesbahnen finanziell beteiligt sind, befindet sich seit Ende Sommer 1928 im Betrieb. Er dient der vorübergehenden Einlagerung von leicht verderblichen Lebensmitteln und ist zum Teil Zollfreilager mit den nötigen Zoll- bureaux für die aus dem Ausland kommenden, für die Reexpedition oder den internationalen Transit bestimmten Waren, zum andern Teil blosses Lager- haus für die Aufbewahrung der Waren des lokalen Bedarfes oder des Inlandbedarfes für die Schweiz. Im Jahre 1928 sind 306 525 kg ein- und 235 120 kg ausgegangen. Dieser Verkehr war mit Rücksicht darauf, dass der Kältebahnhof bloss während einiger

Monate des Berichtsjahres im Betrieb stand, be- friedigend. Da er der Handelswelt grosse Vorteile bietet, ist eine erfreuliche Entwicklung des Unter- nehmens zu erwarten.

2. Die Schweizer Schleppschiffahrtsge- nossenschaft in Basel (S. S. G.), an der die Bundes- bahnen ebenfalls beteiligt sind und die verschiedene Tochtergesellschaften im Ausland besitzt, schliesst mit einem Einnahmenüberschuss von Fr. 35 000 (approximatives Ergebnis) in der Gewinn- und Ver- lustrechnung ab. Der Gang des Unternehmens während 1928 war im grossen und ganzen befriedigend.

### Verkehrsmengen 1925—1928.

	Gesamtjahres- menge der S.S.G. Tonnen	Gesamt-Basler Verkehr Tonnen	Hievon Anteil der S.S.G. in Tonnen	in %
1925 .	605 000	89 658	58 000	64,69
1926 .	697 000	273 230	149 769	54,81
1927 .	906 000	739 000	303 396	41,00
1928 .	1 021 000	472 000	152 607	32,30

Die Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft verfügt in Basel und Strassburg über leistungsfähige eigene und in Kehl über langfristig gemietete Um- schlags- und Lagereinrichtungen, die mit Erfolg betrieben werden. Im Jahr 1928 wurde in den An- lagen in Basel, Strassburg und Kehl insgesamt ein Verkehr von 950 000 Tonnen (1925: 50 000 Tonnen) abgewickelt.

3. Bezüglich unserer Beteiligung bei der Sesa (Schweizer. Express A.-G.) verweisen wir auf das vorstehend unter D besagte.

### F. Kreiseisenbahnräte.

Im Berichtsjahr sind von den Kreiseisenbahn- räten je drei Sitzungen abgehalten worden.

Neben den ordentlichen Geschäften wurden hauptsächlich in Form von Anregungen, Interpella- tionen und Wünschen Tarif- und Fahrplanangelegen- heiten, sowie Baufragen behandelt.

Zu erwähnen sind namentlich die Beratungen über die Verbauungen des St. Barthelémybaches; das Projekt für den Umbau des Bahnhofes Genf- Cornavin; den Bericht der Generaldirektion und des Verwaltungsrates über die ausserordentlichen Lei- stungen und Lasten der Bundesbahnen während der Kriegs- und Nachkriegsjahre; das Projekt für die Erstellung von fünf neuen Bahnsteiggleisen und die Erweiterung der Geleisanlagen im Hauptbahn- hof Zürich.

Die Kreiseisenbahnräte haben ferner zwei ge- meinsame Sitzungen (24. Mai und 27. November 1928) abgehalten und sich mit folgenden Fragen be- schäftigt: Automobilwettbewerb und dagegen zu ergreifende Massnahmen; Transportvergünstigungen bei eidgenössischen Festen; Stand der Bremsfrage für Güterzüge.

## IV. Finanz- und Rechnungswesen.

### A. Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung.

1. Die im Dezember 1927 nicht zur Konversion angemeldeten Obligationen der 4½ % Anleihe der ehemaligen Seetalbahn von 1908, im Betrage von Fr. 1 018 000, wurden gemäss den

Anleihensbedingungen auf den 1. Januar 1928 zu- rückbezahlt. (Vgl. Geschäftsbericht 1927, S. 9, Ziff. 6.)

2. Im Benehmen mit dem eidgenössischen Finanzdepartement und der Schweizerischen Natio-

nalbank haben wir zur Konversion bzw. Rückzahlung der am 30. November 1928 fälligen 5 % Anleihen der Schweizerischen Bundesbahnen von 1918/1919, im Gesamtbetrage von 150 Millionen Franken, mit dem Kartell der schweizerischen Banken und dem Verbandschweizerischer Kantonalbanken die Aufnahme einer 4½ % Anleihe im gleichen Betrage, fest bis 1944, vereinbart und vom 5.—14. Mai 1928 zum Kurse von 98 % zur öffentlichen Zeichnung aufgelegt. Gemäss besonderer Abrede mit dem eidgenössischen Finanzdepartement konnten gleichzeitig auch die am 5. September 1928 zur Rückzahlung fälligen 4½ % Kassascheine der Schweizerischen Eidgenossenschaft, V. Serie, von 1923, von welchen für Fr. 48 600 000 im Umlauf waren, zur Konversion in Obligationen der obgenannten Anleihe angemeldet werden.

Auf die Anleihe wurden gezeichnet:

Konversionen von 5 % Obligationen SBB von 1918/19. . . . .	Fr. 71 386 000
Konversionen von 4½ % Kassascheinen der Eidgenossenschaft, V. Serie, von 1923 . . . . .	» 20 635 000
Zusammen	Fr. 92 021 000
Barzeichnungen . . . . .	» 82 312 000
Total Konversionen und Barzeichnungen . . . . .	Fr. 174 333 000
Nach Abzug der Konversionen blieben noch . . . . .	Fr. 57 979 000

für die Barzeichnungen, was einer Zuteilungsquote von 70,4 % entspricht. Der Anleihe war somit ein guter Erfolg beschieden.

3. Am 31. Mai vergütete uns das eidgenössische Finanzdepartement den Gegenwert der anlässlich der vorstehend erwähnten Anleiheausgabe zur Konversion angemeldeten Fr. 20 635 000 4½ % Kassascheine, V. Serie, von 1923. Ebenso erhielten wir von ihm, Wert 30. Juni, die Gutschrift über Fr. 10 000 000 als V. Rate des Bundesbeitrages für die beschleunigte Elektrifikation.

4. Der Betrag der Barzeichnung auf die 4½ % Anleihe von 1928, sowie die hiervor genannten Vergütungen konnten gegen angemessene Zinsen zu Vorauszahlungen für Verkehrsanteile und zu kurzfristigen Bankanlagen verwendet werden. Aus den letztern bestritten wir auf Ende November die Rückzahlung der im Mai nicht konvertierten Obligationen der 5 % Anleihen der Schweizerischen Bundesbahnen von 1918/19, im Betrage von Fr. 78 614 000.

5. Die günstige Kurslage ausnützend, haben wir für einen Nominalbetrag von Fr. 12 442 300 Obligationen der verstaatlichten Eisenbahnen, die seinerzeit dem Erneuerungsfonds angehörten und von den Anleihen abgeschrieben worden waren, wieder ausgegeben.

6. Im Laufe des Jahres wurden dem Portefeuille der Pensions- und Hilfskasse zur Deckung von Guthaben für einen Betrag von Fr. 10 350 000 5 % Depotscheine zugewiesen. Auf Ende Dezember besass die genannte Kasse für Fr. 200 325 000 dieser Scheine gegen Franken 189 975 000 im Vorjahre.

7. Der Anleihe- und Zinsendienst hat neuerdings, infolge der hiervor erwähnten Anleiheaufnahmen, eine Mehrbelastung erfahren; immerhin ist zu erwähnen, dass der wesentlichste Teil derselben durch den Zinsertrag auf den verfügbaren Mitteln ausgeglichen wird. Ferner kommt die Zinsverminderung auf den konvertierten 5 % Anleihen erst im nächsten Jahr zur vollen Auswirkung. Unsere feste Schuld betrug auf Ende des Jahres, mit Einschluss der der Pensions- und Hilfskasse zugeordneten 5 % Depotscheine und des kapitalisierten Rückkaufspreises der Linie Genf—La Plaine, Franken 2 683 255 752. 68 gegen Fr. 2 675 975 575. 29 im Vorjahr. Die Erhöhung beträgt somit Franken 7 280 177. 39.

Von den Zahlstellen und von Privaten wurden bei unserer Hauptkasse zur Einlösung vorgewiesen:	
4 670 623 Coupons im Werte von . . . . .	Fr. 100 260 733
78 003 Obligat. im Werte von . . . . .	» *92 433 350
	Fr. 192 694 083

ferner wurden bezahlt bzw. verrechnet:

Anleihezinse ohne Coupons . . . . .	» 15 470 357
Zusammen	Fr. 208 164 440

Beim Rechnungsabschluss waren noch für einen Betrag von Fr. 6 383 066. 90 verfallene Coupons und rückzahlbare Obligationen ausstehend. Im Laufe des Jahres verjährten 1999 Coupons und 5 Obligationen im Gesamtbetrage von Fr. 29 053, die zu unsern Gunsten verrechnet wurden. Die Zahl der mit Zahlungsverbot belegten Titel und Coupons betrug am Jahresschluss 424 gegen 517 im Vorjahr.

8. Entsprechend der im Vorjahr mit der Schweizerischen Nationalbank abgeschlossenen Vereinbarung sind ihr die bei unserer Hauptkasse von Privaten hinterlegten Obligationen unserer Anleihen und der verstaatlichten Eisenbahnen und die dem Portefeuille der Pensions- und Hilfskasse des Personals angehörenden Obligationen zur Aufbewahrung übergeben worden. Unser Diskontokredit bei dieser Bank wurde im Laufe des Jahres nur in geringfügiger Weise in Anspruch genommen.

9. Der Stand der von Unternehmern, Lieferanten, Frachtkreditinhabern usw. bei der Hauptkasse und bei den Kreiskassen hinterlegten Sicherheiten war auf 31. Dezember 1928 folgender:

1828 Barhinterlagen . . . . .	Fr. 1 490 740. 55
2366 Wertschriftenhinterlagen . . . . .	» 17 526 501. 64
2564 Bürgschaften . . . . .	» 22 020 999. 20
6758 Sicherheiten im Gesamtbetrage von . . . . .	Fr. 41 038 241. 39

(1927: 6771 mit Fr. 44 493 658. 26).

10. Die Sparkasse des Personals erfreut sich andauernd einer guten Entwicklung. Die Zahl der Einleger stieg von 5458 auf 7062. Die jederzeit verfügbaren Guthaben wurden mit 4½ % und die Einlagen mit fester Verfallzeit mit 5 % verzinst.

11. Die Neuwertung des Portefeuilles der eigenen Wertschriften ergab auf Ende des Jahres einen Mehrwert von Fr. 317 968. 90; das Portefeuille des Guyer-Zeller-Fonds verzeichnet ebenfalls einen Mehrwert von Fr. 390.

\*) nach Abzug der konvertierten Titel.

## B. Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung.

Im Verlaufe des Jahres 1928 sind folgende Revisionen bei den Rechnungs- und Kassenstellen der Generaldirektion und der Kreisdirektionen vorgenommen worden: 7 Kassenrevisionen, 2 Revisionen der Wertschriftenbestände und eine Revision der Sparkasse des Personals bei der Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung der Generaldirektion; 22 Kassenrevisionen, 6 Revisionen der hinterlegten Sicherheiten, 6 Revisionen der Sparkassen des Personals und eine Anzahl Revisionen von Vorschusskassen der Dienststellen und von Kassen der Speiseanstalten und Milchküchen in den Kreisen. Die Revisionen bei den Kreisen sind durch Organe der Kreisdirektionen durchgeführt worden. Ausserdem haben je ein Vertreter der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung und der Hauptkasse Revisionen der Rechnungs- und Kassenführung, der Bestände der Sicherheiten und der Führung der Sparkassen des Personals in den Kreisen sowie eine Kassenrevision in der Werkstätte Zürich vorgenommen. Mit Ausnahme einiger belangloser Differenzen, die jeweils sofort aufgeklärt und behoben wurden, haben alle Revisionen die Richtigkeit der vorhandenen Bar- und Wertschriftenbestände und die Übereinstimmung der Buchungen ergeben. Ausser der Anordnung einiger Vereinfachungen waren keine besondern Massnahmen zu treffen.

Bei der Abteilung der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung haben folgende Prüfungen stattgefunden: Am 16. April die Revision der Jahresrechnungen der Bundesbahnen durch die Revisionskommission des Verwaltungsrates; am 13. März eine Prüfung der Rechnung pro 1927 über den Betrieb der Basler Rheinhäfen durch Vertreter des Schiffsamtes des Kantons Basel-Stadt; am 16. März und am 14. Dezember Revisionen der Bau-

und der Betriebsrechnungen pro 1926 und 1927 der Simplonlinie Brig-Iselle durch die Revisionskommission der internationalen Simplondelegation.

## C. Verkehrskontrolle.

1. Mit der Biel-Täufelen-Ins-Bahn ist ein Übereinkommen abgeschlossen worden, wonach die SBB das Kontroll- und Abrechnungswesen dieser Verwaltung besorgen.

2. Über die Abfertigung und Abrechnung von Expressgut im Flug-Eisenbahnverkehr wurde mit der «Balair», Basler Luftverkehrsgesellschaft, eine Vereinbarung getroffen.

3. Zwischen den am direkten schweizerischen Verkehr beteiligten Verwaltungen ist die gegenseitige Verzinsung der Verkehrssaldi, die erst  $2\frac{1}{2}$  Monate nach dem Rechnungsmonat beglichen werden, vereinbart worden.

4. Die Versuche für die Einführung des Lochkartenverfahrens zur Abrechnung des Güterverkehrs wurden im Berichtsjahre eingestellt. Das Verfahren ist technisch durchführbar; ein abschliessender Entscheid in der Frage wird aber erst getroffen werden können, wenn feststeht, ob die Privatverwaltungen sich am Verfahren beteiligen werden und die Prüfung weiterer Vereinfachungen im Abrechnungswesen abgeschlossen ist. Die Einführung eines mehrteiligen, auf der Rückseite karbonisierten Frachtbriefes hat sich als unzweckmässig erwiesen.

5. Zur Vereinfachung der Güterabfertigung auf den Stationen und Personalsparung ist auf 1. Dezember die Verrechnung der Frachten mit Marken auf die unfrankierten Kleinsendungen ausgedehnt worden.

## V. Personalangelegenheiten.

### A. Allgemeine Personalangelegenheiten.

1. Der Verwaltungsrat hat in seinen Sitzungen vom 23. und 24. August den von der Generaldirektion in ihrem Bericht vom 15. August 1928 gemachten Vorschlägen für die Einreihung der Ämter in die 26 Besoldungsklassen zugestimmt und die Generaldirektion grundsätzlich ermächtigt, bei der Ämterklassifikation noch die Änderungen vorzunehmen und zu beantragen, die sich im Verlauf der weiteren Verhandlungen als zweckmässig erweisen und keine mit den Absichten des Gesetzgebers in Widerspruch stehende Belastungen verursachen.

2. Die Personalausschüsse haben in 9 Sitzungen die ihnen vorgelegten Geschäfte zuhanden der Verwaltung begutachtet.

3. Vom 16. bis 21. Juli fand die Wahl der Personalvertreter der Bundesbahnen in die durch das neue Beamten-gesetz geschaffene paritätische Kommission für die Begutachtung von Personalangelegenheiten statt. Die Stimmbeteiligung des Personals war eine sehr rege, indem von 33 817 Stimmberechtigten sich 29 217 = 86,39 % an der Wahl beteiligten.

4. Auf 1. März haben wir einen Unfallverhütungsdienst eingerichtet, dem die Aufgabe zufällt, die Ursachen der Unfälle festzustellen und auf eine Verminderung deren Zahl hinzuwirken, namentlich durch Aufklärung und zweckmässige Belehrung des Personals.

5. Auf 1. September wurde eine Dienststelle für das psychotechnische Prüfungsverfahren ins Leben gerufen und der Abteilung für Personalangelegenheiten angegliedert. Diese Dienststelle soll die psychotechnischen Eignungsprüfungen bei der Einstellung von Handwerkerlehrlingen für den Werkstätdienst und von Lehrlingen für den Stationsdienst vornehmen. Dem neu geschaffenen Dienst liegt ferner ob, die Methoden für das neue Prüfungsverfahren in Anpassung an die bei unserer Verwaltung bestehenden Verhältnisse festzustellen und die Ausdehnung und Anwendung des Verfahrens auf weitere Personalgruppen zu prüfen.

6. Im Berichtsjahre sind gestützt auf die im Jahre 1927 erlassene Weisung A. D. M. Nr. 19 wiederum 346 Vorschläge für die Vereinfachung, Verbesserung oder Verbilligung des Betriebes eingegangen. Von 417 erledigten Vorschlägen erhielten



165 Einsender Anerkennungsurkunden und von diesen überdies noch 84 Geldprämien im Gesamtbetrage von Fr. 3540. Die Verwaltung hat verschiedene Vorschläge nützlich verwerten können. Die Vorschläge zeugen von einem regen Interesse des Personals am guten Gedeihen der Verwaltung.

## B. Personalversicherung.

### 1. Pensions- und Hilfskasse.

a. Im Laufe des Berichtsjahres sind nachstehend aufgeführte Fälle gemäss den Statuten der Pensions- und Hilfskasse erledigt worden:

<i>Invalide</i>	Fälle	G. D.	I	Kreise II	III	Zusammen
mit Pension . . . . .		10	184	198	242	634
mit Abfindung . . . . .		—	—	—	2	2
<i>Gestorbene Aktive</i> . . . . .		5	41	51	44	141
Pensionierte Witwen . . . . .		3	31	39	38	111
» Waisen . . . . .		4	43	58	41	146
» Doppelwaisen . . . . .		—	1	1	2	4
<i>Gestorbene Invalide</i> . . . . .		21	107	142	141	411
Pensionierte Witwen . . . . .		10	78	87	89	264
» Waisen . . . . .		—	26	34	37	97
» Doppelwaisen . . . . .		—	—	5	5	10
<i>Gestorbene Witwen</i> . . . . .		10	39	64	61	174
Pensionierte Doppelwaisen . . . . .		3	5	3	—	11
<i>Wiederverheiratete Witwen</i> . . . . .		—	7	7	3	17
<i>Abfindungen gemäss Art. 41</i> . . . . .		—	1	—	—	1

Ausserdem sind von den Hilfskassenkommissionen Unterstützungen im Sinne des Art. 43 der Statuten im Betrage von Fr. 171 261. 60 zugesprochen worden (394 Fälle).

b. Über den Stand an versicherten Aktiven und

des anrechenbaren Jahresverdienstes auf den 31. Dezember 1928, sowie an pensionierten Invaliden, Witwen, Waisen und unterstützten Verwandten gibt nachstehende Zusammenstellung Auskunft.

<i>Versicherte Aktive:</i>	1928	1927	Anrechenbarer Jahresverdienst:	
			1928	1927
Vollversicherte . . . . .	32 579	33 127	Fr. 162 154 286	Fr. 163 530 255
Spareinleger . . . . .	386	613	» 1 156 886	» 1 796 035
			Betrag der Jahrespension:	
			1928	1927
Pensionierte Invalide . . . . .	8 475	8 282	Fr. 27 692 879	Fr. 26 952 288
» Witwen . . . . .	5 185	4 993	» 7 115 877	» 6 683 294
» Waisen . . . . .	1 731	1 803	» 772 979	» 789 011
» Doppelwaisen . . . . .	123	138	» 117 673	» 126 963
» erwerbsunfähige Waisen . . . . .	154	128	» 85 175	» 68 525
Unterstützte Verwandte . . . . .	75	72	» 45 455	» 42 827

Die Abnahme der Zahl der Versicherten und der anrechenbaren Besoldungssumme ist eine Folge der Personalverminderung.

c. Die Gewinn- und Verlustrechnung ergibt auf den 31. Dezember 1928 als Wirkung des I. Nachtrages (vom 24. Januar 1928) zu den Statuten der Pensions- und Hilfskasse vom 31. August 1921 eine Verminderung der «erforderlichen Erhöhung der Reserven» gegenüber dem Vorjahre um Franken 77 441 544. 67. Der Fehlbetrag an versicherungstechnischen Reserven, der auf Ende 1928 auf Grund der alten Statuten mindestens rund Fr. 413 000 000 betragen hätte, ist infolge der Statutenänderung auf rund Fr. 322 000 000 zurückgegangen, somit ist eine Verminderung von Fr. 91 000 000 eingetreten. Die in den I. Nachtrag gesetzte Hoffnung hat sich erfüllt. Eine Gesundung der Kasse hat stattgefunden.

In der in unserem Berichte an den Verwaltungsrat vom 29. Dezember 1927 betreffend die «Sanierung

der Pensions- und Hilfskasse, I. Nachtrag zu den Statuten vom 31. August 1921» gegebenen Zusammenstellung «Mutmassliche Entwicklung in den künftigen Jahren nach dem Revisionsentwurf (I. Nachtrag)» haben wir den Fehlbetrag auf Ende 1928 mit Fr. 317 000 000 angegeben. Die Nichtübereinstimmung mit der Jahresrechnung rührt in der Hauptsache davon her, dass, nachdem die Berechnungen bereits abgeschlossen waren, noch Änderungen am I. Nachtrag vorgenommen wurden (Vorücken des Lebensalters für den Beginn der anrechenbaren Dienstjahre vom 25. auf das 22. Altersjahr und Erhöhung der Witwenpension). Die jährliche Mehrausgabe für diese Änderungen haben wir in unserem Berichte vom 29. Dezember 1927 mit Fr. 635 000 angegeben, was einem Barwert von rund Fr. 5 800 000 entspricht.

Über die auf den 31. Dezember 1928 abgeschlossene Bilanz gibt die Seite 116 dieses Berichtes Auskunft.

d. Während des Jahres wurden für Rechnung der Pensions- und Hilfskasse an 41 Beamte und Angestellte Hypothekendarlehen im I. Range im Gesamtbetrage von Fr. 654 600 zum Zinsfusse von 5 % ausgerichtet. An drei Eisenbahnerbaugenossenchaften haben wir für insgesamt Fr. 1 585 000 Hypothekendarlehen gemäss den vom Verwaltungsrate aufgestellten allgemeinen Bedingungen vom 19. Februar 1921 gewährt. Die Kapitalrückzahlungen

auf sämtlichen Hypothekendarlehen betrugen Franken 1 090 534. 10.

e. Der Wertschriftenbestand der Pensions- und Hilfskasse hat sich im Berichtsjahre von Franken 255 150 311. 75 um Fr. 11 108 107. 15 auf Fr. 266 258 418. 90 vermehrt. Die Bewertung des Titelportefeuilles zu den Kursen vom Monat Dezember 1928 ergab eine Wertvermehrung von Fr. 8 623. 35.

## 2. Unfallversicherung.

a. Für die Versicherung unseres Personals haben wir der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern im Jahre 1928 folgende Prämien bezahlt:

	Für Betriebsunfälle	1928	1927
Versicherte Lohnsummen . . . . .		Fr. 161 194 718	Fr. 164 215 672
Prämien . . . . .		» 2 373 401	» 2 418 505
Mittlerer Prämiensatz . . . . .		14,72 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	14,73 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>
	Für Nichtbetriebsunfälle		
Versicherte Lohnsummen . . . . .		Fr. 160 612 550	Fr. 163 666 638
Prämien . . . . .		» 637 568	» 804 109
Mittlerer Prämiensatz . . . . .		3,97 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	4,91 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>

Mit Wirkung vom 1. Januar 1928 an hat die Anstalt die Agenturdienstentschädigung von 7 auf 8 % erhöht. Die Vergütung betrug Fr. 221 890. 30 (1927: Fr. 225 582. 95). Als Nachlass auf den Prämien für Betriebsunfälle hat sie uns Fr. 237 340. 10 rückerstattet.

Auf den 1. Januar 1928 hat die Anstalt im weiteren eine Änderung in der Einreihung bei der Nichtbetriebsunfallversicherung vorgenommen. Infolgedessen verminderte sich die Prämie für das Jahr 1928 um Fr. 151 413.

b. Den Haftpflichtrentnern ist auch im Jahre 1928, bei weiterm 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 1928 zu Lasten des Betriebes ausgerichtet. Die ausbezahlten Hilfeleistungen und Teuerungszulagen betrugen insgesamt Fr. 48 341. 20 (1927 Fr. 47 857.—).

## 3. Krankenkasse.

In der Krankenkasse waren am 31. Dezember 1928 gemäss Art. 16 und 17 der Statuten vom 31. August 1921 versichert (die entsprechenden Zahlen des Vorjahres sind in Klammern angegeben):

Klasse a (nur für Arzt und Arznei) 17 096 (17 015) Männer und 1121 (1149) Frauen;

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

Klasse c (für Arzt, Arznei und Krankengeld) 185 (215) Männer und 6 (5) Frauen.

Über die Gewinn- und Verlustrechnung unserer Krankenkasse geben die Seiten 120 und 121 Auskunft.

Die Versicherungs-kategorie a hat einen Fonds von Fr. 370 278. 15 aufzuweisen, inbegriffen den letzt-

jährigen Vortrag von Fr. 348 415. 41, den Bundesbeitrag von Fr. 65 163. 65, die Staatsbeiträge der Kantone Glarus, Luzern, Thurgau und Zürich und die Zinsen mit Fr. 17 026. 09; ohne diese Beträge hätte sich ein Rückschlag von Fr. 60 327 ergeben.

Die Versicherungs-kategorie b verfügt über einen Reservefonds von Fr. 6338. 55.

Die Versicherungs-kategorie c hat einen Verlust von Fr. 5326. 95 erlitten. Darin sind der Bundesbeitrag, die Kantonsbeiträge und die Zinsen mitverrechnet, nicht aber der Spezialfonds mit seinen Einnahmen (Ziffer III, 10, 11 und 12). Über diesen Spezialfonds wird gesonderte Rechnung geführt.

Die Krankheitsverhältnisse im Rechnungsjahre sind auf Seite 122 dieses Berichtes unter «Statistik zur Gewinn- und Verlustrechnung pro 1928» dargestellt. Für einen Versicherten der Werkstättenkrankenkassen ergeben sich 13,60 (1927: 15,23) und für einen Versicherten der Kreiskrankenkassen 12,41 (1927: 13,31) Krankheitstage. Die Verhältnisse haben sich somit etwas gebessert. Zu bemerken ist, dass die auf einen Krankentag entfallenden Heilungskosten gegenüber dem Vorjahre gestiegen sind, was in der Hauptsache den höheren Spitalkosten zuzuschreiben ist; es betrugen die Heilungskosten pro Krankentag: bei den Werkstättenkrankenkassen Fr. 3. 17 (1927: Fr. 2. 82) und bei den Kreiskrankenkassen Fr. 3. 01 (1927: Fr. 2. 78).

Die dem Bundesamt für Sozialversicherung vorgelegte Rechnung unserer Krankenkasse pro 1927 hat dieser Behörde keinen Anlass zu Bemerkungen oder Verfügungen gegeben.

## C. Bahnärztlicher Dienst.

1. Im Jahre 1928 kamen 17 326 Krankheitsfälle und 5846 Unfälle zur Anmeldung gegenüber 20 429 bzw. 5839 im Jahre 1927. Das Total der statistisch verarbeiteten Krankheits- und Unfalltage beträgt



546 266 (600 087 im Vorjahre) oder 16,4 Tage auf 1 Beschäftigten (17,6). Die Verminderung der Krankheitsfälle und der Morbiditätsziffer ist hauptsächlich auf das weniger starke Auftreten der Influenza im Winter 1927/28 gegenüber dem Winter 1926/27 zurückzuführen.

Die Heilungsdauer betrug:	1928	1927
	Tage	Tage
bei Krankheiten . . . . .	24,16	23,14
bei Unfällen . . . . .	19,57	19,58

## 2. Im Berichtsjahre fanden statt:

	1928	1927
Aufnahmeuntersuchungen . . . . .	602	547
Begutachtungen auf Pensionierung	426	367
Kontrolluntersuchungen . . . . .	1821	1689

3. Wie letztes Jahr erhielt der bahnärztliche Dienst auch im Jahre 1928 Gelegenheit, bei zahlreichen Instruktionkursen und den Schlusskursen der Lehrlinge durch Vorträge mitzuwirken.

## VI. Materialverwaltung.

### A. Materialbeschaffung.

Im Berichtsjahre sind folgende wichtigeren Materialien beschafft worden:

Oberbau- und Stellwerkmaterial . . . . .	t 17 220
Holzschwellen . . . . .	Stück 111 200
Betriebsstoffe für die Zugförderung (exkl. Kohlen) . . . . .	t 7 620
Eisen und Metalle für die Werkstätten . . . . .	t 5 000
Verschiedene Artikel für die Werkstätten im Werte von . . . . .	Fr. 571 000
Baumaterialien . . . . .	t 1 320
Materialien für Heizung, Reinigung und Beleuchtung, ferner Inventargegenstände und Bureauaterial im Werte von Fr. 2 498 000	
Dienstkleider im Werte von . . . . .	» 1 918 000

### B. Verkauf von Altmaterial.

Es wurde verkauft:

Altmaterial der Werkstätten für . . . . .	Fr. 1 499 000
» aus dem Oberbau für . . . . .	» 1 595 000

### C. Kohlenversorgung.

Die Verbesserung der Lage auf dem Kohlenmarkt hat im Berichtsjahre angehalten, und es ist eine weitere Preissenkung eingetreten.

Der Verwaltungsrat genehmigte am 24. Januar die Verträge mit den Mines Domaniales françaises de la Sarre und dem Kohlensyndikat Essen über die Lieferung von Lokomotivfeuerungsmaterial (Sarre: 99 000 t Kohlen, Essen: 11 000 t Kohlen und 33 000 t Briketts).

Gesamteingänge an fossilem Brennmaterial:

Holland . . . . .	21 744 t
Frankreich . . . . .	69 110 t
Saargebiet . . . . .	140 309 t
Deutschland . . . . .	43 632 t
Polen . . . . .	1 502 t
Einheimische Brikettfabrik . . . . .	26 096 t

Zusammen = 302 393 t

(1927: 385 166 t)

Der Kohlenlagerbestand betrug:

Anfang 1928: 123 899 t
Ende 1928: 158 032 t

## VII. Tarifwesen und Verkehrswerbung.

### A. Kommerzielle Konferenz.

Die Kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten hielt am 24. Februar die 33. und am 6. November die 34. Sitzung ab.

In der 33. Sitzung stimmte sie der ihr unter dem Vorbehalt der Genehmigung durch unsern Verwaltungsrat vorgeschlagenen Gewährung einer Fahrvergünstigung für Familienfahrten zu; infolge ihrer Rückweisung durch den Verwaltungsrat gelangte die Massnahme jedoch nicht zur Durchführung. Auf unsern Antrag beschloss die Kommerzielle Konferenz ferner die Zulassung der Ablieferung an Dritte und die Neuaufgabe (Reexpedition) von Expressgutsendungen, sowie eine namentlich mit Rücksicht auf die Autokonkurrenz gebotene Änderung des Übereinkommens der schweizerischen Transportunternehmungen betreffend die Rückerstattung von Fahrgeld in dem Sinne, dass auf nur teilweise benützten Fahrausweisen keine Rückerstattung gewährt wird, wenn die Fahrt mit

der Bahn oder dem Schiff abgebrochen wurde, um sie mit einem diese Unternehmen konkurrenzierenden Beförderungsmittel (z. B. Auto) fortzusetzen. Diese Änderung wurde auf den 15. April durchgeführt. In der 34. Sitzung wurde dann im Sinne einer Milderung dieser Einschränkung beschlossen, die Rückerstattung zu bewilligen, wenn zwingende Gründe für die Benützung des konkurrenzierenden Beförderungsmittels nachgewiesen werden.

Einstimmige Annahme fand auch unser Antrag auf versuchsweise Einführung eines kombinierten Flug-Eisenbahngüterverkehrs auf Grund einer Vereinbarung mit den schweizerischen Luftverkehrsgesellschaften. Diese Einrichtung ermöglicht es, Gütersendungen, die mit Luftfrachtbrief aufgeliefert werden, mit dem Flugzeug und der Eisenbahn zu befördern, ohne dass es beim Übergang von einem Beförderungsmittel zum andern einer Vermittlung bedarf. Schliesslich wurde noch eine Erweiterung der Ausnahmetarife Nr. 14 für Düngemittel und Nr. 43 für Materialien zur Bekämpfung von Pflanzenkrankheiten durch Aufnahme einiger

neuer Güter, die Aufhebung des Gewichtszuschlages für sperrige Güter und die Zulassung von Teilfrankaturen im innerschweizerischen Güterverkehr beschlossen. Diese Massnahmen sind im Berichtsjahr durchgeführt worden.

In der 34. Sitzung wurden verschiedene Fragen betreffend die Generalabonnements und die Abonnements zum Bezüge halber Billette besprochen. Für Musterkoffer ist die Gewährung einer Ermässigung der tarifmässigen Gepäcktaxen um  $\frac{1}{3}$  beschlossen worden; die Inkraftsetzung der Massnahme erfolgte auf 1. Januar 1929. Bezüglich des Expressgutverkehrs stimmte die Konferenz unserem Antrag auf Zulassung der Nachnahmebelastung zu; sie wurde auf 1. Dezember eingeführt. Dagegen ist die unfrankierte Abfertigung der Expressgutsendungen vorderhand abgelehnt worden.

Zur Behandlung standen sodann Anträge wegen Erleichterungen für die Frachtberechnung bei Zusammenlad ungleich tarifierte Güter, für die Beförderung von Privatwagendecken und die Reexpedition von Stückgutsendungen in ausländischen Wagen, denen allseits zugestimmt wurde. Die Mindestgewichte, für die dem Absender besondere Wagen zum Selbstverlad gestellt werden, wurden von 2500 auf 2000 kg im Nahverkehr (bis 100 km) und von 3500 auf 2500 kg im Fernverkehr (über 100 km) herabgesetzt. Die Tarifierung von Mineral- und Teerölen ist neu geordnet worden. Die Krangebühren sollen ermässigt und die Gebühren für die Überlassung von Keilen und Bauschen an die Verfrachter aufgehoben werden. Die Durchführung dieser Massnahmen fällt ins nächste Berichtsjahr.

## B. Personen- und Gepäckverkehr.

1. Am 1. Oktober ist das internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr vom 23. Oktober 1924 in Kraft getreten, mit dem für die Beförderung der Reisenden und des Gepäcks im zwischenstaatlichen Verkehr einheitliches Recht geschaffen wurde.

2. Die im Jahre 1927 angeordneten Massnahmen zur Förderung des Gesellschaftsreiseverkehrs und Bekämpfung der Automobilkonkurrenz in diesem Verkehr (vgl. Geschäftsbericht 1927, S. 13, Ziff. VII B 4) sind im Berichtsjahre ausgebaut worden und haben sich weiter bewährt.

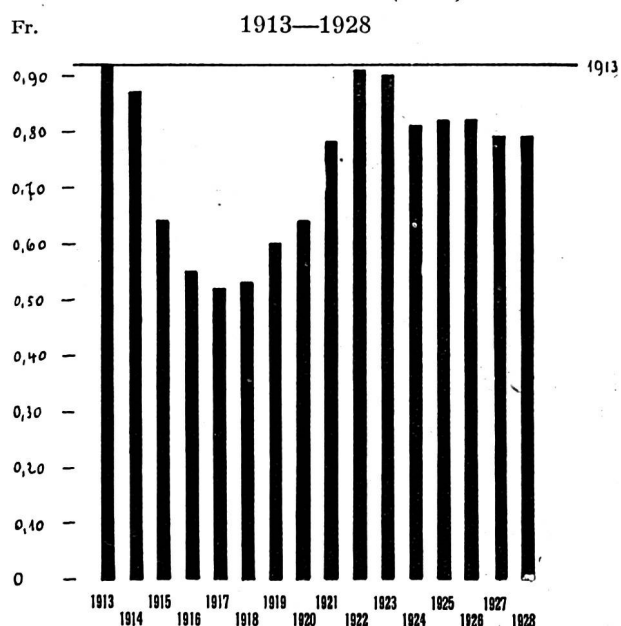
3. Für die Teilnehmer am freiwilligen Hilfsdienst in den wassergeschädigten Gebieten der Schweiz und Liechtensteins ist eine Ermässigung von 75 % auf den Preisen der Billette für einfache Fahrt und für Hin- und Rückfahrt zugestanden worden.

4. Für den Besuch ausländischer Messen wurde grundsätzlich die Gewährung einer Ermässigung von 25 % auf den gewöhnlichen Fahrpreisen für einfache Fahrt in den Fällen beschlossen, wo die Bahnen der betreffenden Länder zugunsten der Schweizer Mustermesse in Basel und des Comptoir Suisse in Lausanne Gegenrecht zusichern.

5. Der interne Abonnementstarif der S B B ist mit Wirkung vom 1. April an auch für Streckenabonnements im direkten Verkehr mit der Linie Münster—Lengnau und im Transit über diese anwendbar erklärt worden. Gleichzeitig wurden die Preise der Abonnements der Serie IV für beliebig zusammengestellte Strecken herabgesetzt.

Auf Antrag des eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartements, Abteilung für Industrie und Gewerbe (berufliches Bildungswesen), haben wir auf 1. August die Neuerung eingeführt, dass für den wöchentlich einmaligen Besuch von Fachschulen oder Fachkursen an Lehrlinge und Lehrtöchter im Alter bis zu 22 Jahren Abonnements mit Gültigkeit für einen Wochentag mit einer Er-

Abbildung 10  
Die durchschnittlichen Einnahmen pro Reisenden im Personenverkehr unter Berücksichtigung der verminderten Kaufkraft des Geldes (Index).



mässigung von 70 % auf den Preisen der gewöhnlichen, täglich benutzbaren Schülerabonnements ausgegeben werden (für den wöchentlich zweimaligen Besuch genannter Schulen und Kurse gelangen seit 1923 Abonnements mit Gültigkeit für zwei Wochentage und einer Ermässigung von 50 % zur Ausgabe).

6. Die Gebühren für die Beförderung von Kranken in besondern Wagen und für die Miete von Personenwagen sind dem zutage getretenen Bedürfnis entsprechend auf 1. Juni herabgesetzt worden.

7. Am 1. Januar ist ein Tarif für Rundreisen im Verkehr zwischen Deutschland und Italien in Kraft gesetzt worden.

8. Die direkte Abfertigung von Gesellschaften wurde eingerichtet:

auf den 1. April im Verkehr von England nach der Schweiz und Italien über Tilbury-Dunkerque,

auf den 1. Oktober im Verkehr zwischen Stationen englischer, französischer und belgischer Eisenbahnen einerseits und solchen österreichischer, tschechoslowakischer, italie-

nischer, ungarischer, rumänischer, serbisch-kroatisch-slowenischer, bulgarischer und türkischer Eisenbahnen anderseits durch Süd-deutschland und durch die Schweiz—Arlberg.

9. Auf den 1. Juli ist die direkte Abfertigung von Expressgut zwischen schweizerischen Sta-

tionen und solchen der Tschechoslowakei, Polens, Ungarns, Rumäniens und Jugoslawiens eingeführt worden.

10. Die folgenden Zahlen geben Aufschluss über die Entwicklung einiger Verkehrseinrichtungen von besonderem Interesse:

a. Generalabonnements:

Generalabonnements für	Anzahl der ausgegebenen Abonnements					
	ohne Schnellzugzuschlag		mit Schnellzugzuschlag		im ganzen	
	1928	1927	1928	1927	1928	1927
15 Tage . . . . .	—	—	6 916	6 242	—	—
30 » . . . . .	—	—	2 433	2 336	—	—
Kurzfristige Abonnements						
3 Monate, gültig für 1 Person <sup>1)</sup> . . . . .	1 907	2 240	11 050	10 647	12 957	12 887
3 » » » 2 Personen <sup>1)</sup> . . . . .	42	28	326	336	368	364
6 » » » 1 Person <sup>2)</sup> . . . . .	805	882	4 570	4 355	5 375	5 237
6 » » » 2 Personen <sup>2)</sup> . . . . .	14	12	134	137	148	149
12 » » » 1 Person . . . . .	145	161	752	739	897	900
12 » » » 2 Personen . . . . .	7	8	44	41	51	49
Langfristige Abonnements						
	2 920	3 331	16 876	16 255	19 796	19 586

Die Einnahmen (einschliesslich Schnellzugzuschlag) betrugen:

im ganzen		Anteile S. B. B.	
1928	1927	1928	1927
Fr. 9 553 000	Fr. 9 375 000	Fr. 7 960 000	Fr. 7 847 000

b. Abonnements zum Bezuge halber Billette:

	Anzahl der ausgegebenen Abonnements		im ganzen		Einnahmen		Anteile S. B. B.	
	1928	1927	1928	1927	1928	1927	1928	1927
für 3 Monate . . . . .	5 426	5 568	Fr. 652 000	Fr. 645 000	Fr. 579 000	Fr. 574 000		
» 12 » . . . . .	799	731						

c. Schweizerische zusammenstellbare Billette:

Anzahl der ausgegebenen Billette		im ganzen		Einnahmen		Anteile S. B. B.	
1928	1927	1928	1927	1928	1927	1928	1927
135 719	125 289	Fr. 6 363 000	Fr. 5 603 000	Fr. 3 974 000	Fr. 3 585 000		

d. Internationale zusammenstellbare Billette:

Anzahl der in der Schweiz ausgegebenen Billette		alle schweizerischen Verwaltungen		Einnahmen <sup>3)</sup>		Anteile S. B. B.	
1928	1927	1928	1927	1928	1927	1928	1927
10 837	10 941	Fr. 1 538 000	Fr. 1 654 000	Fr. 1 204 000	Fr. 1 271 000		

e. Die Einnahme der S. B. B. aus dem Verkauf von Fahrscheinen für ihre Strecken durch private Reiseunternehmungen betrug Fr. 13 205 000 (im Vorjahre Fr. 12 285 000).

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

Agentur in London	Fr. 4 809 000 (im Vorjahr Fr. 4 787 000);
	davon für die Schweiz Fr. 2 581 000 (2 523 000);
» » Paris	Fr. 1 620 000 (im Vorjahr Fr. 1 513 000);
	davon für die Schweiz Fr. 1 776 000 (841 000);
» » Berlin	Fr. 1 169 000 (im Vorjahr Fr. 795 000);
	davon für die Schweiz Fr. 644 000 (432 000);
» » New York	Fr. 259 000 (im Vorjahr Fr. 241 000);
	davon für die Schweiz Fr. 135 000 (114 000);
» » Wien	Fr. 485 000 (im Vorjahr Fr. 448 000);
	davon für die Schweiz Fr. 319 000 (289 000).

g. Die Einnahme aus dem Verkauf der Spezialbillette für die im Jahre 1928 veranstalteten Verwaltungsextrazüge zu ermässigten Preisen betrug nach Abzug der sich auf rund Fr. 23 000 (im Vorjahre Fr. 22 000) belaufenden Propagandakosten Fr. 372 000 (Fr. 408 000).

<sup>1)</sup> Einschliesslich der Ratenkarten zu 12monatigen Abonnements.

<sup>2)</sup> Es handelt sich hier um die 3. Ratenkarte zu 12monatigen Abonnements.

<sup>3)</sup> Aus den in der Schweiz und im Auslande ausgegebenen Billetten.

### C. Güter- und Tierverkehr.

1. Am 1. Oktober ist das neue internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23. Oktober 1924 in Kraft getreten, das das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 ersetzt.

2. In die Güterklassifikation wurden neu aufgenommen «Abfälle der Viskosefabrikation» (Kunstseidenabfälle, Kunstseidengarnabfälle, Viskabänderabfälle [künstliches Stroh], Crinolabfälle [künstliches Rosshaar]) mit Tarifierung nach Spezialtarif I, ferner «Ammonnitrat» mit Tarifierung nach Spezialtarif III. Die Tarifierung für die bisher den Spezialtarifen zugewiesenen sperrigen Güter ist neu geordnet worden.

3. Die Anwendung des Reglements über die Gewährung von Taxermässigungen für Ausstellungsgegenstände vom 1. März 1909 ist für 94 Ausstellungen zugestanden worden.

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

Das Artikelverzeichnis des Ausnahmetarifs Nr. 14 für Düngemittel wurde durch Aufnahme von «Ammonnitrat» ergänzt. Die Taxen des Ausnahmetarifs Nr. 33 für den Export von Eisenlegierungen schweizerischen Ursprungs sind durchwegs ermässigt worden. Zum Ausnahmetarif Nr. 42 ist ein vom 1. Oktober 1928 bis 31. Januar 1929 gültiges Schema mit ermässigten Taxen für Zuckerrüben und frische Schnitzel von Zuckerrüben nach und von Aarberg in Kraft getreten.

5. Es wurden folgende vorübergehende Taxermässigungen gewährt:

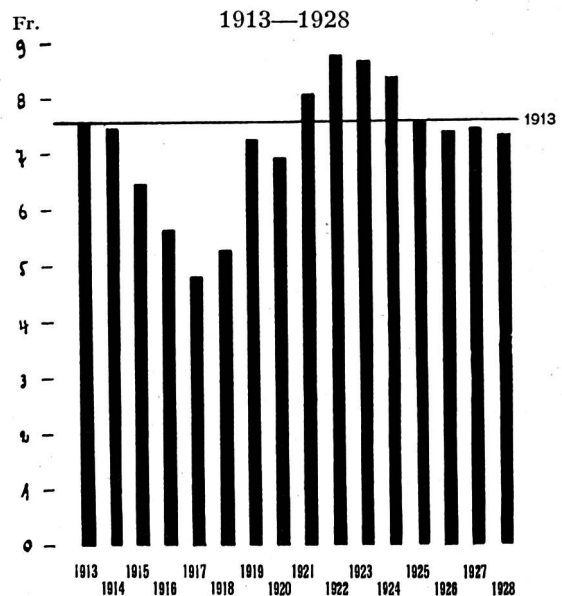
- für die Zeit vom 15. Februar bis 30. April für Wein schweizerischer Herkunft als Frachtgut in Ladungen von 5000 und 10 000 kg, gemäss besonderem Schema;
- für feldbesichtigte und anerkannte Saatkartoffeln in- und ausländischer Herkunft in Eil- und gewöhnlicher Fracht vom 1. März bis 30. April 50 %;
- für frische Beeren, frische Feld- und Gartengewächse und frisches Obst schweizerischer Herkunft bei Aufgabe als Eilgut vom 1. Juni bis 31. Dezember 30 % auf den Taxen des Ausnahmetarifs Nr. 3;
- für als Eilgut aufgeliefertes Mineralwasser, natürliches (auch mit Kohlensäurezusatz), als Stückgut und in Wagenladungen wurden vom 1. August bis 15. September und vom 15. November bis 28. Februar 1929 die Taxen des Ausnahmetarifs Nr. 1 für Bier zugestanden;
- für Weinmost (Sausen), neuen Wein und Obstwein (unvergoren und vergoren) schweizerischer Herkunft in Eil- und gewöhnlicher Fracht als Stückgut und in Wagenladungen 30 %, und zwar für Weinmost und neuen Wein vom 15. September bis 15. Dezember und für Obstwein vom 15. September bis 31. Dezember;
- vom 10. September bis 31. Dezember für frisches Stein- und Kernobst schweizerischer

Herkunft als Stückgut und in Wagenladungen bei Aufgabe als Frachtgut nach besonderem Schema; die Ermässigung belief sich auf 20 % für Distanzen bis 74 km und erreichte 30 bis 35 % bei grösseren Entfernungen;

- vom 15. September bis 31. Dezember für einheimische frische (auch eingestampfte) Trauben und einheimische, frische, essbare Kastanien als Stückgut und in Wagenladungen bei Aufgabe als Eilgut 30 % und bei Aufgabe als Frachtgut 20 %.

Abbildung 11

Die durchschnittlichen Einnahmen pro Tonne im Güterverkehr unter Berücksichtigung der verminderten Kaufkraft des Geldes (Index).



6. Folgende Ausnahmetaxen für Güter in Wagenladungen sind eingeführt worden:

- im innerschweizerischen Verkehr für:
  - Ammoniakwasser (Salmiakgeist) Visp (Viège) — Arbon; Asphaltstein Couvet (Rég.) und Travers — verschiedene Bestimmungsstationen; Bleiröhren und Walzblei Genève C. — verschiedene Bestimmungsstationen; Bruchsteine, rohe, Sand, Kies, Schotter und Pflastersteine Leissigen, Böningen und Ringgenberg — Thun; feuerfeste Steine Lausen — Visp (Viège); Granit Osogna-Cresciano — Tenero-Gordola, Bellinzona, Locarno, Lugano und Möhlin; Hochofenschlackensand Choindez — verschiedene Bestimmungsstationen; Kalk Brunnen SBB, Flüelen und Netstal — Tessin; Kalziumkarbid Visp (Viège) — Gampel; Koks aus schweizerischen Gaswerken Vernier-Meyrin — Vouvry; Korbflaschen, neue, leere, Egerkingen — Visp (Viège); Kupfervitriol zu industriellen Zwecken Bex CFF und Renens (Vaud) — verschiedene Bestimmungsstationen; Melasse zu Speisewecken nicht verwendbar, Aarberg — Frauenfeld, Kradolf, Monthey und Rheinfelden; Natriumsulfat (Glaubersalz) Uetikon — Genève C., Natureis Le Pont — verschiedene Bestimmungsstationen; Pyritasche Uetikon — Choindez; Salpetersäure Visp (Viège) — Bern-Fischermätteli, Bern-Hbf., Dübendorf und Vernier-Meyrin; Sand



Lugano—Giubiasco, Bellinzona, Castione, Claro und Osogna-Cresciano; Schweisofenschlacken und Walzenschlacken Gerlafingen—Choidez; Soda, kalzinierte und kaustische, Rekingen—Basel und Vallorbe-gare; Siedesalz (Quellsalz, Solsalz, auch jodiertes Salz) Pratteln—Yverdon; Zinkkarbonat Pratteln—Uetikon;

b. für die Ausfuhr von:

Essigsäure; Gasreinigungsmasse, ausgebrauchte; gemischte Sendungen, bestehend aus sterilisierter Milch in Büchsen und Biskuits oder kondensierter Milch in Büchsen, Kindermehl und Biskuits; Kalziumkarbid; Knochenmehl-Superphosphat; Superphosphat (saurer phosphorsaurer Kalk); Meta-Brennstoff; Packpappe, Lederpappe, Pressspan; Siliziumkarbid und Zinkvitriolrückstände;

c. für die Einfuhr von:

Chromerz, chromhaltigem Eisenerz und Manganerz; Pyrit (Schwefelkies).

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

bei Aufgabe von mindestens 2900 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; zudem werden nach einigen regelmässigen Bezugsstationen besondere Ausnahmefrachtsätze berechnet.

8. Auf den 1. Oktober ist für die Abfertigung und Beförderung von Privatgüterwagen im Verkehr mit allen europäischen Eisenbahnen, auf die normalspurige Privatwagen übergehen können, ein internationales Reglement eingeführt worden.

9. Im deutsch-schweizerischen Güterverkehr sind direkte Tarife für Eisen und Stahl, sowie für Kohlen von deutschen nach schweizerischen Stationen, ferner für Südfrüchte, Gemüse, Obst und Wein von Genève-Cornavin transit (Herkunft Südfrankreich und Spanien) nach deutschen Stationen erschienen.

10. Am 15. März ist ein tschechoslowakisch-schweizerischer Ausnahmetarif für Malz in Kraft getreten.

11. Auf den 15. April wurde infolge der französischen Tarifänderungen der Spezialtarif Nr. 402 für Getreide usw. Marseille, Sète und Port St. Louis du Rhône—Schweiz via Genève neu herausgegeben.

12. Am 1. November trat eine Neuauflage des deutsch-italienischen Gütertarifs in Kraft, in der u. a. auch die vom 1. Oktober gültige allgemeine deutsche Tarifierhöhung von 11 % berücksichtigt wurde. Auf den gleichen Zeitpunkt ist für Kohlen ein besonderer Tarif herausgegeben worden.

13. Im französisch-italienischen Gütertarif wurden auf den 1. September die Leitungsvorschriften geändert. Bis zu diesem Zeitpunkt war der direkte Tarif nur bei Transportleitung über den in den Leitungsvorschriften angegebenen, d. h. kürzesten Weg anwendbar. Nach den neuen Vor-

schriften steht es dagegen dem Absender frei, die Leitung über einen beliebigen schweizerisch-italienischen oder französisch-italienischen Grenzübergang zu verlangen, ohne dadurch des direkten Tarifs verlustig zu gehen.

14. Im Anschluss an die im Nationalrat als erheblich erklärten Motionen Bürgi-Stähli haben wir im Einvernehmen mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement und den am Tiertarif mitbeteiligten Verwaltungen beschlossen, vom 1. September 1928 bis längstens 31. Dezember 1930 für Stiere, Kühe, Rinder, Kälber und Ziegen schweizerischer Herkunft, die als Zuchtvieh zur Ausfuhr gelangen, eine Frachtermässigung in der Weise zu gewähren, dass bei Beförderung in gewöhnlicher wie in Eilfracht nur 75 % der gewöhnlichen Fracht berechnet werden.

## D. Verkehrswerbung.

1. Die eingetretene Verbesserung der Wirtschaftskonjunktur und gutes Wetter haben die Reisesaison günstig beeinflusst. In den heissen Monaten Juli und August wandte sich eine grosse Menge von Ausflüglern und Feriengästen nach unseren Bergen, wo überall Höchstfrequenzen festgestellt wurden. Dass gleichwohl von der Hotellerie nicht durchweg befriedigende finanzielle Ergebnisse erzielt worden sind, dürfte zum guten Teil auf die wachsende Automobilkonkurrenz zurückzuführen sein, die die Aufenthaltsdauer der Ferienreisenden empfindlich verkürzt.

Für uns lagen die Verhältnisse insofern etwas besser, als es unsern Anstrengungen gelang, das einheimische Publikum mehr als je zu Ausflügen mit der Bahn auf kürzere und längere Strecken zu ermuntern. Von guter Wirkung waren zweifellos die auf den Beginn der Reisezeit herausgegebenen Sonderprospekte für die Städte Genf, Lausanne, Montreux, Bern, Luzern, Basel, Zürich, Winterthur, und St. Gallen, die, in grosser Auflage verbreitet, die Bevölkerung mit den vorteilhaftesten Fahrpreisen bekannt machten. Im weitern dürfte die Propaganda für die Verwaltungsextrazüge, sowie der anlässlich der Saffa in Bern in mehreren Sprachen herausgegebene Sonderprospekt ebenfalls zur Förderung des einheimischen Reiseverkehrs beigetragen haben.

2. Zur Unterstützung der Werbung im Ausland durch unsere Agenturen in London, Paris, New York, Berlin und Wien gaben wir die Reisekarte der Schweiz 1 : 450 000 in deutscher und englischer Ausführung in zusammen 51 000 Exemplaren, eine vornehmlich für den Gebrauch durch die Agentur Berlin bestimmte Auskunftsbroschüre «Kleiner Reisebegleiter der Schweiz» in 12 800 Stück, einen englischen Golfprospekt in 21 780 Exemplaren und im Frühjahr und Herbst die Broschüre «Internationale Zugverbindungen» in Auflagen von je über 20 000 Stück heraus. Die Agentur Paris liess eine neue Ausgabe der Broschüre «Voyages en Suisse» (30 000 Stück) und diejenige von New York 50 000 Faltprospekte «Where Dreams come true» erstellen. Ausserdem wurden der Agentur Paris 20 000 Billetumschläge mit eingetextetem Bankenfürer abgegeben und zur Bedienung der fremden Reisebureaux



1000 Serien von je 8 verschiedenen Tiefdruckbildern im Format 58 auf 43 cm bereitgestellt. Eine neue Auflage von 80 000 farbigen SBB-Kofferetiketten zur Verwendung durch unsere Gepäckexpeditionen dient der indirekten Verkehrswerbung. Andererseits statteten wir die Agenturen, sowie eine grosse englische Schiffahrtsgesellschaft mit 20 Landschaftsfilmern aus. Wir beschickten überdies zwei ausländische Ausstellungen mit Werbematerial. An der Lyoner Mustermesse stellten wir das Relief der Kraftwerkgruppe Barberine-Vernayaz aus, das nachher an der kantonalen Walliser Ausstellung in Sitten ebenfalls gute Dienste leistete, und an der «Pressa» in Köln beteiligten wir uns u. a. mit einem neuen Plakat von Cardinaux (Schloss Chillon mit der Simplonlinie) und einem Sonderprospekt «Ferien in der Schweiz». Der von uns an der «Pressa» organisierte Auskunftsdienst wurde stark in Anspruch genommen.

Wir weisen hier auch noch auf den gegenüber 1927 erweiterten Wintermeldedienst hin, der in in- und ausländischen Kreisen grossem Interesse be-

gegnet, ferner auf die von unseren Agenturen New York, Berlin und London durchgeführte Sommer-Kollektivreklame, sowie auf die von Berlin bis jetzt allein unternommene gleichartige Propaganda für die Wintersaison. Die Agentur New York hat am 31. Januar in Nr. 475 der Fünften Avenue und die Agentur Berlin am 18. Juni im gleichen Hause wie bis jetzt neue Räumlichkeiten bezogen.

3. Besondere Erwähnung verdient der Besuch der New Yorker Vereinigung der Generalvertreter amerikanischer Bahnen (General Eastern Passenger Agents Association) in der Schweiz, um dessen Gelingen wir uns durch Aufstellung eines detaillierten Programms im Benehmen mit den lokalen Verkehrsinteressenten, durch Gewährung weitgehender Fahrterleichterungen und Stellung eines offiziellen Reisebegleiters bemühten. Im Verlaufe des Herbstes fanden ausserdem je eine Studienreise von 20 Auskunftsbeamten von Thos. Cook & Son und 21 Beamten des M. E. R. (Mitteleuropäisches Reisebureau in Berlin) statt.

## VIII. Stations- und Zugsdienst.

### A. Rekrutierung und Ausbildung des Personals.

Zur Deckung des voraussichtlich bis Ende 1930 nötigen Bedarfes an Stationsbeamten sind im Frühjahr 30 Stationslehrlinge eingestellt worden. Die Bewerber, die auf Grund der pädagogischen Prüfung für die Einstellung in Frage kamen, wurden zum erstenmal auch einer psychotechnischen Eigenschaftsprüfung unterzogen.

### B. Personenverkehr.

1. Der Vertrag zwischen den beteiligten Bahnverwaltungen und der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft vom 15. Oktober 1919 über die Führung des Simplon-Orient-Express-Zuges ist durch einen am 19. Oktober 1928 in Wien vereinbarten Nachtrag bis Frühjahr 1946 verlängert und zum Teil ergänzt worden. Als eine der hauptsächlichsten Neuerungen erwähnen wir die Zulassung von Reisenden mit Billeten zweiter Klasse in diesem Zuge.

2. Für den Verkehr zwischen Bern und Paris über Pontarlier sind versuchsweise einige SBB AB<sup>4</sup>u Wagen mit Schlafplätzen ausgerüstet worden.

### C. Güterverkehr.

1. Die Bestrebungen zur Beschleunigung der Güterbeförderung im internationalen und im innerschweizerischen Verkehr wurden im Berichtsjahre fortgesetzt.

2. Mit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wurde ein Abkommen getroffen, wonach für Gütertransporte aus der Schweiz nach England, die mit direkten Frachtbriefen über Basel SBB-Verbindungsbahn—Aachen nach Zeebrügge-Fähr-

bahnhof an die Adresse «Belgisch-Englische Fährbootgesellschaft in Zeebrügge» zur Auflieferung gelangen, nach England übergangsfähige Fährbootwagen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gestellt werden können.

### D. Fahrplan.

Zur Beratung des Entwurfes des vom 15. Mai 1928 bis und mit 14. Mai 1929 gültigen Fahrplans fand vom 27. bis 29. Februar in Bern die interkantonale Fahrplankonferenz statt. Sie behandelte im ganzen 1002 Geschäfte, wovon 744 unsere Verwaltung betrafen. Gegenüber dem vorjährigen Fahrplan brachte der neue Fahrplan Mehrleistungen von rund 930 000 Zugskilometer im Jahr.

### E. Zugsabfertigung.

Um eine ruhigere und insbesondere eine raschere Abfertigung der Züge zu erzielen, haben wir ab 1. Februar auf einigen Hauptlinien versuchsweise den Befehlstab eingeführt. Damit wurde der Zugsabfertigungsbeamte in die Lage versetzt, dem Lokomotivführer den Abfahrtsbefehl unmittelbar zu erteilen.

Die Versuche haben in jeder Beziehung befriedigt, so dass ab 20. Juni die Abfertigung aller Personen führenden Züge auf dem ganzen Netze der Bundesbahnen mit dem Befehlstab eingeführt worden ist.

### F. Anschluss- und Mitbenützungsverträge.

Im Berichtsjahre sind mit einer Anzahl Anschlussverwaltungen neue Verträge über den Anschluss und die gemeinschaftliche Benützung von Bahnhöfen und Stationen unserer Verwaltung abgeschlossen worden.

## IX. Zugförderungs- und Werkstättedienst.

### A. Anschaffung und Ausrüstung von Rollmaterial.

1. Im Laufe des Berichtsjahres wurde folgendes Rollmaterial bestellt:

- 1 Diesel-elektrischer Motorwagen von 420 PS der Serie F<sup>m</sup> 2/4,
- 2 vierachsige Personenwagen der Serie AB<sup>4</sup> für die Brünigbahn,
- 6 vierachsige Personenwagen der Serie A B C<sup>4u</sup>,
- 4       »               »               »       » B<sup>4u</sup>,
- 14       »               »               »       » C<sup>4u</sup>,
- 2 dreiachsige Gepäckwagen der Serie F<sup>3</sup> für die Brünigbahn,
- 10 zweiachsige gedeckte Güterwagen der Serie K<sup>3</sup> für die Brünigbahn.

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

- 345 Streckenlokomotiven (inkl. 2 Lokomotiven à 5500 Volt),
- 20 Rangierlokomotiven,
- 45 Motorwagen (15 000 Volt),
- 10 Motorwagen (5500 Volt, Seetal),
- 17 Akkumulatorenfahrzeuge, inkl. 1 Traktor,

Total 437 elektrische Triebfahrzeuge.

3. Wir haben von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur leih- und versuchsweise eine Hochdruck-Dampflokomotive 60 at in Betrieb genommen.

4. Zur bessern Ausnützung von Personenwagen haben wir 50 Wagen I./II. Klasse der Serie AB<sup>3</sup> in solche II. und III. Klasse der Serie B<sup>3</sup> bzw. C umbauen und diese Wagen mit der elektrischen Heizung ausrüsten lassen; ferner wurden 20 vierachsige Personenwagen der Serie C<sup>4</sup> mit Mittelgang in solche der Serie C<sup>4u</sup> mit geschlossenen Plattformen und Faltenbälgen umgebaut, um diese Wagen in Schnellzügen verwenden zu können.

5. Wir haben 40 Güterwagen der Serie L in Kippwagen, System Ochsner, für den Schottertransport umbauen lassen.

### B. Einmännige Bedienung elektrischer Lokomotiven.

Die fortgesetzt guten Erfahrungen mit der Führung von Zügen mit einmännig bedienten elektrischen Lokomotiven haben uns veranlasst, weitere 30 elektrische Lokomotiven mit der Sicherheitseinrichtung für einmännige Bedienung ausrüsten zu lassen. Seit dem 15. Mai stehen nun 61 mit dieser Sicherheitseinrichtung ausgerüstete Lokomotiven im Dienste, die in der Regel nur von einem Manne bedient werden.

### C. Werkstätten.

1. Am 1. April wurde die Werkstätte Romanshorn in eine Depotwerkstätte umgewandelt und dem Kreise III zugeteilt. Der Betrieb der Werk-

stätte wurde wesentlich eingeschränkt und der Personalbestand erheblich vermindert. Im weiteren wurde infolge der stetig fortschreitenden Rationalisierung in den Werkstätten der Personalbestand in der Werkstätte Chur um weitere 20 Mann vermindert, die in andere Dienste versetzt oder pensioniert wurden.

2. In der Werkstätte Zürich wurde für die Revision von etwa 2000 dreiachsigen Personen- und Gepäckwagen das neue Arbeitsverfahren (Fließarbeit) eingeführt.

3. Die Durchführung der Aufnahmeprüfungen der Handwerkerlehrlinge der Werkstätten ist einheitlich geregelt worden.

### D. Durchgehende Güterzugbremse.

Die Studien und Versuche für die Einführung der durchgehenden Güterzugbremse wurden weitergeführt. Vom 3. bis 11. Juli fanden unter dem Vorsitz unserer Verwaltung auf der Strecke Zagreb-Sušak der Jugoslawischen Staatseisenbahnen Ergänzungsversuche mit der Božićbremse statt.

Der von unserer Verwaltung präsierte Unterausschuss des Internationalen Eisenbahnverbandes für die Güterzugbremse behandelte vom 19. bis 22. September in Luzern nachgenannte Gegenstände: Bericht über die Resultate der Ergänzungsversuche mit der Božić-Güterzugbremse, Vereinheitlichung der Kupplungen und Anschlüsse der Druckluft-Bremsleitungen für Personen- und Güterwagen, Bestimmung der für die Einstellung in Güterzüge vorzunehmenden Änderungen an den mit einer gewöhnlichen Druckluftbremse versehenen Güterwagen und Ausführungsbestimmungen bezüglich der Einführung einer durchgehenden Güterzugbremse.

Die Ergebnisse der Versuche mit der Drolshammer-Güterzugbremse wurden von dem vorerwähnten Unterausschuss in dessen Sitzung vom 11. bis 18. Januar beraten und ein Programm für Ergänzungsversuche festgelegt. Diese sind vom 12. bis 16. März auf der Strecke Airolo—Biasca—Bellinzona durchgeführt worden und günstig verlaufen. Das geschäftsführende Komitee des internationalen Eisenbahnverbandes hat daher in seiner Sitzung vom 21. November in Paris auf Vorschlag des Ausschusses für technische Fragen die Drolshammerbremse im internationalen Verkehr zugelassen. Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen hat sodann nach Vorführung eines mit der Drolshammerbremse ausgerüsteten Versuchszuges auf der Strecke Airolo—Bellinzona in seiner Sitzung vom 28. November die Einführung der Drolshammer-Güterzugbremse für die schweizerischen Bundesbahnen gutgeheissen und unter dem Vorbehalte, dass das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement der Einführung zustimme, hierfür einen Kredit von Fr. 15 000 000 bewilligt. Es ist vorgesehen, mit der Ausrüstung der Güterwagen im Laufe des Jahres 1929 zu beginnen und sie in 6 Jahren, d. h. während 2 Revisionsperioden der Wagen, durchzuführen.

## X. Bahnbau und Bahnunterhalt.

### A. Neu- und Erweiterungsbauten.

1. Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen hat im Berichtsjahre folgende Projekte für die Erweiterung und Verbesserung von Bahnanlagen genehmigt und die für die Ausführung der Arbeit erforderlichen Kredite bewilligt: Instandstellung der Tunnel auf der Strecke Neuenburg—La Chaux-de-Fonds im Hinblick auf die spätere Elektrifizierung dieser Strecke, Kredit Fr. 3 200 000 und Umbau und Erweiterung des Bahnhofes Burgdorf, Kredit Fr. 3 495 000. Er hat im weitem von der im Verlaufe der Verhandlungen mit den Behörden des Kantons und der Stadt Zürich erfolgten Änderung der im Jahre 1927 genehmigten Projekte für die Erweiterung der Geleise- und Bahnsteiganlagen im Hauptbahnhofe Zürich in zustimmendem Sinne Kenntnis genommen und den bewilligten Kredit von Fr. 7 030 000 auf Fr. 10 964 000 erhöht.

2. Folgende grössere Arbeiten sind vollendet worden:

Erweiterung der Bahnhöfe Nyon, Freiburg, Delsberg, Ziegelbrücke, Chur und Winterthur; Einführung der Doppelspur auf der Südseite des Bahnhofes Wädenswil; Erweiterung der Station Heerbrugg und Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes; Erstellung eines Ausweichgeleises auf der Station Choindez; Instandstellung der vier Tunnels Gibet, de la Luche, Sauge und Combe auf der Strecke Neuenburg—La Chaux-de-Fonds im Hinblick auf die spätere Elektrifikation dieser Strecke; Errichtung von zwei Zwischenperrons und eines Personendurchganges im Bahnhofe Bellinzona; Ersatz des eisernen Überbaues der Aarebrücke bei Brugg durch eine neue Eisenkonstruktion; Erstellung einer neuen eisernen Brücke über den Linthkanal bei Ziegelbrücke; Ersatz der hölzernen Brücke über den Rhein bei Ragaz durch eine eiserne; Umbau oder Verstärkung einer grossen Zahl kleinerer Brücken und Durchlässe; Erstellung von zwei Unterführungen als Ersatz von drei Niveauübergängen zwischen Bellinzona und Giubiasco; Erstellung einer Unterführung als Ersatz des Niveauüberganges der Weiningerstrasse in Dietikon; Einrichtung und Ausdehnung der elektrischen Weichen-, Signal- und Geleisebeleuchtung auf mehreren Bahnhöfen und Stationen; Umbau und Verbesserung der Sicherungsanlagen auf Bahnhöfen und Stationen; Ausdehnung des Streckenblockes auf verschiedenen Strecken.

3. In Ausführung begriffen waren folgende wichtigere Bauten: Umbau und Erweiterung der Bahnhöfe Genf, Neuenburg, Chiasso, Burgdorf und Zürich-Wollishofen; Erstellung eines neuen Dienstgebäudes für die Post- und die Bahnverwaltung in Zürich; Erstellung von fünf Perrongeisen und Erweiterung der Geleiseanlagen daselbst; Erstellung eines neuen Rangierbahnhofes auf dem Muttenerfeld bei Basel; Erstellen des II. Geleises zwischen Rothenburg und Emmenbrücke und zwischen Gossau und Flawil.

4. Im Berichtsjahre sind 14 Niveauübergänge aufgehoben worden.

Hiervon wurden 11 Übergänge durch Unterführungen ersetzt; 1 Übergang konnte durch die Anlage eines Verbindungsweges und 2 Übergänge von untergeordneter Bedeutung ohne jeglichen Ersatz aufgehoben werden.

5. Die vor längerer Zeit eingeleiteten Versuche mit akustischen und optischen Wegübergangssignalen sind weitergeführt worden. Auf Grund der gemachten Erfahrungen hat das eidgenössische Eisenbahndepartement Entwürfe zu einer Verordnung betreffend den Abschluss und die Signalisierung der Niveaureuzungen der Eisenbahnen und öffentlichen Strassen und Wegen aufgestellt. Es ist zu erwarten, dass diese Verordnung im Jahre 1929 vom Bundesrat erlassen wird.

Die Zahl der durch optische und akustische Signale gesicherten Niveauübergänge wurde im Berichtsjahre nicht vermehrt. Hingegen ist die im Jahre 1927 begonnene Ausrüstung von Wegschranken mit Cataphotes-Tafeln (Dreieckrahmen mit eingesetzten Cataphotes, die beim Bestrahlen durch die Scheinwerfer der Automobile rot aufleuchten) in ausgedehntem Masse weitergeführt worden. Ende 1928 waren die Barrieren von 547 Niveauübergängen mit Cataphotes-Tafeln ausgerüstet.

Der Frage der Sicherung der Niveauübergänge wird von vielen europäischen Staaten grosses Interesse entgegengebracht. Die Angelegenheit ist deshalb auch schon vom Internationalen Eisenbahnverband beraten worden.

### B. Bahnunterhalt.

Ausser dem laufenden Unterhalt und der Erneuerung der Bahnanlagen sind folgende grössere Unterhaltungsarbeiten ausgeführt worden: Durchgreifende Reparatur und teilweise Verstärkung der Perronhallendächer in Genf, Luzern und Olten. Instandstellungs- und Schutzarbeiten beim St. Barthelémybach zwischen St. Maurice und Evionnaz; Instandstellung der durch heftige Gewitter und Hochwasser beschädigten Bahnanlagen auf verschiedenen Strecken; Entwässerung des Bahndammes zwischen km 50.200/300 der Linie zwischen Hornussen—Frick.

### C. Grössere Schäden an Bahnanlagen.

1. Seit längerer Zeit durchgeführte Beobachtungen und Messungen zeigten, dass sich ein Teil des Motto d'Arbino ob Bellinzona in Bewegung befand, und liessen erwarten, dass derselbe früher oder später in das Valle d'Arbedo abstürzen werde. Der erwartete Bergsturz trat am 2. Oktober ein, wobei zirka 20 000 000 m<sup>3</sup> Material abstürzten. Der Absturz umfasst eine Fläche von zirka 1,5 km<sup>2</sup> vom sogenannten Sasso Marcio bis zur Talsohle. Die Wasserleitung der Werkstätte Bellinzona aus dem Val Piume, einem Seitentale des Valle d'Arbedo, wurde auf eine Länge von zirka 1,5 km weggerissen.

2. Infolge der starken, am 26. Oktober einsetzenden und langandauernden Niederschläge brachte der Calanchinibach zwischen Castione und Bellinzona aus dem Valle d'Arbedo grosse Gieschiebmassen, überschwemmte und überdeckte die Eisenbahnbrücke und das umliegende Gelände. Der Ver-



kehr wurde dadurch vom 28. Oktober bis 29. Oktober während 30 Stunden und erneut vom 31. Oktober bis 1. November während 25 Stunden unterbrochen. Während diesen Unterbrüchen wurde der Transport der Reisenden und des Gepäcks zwischen Castione und Bellinzona und umgekehrt mit Automobilen durchgeführt.

3. In der Nacht vom 27./28. Oktober erfolgten wegen Hochwasser zwei Erdschlipfe südlich der Station Magadino, welche einen Verkehrsunterbruch von 5 Stunden verursachten.

4. In der Nacht vom 8./9. Dezember stürzte beim Eingang in den Wattingerkehrtunnel zirka

1000 m<sup>3</sup> Felsmaterial ab, das die dortige Reussbrücke des linken Geleises beschädigte, so dass der Betrieb während 8 Tagen einspurig durchgeführt werden musste.

5. Das Projekt für die Verbauung des St. Barthelémy-Baches zwischen St. Maurice und Evionnaz (siehe Geschäftsbericht 1927, Ziffer X, Lit. C) ist von unserer Verwaltung aufgestellt und über die Verteilung der Kosten mit den interessierten Behörden unterhandelt worden.

Die Ausführung der Arbeiten liegt dem Kanton Wallis ob, der hierfür ein Konsortium bilden wird.

## XI. Elektrifizierung.

### A. Allgemeines.

Mit der Einführung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Oerlikon—Schaffhausen, die am 15. Dezember 1928 erfolgte, wurde die erste Elektrifizierungsetappe (1666 km) zum Abschluss gebracht.

### B. Kraftwerke.

#### 1. Energieerzeugung.

Der Gesamtverbrauch an elektrischer Energie erreichte im Berichtsjahr rund 403 376 000 kWh ab Kraftwerk. Hiervon entfielen 390 955 000 kWh (gegenüber 307 421 000 kWh im vorigen Jahre) auf die elektrische Zugförderung der Bundesbahnen, während der Rest für andere Dienste und für den Betrieb anderer Bahnen verwendet wurde.

Der Energieverbrauch für die Zugförderung ist infolge der Eröffnung des elektrischen Betriebes auf den Strecken Bern—Biel—Delémont, Sargans—Chur, Winterthur—Romanshorn—Rorschach, Zürich—Schaffhausen und der Verkehrszunahme auf den übrigen Linien gegenüber dem Vorjahre um 83 534 000 kWh, d. h. um zirka 27 % gestiegen. Von den oben angeführten 403 376 000 kWh wurden 382 902 000 kWh gleich 94,9 % von den eigenen und 20 474 000 kWh gleich 5,1 % von bahnfremden Kraftwerken geliefert.

Die in den eigenen Kraftwerken zu Bahnzwecken erzeugte Energie verteilt sich auf die einzelnen Werke wie folgt:

Kraftwerk Massaboden . . . . .	4 383 000 kWh
Kraftwerkgruppe Amsteg/Ritom . . . . .	221 706 000 »
Kraftwerkgruppe Vernayaz/Barberine . . . . .	156 813 000 »

Ausserdem lieferten die eigenen Kraftwerke im Berichtsjahr noch 120 741 000 kWh Überschussenergie (vornehmlich Sommerkraft) an Dritte für Industriezwecke. Von den insgesamt erzeugten 503 643 000 kWh der eigenen Kraftwerke, einschliesslich Überschussenergie, entfallen 109 570 000 kWh gleich 21,8 % auf die Akkumulierwerke Ritom und Barberine; den Rest von 394 073 000 kWh gleich 78,2 % haben die Flusswerke Massaboden, Amsteg (inkl. Göschenen) und Vernayaz geliefert.

#### 2. Kraftwerk Ritom.

Im Monat April ist der Ritomsee zwecks Vornahme von Revisionen vollständig entleert worden. Im Anschluss daran wurden die Bauarbeiten zur Sicherung des Wasserschlosses für den Betrieb des Stollens als Druckstollen in Angriff genommen. Während der Dauer dieser Arbeiten, welche sich bis gegen Ende Oktober ausdehnten, war das Ritomwerk nur als Unterwerk im Betrieb. Anfangs November hatte der Ritomsee seinen vollen Stauinhalt (27 Millionen m<sup>3</sup>) wieder erreicht. Mit der Absenkung des Sees wurde erst anfangs Dezember begonnen, und am Ende des Berichtsjahres betrug die zur Verfügung stehende nutzbare Wassermenge noch 23 Millionen m<sup>3</sup>. Seit dem 28. November 1928 wird der Stollen des Ritomwerkes wieder als Druckstollen betrieben.

#### 3. Kraftwerk Amsteg.

Die in den letzten drei Sommern durchgeführten Lawinenverbauungen am Bristenstäfeli sind im September vollendet worden.

#### 4. Kraftwerk Barberine.

Der Barberineseesee verzeichnete anfangs Mai auf Kote 1862,50 (Nutzinhalt 10,4 Millionen m<sup>3</sup>) seinen tiefsten Stand und hatte Ende August wiederum seinen vollen Stauinhalt von 39 Millionen m<sup>3</sup> erreicht. Mit der Absenkung wurde anfangs Oktober begonnen, und am Ende des Berichtsjahres betrug der Nutzinhalt dank der ergiebigen Niederschläge im Monat November immer noch 34 Millionen m<sup>3</sup>.

Im Berichtsjahr wurden im Kraftwerk Barberine folgende Erweiterungsarbeiten ausgeführt und vollendet: Montage des zweiten Stranges der Druckleitung und der vierten Maschinengruppe mit zugehöriger Schaltanlage; Montage des Transformators für das Nebenkraftwerk Trient, sowie Erweiterung der Schaltanlage für die Maschinengruppe des Nebenkraftwerkes, welches vom Kraftwerk Barberine aus bedient wird; Einbau der Apparate in die Schaltanlage für die dritte Schleife der Übertragungsleitung Barberine-Vernayaz. Die Inbetriebsetzung des zweiten Druckleitungsstranges erfolgte Ende Dezember, während die Inbetriebnahme der vierten Maschinengruppe, nach Durchführung der Abnahmeprüfungen, im Januar 1929 stattfand.

### 5. Nebenkraftwerk Trient.

Die über den Winter eingestellten Tiefbauarbeiten wurden im März wieder aufgenommen. Die Wasserfassung am Trient konnte im Sommer fertiggestellt werden. Die übrigen Arbeiten sind im Herbst, entsprechend dem aufgestellten Bauprogramm, beendet worden. Seit dem 21. Dezember wird der Trient in den Zulaufkanal des Kraftwerkes Vernayaz geleitet.

### 6. Kraftwerk Vernayaz.

Die Maschinen und Apparate dieses Kraftwerkes haben im Laufe des Berichtsjahres verschiedene Verbesserungen erfahren.

### C. Übertragungsleitungen.

Folgende 66 kV Übertragungsleitungen sind erstellt worden: Seebach-Grüze und dritte Schleife Châtelard-Vernayaz. Ferner erfolgte der Umbau der dritten Schleife der 66 kV Übertragungsleitung Vernayaz-Puidoux auf 132 kV.

### D. Unterwerke.

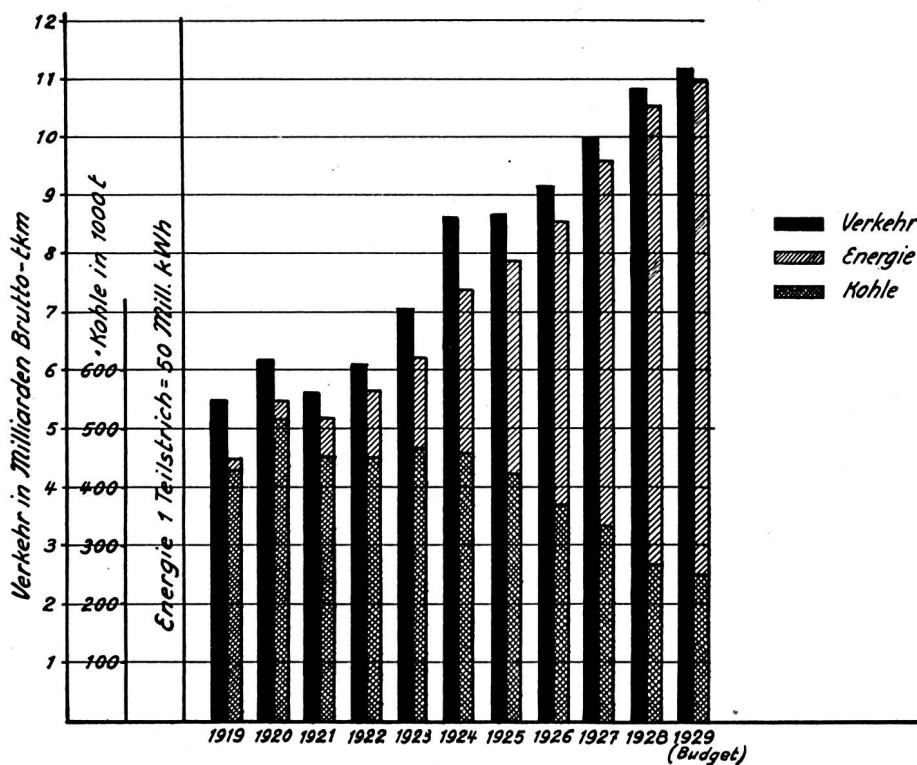
Im Berichtsjahr ist das Unterwerk Grüze zur Speisung der Strecke Winterthur—Romanshorn—Rorschach, sowie der II. Ausbau des Unterwerkes Seebach zur Speisung der Strecke Oerlikon—Schaffhausen in Betrieb genommen worden.

### E. Fahrleitungen.

Auf folgenden Strecken ist der elektrische Bahnbetrieb eröffnet worden:

Sargans—Chur 26 km am 11. Mai,  
Zollikofen—Biel 26 km am 15. Mai,  
Lengnau—Delémont 24 km am 15. Mai,  
Winterthur—Romanshorn—Rorschach 71 km am 15. Mai,  
Oerlikon—Schaffhausen 42 km am 15. Dezember.  
Zusammen 189 km.

Abbildung 12



## XII. Schlussbemerkungen und Anträge.

Das dem Konto «Zu tilgende Verwendungen» belastete Kriegsdefizit hat auf Ende Dezember 1927 betragen . . . . . Fr. 196 856 003. 93

Vom Einnahmenüberschuss des Jahres 1928 haben wir nach den in den Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung auf Seite 88 erwähnten ausserordentlichen Tilgungen und Zuwendungen den Restbetrag am Kriegsdefizit abgeschrieben mit . . . . . » 7 096 283. 12  
wodurch dieses Defizit auf 31. Dezember 1928 noch beträgt . . . . . Fr. 189 759 720. 81



Unserem Verwaltungsrate haben wir vorgeschlagen, Sie zu ersuchen, der Bundesversammlung folgenden

**Antrag**

zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen des Jahres 1928 und die Bilanz auf 31. Dezember 1928 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1928 wird genehmigt.

3. Die ausserordentlichen Tilgungen und Zuwendungen, sowie der Übertrag des Restes des Einnahmenüberschusses der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1928 von Fr. 7 096 283.12 auf das Konto «Zu tilgende Verwendungen» als

Abschreibung auf dem Kriegsdefizit werden genehmigt, wodurch sich die Gewinn- und Verlustrechnung pro 1928 in den Einnahmen und Ausgaben ausgleicht.

Wir benützen den Anlass, um Sie, hochgeachteter Herr Bundespräsident, hochgeachtete Herren Bundesräte, unserer vorzüglichen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 30. März 1929.

Für die Generaldirektion  
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

**Schrafl.**

**Beilagen:**

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

=====

VERM. VERW. 1928  
BILANZ 1928

STATIST. VERW. 1928  
STATIST. VERW. 1928