

Geschäftsbericht der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1929 an den schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung

Autor(en): **Schrafl.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1929)**

PDF erstellt am: **25.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-676017>

Nutzungsbedingungen

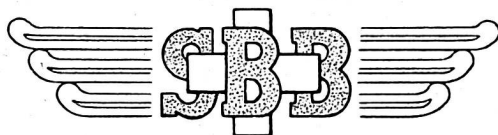
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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

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

Haftungsausschluss

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



Geschäftsbericht

der

Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen

für das

Jahr 1929

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 1929 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 1929:

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.—Kleinhüninger-Rheinhafen (4,005 km), der Nebenbahn Cossonay Bahnhof—Cossonay-Stadt (1,211 km), der gepachteten Bahnen Vevey—Chexbres (7,825 km) und Nyon—Crassier (5,941 km), der im Auslande gelegenen Anschlussstrecken Crassier—Divonne-les-Bains (3,202 km), Delle Grenze—Delle (0,440 km) und Koblenz Mitte Rhein—Waldshut (1,743 km) mit einer ge-

samten Betriebslänge von 24,367 km, ferner den Zugs- und Fahrdienst der Nebenbahn Pont—Brassus (13,259 km), der der Berner Alpenbahngesellschaft Bern—Lötschberg—Simplon gehörenden Strecke Münster—Lengnau (12,979 km), der Strecke Les Verrières Grenze—Pontarlier (11,284 km) sowie der den italienischen Staatsbahnen gehörenden Strecken Iselle—Domodossola (19,068 km) und Pino Grenze—Luino (14,639 km), zusammen 71,229 km, und endlich den Zugförderungsdienst der Bulle—Romont-Bahn (18,092 km).

Die Gesamtlänge der von unserer Verwaltung betriebenen Linien und derjenigen Linien, bei denen wir beim Betriebe mitwirken, beträgt 3041,324 km.

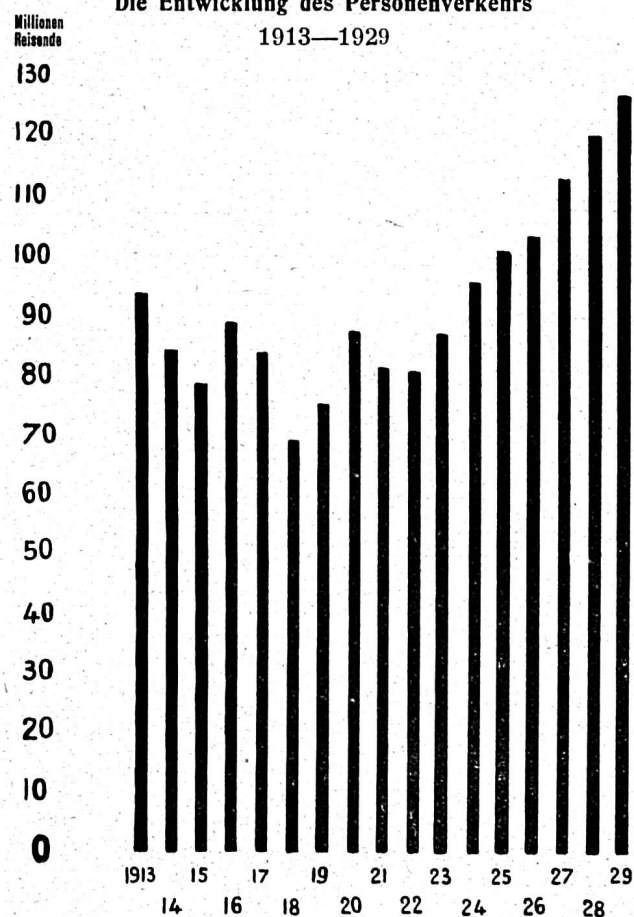
Die Linien Basel SBB—St. Johann Landesgrenze (5,281 km) und Wohlen—Bremgarten (7,011 km) sind verpachtet. Diese Strecken sind in den Angaben über die Baulänge, nicht aber in denjenigen über die Betriebslänge enthalten.

II. Allgemeine Lage und finanzielle Ergebnisse.

Das Jahr 1929 brachte in der günstigen Entwicklung der Betriebsergebnisse der Bundesbahnen, die seit 1927 eingesetzt hat, weitere Fortschritte. Verkehrsmengen und Verkehrseinnahmen waren grösser als im Vorjahre, das bereits Rekordziffern aufgewiesen hatte. Dieser befriedigende Abschluss des Geschäftsjahres ist im wesentlichen auf die ungestörte allgemeine Wirtschaftslage zurückzuführen, deren sich die Schweiz, im Gegensatz zu andern Ländern, auch im verflossenen Jahre wieder erfreuen durfte.

Im Personenverkehr ist die Zahl der Reisenden auf 126,6 Millionen angewachsen. Gegenüber dem Jahre 1928 bedeutet dies eine Zunahme von 6,8 Millionen Reisenden oder 5,7%. Verglichen

Abbildung 1
Die Entwicklung des Personenverkehrs
1913—1929

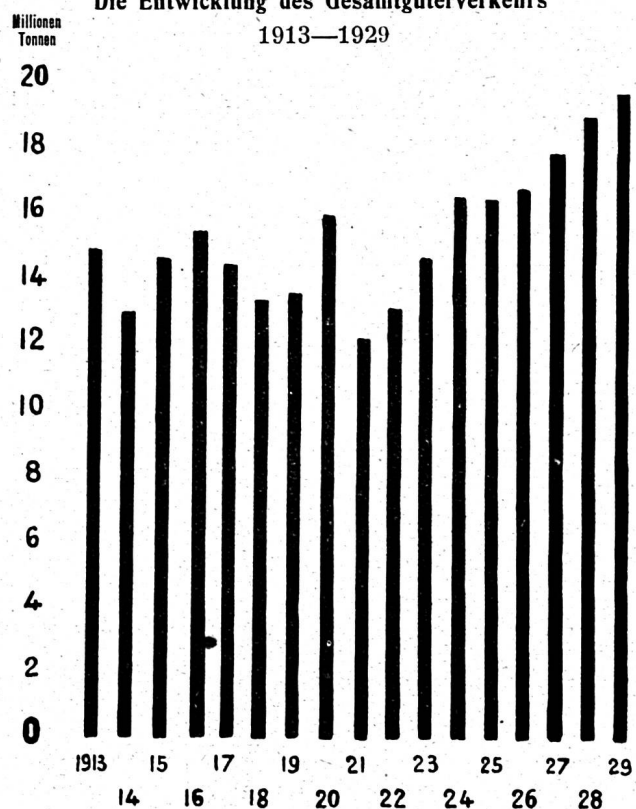


mit dem letzten Vorkriegsjahre weist das Jahr 1929 32 Millionen Reisende oder 33,8% mehr auf. Dieser Verkehrszuwachs erscheint in noch günstigerem Lichte, wenn man bedenkt, dass die Bevölkerungszahl in der Schweiz in diesem Zeitraum nur um 4,8% gestiegen ist und dass infolge des Automobilverkehrs viele frühere Eisenbahnreisende auf die Strasse abgewandert sind. Wir stehen hier vor einer Verkehrserscheinung, die in Europa einzig dasteht. Die meisten Eisenbahnverwaltungen des Kontinentes melden als Folge des Automobilverkehrs einen Stillstand, zum Teil sogar einen Rückschritt in der Zahl der Reisenden. In den Vereinigten Staaten von Amerika, die die grösste Automobil-

dichte aufweisen, ist die Zahl der Reisenden auf den Eisenbahnen in den letzten acht Jahren um nicht weniger als 32% zurückgegangen. Man darf wohl annehmen, dass dieser seltene Aufstieg des Personenverkehrs in der Schweiz in der Hauptsache auf die Eigenart unseres Landes als Touristenland zurückzuführen ist, sodann aber auch auf die Kaufkraft der Bevölkerung, auf das mit dem elektrischen Betrieb verbundene angenehme Reisen und nicht zuletzt auf die in diesem Verkehrsbranche entfaltete Werbetätigkeit.

Der Gesamtgüterverkehr blieb in den ersten Monaten des Jahres 1929 unter dem verkehrshemmenden Einfluss der langandauernden Kälte hinter dem vorjährigen Umfang zurück, um erst nach Eintritt besserer Witterungsverhältnisse eine normale Entwicklung einzuschlagen. Im Vergleich zum Jahre 1928 sind die Gütermengen von 19,0 auf 19,7 Millionen Tonnen oder um 3,7% angestiegen.

Abbildung 2
Die Entwicklung des Gesamtgüterverkehrs
1913—1929



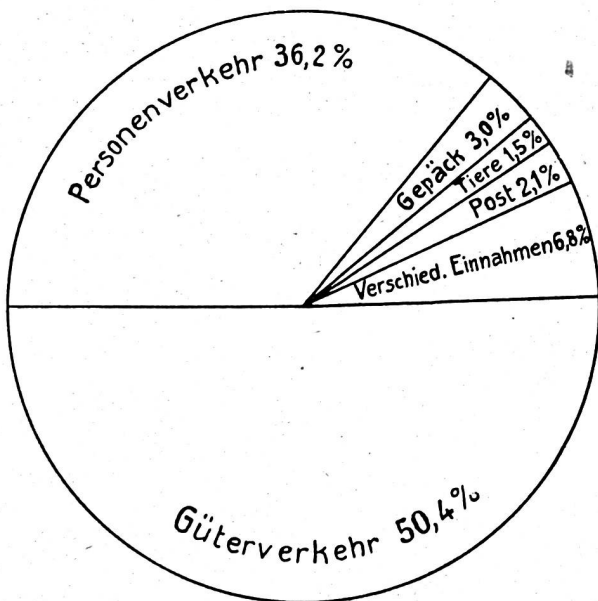
Gegenüber dem letzten Vorkriegsjahre ergibt sich eine mengenmässige Erhöhung um 4,7 Millionen Tonnen, das sind 31,3%. Die Zunahme des Güterverkehrs im Jahre 1929 ist im wesentlichen als Folgewirkung der günstigen Entwicklung der Konjunktur zu betrachten. Die Einfuhr hat sich, verglichen mit dem Vorjahre, von 8,02 Millionen auf 8,71 Millionen Tonnen oder um 8,6% gehoben. Diese Erhöhung ist namentlich auf die gesteigerte Einfuhr von mineralischen Stoffen um 523 890 Tonnen, von Holz um 77 475 Tonnen, von Eisen um 31 421 Tonnen und von Getreide um 28 052 Tonnen zurückzuführen. Die Ausfuhr weist eine Steigerung von 0,98 Millionen Tonnen auf 1,05 Millionen Tonnen oder um 7,2%

auf, als hauptsächlichste Folge einer erhöhten Ausfuhr von mineralischen Stoffen um 49 933 Tonnen, von Eisen um 20 655 Tonnen und von Holz um 8 628 Tonnen. Mit Ausnahme der ungünstigen Entwicklung in den verschiedenen Gruppen der Textilbranche, die einen weiteren Exportrückgang aufweisen, waren die meisten Industriezweige gut beschäftigt. Unter den führenden Industrien haben hauptsächlich die Maschinen-, Elektro- und chemische Industrie erhöhte Exportziffern zu verzeichnen.

Der Transitverkehr zeigt eine Steigerung von 3,39 Millionen Tonnen auf 3,79 Millionen Tonnen oder um 11,8 %, im wesentlichen verursacht durch die erhöhte Durchfuhr von mineralischen Stoffen um 203 092 Tonnen, von Nahrungs- und Genussmitteln um 145 142 Tonnen, von Metallen um 41 367 Tonnen und von Holz um 23 098 Tonnen.

Abbildung 3

Die Verteilung der Betriebseinnahmen 1929



Infolge des Verkehrszuwachses im Personen- und Güterverkehr haben sich die Transporteinnahmen von 391,7 auf 401,9 Millionen Franken, also um 10,2 Millionen Franken oder 2,6 % erhöht.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr belaufen sich auf 156,2 Millionen Franken gegenüber 151,4 Millionen Franken im Vorjahre, haben somit eine Zunahme um 4,8 Millionen Franken, das sind 3,2 %, erfahren. Hervorzuheben ist die Feststellung, dass die Zahl der beförderten Reisenden im Jahre 1929 gegenüber 1928 in stärkerem Masse zugenommen hat als die entsprechenden Einnahmen, aus welcher Entwicklung eine Verminderung der durchschnittlichen Einnahmen pro Reisenden von Fr. 1.26 auf Fr. 1.23 resultiert, als Folge der fortgeführten Steuererleichterungen im Reiseverkehr.

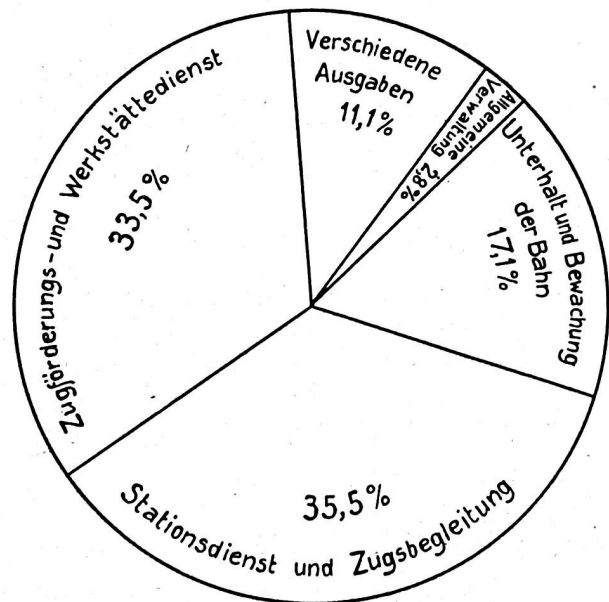
Die Einnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr erreichten 245,7 Millionen Franken gegenüber 240,3 Millionen im Vorjahre, was einer Mehreinnahme von 5,4 Millionen Franken oder 2,2 % entspricht. Wie beim Personenverkehr, so sind auch im Güterverkehr die Transportmengen pro-

zentual stärker gestiegen als die entsprechenden Einnahmen, woraus sich eine Senkung der durchschnittlichen Einnahmen pro Tonne von Fr. 12.61 im Jahre 1928 auf Fr. 12.48 im Jahre 1929 ergibt. Dieser Rückgang ist dem auf 1. August 1929 in Kraft getretenen Tarifabbau zuzuschreiben, welche Massnahme erst im laufenden Jahre voll zur Auswirkung gelangen wird.

Den gesamten Betriebseinnahmen im Betrage von Fr. 431 357 872 stehen Betriebsausgaben in der Höhe von Fr. 280 382 031 gegenüber, so dass sich ein Überschuss der Betriebseinnahmen von Fr. 150 975 841 ergibt. Der Überschuss der Betriebseinnahmen ist um Fr. 631 893 geringer als im Jahre 1928, das gegenüber 1927 einen um Fr. 23 132 851 grösseren Einnahmenüberschuss der Betriebsrechnung ausgewiesen hatte. Diese Zahlen lassen erkennen, dass im Jahre 1928 aus den vorhandenen Anlagen

Abbildung 4

Die Verteilung der Betriebsausgaben 1929

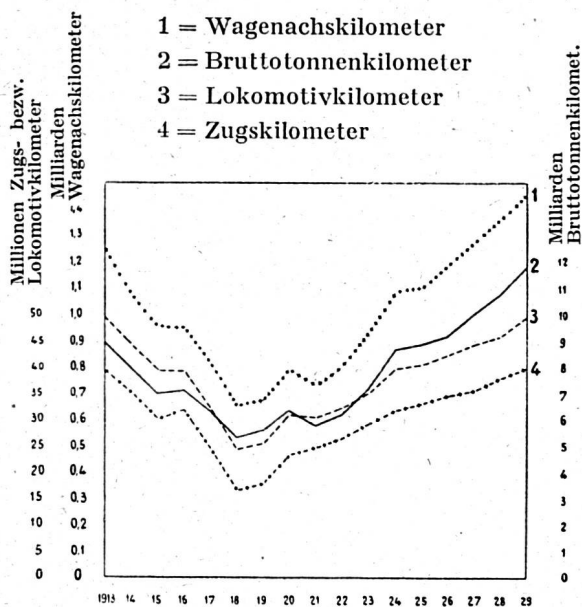


und Einrichtungen der grösstmögliche Nutzeffekt erzielt worden war und dass weitere Zunahmen der Betriebs- und Verkehrsleistungen in der Zukunft auch höhere Betriebsausgaben verursachen werden. Der Umstand, dass im Berichtsjahre der Steigerung der Verkehrseinnahmen um 10,2 Millionen Franken ein Anwachsen der Betriebsausgaben von Fr. 11 821 956 gegenübersteht, mahnt zu grosser Vorsicht gegenüber den Begehren um Übernahme weiterer Fahrleistungen im Personenverkehr. Die Betriebsleistungen erfuhren im Berichtsjahre folgende Zunahmen: Lokomotivkilometer 6 %, Zugskilometer 5,7 %, Wagenachskilometer 6,9 % und Bruttotonnenkilometer 7,7 %. Der Bestand des Betriebspersonals musste infolge dieser Mehrleistungen im Mittel um 210 Mann erhöht werden. Für das Jahr 1930 war eine weitere Verstärkung des Betriebspersonals nicht zu umgehen. Im Vergleich zu dem im Jahre 1920 verzeichneten höchsten durchschnittlichen Personalbestand von 39 676 Köpfen beträgt der Personalabbau auf Ende 1929 immer noch 6144 Mann oder 15,5 %, trotzdem im

gleichen Zeitraum die Betriebsleistungen sehr stark angewachsen sind (Lokomotivkilometer um 58,9 %, Zugkilometer um 69,5 %, Wagenachskilometer um 83,7 % und Bruttotonnenkilometer um 85,0 %).

Der Bemessung des Personalbestandes nach dem wirklichen Bedürfnis wird nach wie vor von allen leitenden Organen der Bundesbahnverwaltung die grösste Aufmerksamkeit geschenkt.

Abbildung 5
Die Entwicklung der Betriebsleistungen 1913—1929



Die Mehrausgaben gegenüber dem Jahre 1928 entfallen in der Hauptsache auf folgende Dienstzweige:

Unterhalt und Bewachung der Bahn	Fr. 5 060 149
(siehe Begründung auf Seite 82);	
Stationsdienst und Zugsbegleitung	» 3 735 466
wovon Fr. 2 474 739 für Personal-	
kosten;	
Zugförderungs- und Werkstätte-	
dienst	» 1 129 353
wovon Fr. 508 289 für Personal-	
kosten;	
Verschiedene Ausgaben	» 1 616 948
wovon Fr. 1 029 622 für Personalversicherung.	

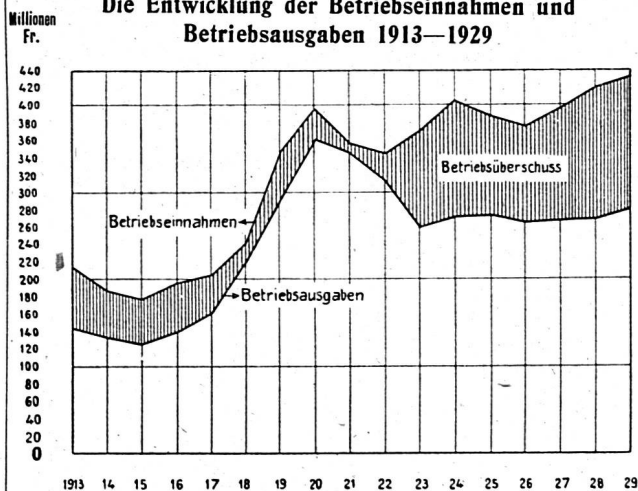
Die Gewinn- und Verlustrechnung enthält als ausserordentliche Einnahme die Rückvergütung des Bundes im Werte von 35 Millionen Franken für ausserordentliche Leistungen während und nach den Kriegsjahren, die zur Abschreibung vom Kriegsfehlbetrag verwendet werden. Bei den Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung ist als bemerkenswerte Tatsache festzuhalten, dass die Nettozinslasten gegenüber der Rechnung 1928 etwas geringer und gegenüber dem Voranschlag um Fr. 1 801 286 geringer ausfielen.

Nach Vornahme der ordentlichen Tilgungen, Abschreibungen und Einlagen in die Spezialfonds und nach Abschreibung der Rückvergütung des Bundes von Fr. 35 000 000 auf dem Kriegsdefizit, schloss die Gewinn- und Verlustrechnung mit einem Aktivsaldo von Fr. 20 939 164. 70 gegen Fr. 18 091 283. 12 im Jahre 1928. Den Aktivsaldo von Fr. 20 939 164. 70

haben wir in der Gewinn- und Verlustrechnung wie folgt verteilt:

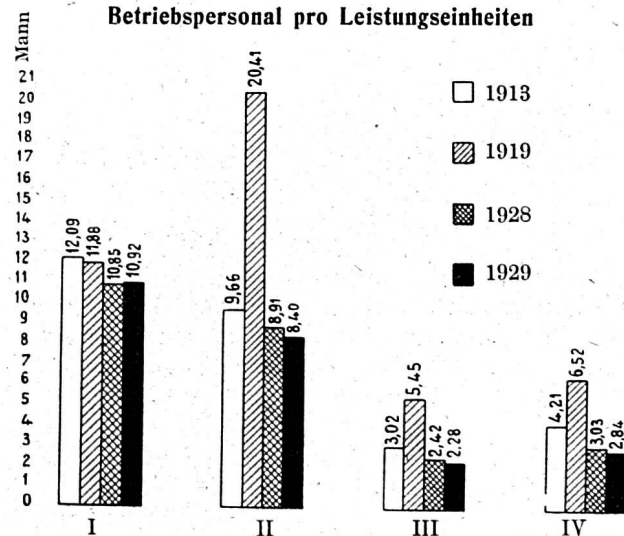
1. Ausserordentliche Tilgung von Emissions- und Konversionskosten auf Anleihen	Fr. 905 000. —
2. Ausserordentliche Einlage in die Pensions- und Hilfskasse »	2 000 000. —
3. Ausserordentliche Einlage in den Erneuerungsfonds	» 3 000 000. —
4. Abschreibung auf dem Kriegsdefizit	» 15 034 164. 70
Zusammen	Fr. 20 939 164. 70

Abbildung 6
Die Entwicklung der Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben 1913—1929



Zu ordentlichen und ausserordentlichen Tilgungen, Abschreibungen und Rücklagen können neben der Rückvergütungssumme von 35 Millionen rund 37 Millionen verwendet werden. Das Kriegsdefizit erfährt eine Herabsetzung um rund 50 Millionen von Fr. 189 759 720 auf Fr. 139 725 556. Die Baukosten der im Jahre 1929 untergegangenen

Abbildung 7
Betriebspersonal pro Leistungseinheiten



- I = auf 1 km Betriebslänge
- II = » 10 000 Zugkilometer
- III = » 100 000 Wagenachskilometer
- IV = » 1 000 000 Bruttotonnenkilometer

Bahnanlagen im Betrage von Fr. 294 238. 95 werden ebenfalls abgeschrieben, so dass auch dieses Jahr in der Bilanz der Posten «Bauausgaben untergegangener Anlagen» unter den zu tilgenden Verwendungen nicht mehr belastet ist.

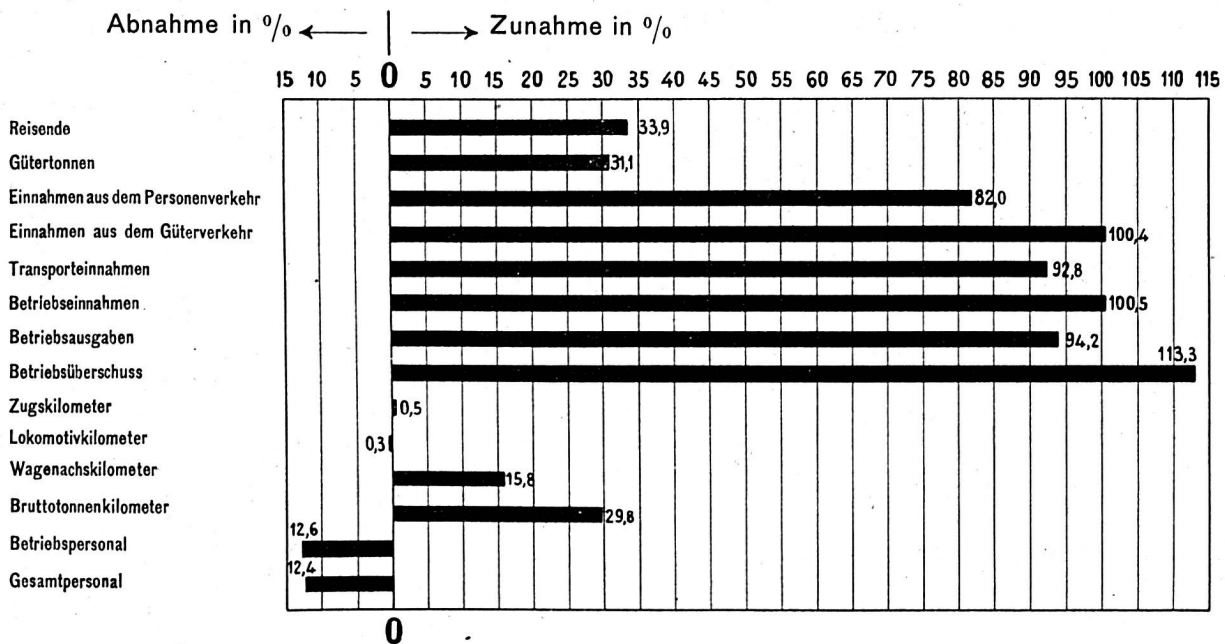
Die Finanzlage der Bundesbahnen erfährt infolge dieser Operationen eine weitere Konsolidierung. Es ist im besondern erfreulich, dass es gelungen ist, zu der, auf Grund der 100jährigen Tilgungsfrist berechneten, verhältnismässig geringen ordentlichen Tilgung wiederum ansehnliche Beträge zur Ergänzung dieser Tilgung bereitzustellen. Wäre nämlich die frühere 60jährige Tilgung beibehalten worden, so hätten für das Jahr 1929 an ordentlichen Tilgungsbeträgen Fr. 20 241 207 aufgebracht werden müssen, statt bloss Fr. 4 508 154 auf Grund der 100jährigen Tilgung. In den Jahren 1920—1929 wäre zur 60jährigen Tilgung ein Betrag von Fr. 162 033 420 erforderlich gewesen, während im gleichen Zeitraum die 100jährige Tilgung nur Fr. 36 033 008 beanspruchte.

In Anbetracht des immer noch beträchtlichen Kriegsfehlbetrages in unserer Bilanz und mit Rücksicht auf das im Unternehmen investierte Kapital ist der an und für sich als erfreulich anzusehende Überschuss der Gewinn- und Verlustrechnung doch noch recht bescheiden. Zur vollständigen Sanierung der Finanzlage der Bundesbahnen ist es notwendig, dass Jahresergebnisse wie dasjenige des Jahres 1929 zur Regel werden. Auch nach vollständiger Abtragung des Kriegsdefizites werden die Bundesbahnen noch weit entfernt sein von dem Finanzprogramm, das ihnen in Art. 30 des neuen Organisationsgesetzes vom 1. Februar 1923 vorgezeichnet worden ist. Gemäss dieser gesetzlichen Bestimmung sind nämlich aus dem Einnahmenüberschuss vorerst die Aufwendungen für die Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals, sowie allfällige

Defizite zu decken. Weist nachher die Gewinn- und Verlustrechnung noch einen Aktivalsaldo auf, so ist dieser bis zum Betrag von fünf Prozent der gesamten Betriebseinnahmen des Jahres auf neue Rechnung vorzutragen. Ein Überschuss ist einem Reservefonds zu überweisen. Übersteigt der Überschuss der Gewinn- und Verlustrechnung nach Abzug des Vortrages aus dem Vorjahre während fünf aufeinanderfolgender Jahre acht Prozent der jeweiligen Betriebseinnahmen, so sind Verkehrserleichterungen durchzuführen. Um diesen Zustand zu erreichen, hätte der Überschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1929 nicht nur Fr. 20 939 164. 70, sondern Fr. 33 980 000 betragen müssen. Es ist daher wenig Aussicht vorhanden, dass den neuerdings laut gewordenen, sehr weitgehenden Begehren um Taxabbau im Personenverkehr schon in nächster Zeit entsprochen werden kann. Dagegen prüft die Verwaltung, ob nicht bald beim Gepäcktarif ein Abbau möglich ist.

Die fortwährende Zunahme der Verkehrsmengen stellt unsere Verwaltung auch hinsichtlich der Beschaffung neuen Rollmaterials und des Ausbaues der festen Anlagen vor dringende Aufgaben, die neue Investitionen erfordern und entsprechend höhere Zinslasten mit sich bringen. Namentlich müssen die Doppelspuren vermehrt sowie der Bestand an elektrischen Lokomotiven und Wagen den gesteigerten Bedürfnissen so rasch als möglich angepasst werden. Um die in dieser Hinsicht dringendsten Vorkehrungen treffen zu können, sah sich die Generaldirektion genötigt, diesem Jahresberichte einen Nachtrag zum Bauvoranschlag für das Jahr 1930 beizulegen, durch den die bisher für 1930 vorgesehenen Bauausgaben um rund 14½ Millionen erhöht werden. Die nähere Begründung ist im Nachtrags-Bauvoranschlag selbst enthalten.

Abbildung 8
Die Entwicklung der S. B. B. von 1913 bis 1929



III. Allgemeine Verwaltungsangelegenheiten.

A. Internationale Verkehrsorganisationen.

1. Die internationale Simplondelegation versammelte sich am 3. Mai in Bern und am 18. Oktober 1929 in Mailand zur Beratung der üblichen Fahrplan- und Tariff Fragen sowie zur Entgegennahme der Bau- und Betriebsrechnung für die Strecke Brig—Iselle auf den 31. Dezember 1927.

2. Das Internationale Eisenbahntransportkomitee hielt seine jährliche Vollversammlung vom 2. bis 4. Juli in Luzern ab. Es befasste sich mit der Geschäftsordnung; diese musste abgeändert werden, um Verwaltungen, die nur einem der beiden internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen-, Gepäck- und Frachtverkehr unterstellt sind, den Beitritt zum Verband und die Vertretung im Komitee zu ermöglichen. Zur Sprache kamen ferner die Aufstellung neuer einheitlicher Zusatzbestimmungen zu den genannten Übereinkommen, die Umarbeitung der fünf einheitlichen Übereinkommen unter den Verbandsverwaltungen sowie die gemeinsamen Abfertigungsvorschriften für den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr. Schliesslich wurden noch mehrere Fälle beraten, in denen einzelne Bestimmungen einheitlicher Übereinkommen Anlass zu Meinungsverschiedenheiten unter den Verbandsverwaltungen gegeben hatten. Verschiedene Angelegenheiten wurden zur Prüfung und Vorbereitung für die nächste Vollversammlung an Ausschüsse gewiesen.

3. Die Ausschüsse des Internationalen Eisenbahnverbandes traten Ende April/anfangs Mai in Neapel zu ihren jährlichen Sitzungen zusammen. Auf ihrer Tagesordnung standen zum Teil Geschäfte, die sie in ihrer letzten Tagung nicht hatten erledigen können; von den zahlreichen neuen Fragen, mit denen sie sich zu befassen hatten, erwähnen wir nur folgende von allgemeinem Interesse: Internationale Vereinheitlichung der Bedingungen für die Mitnahme von Handgepäck in die Personenwagen; Festsetzung der Bedingungen, unter denen Flugpassagiere, die ihre Reise unterwegs wegen Störungen des Flugzeugs unterbrechen müssen, zu den Fernzügen zugelassen werden können; gemischte Eisenbahn- und Flugbeförderung; internationale Vereinheitlichung der Tarifvorschriften über die Lademittel; Vereinheitlichung der Frachtermässigkeiten für die Beförderung von Ausstellungsgegenständen; Entwurf eines einheitlichen Tarifs für die Beförderung kleiner Expressgüter; Ausarbeitung eines internationalen Tarifs für die Beförderung in Gefrierwagen; Verbesserungen im Verkehr der mit Nachnahmen belasteten Sendungen; Verbesserung gewisser internationaler Güterverkehrsverbindungen und Mittel hierzu; Vereinheitlichung des Vordrucks für die Zollerklärung; Vereinheitlichung der Vorschriften über den Bau und die Behandlung der Spezialwagen für die Beförderung flüssiger Gase (insbesondere von Chlor); Behandlung der leeren, zur Beladung bestimmten Privatgüterwagen, die wegen Beschädigung unterwegs nicht beladen werden können; Durchsicht des internationalen Privatwagenreglements; internationale Regelung der Beförderung in privaten Wärmeschutz-, Kühl- oder Gefrierwagen und Zusammenfassung der vom internationalen Eisenbahn-

verband in dieser Hinsicht schon erlassenen Vorschriften; Ausrüstung der Privatwagen mit Handbremse und durchgehender Bremse; einheitliche Massnahmen zur Verbesserung der Sichtbarkeit der Stationsnamen auf den Bahnhöfen. Von den vom Ausschuss für technische Fragen behandelten neuen Gegenständen sind folgende zu erwähnen:

Erlass eines internationalen Telegraphenreglements; Beratung über das Lichttraumprofil bei Verwendung einer dritten Schiene auf Transitlinien und internationalen Bahnhöfen; Faltenbälge und Übergangsbrücken an Personenwagen; Aufstellung neuer Erwärmungsnormen für die elektrische Ausrüstung von elektrischen Lokomotiven und Motorwagen; Teilnahme des Internationalen Eisenbahnverbandes an der Einrichtung eines von einem internationalen Komitee veranstalteten Wettbewerbes unter den Fabrikanten zur Herstellung von Behältern für den internationalen Verkehr; Benützung von Güterwagen im Umsatzverkehr zwischen Normal- und Breitspurbahnen; Vereinheitlichung der Kuppelungen und Anschlüsse der Druckluftbremsleitung für Personen- und Güterwagen; Prüfung der Bedingungen, denen eine durchgehende Personenzugbremse im internationalen Verkehr genügen muss; Prüfung der Bestimmungsmethode der Bremscharakteristik für die verschiedenen durchgehenden Güterzugbremsen.

Das geschäftsführende Komitee des Eisenbahnverbandes hatte sich in seiner Sitzung vom November u. a. auch mit den Vorschlägen seiner Ausschüsse zu einem Teil der oben erwähnten Fragen zu befassen; ferner wurden für verschiedene frühere Beschlüsse der Zeitpunkt ihres Inkrafttretens festgelegt, das Verzeichnis der von den Ausschüssen in ihrer nächsten Tagung zu behandelnden Fragen aufgestellt, verschiedene Aufnahmegesuche erledigt und weitere, nur das innere Verhältnis des Verbandes betreffende Fragen behandelt.

4. Vom 5.—7. Juni wurde in Vevey unter dem Vorsitz unserer Verwaltung eine Sitzung eines an der Europäischen Fahrplankonferenz im Jahre 1928 in Wien bezeichneten Ausschusses abgehalten, an der die Frage der einheitlichen Darstellung der Fahrpläne und Verwendung einheitlicher Zeichen für die Hinweise in diesen beraten wurde.

5. Vom 21.—26. Oktober wurde in Warschau unter dem Vorsitz unserer Verwaltung die Europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz für das Fahrplanjahr 1930/31 abgehalten, an der 21 Regierungen, 119 Verwaltungen und der Völkerbund vertreten waren. An dieser Konferenz wurden u. a. auch die Anträge des vorgenannten Ausschusses betreffend einheitliche Darstellung der Fahrpläne und Verwendung einheitlicher Zeichen genehmigt.

6. Vom 5.—10. April fand in Split (Jugoslawien) und vom 25.—30. November in München 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.

D. Automobil und Eisenbahn.

a. Güterverkehr.

Der Bestand an Motorlastwagen betrug in der Schweiz:

	1	2	3	4	5	6		7		8	
	bis 1 Tonne Stück	1 Tonne Stück	2 Tonnen Stück	3-4 Tonnen Stück	5 Tonnen Stück	Kolonnen 4 und 5 3-5 Tonnen Stück	zusammen in %	Stück	in %	Total Nutzlast Tonnen	in %
1925	1 480	1 692	1 122	2 449	888	3 337	100,0	7 631	100,0	18 428	100,0
1926	1 755	2 096	1 268	2 545	1 035	3 580	107,3	8 699	114,0	20 470	111,1
1927	2 243	2 553	1 457	2 624	1 168	3 792	113,6	10 045	131,6	22 734	123,4
1928	2 360	2 799	1 769	2 607	1 396	4 003	119,9	10 931	143,2	24 802	134,6
1929	3 064	3 521	2 393	2 866	1 536	4 402	131,9	13 380	175,3	29 082	157,8

Diese Zahlen geben die Entwicklung des Güterverkehrs auf der Strasse wieder. Die kleinen Lastwagen bis und mit 2 Tonnen Tragkraft dienen in der Hauptsache dem Nahverkehr. Sie spielen im Gegensatz zu den Lastwagen von 3, 4 und 5 Tonnen für die Konkurrenz zwischen Strasse und Eisenbahn keine grosse Rolle.

Die Zunahme, die die grossen Lastwagen erfahren haben, zeigt, dass der Güterverkehr auf der Strasse trotz der von den Bahnverwaltungen getroffenen Massnahmen immer noch im Steigen begriffen ist. Ein Teil dieser Steigerung mag allerdings auf die allgemeine Zunahme des Warenaustausches zurückzuführen sein. Jedenfalls mahnen diese Verhältnisse zu grösster Vorsicht. Es ist auch nicht ausgeschlossen, dass sich die Konkurrenz zwischen Eisenbahn und Strasse in Zukunft deshalb noch verschärfen wird, weil die Verwendung von Rohöl als Betriebsmittel geeignet ist, die Kosten des Strassentransportes herabzusetzen. Die Tarifpolitik der Eisenbahnen im Güterverkehr wird dieser Erscheinung in vermehrterem Masse als bisher Rechnung tragen müssen. Mit der Möglichkeit, die Tarife für die Massengüter, die das Automobil nicht zu befördern vermag, zu verbilligen, ist wohl auf Jahre hinaus nicht zu rechnen; man wird sich im Gegenteil fragen müssen, ob diese Konkurrenz nicht mit der Zeit dazu führen kann, dass die Eisenbahnen gegen ihren Willen gezwungen werden, die Frachtsätze der Massengüter zu erhöhen.

b. Personenverkehr.

Im Jahr 1929 haben die 2—5-plätzig Personenautomobile stark zugenommen. Die Verhältniszahlen der in der Schweiz für solche Wagen ausgestellten Verkehrsbewilligungen betragen 1926 (mit 36 000 Wagen) = 100, 1927: 119, 1928: 138 und 1929: 157.

Eine von Jahr zu Jahr wachsende Zunahme weisen ferner die Automobile auf, mit denen ausländische Reisende zu vorübergehendem Aufenthalt in der Schweiz die Grenze überschreiten. Es sind in unser Land eingereist 1919 rund 1000 Automobile, 1923 das Zehnfache und 1928 das Hundertfache. Im Jahre 1929 hat deren Zahl 130 000 überschritten. Die Verhältniszahlen der ausgestellten temporären

Einreisebewilligungen sind : 1926 (mit 50 047 Wagen) = 100, 1927: 157, 1928: 207 und 1929: 262. Es gibt daher auch die Konkurrenz im Personenverkehr zu Besorgnissen Anlass.

Bezüglich der Personenautomobile ergeben somit die Verhältniszahlen folgendes Bild:

Verkehrsbewilligungen für	1926	1927	1928	1929
in der Schweiz stehende Wagen	100	119	138	157
Temporäre Einreisebewilligungen	100	157	207	262

Die Verhältniszahlen der durch die S.B.B. beförderten Reisenden verhalten sich dagegen ungefähr wie (1926 mit 103 Millionen Reisenden) 100 110 116 122

Auch wenn nicht im mindesten bezweifelt wird, es habe der Kraftwagen in jeder Richtung und in allen Bevölkerungskreisen vollständig neue Verkehre geweckt und in früher nicht bekanntem Umfang bereits bestehende Verkehre vergrössert, so kann man sich der Überzeugung doch nicht verschliessen, dass auch ein wesentlicher Teil des Personenverkehrs auf die Strasse abgewandert ist und auch weiterhin abwandert.

c. Sesa.

Die «Sesa», Schweizerische Express A.-G. in Zürich, hat es auch im verflossenen Jahr als ihre Hauptaufgabe betrachtet, zur Beschleunigung des Prozesses beizutragen, welcher zu dem vom national-ökonomischen Standpunkt aus wünschbaren Ausgleich der zwischen Eisenbahn und Kraftwagen bestehenden Interessegegensätze führen soll.

Die Zunahme der Zahl der SESA-Agenturen, deren hauptsächliche Tätigkeit fast überall in der Besorgung des Camionnagedienstes besteht, beträgt während des Berichtsjahres 40 Prozent des Gesamtbestandes vom 31. Dezember 1928. Die Zahl der mit Camionnage bedienten Bahnstationen hat um 64 Prozent, die der Ortschaften um mehr als 100 Prozent des Standes am Ende des Vorjahres zugenommen.

Durch den am 1. August 1929 eingetretenen allgemeinen Tarifabbau, der sich in erster Linie

in den höchsten Tarifklassen auswirkt, ist der grösste Teil der sog. Sesa-Abkommen hinfällig geworden, weil die neuen offiziellen Taxen gleich oder niedriger als die gewährten SESA-Frachtsätze sind. Im Frühjahr 1929 wurde die Massnahme der Gewährung von Taxen, die sich denen annähern, welche sich bei einer wirtschaftlichen Kraftwagenbeförderung ergeben, auch auf Partiensendungen von mindestens 1500 kg ausgedehnt.

Dass die starke Verbilligung der Getreidetarife vom 1. Juli 1929 und der allgemeinen Tarife für Wagenladungsklassen vom 1. August 1929 auf Verkehre, die von Grenzbahnhöfen nach dem Landesinnern führen, einen starken Rückgang der mit Kraftwagen beförderten Gütermengen gehabt haben, geht aus nachstehender Aufstellung hervor.

*Zu- und Abfuhr von Gütern nach und von Basel (Basel Bad. Bahnhof nicht berücksichtigt)
mit Kraftlastwagen:*

	1927	1928	Gegenüber Vorjahr	1929	Gegenüber Vorjahr
I. Semester . . .	27 616 t	34 275 t	+6 659 t od. +24,11 %	38 004 t	+ 3 729 t od. +10,88 %
II. Semester . . .	28 156	35 117	+6 961	23 553	-11 564 —32,92 %
	55 772	69 392	+13 620	61 557	- 7 835 —11,29 %

Durch eine gegen Ende des Jahres 1929 unter der Bezeichnung «SESA-Franko-Domizil-Dienst», abgekürzt S. F. D.-Dienst, durchgeführte Massnahme wurde ermöglicht, Sendungen bis zum Domizil des Empfängers zu frankieren, ohne dass die Camionnagetaxe am Bestimmungsort erst nach Zustellung der Sendung dem Absender zur Kenntnis gebracht und belastet wird, wie dies bis anhin der Fall war. Bei S. F. D.-Sendungen kann die Camionnagetaxe ohne weiteres am Versandort festgestellt werden, da für diese Sendungen stets nur die Taxe der ersten Zone berechnet wird, gleichgültig, in welcher Zone sich das Domizil des Empfängers befindet. Es können S. F. D.-Stückgut-Sendungen auf allen Stationen von am direkten schweizerischen Güterverkehr, S. F. D.-Expressgut-Sendungen auf allen Stationen von am direkten schweizerischen Expressgutverkehr beteiligten Transportanstalten aufgegeben werden. Es werden aber als S. F. D.-Sendungen von den Versandstationen nur solche Expressgüter und Stückgüter übernommen, deren Endempfänger in einem der im Tarif aufgeführten Orte (Ortschaft oder Weiler) domiziliert ist. Es sind dies Orte, die durch eine SESA-Agentur mit Camionnage bedient werden.

Die Sesa wird, wie in den Vorjahren, für das verflossene Geschäftsjahr eine Dividende von 5 % ausschütten. Sie hat uns bis jetzt gute Dienste geleistet.

E. Beteiligung an andern Unternehmen.

1. Der Kältebahnhof von Genf-Cornavin (gare frigorifique), an dem die Bundesbahnen finanziell beteiligt sind und der im Sommer 1928 dem Betrieb übergeben wurde, entwickelt sich in befriedigender Weise. Die Einlagerungen nehmen stetig zu, je mehr die Einrichtung bekannt wird, und dementsprechend steigen auch die Einnahmen. Im Jahre 1929 sind 1824 Tonnen ein- und 1629 Tonnen ausgegangen, während in den ersten 5 Betriebsmonaten, die ins Jahr 1928 fielen, der Eingang 316 Tonnen und der Ausgang 235 Tonnen betrug. Das Aktienkapital bleibt dieses Jahr noch ohne Dividende. Die Einrichtung ist aber zweifellos geeignet, unsere Transporte in günstigem Sinne zu beeinflussen.

2. Die Betriebsverhältnisse der Schweizer Schlepsschiffahrtsgenossenschaft in Basel (S. S. G.), an der wir beteiligt sind, haben sich im

Betriebsjahr wegen der ausserordentlichen Kälte anfangs 1929 und eines längeren Streikes der Hafenarbeiter in Strassburg etwas ungünstiger gestaltet als im Jahre 1928. Die endgültigen Verkehrszahlen, sowie das Rechnungsergebnis liegen noch nicht vor.

F. Personelles.

Auf Ende des Jahres ist Herr Bundesrat Dr. Haab, Vorsteher des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements, von seinem Amt, in welchem er während 12 Jahren eine überaus fruchtbare Tätigkeit entfaltete, zurückgetreten. Wir müssen es uns versagen, die grossen Verdienste, die sich der prominente Staatsmann um sein Land und insbesondere um die Bundesbahnen erwarb, an dieser Stelle eingehend zu würdigen. Es sei lediglich hervorgehoben, dass sich der ehemalige zürcherische Regierungsrat als Generaldirektor der Bundesbahnen (1912—1917) einen wertvollen Einblick in deren Verwaltung und Betrieb verschaffte, der ihm gestattete, als Bundesrat bei der Reorganisation und Sanierung des Unternehmens mit grosser Sachkenntnis aktiv und erfolgreich einzugreifen. Die Bundesbahnen sind ihm daher auch zu grossem Dank verpflichtet.

Auf den 1. Januar 1930 hat Herr Bundesrat Dr. Pilet-Golaz die Leitung des eidgenössischen Eisenbahndepartements übernommen.

Am 20. Dezember 1929 hat der Bundesrat den Präsidenten, den Vizepräsidenten und die bisherigen Mitglieder des Verwaltungsrates, sowie je sechs Mitglieder der Kreiseisenbahnräte der Bundesbahnen für die am 1. Januar 1930 beginnende neue dreijährige Amtsdauer bestätigt.

Im verflossenen Jahre sind die Herren Verwaltungsräte Sängler und Bonzanigo gestorben, die durch die Herren Dr. M. Stähelin, Präsident des Schweizerischen Bankvereins in Basel, und E. Brenni, Ingenieur in Mendrisio, ersetzt wurden. An Stelle des zurückgetretenen Herrn Dr. F. Rothpletz wurde Herr H. Lindt, Stadtpräsident von Bern, gewählt. Die aus dem Rate ausgeschiedenen Herren haben sich in hohem Masse um die Verwaltung verdient gemacht.

In seiner Sitzung vom 26. November 1929 hat der Bundesrat die Geschäftsleitung der Bundesbahnen für die am 1. Januar 1930 beginnende neue sechsjährige Amtsperiode bestellt. Die bis-

herigen Generaldirektoren und die Direktoren der Kreise II und III wurden im Amte bestätigt. Herr Kreisdirektor Gorjat in Lausanne ist mit Ablauf der Amtsperiode in den wohlverdienten Ruhestand getreten. Er stand während mehr als 43 Jahre erfolgreicher Tätigkeit im Dienste der schweizerischen Eisenbahnen. Der Bundesrat, der Verwaltungsrat und die Generaldirektion der Bundesbahnen haben ihm für seine langjährigen Dienste Anerkennung und Dank ausgesprochen. Die besten Glückwünsche begleiten ihn in den Ruhestand. Als seinen Nachfolger wählte der Bundesrat Herrn Ingenieur E. Savary von Payerne.

Im fernern ist zweier um die Verwaltung sehr verdienter, mit dem 31. Dezember 1929 aus dem Dienst der Bundesbahnen geschiedener Abteilungsvorstände zu gedenken. Es sind dies die Herren v. Werdt, Oberingenieur der Generaldirektion, und Züttel, Vorstand der Rechnungskontrolle. Beide Beamte haben sich durch grosse Pflichttreue und vorbildliche Hingabe an ihr Amt ausgezeichnet.

Der Verwaltungsrat hat sämtlichen Vorschlägen zur Wiederwahl der Dienstabteilungsvorstände bei der Generaldirektion für die neue Amtsperiode vom 1. Januar 1930 bis 31. Dezember 1932 zugestimmt, ferner folgende wegen Rücktrittes der

Stelleninhaber in den Ruhestand notwendig gewordenen Neuwahlen getroffen:

Herr A. Schweighauser zum Vorstand der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung;
Herr A. Acatos zum Oberingenieur der Abteilung für Bahnbau bei der Generaldirektion.

G. Kreiseisenbahnräte.

Im Berichtsjahr sind von den Kreiseisenbahnräten I und II je drei und vom Kreiseisenbahnrat III zwei Sitzungen abgehalten worden.

Neben den ordentlichen Geschäften wurden hauptsächlich in Form von Anregungen, Interpellationen und Wünschen Tarif- und Fahrplanangelegenheiten, sowie Baufragen behandelt.

Die Kreiseisenbahnräte haben ferner zwei gemeinsame Sitzungen (29. Mai und 27. November 1929) abgehalten und sich mit folgenden Fragen beschäftigt: Betriebserfahrungen im Winter 1928/29; Verkehrswerbung der Schweizerischen Bundesbahnen; die neuen Vorschriften über die Sicherung der Niveauübergänge; Massnahmen zur Verbesserung der Fahrpläne und zur Beschleunigung der internen und internationalen Verbindungen; Fortsetzung der Elektrifizierung.

IV. Finanz- und Rechnungswesen.

A. Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung.

1. Durch einen Bundesbeschluss über die Aufnahme von Anleihen für die Bundesverwaltung und die Bundesbahnverwaltung vom 15. März 1929 wurde der Bundesrat für die Jahre 1929, 1930 und 1931 ermächtigt, Anleihen aufzunehmen zur Konversion fälliger oder gekündigter Anleihen, soweit sie nicht durch eigene Mittel zurückbezahlt werden können. Dabei sind folgende Vorschriften zu beachten:

- a. die Schweizerische Nationalbank ist, wenn die Aufnahme von Anleihen bevorsteht, vom Bundesrate rechtzeitig über die Lage des Geldmarktes und über die Anleihensbedingungen zu befragen. Sie ist sodann zur Mitwirkung bei den Unterhandlungen heranzuziehen oder, unter Vorbehalt der Genehmigung des Bundesrates und im Falle von lit. c unter Mitwirkung der Bundesbahnverwaltung, mit der Führung der Unterhandlungen zu beauftragen;
- b. die Anleihen haben sich im Rahmen der zur Zeit des Vertragsabschlusses allgemein üblichen Bedingungen zu bewegen und sind in Form von Obligationen oder Kassenscheinen der Eidgenossenschaft bzw. der schweizerischen Bundesbahnen zu geben;
- c. die Aufnahme von Anleihen für die Bundesbahnverwaltung und die Festsetzung der Bedingungen für diese Anleihen erfolgen nach Anhörung oder auf Antrag des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen.

2. Die letzte Rate von Fr. 10 000 000 des Bundesbeitrages für die beschleunigte Elektrifikation ist uns vom eidgenössischen Finanz-

departement in gewohnter Weise Wert 30. Juni vergütet worden.

Gemäss Bundesbeschluss vom 6. Juni 1929 hatte uns die Bundeskasse für die ausserordentlichen Leistungen unserer Verwaltung in den Kriegs- und Nachkriegsjahren 35 000 000 Franken auf den 15. Januar 1930 zu vergüten. Zuzufolge besonderer Vereinbarung mit dem eidgenössischen Finanzdepartement lassen wir diesen Betrag bei ihm vorläufig bis zum 30. September 1930 gegen eine Zinsvergütung von 4½ % pro rata temporis stehen.

3. Die günstige Kurslage ausnützend, haben wir die restlichen Fr. 30 921 500 Obligationen der verstaatlichten Eisenbahnen, die seinerzeit dem Erneuerungsfonds angehörten und von den Anleihen abgeschrieben worden waren, wieder ausgegeben. Ein Teil davon wurde den Portefeuilles von Hilfskassen zugeteilt.

4. Dem Portefeuille der Pensions- und Hilfskasse wurde zur Deckung von Guthaben im Laufe des Jahres für einen Betrag von Fr. 13 300 000 5 % Depotscheine unserer Verwaltung zugewiesen. Auf Ende Dezember besass diese Kasse für Fr. 213 625 000 solche Scheine gegen 200 325 000 Franken im Vorjahre.

5. Der Anleihens- und Zinsendienst weist auch dieses Jahr besondere Verhältnisse auf. Während einerseits infolge der erwähnten Ausgabe von 5 % Depotscheinen unserer Verwaltung und der Wiederausgabe der Obligationen aus dem ehemaligen Erneuerungsfonds unsere Anleihenschuld von Franken 2 683 255 753 auf Fr. 2 713 371 619 gewachsen ist, ergibt sich andererseits eine Verminderung der Zinslast auf den festen Anleihen von Fr. 115 656 203

auf Fr. 114 134 985. Dieser erfreuliche Rückgang ist in der Hauptsache darauf zurückzuführen, dass die Konversion vom Jahre 1928 erstmals voll zur Auswirkung gekommen ist. (Vgl. Geschäftsbericht 1928, S. 9/10, Ziffer 2.) Gemäss den Anleihsbedingungen wurden für einen Betrag von Fr. 13 942 600 Obligationen verschiedener Anleihen zur Rückzahlung ausgelöst und ferner auf dem Rückkaufspreise der Linie Genf—La Plaine Fr. 163 034. 15 abbezahlt.

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

4 641 957 Coupons im Werte	
von	Fr. 97 607 671. 65
20 375 Obligationen im Werte	
von	» 15 469 050.—
	<u>Fr. 113 076 721. 65</u>

Beim Rechnungsabschluss waren noch für einen Betrag von Fr. 4 882 928. 50 verfallene Coupons und rückzahlbare Obligationen ausstehend. Im Laufe des Jahres fielen der Verjährung anheim 1888 Coupons und 5 Obligationen im Gesamtbetrage von Fr. 34 369, die zu unsern Gunsten verrechnet wurden. Am Jahresschluss waren 442 Titel und Coupons mit Zahlungssperre belegt, gegen 424 im Vorjahre.

6. Von Unternehmern, Lieferanten, Frachten-Kreditinhabern usw. waren auf Ende des Jahres bei der Hauptkasse und bei den Kreiskassen folgende Sicherheiten hinterlegt:

1858 Barhinterlagen	Fr. 1 559 260. 55
2383 Wertschriftenhinterlagen	» 17 597 236. 24
2694 Bankbürgschaften	» 24 617 916. 20
<u>6935 Sicherheiten im Gesamt-</u>	
<u>betrage von</u>	<u>Fr. 43 774 412. 99</u>

(1928: 6758 mit Fr. 41 038 241. 39.)

7. Die Sparkasse des Personals erfreut sich fortwährend einer guten Entwicklung. Die Zahl der Einleger hat sich neuerdings erhöht, sie stieg von 7062 auf 7653. Die jederzeit verfügbaren Guthaben wurden mit 4½ % und die Einlagen mit fester Verfallzeit mit 5 % verzinst.

8. Von dem ihr vertraglich eingeräumten Rechte Gebrauch machend, hat uns die Stadt Zürich ihren restlichen Beitrag von rund Fr. 1 800 000 an den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich in 5 % Kassenscheinen der Stadt Zürich von 1929 entrichtet. Diese Titel sind vorübergehend dem Portefeuille der eigenen Wertschriften zugewiesen worden.

An der Erhöhung des Genossenschaftskapitals der Basler-Freilager-Gesellschaft im Betrage von Fr. 400 000 haben wir uns mit Fr. 100 000 beteiligt. Das neue Kapital ist zur Vornahme der notwendig gewordenen Vergrößerung der Lagerhäuser bestimmt.

Die Neuwertung des Portefeuilles der eigenen Wertschriften ergab auf Ende des Jahres einen Mehrwert von Fr. 53 311. 30; das Portefeuille des Guyer-Zeller-Fonds weist einen Mehrwert von Fr. 1095 auf. Über die eingetretenen Veränderungen und den Vermögensstand dieser Portefeuilles geben die Aufstellungen auf Seiten 103—104 und 131 Auskunft.

9. Im Laufe des Jahres wurden für Rechnung der Pensions- und Hilfskasse an 61 Beamte Hypothekendarlehen im I. Range im Gesamtbetrage von Fr. 976 850 zum Zinsfusse von 5 % ausgerichtet. An 4 Eisenbahnerbaugenossenschaften haben wir für insgesamt Fr. 1 167 000 Hypothekendarlehen gemäss den vom Verwaltungsrate aufgestellten allgemeinen Bedingungen vom 19. Februar 1921 gewährt.

Während des Berichtsjahres fanden auf dem Gesamtbetrage der Hypothekendarlehen Kapitalrückzahlungen im Betrage von Fr. 2 445 917. 25 statt. In dieser Summe ist die Rückzahlung des 4 % Darlehens an die Genossenschaft der Erholungsstation schweizerischer Eisenbahner auf Grubisbalm im Betrage von Fr. 33 500 und des 4¼ % Hypothekendarlehens auf das Ferienheim schweizerischer Eisenbahner in Brenscino im Betrage von Fr. 605 000 durch den schweizerischen Eisenbahnverband inbegriffen. Auf Jahresende betrug der Restbetrag der dem Personal ausgerichteten Hypothekendarlehen noch Fr. 46 458 068. 30.

B. Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung.

1. Im Verlaufe des Jahres 1929 sind folgende Revisionen bei den Rechnungs- und Kassenstellen der Generaldirektion und der Kreisdirektionen vorgenommen worden:

Durch Organe der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung 5 Kassenrevisionen und eine Revision des gesamten Bestandes des Portefeuilles der eigenen Wertschriften bei der Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung; eine Revision der Vorschusskasse der Materialverwaltung in Basel, eine Revision bei der Speiseanstalt im Güterbahnhof Bern, Teilnahme an der Revision bei der Speiseanstalt Zürich und eine Revision des Rechnungsmaterials und der Vorschusskasse beim Bahningenieurbezirk VI in Zürich. Ausserdem ist das Rechnungsmaterial eines Monats sämtlicher Bahningenieurbezirke einverlangt und revidiert worden.

Von Vertretern der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung sowie der Hauptkasse sind ferner bei den Rechnungssektionen der Kreise je eine Revision der Kassen- und Rechnungsführung, der Bestände der Sicherheiten und der Führung der Sparkassen des Personals gemacht worden.

Durch Organe der Kreise wurden ausgeführt 12 Revisionen der Kreiskassen, 2 Revisionen der hinterlegten Sicherheiten, 3 Revisionen der Sparkassen des Personals und eine Anzahl Revisionen von Vorschusskassen der Dienststellen und von Kassen der Speiseanstalten und Milchküchen.

Mit Ausnahme einiger kleinerer Differenzen in Vorschusskassen und in Kassen von Speiseanstalten, die jeweilen 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 und einer vermehrten Vereinheitlichung in der Rechnungsführung waren keine besondern Massnahmen zu treffen.

2. Am 16. April hat bei der Abteilung der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung eine Prüfung der Jahresrechnungen der Bundesbahnen pro 1928

durch die Revisionskommission des Verwaltungsrates stattgefunden.

3. Die allgemeine Dienstvorschrift Nr. 14 betreffend das Rechnungswesen der Bundesbahnen, vom 21. Dezember 1928, ist auf den 1. Januar 1929 in Kraft getreten. Sie enthält die revidierten grundsätzlichen Vorschriften über das Ausgabenrechnungswesen, über die Buch- und Kassenführung, über die Verwaltung der Wertchriften und über die vorzunehmenden Revisionen.

4. Auf 1. Januar ist die mechanische Buchführung eingeführt worden, die sowohl bei der Hauptbuchhaltung als auch bei den Rechnungssektionen der Kreise eine Vereinfachung der Arbeiten zur Folge hat.

5. Die Bau- und Betriebsrechnungen der Simplonlinie Brig—Iselle des Jahres 1928 sind durch das Eisenbahndepartement genehmigt worden. Die Prüfung der Rechnungen durch die Revisionskommission der Simplondelegation fällt in das Jahr 1930.

C. Verkehrskontrolle.

1. Die Biel-Täuffelen-Ins-Bahn hat das Übereinkommen betreffend die Besorgung des Kontroll- und Abrechnungswesens durch die S.B.B. (vgl. Geschäftsbericht 1928, S. 11, Ziffer C 1) auf 1. Oktober 1929 gekündigt; sie besorgt ihren Abrechnungsdienst seither wieder selbst.

2. Auf 1. Januar 1929 wurde das neue im Normalformat 210/297 erstellte, nur auf einer Seite bedruckte Frachtbriefformular für den schweizerischen Verkehr eingeführt.

3. Zur weitem Vereinfachung der Güterabfertigung ist die Verrechnung der Frachten mit Marken auf die Sendungen mit Frachtbeträgen bis zu Fr. 20. — (bisher Fr. 10. —) ausgedehnt worden.

4. Die Frage der Einführung des Lochkartenverfahrens zur Abrechnung des Güterverkehrs konnte im Berichtsjahre noch nicht abschliessend erledigt werden.

V. Personalangelegenheiten.

A. Allgemeine Personalangelegenheiten.

1. Über die Einreihung der Ämter in die 26 Besoldungsklassen gemäss dem auf 1. Januar 1928 in Kraft getretenen Beamtengesetz haben in der Paritätischen Kommission für die Begutachtung von Personalangelegenheiten im Frühjahr langwierige Verhandlungen stattgefunden, die schliesslich zu einer Einigung über die meisten Punkte führten. Der Bundesrat hat unter Vorbehalt des von der Bundesversammlung noch zu genehmigenden Verzeichnisses der dem Beamtengesetz zu unterstellenden Ämter am 5. Oktober 1929 die Einreihung der Ämter (Ämterklassifikation) unter Berücksichtigung der Vorschläge der Paritätischen Kommission beschlossen. Dieser Erlass, der rückwirkend auf den 1. Januar 1928 in Kraft gesetzt wurde, bringt vielen Personalkategorien eine merkliche Besserstellung.

Die weitem Vollziehungserlasse zur Durchführung des Beamtengesetzes folgen.

2. Mit dem provisorischen Règlement Nr. 51 sind am 6. Dezember neue Vorschriften über die Dienst- und Gehaltsverhältnisse der Schrankenwärterinnen und Haltestellenvorsteherinnen erlassen worden.

3. Für die Amtsperiode 1930/32 wurden die Personalvertretung in der Paritätischen Kommission für die Begutachtung von Personalangelegenheiten, ferner die Personalausschüsse, die Hilfs- und Krankenkassenkommissionen, die Arbeiterkommissionen der Werkstätten, sowie der Ausschuss für das Personal des Schiffbetriebes auf dem Bodensee teilweise in stiller Wahl und teilweise in direkter Wahl neu bestellt.

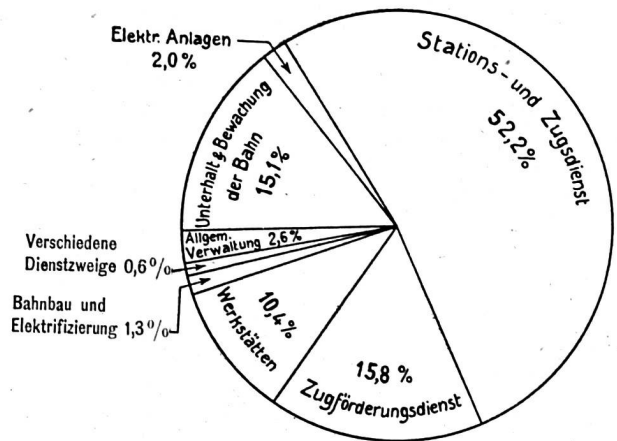
4. Die Personalausschüsse haben in 8 Sitzungen die ihnen zugewiesenen Geschäfte zuhanden der Verwaltung begutachtet.

5. Gestützt auf die im Jahre 1927 erlassene Weisung (A. D. M. Nr. 19) sind im Berichtsjahre 189

Vorschläge für die Vereinfachung, Verbesserung oder Verbilligung des Betriebes eingegangen. Bei 217 endgültig geprüften Vorschlägen erhielten 59 Einsender Anerkennungsurkunden und von diesen 48 überdies noch Geldprämien im Gesamtbetrag von Fr. 2600.

Abbildung 9.

Die Gliederung des Personals nach Dienstzweigen 1929.



6. Der Unfallverhütungsdienst befasste sich im besondern mit dem technischen Unfallschutz in den Haupt- und Depotwerkstätten; er veranlasste u. a. bei diesen Dienstzweigen die Anbringung von Schutzvorrichtungen an verschiedenen maschinellen Einrichtungen.

7. Vom psychotechnischen Dienst wurden die Lehrlingsanwärter für den Werkstättendienst und zum Teil auch für den Stationsdienst auf ihre berufliche Eignung geprüft. Die Berufstudien und Vorarbeiten zur Schaffung eines psychotechnischen Prüfverfahrens für die Lehrlinge des Stationsdienstes sind dem Abschlusse nahe. Für die in den Jahren 1928/29

psychotechnisch geprüften Lehrlinge wurde eine Bewährungskontrolle eingeführt.

8. Aus eigenen Mitteln sind von der Verwaltung an in Not geratene Angestellte 78 Darlehen im Betrage von Fr. 105 915 ausgerichtet worden. Auf Jahresende bestanden insgesamt 269 Darlehen im Totalbetrage von Fr. 226 464. 54 gegen 271 Darlehen im Betrage von Fr. 246 048. 73 im Vorjahre.

B. Personalversicherung.

1. Pensions- und Hilfskasse.

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

Invalide	Fälle	G.-D.	Kreise			Zusammen
			I	II	III	
mit Pension		27	195	242	280	744
mit Abfindung		—	2	1	—	3
<i>Gestorbene Aktive.</i>		3	47	55	42	147
Pensionierte Witwen		3	37	45	35	120
» Waisen		2	51	58	46	157
» Doppelwaisen		—	5	12	9	26
<i>Gestorbene Invalide</i>		17	115	147	159	438
Pensionierte Witwen		11	65	96	99	271
» Waisen		5	24	36	23	88
» Doppelwaisen		—	9	9	1	19
<i>Gestorbene Witwen</i>		6	58	73	84	221
Pensionierte Doppelwaisen		—	—	12	9	21
<i>Wiederverheiratete Witwen.</i>		1	6	6	4	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. 159 643. 40 zugesprochen worden (330 Fälle).

b. Über den Stand an versicherten Aktiven und des anrechenbaren Jahresverdienstes auf den 31. Dezember 1929, sowie an pensionierten Invaliden, Witwen, Waisen und Unterstützten gibt nachstehende Zusammenstellung Auskunft.

Versicherte Aktive:	1929		1928		Anrechenbarer Jahresverdienst:	
					1929	1928
Vollversicherte	33 075	32 579	Fr. 165 385 045	Fr. 162 154 286		
Spareinleger	655	386	» 1 941 085	» 1 156 886		
					Betrag der Jahrespension:	
	1929	1928	1929	1928		
Pensionierte Invalide	8 732	8 475	Fr. 28 809 408	Fr. 27 692 879		
» Witwen	5 335	5 185	» 7 456 517	» 7 115 877		
» Waisen	1 684	1 731	» 770 101	» 772 979		
» Doppelwaisen	138	123	» 134 751	» 117 673		
» erwerbsunfähige Waisen	171	154	» 97 237	» 85 175		
Unterstützte Verwandte	79	75	» 47 416	» 45 455		
» gem. Art. 56 des Beamtengesetzes	12	—	» 14 617	» —		

Die Zunahme der versicherten Aktiven und des anrechenbaren Jahresverdienstes ist eine Folge von Neuanstellungen, die wegen der Verkehrsvermehrung notwendig wurden. Als weitere Ursache der Zunahme des anrechenbaren Jahresverdienstes sind die gesetzlichen Besoldungserhöhungen zu erwähnen.

c. Die Gewinn- und Verlustrechnung weist auf den 31. Dezember 1929 eine Zunahme der erforderlichen Erhöhung der Reserven von Franken 6 064 100. 30 auf. Die in der unserem Berichte an den Verwaltungsrat vom 29. Dezember 1927 betreffend die Sanierung der Pensions- und Hilfskasse beigegebenen Zusammenstellung «Mutmassliche Entwicklung in den künftigen Jahren nach dem Revisionsentwurf (I. Nachtrag)» gemachte Voraussage ist also eingetroffen. Nach dieser Zusammenstellung wird auf Ende 1930 eine Verminderung des Fehlbetrages an versicherungstech-

nischen Reserven eintreten. Im Rechnungsjahr war das Wachstum der pensionierten Invaliden grösser, als es nach unseren Voraussetzungen rechnerisch zu erwarten war. Dieses Resultat ist nicht überraschend. Auf den Ablauf einer Amtsperiode findet erfahrungsgemäss eine intensivere Inaktivierung statt. Sodann wurde im Laufe des zweiten Halbjahres 1929 die Ämterklassifikation bereinigt.

Über die auf den 31. Dezember 1929 abgeschlossene Bilanz gibt die Seite 124 dieses Berichtes Auskunft.

d. Der Wertschriftenbestand der Pensions- und Hilfskasse hat sich im verflossenen Jahre von Fr. 266 258 418. 90 um Fr. 13 994 960. 85 auf Fr. 280 253 379. 75 vermehrt. Die Bewertung des Titelportefeuilles zu den Kursen vom Monat Dezember ergab eine Wertvermehrung von Franken 93 439. 25.

2. Unfallversicherung.

a. Für die Versicherung unseres Personals haben wir der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern im Jahre 1929 folgende Prämien bezahlt:

	Für Betriebsunfälle		1929	1928
Versicherte Lohnsummen	Fr.	161 869 166	Fr.	161 194 718
Prämien	»	2 376 326	»	2 373 401
Mittlerer Prämienatz		14,68 ‰		14,72 ‰
	Für Nichtbetriebsunfälle			
Versicherte Lohnsummen	Fr.	161 189 375	Fr.	160 612 550
Prämien	»	639 748	»	637 568
Mittlerer Prämienatz		3,97 ‰		3,97 ‰

Als Agenturdienstentschädigung hat uns die Anstalt Fr. 241 285. 90 (1928: Fr. 221 890. 30) vergütet.

Bei der Betriebsunfallversicherung hat die Anstalt für den Betriebsteil «Reparaturwerkstätten» mit Wirkung vom 1. Januar 1930 an den Prämienatz von 16 auf 13 ‰ herabgesetzt. Infolgedessen wird sich die Prämie um rund Fr. 53 600 vermindern.

b. Den Haftpflichtrentnern ist auch im Jahre 1929, 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 1929 zu Lasten des Betriebes ausgerichtet. Die ausbezahlten Hilfeleistungen und Teuerungszulagen betragen insgesamt Fr. 46 048. 50 (1928: Fr. 48 341. 20).

3. Krankenkasse.

Auf den 1. Januar 1929 sind die vom Verwaltungsrat gutgeheissenen und vom Bundesrat genehmigten neuen Statuten der Krankenkasse in Kraft getreten. Gegenüber bisher werden in beschränktem Masse auch die Kosten für die zahnärztliche Behandlung und für die orthopädischen Apparate übernommen. Die Dauer der Genussberechtigung der für Krankenpflege Versicherten wurde verlängert und für alle Versicherungsklassen auf 365 Tage innerhalb von 540 aufeinander folgenden Tagen festgesetzt. Trotz diesen Verbesserungen sind die bisherigen Kassenbeiträge der Mitglieder nicht erhöht worden. Dagegen sehen die neuen Statuten in Art. 39 die Mitbeteiligung der Versicherten an den Heilungskosten vor. Im weiteren ist dem noch nicht versicherten Personal eine Frist zum Eintritt in die Kasse eingeräumt worden.

Am 31. Dezember 1929 waren gemäss Art. 16 und 17 der Statuten versichert (die entsprechenden Zahlen des Vorjahres sind in Klammern angegeben):

Klasse a (nur für Krankenpflege) 21 009 (17 096) Männer und 1162 (1121) Frauen;

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

Klasse c (für Krankenpflege und Krankengeld) 176 (185) Männer und 5 (6) Frauen.

Die Zunahme der Zahl der Versicherten in der Versicherungsklasse a ist auf die Wiederöffnung der Kasse zurückzuführen.

Über die Gewinn- und Verlustrechnung unserer Krankenkasse geben die Seiten 128 und 129 Auskunft.

Die Versicherungsklasse a hat als Folge der Erweiterung der Krankenpflegeversicherung einen Verlust von Fr. 17 913. 70 erlitten. An die Kosten für Zahnersatz waren Fr. 73 393. 25 und für orthopädische Apparate Fr. 6206. 75, zusammen 79 600 Franken, zu leisten. Die Einnahmen aus der Mitbeteiligung der Versicherten an den Heilungskosten und für entgangene Bundesbeiträge betragen Fr. 59 292. 75. Gemäss Art. 38, Abs. 6, der Statuten ist das Defizit je zur Hälfte von den Bundesbahnen und aus dem Ausgleichsfonds zu decken. Der Ausgleichsfonds hat sich deshalb um Fr. 8956. 85 vermindert und beträgt am Ende des Rechnungsjahres Fr. 361 321. 30 gegenüber Fr. 370 278. 15 im Vorjahre.

Die Versicherungsklasse b verfügt über einen Reservefonds von Fr. 6607. 40.

Die Versicherungsklasse c hat einen Verlust von Fr. 2428. 50 erlitten. Darin sind der Bundesbeitrag, die Kantons- und Gemeindebeiträge mitverrechnet, nicht aber der Spezialfonds mit seinen Einnahmen (Ziffer III, 10, 11 und 12). Über diesen Spezialfonds wird gesonderte Rechnung geführt.

Die Krankheitsverhältnisse im Rechnungsjahr sind auf Seite 130 dieses Berichtes unter «Statistik zur Gewinn- und Verlustrechnung pro 1929» dargestellt. Für einen Versicherten der Werkstättenkrankenkassen ergeben sich 14,92 (1928: 13,60) und für einen Versicherten der Kreiskrankenkassen 13,43 (1928: 12,41) Krankheitstage. Die Verhältnisse haben sich somit etwas verschlimmert, was auf die im Anfang des Berichtsjahres herrschende grosse Kälte zurückzuführen ist. Neu sind in dieser Zusammenstellung die Kosten für die zahnärztliche Behandlung; sie betragen für einen Versicherten der Werkstättenkrankenkassen Fr. 3. 85 und für einen Versicherten der Kreiskrankenkassen Fr. 3. 60.

Die Bilanz gibt zu Bemerkungen nicht Anlass.

Die dem Bundesamt für Sozialversicherung vorgelegte Rechnung unserer Krankenkasse pro 1928 hat dieser Behörde keinen Anlass zu Bemerkungen oder Verfügungen gegeben.

C. Bahnärztlicher Dienst.

1. Im Jahre 1929 kamen 19 210 Krankheitsfälle und 5976 Unfälle zur Anmeldung, gegenüber 17 326 bzw. 5846 im Jahre 1928. Das Total der statistisch verarbeiteten Krankheits- und Unfalltage beträgt 623 344 (546 266) oder 18,4 Tage auf

1 Beschäftigten (16,4). Die grössere Krankheits-häufigkeit ist auf die Grippe- und Influenzaepidemie des Frühjahres 1929 zurückzuführen, wie folgende Zahlen zeigen:

	1929	1928	Differenz
Krankheitsfälle	19,210	17,326	+ 1 884
davon Infektionskrank-			
heiten	5 315	3 615	+ 1 700
Grippe u. Influenza allein .	3 491	2 129	+ 1 362
Krankheit der Atmungs-			
organe	3 962	3 338	+ 624

Die mittlere Heilungsdauer betrug:

	1929	1928
bei Krankheiten Tage	25,27	24,16
bei Unfällen »	20,69	19,57

2. Im Berichtsjahre fanden statt:

Aufnahmeuntersuchungen	2530	602
Begutachtungen für Pensionierung	483	426
Kontrolluntersuchungen	1672	1821

VI. Materialverwaltung.

A. Materialbeschaffung.

Im Berichtsjahre sind folgende wichtigere Materialien beschafft worden:

Oberbau- und Stellwerkmaterial	17 170 t
Holzschwellen	Stück 149 700
Betriebsstoffe für die Zugförderung (ohne Kohlen)	6 620 t
Eisen und Metalle für die Werkstätten .	7 620 t
Verschiedene Artikel für die Werkstätten im Werte von	Fr. 730 890
Baumaterialien	1 410 t
Materialien für Heizung, Reinigung und Beleuchtung, ferner Inventargegenstände und Bureauaterial im Werte von Fr. 3 339 000	
Dienstkleider im Werte von »	2 328 000

B. Verkauf von Altmaterial.

Es wurde verkauft:

Altmaterial der Werkstätten für .	Fr. 1 359 000
» aus dem Oberbau für »	1 514 000

C. Kohlenversorgung.

Der Verwaltungsrat genehmigte am 26. Februar den mit den Mines Domaniales françaises de la Sarre abgeschlossenen Vertrag über die Lieferung von 86 400 t Kohlen für die Lokomotivfeuerung.

Gesamteingänge an fossilem Brennmaterial:

Holland	11 840 t
Frankreich	62 215 t
Saargebiet	121 052 t
Deutschland	30 375 t
Polen	1 247 t
Einheimische Brikettfabrik	26 400 t
Zusammen:	<u>253 129 t</u>
(1928: 302 393 t)	

Der Kohlenlagerbestand betrug:

Anfang 1929: 158 032 t
Ende 1929: 143 443 t

VII. Tarifwesen und Verkehrswerbung.

A. Kommerzielle Konferenz.

Am 24. Januar fand die 35. und am 3. Dezember die 36. Sitzung der Kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten statt.

In der 35. Sitzung befasste sich die Konferenz mit dem von uns beantragten Taxabbau im Güterverkehr; sie beschloss folgende Reform der schweizerischen Gütertarife mit Wirkung vom 1. August an:

Für Frachtstückgut wurde vorläufig die «Sesa» ermächtigt, bei nachgewiesener Lastwagenkonkurrenz für Sendungen von wenigstens 1500 kg eine angemessene Taxherabsetzung zu bewilligen. Die Wagenladungstaxen des Normaltarifs wurden ermässigt, und zwar je nach den Entfernungen die allgemeinen Wagenladungsklassen um 40 bis 15 %, Spezialtarif I um 24 bis 4 %, Spezialtarif II um 18 bis 4 %, Spezialtarif III um 7 bis 1 %. Die Ermässigung ist bei den einzelnen Tarifen am stärksten auf Entfernungen bis 100 km und fällt dann bei Entfernungen von 400 km auf die angegebenen niedrigsten Prozentzahlen. Bei den Ausnahmetarifen trat nur insoweit eine Änderung ein, als sie vom Abbau des allgemeinen Tarifs betroffen wurden. Eine besondere Ermässigung erfuhr der Ausnahmetarif Nr. 7 für Wein und Obstwein, bei dem wegen der Lastwagen-

konkurrenz auch Frachtsätze für Sendungen von 3000 kg geschaffen wurden. Im Ausnahmetarif Nr. 18 für Holz wurden besondere Sätze für Ladungen von 5 Tonnen eingeführt. Diese Tarifmassnahmen werden allein für unsere Verwaltung einen jährlichen Einnahmehausfall von 12—15 Millionen Franken zur Folge haben.

Im weitem wurde die Revision des Tarifs für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen nach folgenden Gesichtspunkten beschlossen: Herabsetzung der Mindestteilnehmerzahl für die Inanspruchnahme der Gesellschaftstaxen von 12 auf 8 Personen; wesentliche Verbilligung des Tarifs insbesondere für Gesellschaften von 15—60 Personen (wegen der Autokonkurrenz); Erhöhung der Ermässigung der Taxen für Hin- und Rückfahrt gegenüber den doppelten Taxen für einfache Fahrt von 10 auf 15 %. Ferner wurde mit den Verwaltungen der B.L.S. und der Rhätischen Bahn die Herabsetzung des Schnellzugzuschlags für mit Kollektivbilletten reisende Gesellschaften und Schulen auf die Hälfte vereinbart. Die Durchführung des Massnahmen erfolgte auf den 1. Mai.

In der 36. Sitzung beschloss die Konferenz auf unsern Antrag, in Berücksichtigung eines aus Interessentenkreisen geäusserten Wunsches, vom

1. Januar 1930 an versuchsweise die Übertragung von drei- und zwölfmonatigen Generalabonnements (einschliesslich solcher mit Ratenzahlung) für 1 und 2 Personen von einem Abonnenten auf einen andern zugestehen. Die Übertragung wird bewilligt beim Tod des Abonnenten und beim Austritt des Abonnenten aus dem Geschäft, in beiden Fällen jedoch nur, wenn die Person, auf die das Abonnement übertragen werden soll, an Stelle des vorherigen Abonnenten für das gleiche Geschäft tätig ist.

Ferner wurden einige Erleichterungen für gewisse, wegen ihrer Gefährlichkeit nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Güter genehmigt. Ein Antrag auf Verlängerung der reglementarischen Entladefrist wurde, weil mit den Massnahmen der Bahnen zur Beschleunigung des Güterverkehrs nicht vereinbar, von den Vertretern der Verkehrsinteressenten zurückgezogen. Die Transportunternehmungen stimmten dagegen einer Herabsetzung der Wagenverspätungsgebühren zu.

Die Bestimmungen über die Frachtberechnung bei Zusammenlad verschieden tarifierter Güter in Wagenladungen wurden in dem Sinne neu gefasst, dass für jedes Gut der auf dieses anwendbare, für das Gesamtgewicht der Sendung massgebende Wagenladungssatz gewährt werden soll. Angenommen wurden sodann Detarifierungsanträge für Ammoniumchlorid, karburierten Kalk und Lumpenhalbzugmasse. In den Ausnahmetarif Nr. 12 für Gerberrinde sollen ermässigte Sätze für 10 Tonnen aufgenommen und in den Ausnahmetarif Nr. 19, Serie 2, die Artikel Bodenplatten, Formsteine und Platten für Strassen- und Bodenbeläge, sowie Quarzsand und Quarzmehl einbezogen werden.

B. Personen- und Gepäckverkehr.

1. Den Einwohnern der Gemeinden Gondo und Simplon wurde in Anlehnung an das Verfahren am Gotthard der Erlass des Distanzzuschlages auf der Strecke Brig—Iselle transit im Personen- und Gepäckverkehr zwischen Iselle di Trasquera und Brig loco mit Wirkung vom 1. Januar an zugestanden.

2. Für Invalide, die genötigt sind, mit Begleitung zu reisen, wurde auf 1. Juni für regelmässige Fahrten zum Zwecke des Erwerbs oder der Ausbildung die gleiche Vergünstigung eingeführt, die seit 1923 für Blinde gewährt wird und in der taxfreien Beförderung der Begleitperson besteht.

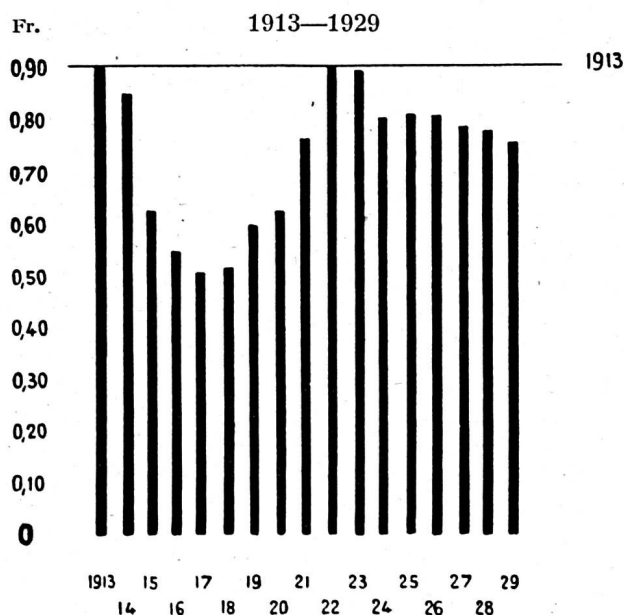
3. Dem Hilfsdienst des Verbandes schweizerischer Studentenschaften im Val de Bagnes und in Torgon ist eine Ermässigung von 75 % auf den Fahrpreisen für einfache Fahrt und für Hin- und Rückfahrt zugestanden worden.

4. Der interne Abonnementstarif der S. B. B. wurde auf 1. April in dem Sinne geändert, dass Abonnements mit Gültigkeit für einen Wochentag zu 30 % und solche mit Gültigkeit für zwei Wochentage zu 50 % des Preises von täglich benützbaren Schülerabonnements an jedermann abgegeben werden, der zum Bezuge von Schülerabonnements berechtigt ist, also nicht mehr bloss an

Lehrlinge und Lehrtöchter für den Besuch von Fachschulen und Fachkursen (vgl. Geschäftsbericht 1928, S. 15, Ziffer VII B 5). Sie werden auch ausgegeben für Fahrten vom Schul- oder Lehrort nach dem Wohnort der Angehörigen und zurück, zum Besuche der letztern.

Abbildung 10.

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



5. Für Fahrten zur Ausübung des Wintersports sind in den letzten Jahren Massnahmen auf Grund des Gesellschaftstarifs, bestehend in der Ausgabe von Spezialbilletten mit Gültigkeit in bestimmten Zügen und in der Ausführung von Sportextrazügen, getroffen worden. Infolge der bedeutenden Entwicklung des Sports genügten diese Massnahmen, die naturgemäss auf ein verhältnismässig enges Gebiet beschränkt werden mussten, nicht mehr. Wir haben daher zur Förderung und Erleichterung des Wintersportverkehrs die Ausgabe eines vom 23. November 1929 bis 30. März 1930 gültigen Sporttarifs verfügt, auf Grund dessen für Fahrten von beliebigen Stationen nach bestimmten, für die Ausübung des Wintersports in Betracht kommenden Stationen und zurück für die Strecken der SBB die Taxen für einfache Fahrt (aber der volle Schnellschlagzuschlag für die Hin- und für die Rückfahrt) angewendet werden. Die Sportbillette werden an Samstagen und Sonntagen ausgegeben und berechtigen zur Hinfahrt an diesen Tagen, zur Rückfahrt nur an Sonntagen. Die privaten Transportunternehmungen haben sich grösstenteils unserm Vorgehen angeschlossen.

6. Auf 1. Januar ist eine Neuordnung der Tarife für den direkten schweizerischen Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr vorgenommen worden, welche die direkte Abfertigung zwischen allen Stationen der in den Verkehr einbezogenen Transportunternehmungen ermöglicht.

7. Auf den 8. Juli ist durch eine Neuausgabe des betreffenden Tarifs eine bedeutende Erweiterung der direkten Abfertigung von Personen, Gepäck und Expressgut zwischen Bahn- und Postautostationen vorgenommen worden. Zugleich wurde auch in diesem Verkehr die Belastung der Expressgutsendungen mit Nachnahmen zugelassen.

8. Dem Tarif für Generalabonnements sind auf 1. Mai die Furka-Oberalp-Bahn, die Schöllenenbahn und die Martigny-Orsières-Bahn beigetreten.

Auf den gleichen Zeitpunkt erfolgte die Einführung von Generalabonnements für 8 Tage zu folgenden Preisen (einschliesslich Schnellzugzuschlag): I. Kl. Fr. 130. — II. Kl. Fr. 90. — III. Kl. Fr. 65. —

9. Der Geltungsbereich der Abonnements für den Bezug halber Billette erfuhr auf 1. Mai eine Erweiterung durch den Beitritt der Furka-Oberalp-Bahn, der Schöllenenbahn und der Martigny-Orsières-Bahn.

10. Am 1. Januar ist eine Neuausgabe des Reglements und Tarifs für die Beförderung von Kranken in besondern Wagen in Kraft getreten. Die Leerlaufgebühr für schweizerische Krankenwagen, welche die Transporte, für die sie in Betracht fiel, oft stark belastete, und die Desinfektionsgebühr wurden durch eine in jedem Falle zu erhebende, dafür aber mässige Gebühr für die Herichtung und Bereitstellung der Wagen ersetzt.

11. Für den Bodenseeverkehr ist auf unsern Antrag mit Wirkung vom 1. Januar an versuchsweise die allgemeine Ausgabe von Hin- und Rückfahrtsbilletten mit einer Taxermässigung von 25 % beschlossen worden. Auf den gleichen Zeitpunkt wurde die besondere Fahrpreismässigung für Bodenseeanwohner aufgehoben.

12. Am 1. November trat eine Neuausgabe des Tarifs für die direkte Abfertigung von Personen und Reisegepäck zwischen der Schweiz und England über Köln-Hoek van Holland und -Vlissingen in

Kraft. Als Neuerung ist die Zulassung von unbegeleitetem Reisegepäck zur direkten Abfertigung zu erwähnen.

13. In bezug auf die internationalen zusammenstellbaren Fahrscheinhefte machten sich bei ausländischen Verwaltungen, die für diese Fahrausweise von Anfang an die normalen Taxen anwendeten, seit einiger Zeit Bestrebungen geltend, die Ausgabe solcher Fahrscheinhefte für beliebige Reisen, auch auf nicht aneinander anschliessenden Strecken, zu ermöglichen. Die schweizerischen Verwaltungen mussten sich diesen Bestrebungen gegenüber ablehnend verhalten, da sie für ihre Strecken eine Ermässigung von 20 % gewährten und diese, wie im innerschweizerischen Verkehr, nur für geschlossene Rundfahrten und Hin- und Rückfahrten einräumen konnten. Es musste deshalb auch die Ausgabe von zusammengestellten Fahrscheinheften für einfache Fahrten, die im übrigen allgemein zugelassen war, im Verkehr mit der Schweiz untersagt werden. Um diesem Mangel abzuhelpen, ist auf unsern Antrag mit Wirkung vom 1. Mai an die Ermässigung für die schweizerischen Strecken aufgehoben worden. Im Zusammenhang damit wurden in der Folge auch die Bestimmungen, wonach die Fahrscheinstrecken eines Heftes aneinander anschliessen müssen, sowie betreffend Mindestumfang der Reisen fallen gelassen.

14. Auf 15. August wurden Tarife für die Beförderung von Reisegesellschaften

a. zwischen Frankreich und dem Saargebiet einerseits und der Schweiz andererseits, und

b. zwischen Grossbritannien einerseits und der Schweiz und Italien andererseits durch Frankreich und durch Belgien-Frankreich, eingeführt.

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

a. Generalabonnements:

	Anzahl der ausgegebenen Abonnements					
	ohne Schnellzugzuschlag		mit Schnellzugzuschlag		im ganzen	
	1929	1928	1929	1928	1929	1928
Generalabonnements für						
8 Tage ¹⁾	—	—	6 972	—	6 972	—
15 Tage	—	—	8 362	6 916	8 362	6 916
30 »	—	—	2 663	2 433	2 663	2 433
Kurzfristige Abonnements	—	—	17 997	9 349	17 997	9 349
3 Monate, gültig für 1 Person ²⁾	1 743	1 907	11 385	11 050	13 128	12 957
3 » » » 2 Personen ²⁾	24	42	353	326	377	368
6 » » » 1 Person ³⁾	712	805	4 674	4 570	5 386	5 375
6 » » » 2 Personen ³⁾	14	14	142	134	156	148
12 » » » 1 Person	128	145	728	752	856	897
12 » » » 2 Personen	11	7	48	44	59	51
Langfristige Abonnements	2 632	2 920	17 330	16 876	19 962	19 796

¹⁾ Werden seit 1. Mai 1929 ausgegeben.

²⁾ Einschliesslich der Ratenkarten zu 12monatigen Abonnements.

³⁾ Es handelt sich hier um die 3. Ratenkarte zu 12monatigen Abonnements.

Die Einnahmen (einschliesslich Schnellzugzuschlag) betragen:

im ganzen		Anteile S. B. B.	
1929	1928	1929	1928
Fr. 10 263 000	Fr. 9 553 000	Fr. 8 488 000	Fr. 7 960 000

b. Abonnements zum Bezuge halber Billette:

	Anzahl der ausgegebenen Abonnements		im ganzen		Einnahmen		Anteile S. B. B.	
	1929	1928	1929	1928	1929	1928	1929	1928
für 3 Monate . . .	5 192	5 426	Fr. 648 000	Fr. 652 000	Fr. 574 000	Fr. 579 000		
» 12 » . . .	853	799						

c. Schweizerische zusammenstellbare Billette:

Anzahl der ausgegebenen Billette	im ganzen		Einnahmen		Anteile S. B. B.	
	1929	1928	1929	1928	1929	1928
138 273	135 719	Fr. 6 459 000	Fr. 6 363 000	Fr. 4 142 000	Fr. 3 974 000	

d. Internationale zusammenstellbare Billette:

Anzahl der in der Schweiz ausgegebenen Billette	alle schweizerischen Verwaltungen		Einnahmen ¹⁾		Anteile S. B. B.	
	1929	1928	1929	1928	1929	1928
8 181	10 837	Fr. 1 196 000	Fr. 1 538 000	Fr. 905 000	Fr. 1 204 000	

e. Die Einnahme der S. B. B. aus dem Verkauf von Fahrscheinen für ihre Strecken durch private Reiseunternehmungen betrug Fr. 13 239 000 (im Vorjahre Fr. 13 205 000).

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

Agentur in London	Fr. 4 609 000	(im Vorjahr Fr. 4 809 000), davon für die Schweiz Fr. 2 388 000 (2 581 000);
» » Paris	Fr. 1 768 000	(im Vorjahr Fr. 1 620 000), davon für die Schweiz Fr. 846 000 (776 000);
» » Berlin	Fr. 1 370 000	(im Vorjahr Fr. 1 169 000), davon für die Schweiz Fr. 794 000 (644 000);
» » New York	Fr. 261 000	(im Vorjahr Fr. 259 000), davon für die Schweiz Fr. 136 000 (135 000);
» » Wien	Fr. 511 000	(im Vorjahr Fr. 485 000), davon für die Schweiz Fr. 350 000 (319 000).

g. Die Einnahme der S. B. B. aus dem Verkauf der Spezialbillette für die im Jahre 1929 veranstalteten Verwaltungsextrazüge zu ermässigten Preisen betrug nach Abzug der sich auf rund Fr. 33 000 (im Vorjahre Fr. 23 000) belaufenden Propagandakosten Fr. 677 000 (Fr. 372 000).

h. Aus den von den Stationen im Jahre 1929 veranstalteten Gesellschaftsfahrten zu ermässigten Preisen betrug die Einnahme der S. B. B. nach Abzug der sich auf rund Fr. 19 000 (im Vorjahre Fr. 12 000) belaufenden Propagandakosten Fr. 321 000 (Fr. 180 000).

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

C. Güter- und Tierverkehr.

1. Der Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren ist auf 1. September neu herausgegeben worden. Damit wurden in der Hauptsache folgende Neuerungen durchgeführt: teilweise Ermässigung der Frachten für Tiere der Klasse I (Pferde usw.), Gewährung besonderer, ermässigter Taxen für Jung-rindvieh, teilweise Ermässigung der Taxen für Stücksendungen von Tieren der Klassen III und IV (Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen), Änderung der Frachtberechnung für Sendungen von Tieren verschiedener Klassen im Sinne einer Verbilligung, Herabsetzung der Mindestfrachten und teilweise Ermässigung der Nebengebühren.

2. Die schweizerischen allgemeinen Tarifvorschriften und die Güterklassifikation haben folgende Änderungen und Ergänzungen erfahren:

Die in Art. 8 für die Bereitstellung von Wagen zum Selbstverladen vorgesehenen Mindestgewichte von 2500 bzw. 3500 kg sind auf 2000 bzw. 2500 kg herabgesetzt worden.

Die Art. 11 und 43 wurden in dem Sinne geändert, dass das Auf- und Abladen der Güter der allgemeinen Wagenladungsklassen A und B den Verfrachtern obliegt.

Art. 12 betreffend gemeinsame Bestimmungen für alle Wagenladungen wurde in der Weise geändert, dass für die einer Wagenladung beige-ladenen Güter einer andern Tarifklasse bei getrennter Gewichts-angabe die Fracht nicht mehr zur Stückgut-, sondern zur Wagenladungstaxe berechnet wird, die der Natur des beige-ladenen Gutes und dem Gesamtgewicht der Sendung entspricht. Besteht der Beilad aus Gütern verschiedener Tarifklassen, so erfolgt die Frachtberechnung für das Gesamtgewicht der beige-ladenen Güter nach dem höchsten Wagen-ladungssatz, der für eines der beige-ladenen Güter in Frage kommt.

In der Güterklassifikation erhielt die Ordnungsnummer F 17 (Fischfuttermehl) den Zusatz: «Abfallfische zur Fischfütterung beim unmittelbaren Versand an Fischzuchtanstalten». Die Artikel «Futtermehl aus Getreide und Hülsenfrüchten» (Pos. F 25)

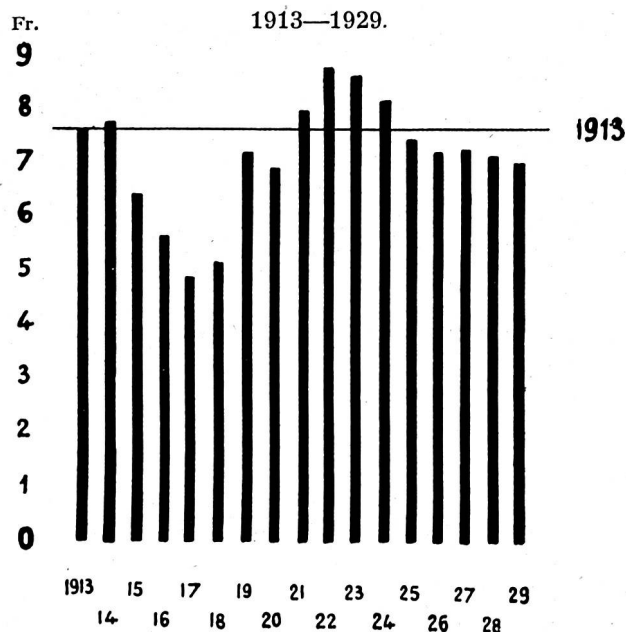
und «Reisfuttermehl und Abfälle der Reisstärkefabrikation» (Pos. R 6) sind vom Spezialtarif II in den Spezialtarif III versetzt worden.

3. Im schweizerischen Reglement und Tarif für den Bezug der Nebengebühren sind die Krangebühr (§ 10), die Gebühr für die Benutzung des Krans durch Angestellte der Absender oder Empfänger unter Aufsicht des Bahnpersonals (§ 12) und die Gebühr für das Umladen von Privatfuhrwerken in Eisenbahnwagen oder umgekehrt von Gütern, deren Ein- und Ausladen tarifgemäss der Eisenbahn obliegt (§ 15) um 50 % ermässigt, d. h. auf ihre frühern Ansätze zurückgeführt worden.

Im weitem wurde die Umladegebühr für Güter (§ 17) von 12, auf 10 Rp. für 100 kg herabgesetzt.

Abbildung 11.

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



4. Die Anwendung des Reglements über die Gewährung von Taxermässigungen für Ausstellungsgegenstände vom 1. März 1909 ist für 97 Ausstellungen zugestanden worden.

5. Für Güter in Wagenladungen von 5000 und 10 000 kg, die in den Zollfreilagern Aarau, St. Gallen und Zürich mit oder ohne Einlagerung nach innerschweizerischen Stationen reexpediert werden, wird auf dem Rückerstattungsweg und unter Einrechnung der tarifgemässen Reexpeditionengebühren die Durchrechnung der Tarife, d. h. die Anwendung der direkten Frachtsätze von der Abgangsstation bis zur endgültigen Bestimmungsstation gewährt.

6. Am 9. Dezember ist für Expressgut- sowie für Eil- und Frachtstückgutsendungen der sogenannte Sesa-Franko-Domizil-Dienst eingeführt worden. Bei derartigen Sendungen wird die Taxe für die Abfuhr am Bestimmungsort gleichzeitig mit der Fracht von der Versandstation berechnet, so dass die nachträgliche Belastung der Camionnagegebühren mit Frankaturnoten entfällt.

7. In den allgemeinen Tarifen für den internen Güterverkehr der S.B.B., für den gesamten direkten Verkehr der S.B.B. mit den schweizerischen Privatbahnen und für den Verkehr mit den Grenzstationen wurden auf 1. August die durch den beschlossenen Taxabbau bedingten Änderungen teils mittels Tarifneuausgaben, teils mittels Tarifnachträgen durchgeführt.

8. Die gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarife sind hauptsächlich wie folgt geändert und ergänzt worden:

Die Ausnahmetarife Nrn. 1 für Bier, 3 für Lebensmittel und 23 für Linoleum wurden mit dem Taxabbau angepassten herabgesetzten Frachtsätzen für Wagenladungen neu herausgegeben.

Auf den Zeitpunkt der Aufhebung des Getreidemonopols, d. h. auf 1. Juli, ist ein neuer Ausnahmetarif Nr. 6 für Getreide, Hülsenfrüchte und Ölsaaten in Kraft getreten. Nebst einem allgemein gültigen Schema mit stark ermässigten Taxen enthält er einen Anhang mit besonders billigen Spezialtaxen für Weizen zur Brotbereitung und Hartweizen von den wichtigsten schweizerischen Grenzstationen nach den die Mühlen bedienenden schweizerischen Stationen. Diese zur Herbeiführung des Frachtenausgleichs geschaffenen Taxen beruhen auf einer Vereinbarung mit dem eidgenössischen Finanzdepartement. Die dadurch gegenüber dem normalen Taxschema des A. T. Nr. 6 entstehende Frachteinbusse, die auf Fr. 1 500 000 pro Jahr veranschlagt wurde, wird uns von der Bundesverwaltung vergütet.

Der bisherige Ausnahmetarif Nr. 7 für Wein, Weinmost (Sauser), Obstwein und Obstmost in Fässern, in Ladungen von 6000 kg ist auf 1. August durch einen neuen ersetzt worden, der nunmehr für Wein (auch alkoholfreien), Weinmost (Sauser), Obstwein, Obstmost, auch alkoholfreien (letztern auch mit Kohlensäurezusatz) und Mineralwasser, künstliches und natürliches, in Fässern und in Flaschen, in Ladungen von mindestens 3000 kg gilt.

In den Ausnahmetarif Nr. 18 für Holz und Torf wurden ermässigte Taxen für Schnittholz und Rundholz (Blöcke, Stämme und Stangen) schweizerischer Herkunft in Ladungen von 5000 kg an, aufgenommen.

In das Artikelverzeichnis des Ausnahmetarifs Nr. 14 für Düngemittel ist «denaturiertes Abfallsalz» und in dasjenige der Serie 2, Ziffer 4, des Ausnahmetarifs Nr. 19 für Steine usw. sind «Betonbauplatten (aus Zement und Sand)» aufgenommen worden.

Der Ausnahmetarif Nr. 42 für Zuckerrüben und Schnitzel von Zuckerrüben nach und von Aarberg wurde mit gegenüber bisher stark ermässigten Taxen neu herausgegeben.

9. Folgende vorübergehende Taxermässigungen wurden gewährt:

- vom 15. Februar bis 30. April für Wein und Obstwein (vergoren und unvergoren) schweizerischer Herkunft bei Frachtgutaufgabe in Ladungen von 3000, 5000 und 10 000 kg nach besonderem Schema;
- vom 1. März bis 30. April für felbesichtigte und anerkannte Saatkartoffeln inländischer und ausländischer Herkunft bei Aufgabe als

Eil- und Frachtgut in Einzelsendungen und in Wagenladungen um 50 % ermässigte Taxen;

c. vom 1. Juli bis 31. Dezember für Beeren, frische (Wald- und Gartenbeeren aller Art), und Gartengewächse, frische (Gemüse usw., wie dem Ausnahmetarif Nr. 3 zugewiesen), und für Obst, frisches, wie Äpfel, Aprikosen, Birnen, Kirschen, Pfirsiche, Pflaumen, Quitten und Zwetschgen, schweizerischer Herkunft, bei Aufgabe in Eilfracht gemäss besonderem Schema: für Stückgut 30 % auf den Taxen des Ausnahmetarifs 3 und für Wagenladungen die durch den Taxabbau auf 1. August eingeführten Frachtsätze;

d. vom 18. September bis 31. Dezember für frisches Stein- und Kernobst schweizerischer Herkunft, als Stückgut und in Wagenladungen, bei Aufgabe als Frachtgut sowie als Eilstückgut:

für Entfernungen von	Eilstückgut	Frachtstückgut	Frachtgut in Wagenladungen
km 1—100	30 %	20 %	10 %
km 101 und mehr	30 %	30 %	30 %

auf den tarifgemässen Sätzen (Ausnahmetarife Nr. 3 und 9 und Spezialtarif II);

(Zur Förderung der Verwertung der Obst-ernte und der Versorgung der Städte und Gebirgsgegenden hat ferner der Bund für die Zeit vom 1. Oktober bis 15. November die Hälfte der ermässigten Frachten übernommen.)

e. vom 18. September bis 31. Dezember für einheimische frische (auch eingestampfte) Trauben und einheimische frische, essbare Kastanien als Eil- oder Frachtstückgut:

aa. bei Aufgabe als Eilstückgut 30 %,

bb. bei Aufgabe als Frachtstückgut 20 %

auf den entsprechenden Taxen der Ausnahmetarife Nr. 3 und 9;

f. für Weinmost (Sauser), neuen Wein und Obstwein (unvergoren und vergoren) schweizerischer Herkunft, in Eil- und gewöhnlicher Fracht, als Stückgut:

	Eilstückgut	Frachtstückgut
km 1—100	30 %	20 %
km 101 und mehr	30 %	30 %

auf den entsprechenden Taxen des Normaltaxschemas bzw. der Ausnahmetarife Nr. 3 und 9 (mit Ausnahme des Ausnahmetarifs Nr. 7), und zwar:

aa. für Weinmost (Sauser) und neuen Wein vom 18. September bis 15. Dezember;

bb. für Obstwein (unvergoren und vergoren) vom 18. September bis 31. Dezember;

g. für als Eilgut aufgeliefertes Mineralwasser, natürliches (auch mit Kohlensäurezusatz), als Stückgut und in Wagenladungen vom 28. Februar bis 15. März und vom 1. Dezember bis 28. Februar 1930 die Taxen des Ausnahmetarifs Nr. 1 für Bier;

h. für die Wanderausstellung zur Krebsbekämpfung und «Gute Kost ist billig» 50 % Ermässigung auf den normalen Taxen.

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

a. im innerschweizerischen Verkehr für:

Altblei zum Einschmelzen Genève C.—verschiedene Stationen; Ammoniakwasser, rohes, synthetisches Visp (Viège)—Arbon und Basel; Ammoniakwasser (Salmiakgeist) Visp (Viège)—verschiedene Stationen; Azethylen Pratteln—verschiedene Stationen; Hochofenschlackensand Choindez—verschiedene Stationen; Kalksteine, rohe, Gänsbrunnen und Oberdorf (Solothurn)—Luterbach und Leuk (Loèche)—Visp (Viège); Koksgrües Vevey—Vouvry; Kupfervitriol zu industriellen Zwecken Bex C. F. F. und Renens (Vaud)—verschiedene Stationen; Lederabfälle und Falzspäne zur Düngerfabrikation Zofingen—verschiedene Stationen; Melasse, die als solche zu Speisezwecken nicht verwendbar ist (Rohmelasse) und Melassefutter (Melasse mit andern Artikeln zu Futterzwecken gemischt) Aarberg—verschiedene Stationen; Natriumnitrit und Salpetersäure Visp (Viège)—Basel; Natureis Cottens, Le Pont, Meiringen, Monthey C. F. F., Romont, Rothen- thurm, Schwyz und Sursee—verschiedene Stationen; SchlackenBex C.F.F.—Baulmes; Schweiss- ofenschlacken Emmenbrücke—Choindez; Teer zur Veredelung (Destillation, Mischung usw.) von und nach den schweizerische Gaswerke bedienenden Stationen; verzinkte eiserne Röhren Aarau SBB-Pratteln und Wolfhausen—Haggen-Bruggen und Seebach; Ziegelbrocken Bürglen und St. Fi- den—Zürich Giesshübel;

b. für die Ausfuhr von:

Ammoniakwasser, rohem, synthetischem; Am- monitrat, Azeton, Azetylen-Derivaten, Essig- säure, Kalk, Ledermehl, Persulfat, Perborat, Sal- petersäure, Stickstoff-Azetylen-Derivaten und Stickstoffdünger;

c. für die Einfuhr von:

phosphorhaltigem Eisenerz und Rohzucker.

11. Für Liebesgaben aller Art, mit Ausnahme von Bau- und Brennmaterialien, für die Brand- beschädigten von Lourtier und Torgon (Wallis) wurde bei Aufgabe als Eil- oder Frachtgut, in Einzel- sendungen und in Wagenladungen, Frachtfreiheit gewährt.

12. In den ausländisch-schweizerischen Gütertarifen sind die infolge des schweizerischen Taxabbaues erforderlichen Änderungen ebenfalls auf 1. August durchgeführt worden. Eine Ausnahme bildet einzig der Getreidetarif (T. c. 402) Marseille- Schweiz, dessen schon seit Ende Juni im Entwurf vorliegende Neuausgabe mangels rechtzeitiger Zu- stimmung der PLM im Berichtjahre nicht mehr ein- geführt werden konnte.

13. Im deutsch-schweizerischen Güterver- kehr sind direkte Tarife für die Beförderung von Eil- und Frachtstückgut, sowie für Getreide und Hülsenfrüchte in Wagenladungen ab den deutschen Oberrheinhäfen in Kraft getreten.

14. Für den direkten österreichisch-schwei- zerischen Güterverkehr ist am 1. Mai der Tarif, Teil IV, erschienen; er enthält die Entfernungen und die Leitungsvorschriften. Auf den gleichen Zeit- punkt ist der Tarif, Teil III, Heft 1, in Kraft ge- treten, der direkte Frachtsätze für Holz und Borke (Rinde) von österreichischen nach schweizerischen Stationen vorsieht.

15. Im tschechoslowakisch-schweizerischen Güterverkehr ist am 1. August der Tarif, Teil I, eingeführt worden, der besondere Zusatzbestimmungen zum I. Ü. G., die Leitungsvorschriften und den Entfernungszeiger enthält. Am 1. Oktober ist sodann ein direkter Tarif für die Beförderung von Getreide und Hülsenfrüchten in Kraft getreten.

16. Im deutsch-italienischen Güterverkehr wurden am 1. Oktober Frachtsätze für Wein, Obst und Gemüse aus Italien nach deutschen Seehäfen eingeführt, für die die deutsche Reichsbahn besonders ermässigte Taxen zur Verfügung stellte.

17. Der belgisch-italienische Gütertarif für den Verkehr mit den belgischen Seehäfen via Schweiz und Frankreich, sowie der Tarif für Lebensmittel Italien—belgische und niederländische Seehäfen via Schweiz—Deutschland mussten der belgischen Taxerhöhungen wegen auf 1. August neu herausgegeben werden.

D. Verkehrswerbung.

1. In Übereinstimmung mit der günstigen Wirtschaftslage in den ersten drei Vierteln des Berichtsjahres nahm der Reiseverkehr nochmals einen bedeutenden Aufschwung. Diese sowohl für die Transportanstalten als auch für die Hotellerie befriedigende Entwicklung hängt natürlich stark auch mit dem schönen Sommerwetter zusammen, das auf den Reisetrieb ausserordentlich anregend wirkte. Besondere Beachtung verdient der Umstand, dass neben dem wachsenden Kontingent von Reisenden aus Deutschland auch die Zahl der einheimischen Ausflügler und Feriengäste ständig stieg. Der in den ungewöhnlich kalten Monaten Januar und Februar festgestellte Verkehrsausfall wurde durch eine gute Herbstsaison ausgeglichen, so dass der Jahresdurchschnitt den zuversichtlichen Erwartungen für 1929 im allgemeinen Recht gab.

2. Vermehrte Anstrengungen wurden auf das Ziel gerichtet, das einheimische Publikum und mit ihm die anwesenden fremden Gäste mit den Schönheiten unseres Landes und mit den bei den Transportanstalten bestehenden verbilligten Taxen vertraut zu machen. Die zweite Auflage der sogenannten Städteprospekte, die ausser für die bisherigen 9 noch für 6 weitere Bevölkerungszentren bereitgestellt wurde, entsprach offensichtlich einem Bedürfnis des reisenden Publikums. Wertvolle Unterstützung fanden unsere Bemühungen bei der Vereinigung schweizerischer Reisebureaus, die im Mai unter Mitwirkung sämtlicher Mitglieder eine erfolgreiche Propagandawoche für Schweizerreisen organisierte.

3. Einer Anregung der Konferenz der Presseexperten des Völkerbundes Folge gebend, ermächtigten wir die beim Völkerbund beglaubigten Journalisten, im Zusammenhang mit offiziellen Völkerbundssessionen oder -konferenzen auf Grund einer besondern Ausweiskarte während einer gewissen Zeit vor und nach den betreffenden Sitzungen gewöhnliche Billette zur halben Taxe zu beziehen.

4. Bei den Agenturen im Ausland sind keine wesentlichen Veränderungen eingetreten. Am 4. März fand in Berlin die offizielle Besichtigung der neuen Agenturräumlichkeiten in Anwesenheit unseres

dortigen Gesandten und der Vertreter der wichtigsten deutschen Verkehrsorganisationen, sowie der Presse statt. In Paris wurde im Spätherbst mit den Vorarbeiten für den Umbau der Schaufensteranlage begonnen, an den sich eine teilweise Modernisierung des Lokals anschliessen wird.

5. Zur Förderung der Propaganda im Ausland wurden verschiedene Werbedrucksachen neu ausgegeben. Zu erwähnen sind insbesondere die Fahrplanbroschüre «Internationale Zugverbindungen» (im Frühjahr und Herbst zusammen 49 500 Exemplare), die Reisekarte der Schweiz 1 : 750 000 in drei Sprachen in einer Auflage von total 100 000 Stück, das Album «Die Schweiz» (36 000) und «La Suisse» (30 000) in Tiefdruck, der Faltprospekt «Ferien in der Schweiz» (30 000), die Broschüre «Summer in Switzerland» (21 000), die Auskunftsbroschüre «Kleiner Reisebegleiter für die Schweiz» (24 000) und der Faltprospekt der Simplonlinie in englischer Sprache (21 600).

Ausserdem liess unser Publizitätsdienst 6000 deutsche und 3000 französische Krankenwagenprospekte als Beilage zum Tarif und als Propagandamittel erstellen, ferner 100 000 farbige Koffertiketten, einen englischen Golfprospekt in 21 000 Exemplaren, 50 000 deutsche, 18 000 französische, 30 000 englische, 5000 holländische, 5000 tschechische und 10 000 italienische Generalabonnementsprospekte und ein Flugblatt für Belgien, als Spezialreklame für die achttägigen Generalabonnements, in einer Auflage von 40 000 Stück.

Im Laufe des Jahres wurde auch ein Simplonplakat von Cardinaux im Format 64 × 102 cm gedruckt (1065 Stück mit französischem und 2175 Stück mit englischem Text). 1300 Plakate der ehemaligen Gotthardvereinigung wurden mit geeigneten Aufschriften weiter verwendet. Der Agentur Paris sind 15 000 informatorische Einlagen zur Broschüre «Voyages en Suisse» geliefert worden; die Agentur New York gab 22 000 Faltprospekte «Where Dreams come true» aus.

Der Auslandswerbung dienten ferner auch unsere Beteiligungen an der Sonderschau «Fremdenverkehr und Bäder» der beiden Technischen Messen in Leipzig, an der Internationalen Reklameschau in Berlin, an der Sonderschau für Reiseverkehr der Frühjahrmesse in Köln und an der Internationalen Ausstellung in Barcelona, jeweilen gemeinsam mit andern Interessenten. An der Lyoner Mustermesse stellten wir 4 Dioramen aus dem Oberwallis aus.

Im Frühjahr und Sommer veranstalteten unsere Agenturen in London, Berlin und New York wiederum eine Kollektiv-Inseratenpropaganda.

Ein im Spätsommer neu aufgenommenener Kurzfilm dürfte ebenfalls wertvolle Werbearbeit für unser Land leisten. Wir erwähnen noch die von den London Midland and Scotthis Railways einerseits und vom Lifsey Travel Service in New York andererseits organisierten Studienreisen durch die Schweiz. Die Teilnehmer an den beiden Fahrten genossen freie Fahrt in der Schweiz; zudem stellte unsere Verwaltung je einen offiziellen Reisebegleiter.

6. Die im Generalsekretariat redigierte S.B.B.-Revue hat sich in der kurzen Zeit ihres Bestehens zur grössten schweizerischen Reisezeitung ent-

wickelt und erweist sich immer mehr als ein erstklassiges Propagandaorgan. Jeden Monat erscheinen 16 000 Exemplare der Inlandsausgabe, die zur Hauptsache in unsern Zügen und Wartsälen und in den Personenwagen zahlreicher Privatbahnen aufgelegt werden. Viermal im Jahre erscheint zu Beginn der Jahreszeiten eine besondere Auslandsausgabe in 12 000 Exemplaren, die von unsern

Agenturen, von den ausländischen Geschäftsstellen der Verkehrszentrale und von einer Reihe schweizerischer Konsulate verteilt werden.

7. Zu erwähnen ist noch der Winterwettermeldedienst, der täglich über die Wetterlage von 29 Winterstationen Auskunft gibt und im Ausland sehr geschätzt wird.

VIII. Stations- und Zugsdienst.

A. Rekrutierung und Ausbildung des Personals.

Zur Deckung des Bedarfs an Stationsbeamten sind im Frühjahr 90 und im Herbst 55 Stationslehrlinge eingestellt worden. Die Bewerber, die auf Grund der pädagogischen Prüfung für die Einstellung in Frage kamen, wurden einer psychotechnischen Eignungsprüfung unterzogen. Ferner wurden auf Grund der Vorschriften über die berufliche Ausbildung der Beamten des Stations- und Zugsdienstes im Winter 1928/29 für Stationsbeamte und für das Zugspersonal mehrere Instruktionkurse durchgeführt.

B. Personenverkehr.

Mit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wurde eine Vereinbarung getroffen, wonach die Abfertigung von Personen und Reisegepäck im Bahnhof Konstanz, Richtung Schweiz, ab 1. Januar 1929 durch Personal unserer Verwaltung besorgt wird.

C. Güterverkehr.

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

2. Zur Herbeiführung einer Vereinfachung der Zollformalitäten im internationalen Güterverkehr fand vom 30. April bis 3. Mai in Florenz eine internationale Konferenz statt, an der die Zoll- und Eisenbahnverwaltungen von Deutschland, der Tschechoslowakei, von Österreich, Ungarn, Jugoslawien, Italien und der Schweiz vertreten waren.

3. Am 7. Oktober wurde der neue Rangierbahnhof Basel S.B.B. für den West-Ost-Verkehr eröffnet.

D. Fahrplan.

Zur Beratung des Entwurfes des vom 15. Mai 1929 bis und mit 14. Mai 1930 gültigen Fahrplans fand vom 4.—6. März in Bern die interkantonale Fahrplankonferenz statt. Sie behandelte im ganzen 816 Geschäfte, wovon 626 unsere Verwaltung betrafen. Gegenüber dem vorjährigen Fahrplan brachte der neue Fahrplan für unsere Verwaltung Mehrleistungen von rund 922 000 Zugkilometern im Jahre.

E. Wagenverbandsgeschäfte.

Ab 1. Januar wurde versuchsweise für die Dauer von zwei Jahren ein vereinfachtes Verfahren in der gegenseitigen Wagenmieteabrechnung mit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vereinbart. Danach wird an Stelle der umständlicheren Sonderberechnung die Miete für die Benützung der beiderseitigen Güterwagen nach einem Einheitssatze, vervielfältigt mit der Zahl der übernommenen Wagen, berechnet.

F. Betriebs-, Anschluss- und Mitbenützungsverträge.

1. Die Bulle-Romont-Bahn hat ab 1. Januar die Besorgung des Stations- und Zugsbegleitungsdienstes auf ihrer Linie selbst übernommen. Unsere Verwaltung besorgt dagegen weiterhin den Fahrdienst, das Abrechnungs-, Tarif- und Frachtreklamationswesen.

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

IX. Zugförderungs- und Werkstätdienst.

A. Anschaffung und Ausrüstung von Rollmaterial.

1. Im Laufe des Berichtsjahres wurde folgendes Rollmaterial in den Betrieb gestellt:

Normalspur:

2 Einphasen-Wechselstromlokomotiven der Serie A^e 3/6
9 Einphasen-Wechselstromlokomotiven der Serie A^e 4/7

3 Einphasen-Wechselstromrangierlokomotiven der Serie E^c 2/2
6 vierachsige Personenwagen der Serie ABC^{4u}
49 » » » » C^{4u}
20 gedeckte Güterwagen » » J³
30 » » » » K²
4 » » » » K³
20 Schotterkippen » » S^k
11 Schotterwagen » » S
37 Dienstwagen » » X

Die Schotter- und Dienstwagen wurden von den Werkstätten aus alten Wagen umgebaut.

Schmalspur (Brünigbahn).

- 2 vierachsige Personenwagen der Serie AB⁴
- 2 dreiachsige Gepäckwagen » » F³

2. In Auftrag gegeben wurde folgendes Rollmaterial:

Normalspur:

- 10 elektrische Rangierlokomotiven der Serie E^{e 3/3}
- 26 vierachsige Personenwagen der Serie AB^{4ü}
- 14 » » » » B^{4ü}
- 20 » » » » BC^{4ü}
- 80 » » » » C^{4ü}
- 4 » Gepäckwagen » » F^{4ü}
- 20 gedeckte Güterwagen » » J^{3d}
- 200 offene Güterwagen » » M⁷
- 20 Schotterwagen » » S^k

Schmalspur (Brünigbahn).

- 3 vierachsige Personenwagen der Serie BC⁴
- 5 » » » » C⁴

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

- 355 Streckenlokomotiven (inkl. 2 Lokomotiven à 5500 Volt),
- 23 Rangierlokomotiven,
- 45 Motorwagen (15.000 Volt),
- 10 Motorwagen (5500 Volt, Seetal),
- 17 Akkumulatorenfahrzeuge, inkl. 1 Traktor,

Total 450 elektrische Triebfahrzeuge.

4. 350 Personen- und 30 Gepäckwagen wurden für die elektrische Heizung eingerichtet und 120 Eilgutwagen mit der elektrischen Heizleitung ausgerüstet.

5. Aus 40 Untergestellten älterer Wagen der Serie K liessen wir Schotterwagen der Serie S mit Bodenschieber herstellen.

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 auszurüsten zu lassen. Seit dem 15. Mai stehen nun 91

mit dieser Sicherheitseinrichtung ausgerüstete Lokomotiven im Dienste, die in der Regel nur von einem Manne bedient werden.

C. Zugförderung.

1. Auf den 15. Mai wurde das Fahrdienstreglement für die schweizerischen Bahnen neu herausgegeben und darin auch die neue Bremsordnung aufgenommen.

2. Die anfangs des Jahres eingetretene ausserordentlich strenge Kälte hat auf die Abwicklung des Zugförderungsdienstes störend und erschwerend eingewirkt; doch gelang es im allgemeinen, dank der geringeren Empfindlichkeit der elektrischen Triebfahrzeuge gegen die Einflüsse der Kälte, der guten Schulung und des Dienstifers des Personals, den Erschwerungen zu begegnen. Bei ausschliesslichem Dampftrieb wäre es uns wahrscheinlich ebensowenig wie den meisten ausländischen Bahnen gelungen, den Betrieb während der Kälteperiode ohne Einschränkungen aufrechtzuerhalten. Wohl waren auch bei den elektrischen Triebfahrzeugen die auf Kälte zurückzuführenden Schäden und Störungen zahlreich, doch waren sie für die Zugförderung weniger störend und konnten auch rascher behoben werden als diejenigen an Dampflokomotiven.

Auch die elektrische Zugheizung hat sich bewährt und der Dampfheizung als überlegen erwiesen. Einzig der Übergang vom einen Heizungssystem zum andern bot bei der strengen Kälte gewisse Schwierigkeiten.

D. Durchgehende Güterzugbremse.

Für die Drolshammer-Güterzugbremse konnte gegen Ende des Jahres die Lieferung der einzelnen Bremsbestandteile vergeben werden. Mit der Ausrüstung der Güterwagen wird in der ersten Hälfte des Jahres 1930 begonnen werden.

E. Schiffsdienst auf dem Bodensee.

1. Wegen Vereisung der Häfen musste der Dampfschiff- und der Trajektverkehr auf dem Bodensee von Mitte Februar bis Mitte März eingestellt werden. Reisende, Gepäck und Güter wurden während dieser Periode auf dem Landweg über St. Margrethen-Lindau befördert.

2. Der Schiffsdienst wurde auf den 1. Oktober reorganisiert und die Leitung einem Schiffsfahrtsinspektor unterstellt.

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 Arbeiten erforderlichen Kredite bewilligt:

- a. Erstellung des II. Geleises Ependes—Yverdon, Fr. 4 400 000;
- b. Erstellung des II. Geleises Riddes—Sitten, Fr. 3 220 000;

- c. Erstellung des II. Geleises Al Sasso—Rivera-Bironico mit Erweiterung der Station Rivera-Bironico, Fr. 11 670 000;
- d. Erstellung des II. Geleises Richterswil—Pfäffikon (Schwyz), Fr. 4 638 000;
- e. Erstellung des II. Geleises Flawil—Uzwil, Fr. 2 440 000;
- f. Sicherung der Bahnlinie beim Calanchinibach zwischen Castione und Bellinzona, Franken 2 898 000;
- g. Erweiterung und Umbau des Bahnhofes Lugano, Fr. 1 980 000.

2. Folgende grössere Arbeiten sind vollendet worden:

Umbau und Erweiterung des Bahnhofes Freibur; Erweiterung des Rangierbahnhofes in Winterthur; Erstellung von zwei Zwischenbahnsteigen und eines Personendurchganges im Bahnhofe Bellinzona; Ersatz der eisernen Taubenlochbrücke auf der Strecke Biel—Reuchenette durch eine steinerne; Erstellung des zweiten Geleises auf den Strecken Flamatt—Thörishaus, Rothenburg—Emmenbrücke und Gossau—Flawil.

3. In Ausführung begriffen waren folgende wichtigere Bauten: Umbau und Erweiterung der Bahnhöfe in Genf, Neuenburg, Chiasso, Burgdorf; Erstellung von fünf Perrongeisen und Erweiterung der Geleiseanlagen im Hauptbahnhofe Zürich; Erweiterung der Station Zürich-Wollishofen; Erstellung eines neuen Dienstgebäudes für die Post- und die Bahnverwaltung in Zürich; Erstellen eines neuen Rangierbahnhofes auf dem Muttenzerfeld bei Basel; Tieferlegen der Geleise und teilweise Erneuerung des Mauerwerks im Mont Sagne-Tunnel und im Tunnel des Loges bei Convers auf der Strecke Neuenburg—La Chaux-de-Fonds; Ersatz des eisernen Combe-Maran-Viaduktes bei St. Ursanne durch einen steinernen; Erstellung des zweiten Geleises auf den Strecken Delsberg—Courrendlin, Richterswil—Pfäffikon (Schwyz) und Neuhausen—Schaffhausen.

4. Vom Bestreben geleitet, den Oberbau zu verstärken und ihn den erhöhten Achsdrücken der Lokomotiven und den grösseren Zugsgeschwindigkeiten anzupassen, wurde eine Vermehrung der Schwellen angeordnet. An einem Kilometer Geleise werden nunmehr bei Schienen von 18 m Länge statt 1610 Schwellen 1722, bei Schienen von 15 m Länge statt 1599 Schwellen 1732 und bei Schienen von 12 m Länge statt 1582 Schwellen 1749 eingelegt.

B. Sicherung der Niveauübergänge.

1. Im Berichtsjahre sind 17 Niveauübergänge aufgehoben worden. Davon wurden 5 Übergänge durch Unterführungen und 3 durch Überführungen ersetzt; 9 Übergänge von untergeordneter Bedeutung konnten ohne Ersatz aufgehoben werden.

2. Die Verordnung betreffend den Abschluss und die Signalisierung der Niveaureisungen der Eisenbahnen und öffentlichen Strassen

und Wege (siehe Geschäftsbericht 1928, Ziffer X, lit. A) wurde vom Bundesrat am 7. Mai erlassen. Mit der Anbringung der darin vorgeschriebenen Warnkreuze bei Strassenkreuzungen wurde begonnen. Die Zahl der durch optische und akustische Signale gesicherten Niveauübergänge wurde im Berichtsjahre nicht vermehrt. Dagegen wurde die im Jahre 1927 begonnene Ausrüstung der Wegschranken mit Cataphotes-Tafeln weitergeführt. Ende 1929 waren die Schranken von 705 Niveauübergängen mit Cataphotes-Tafeln ausgerüstet.

C. Bahnunterhalt.

Ausser dem laufenden Unterhalt und der Erneuerung der Bahnanlagen wurden die Bahnsteig-Hallendächer des Bahnhofes Luzern durchgreifend instand gestellt und die durch die ausserordentliche Kälte des Winters 1928/29 verursachten Beschädigungen und Veränderungen der Bahnanlagen behoben.

D. Besondere Ereignisse.

1. Am 18. Juli trat der Kirchbach zwischen Erstfeld und Amsteg infolge lokaler Gewitter über die Ufer und überschwemmte den Bahnkörper auf eine Länge von 60 m mit Schlamm und Schutt. Der Betriebsunterbruch dauerte auf dem bergseitigen Geleise 6 Stunden, auf dem talseitigen Geleise eine Stunde.

2. Am 21. Juli verursachte ein Gewitter zwischen Niederried und Oberried durch Überschwemmung der Geleise einen Verkehrsunterbruch, so dass bei zwei Zügen umgestiegen werden musste.

3. Die anfangs des Jahres eingetretene ausserordentlich strenge und anhaltende Frostperiode verursachte grössere Schäden an den Bahnanlagen.

In den Geleisen entstanden in bisher nie beobachtetem Ausmasse Frostbeulen, die die Geleise hoben und eine unregelmässige Geleisenivellette verursachten, so dass an vielen Stellen die Fahrgeschwindigkeit herabgesetzt werden musste. Wegen diesen Vorkommnissen mussten während kürzerer oder längerer Zeit an 121 Stellen Langsamfahrsignale aufgestellt werden. Zahlreich waren auch die Schienenbrüche, was darauf zurückzuführen ist, dass der Schienenstahl bei tiefer Temperatur brüchiger wird und der gefrorene Unterbau eine harte, unelastische Unterlage bildet.

XI. Elektrifizierung.

A. Allgemeines.

Der Verwaltungsrat hat im Berichtsjahr folgende Projekte für die Verbesserung des elektrischen Bahnbetriebes genehmigt und für die Ausführung der Anlagen, sowie für Mobiliar und Gerätschaften die erforderlichen Kredite bewilligt:

Umbau der Seetallinie von 5500 Volt, 25 Perioden auf 15 000 Volt, 16²/₃ Perioden, Kredit Fr. 1 620 000, Abschreibungen zu Lasten des Kontos der zu tilgenden Verwendungen Fr. 150 000;

Änderung des Stromsystems auf der Strecke Brig—Iselle und Umbau des Kraftwerkes Massaboden, Kredit Fr. 1 380 000, Abschreibungen zu Lasten des Kontos der zu tilgenden Verwendungen Fr. 340 000.

Er hat ferner die mit der Generaldirektion der italienischen Staatsbahnen abgeschlossenen Bau- und Betriebsverträge betreffend die Elektrifizierung der Strecke Iselle—Domodossola nach dem Einphasensystem 15 000 Volt, 16²/₃ Perioden und den mit der A.-G. «Dinamo» in Mailand abgeschlossenen Vertrag über die Energielieferung für die Strecke Iselle—Domodossola genehmigt.

In seiner Sitzung vom 19. November 1929 stimmte der Verwaltungsrat einem Programm für die Fortsetzung der Elektrifizierung und die Ergänzung der Energieversorgung durch Erstellung des Etzelwerkes zu. Das Programm umfasst folgende Linien:

Neuchâtel—La Chaux-de-Fonds—Col-des-Roches Baujahr 1930/31

	Baujahr
Delsberg—Basel	1930/31
Delsberg—Delle	1931/32
Wallisellen—Uster—Rapperswil—Uznach— Ziegelbrücke	1931/32
Zürich—Affoltern—Zug	1931/32
Biel—Sonceboz—La Chaux-de-Fonds	1932/33
Bern—Luzern	1932/34
Rorschach—Buchs	1933/34
Gossau—Sulgen	1934/35
Neuchâtel—Les Verrières	1934/35
Sonceboz—Moutier	1935/36
Giubiasco—Locarno	1935/36

B. Kraftwerke.

1. Energiewirtschaft.

In den Bahnkraftwerken erzeugte Einphasenenergie:

	1929 kWh	1928 kWh
Kraftwerkgruppe Amsteg/ Ritom	224 861 000	221 706 000
Kraftwerkgruppe Vernayaz/ Barberine	218 529 000	156 813 000
Kraftwerk Massaboden (Dreiphasenenergie für Brig—Iselle)	4 374 000	4 383 000
Total	447 764 000	382 902 000

Von bahnfremden

Kraftwerken bezogene Energie 25 148 000 20 474 000

Summe der erzeugten und bezogenen Energie 472 912 000 403 376 000

Überschussenergie an

Dritte für Industriezwecke:

Kraftwerk Amsteg	53 382 000	52 694 000
» Vernayaz	47 619 000	59 750 000
» Massaboden	11 097 000	8 297 000
Total	112 098 000	120 741 000

In den eigenen Bahnkraft-

werken erzeugte Einphasen- und Dreiphasenenergie. 559 862 000 503 643 000
(100 %) (100 %)

wovon mit Hilfe der Stau-

seen in den Kraftwerken Ritom, Barberine und Vernayaz erzeugt 203 144 000 164 770 000
(36,2 %) (32,7 %)

wovon von den Flusswer-

ken Massaboden, Amsteg (einschliesslich Göschenen) und Vernayaz (einschliesslich Nebenkraftwerk Trient) erzeugt 356 718 000 338 873 000
(63,8 %) (67,3 %)

Energieabgabe für die

Zugförderung der S.B.B. 459 897 000 390 955 000

Der Energieverbrauch für die Zugförderung ist infolge der im Laufe des Jahres 1928 erfolgten Aufnahme des elektrischen Betriebes auf den Strecken Sargans—Chur, Zollikofen—Biel, Münster—Delsberg, Winterthur—Romanshorn und Oerlikon—Schaffhausen, sowie infolge der Verkehrszunahme auf den übrigen Linien gegenüber dem Vorjahre um 68 942 000 kWh, d. h. um zirka 18 %, gestiegen.

Mit der A.-G. Bündner Kraftwerke in Klosters haben wir eine Zusatzvereinbarung zum Verträge vom 14./17. März 1925 betreffend die Lieferung von elektrischer Energie getroffen, wonach im Kraftwerk Küblis eine zweite Einphasengruppe zur Aufstellung gelangen soll, um den Energiebezug vom Jahre 1930 an steigern zu können.

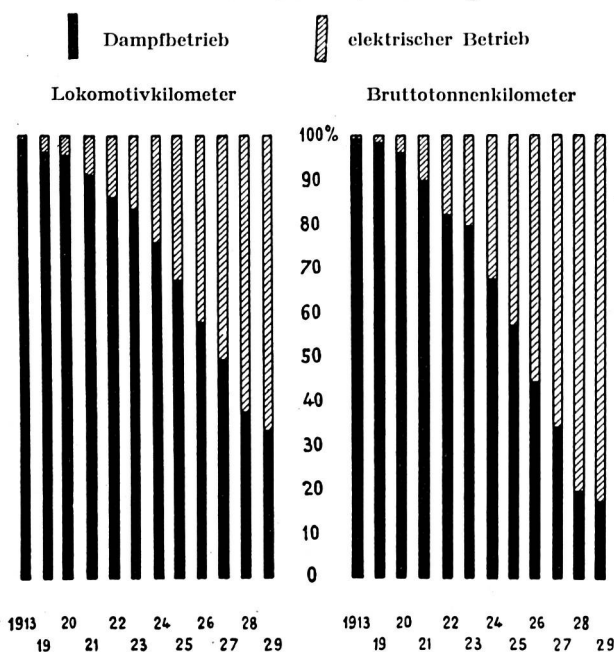
Mit den Direktionen der Visp—Zermatt-Bahn und der Rorschach—Heiden-Bahn wurden Verträge betreffend die Versorgung dieser Bahnen mit elektrischer Einphasenenergie aus unserem Netz vereinbart.

2. Kraftwerk Ritom.

Der Ritomsee befand sich Mitte April bei rund 8 Millionen m³ Nutzinhalt auf seinem tiefsten Stand und erreichte Mitte November wiederum seinen vollen Stauinhalt von 27 Millionen m³.

Zwecks Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Ritomwerkes, und um einem Wassermangel in trockenen Jahren vorzubeugen, haben wir uns mit der Regierung des Kantons Graubünden verständigt, den Cadlimobach in den Ritomsee abzuleiten. Die

Abbildung 12
Fortschritte der Elektrifizierung



Bauarbeiten wurden in Angriff genommen und von dem 920 m langen Zulaufstollen auf dem Passo dell'Uomo waren am Ende des Berichtsjahres 355 m ausgebrochen, während der offene Kanal trotz Einstellung der Bauarbeiten infolge ungünstiger Witterung Mitte Oktober zu ³/₄ beendet war. Die Arbeiten im Stollen wurden während des ganzen Winters in dreischichtigem Betrieb fortgesetzt.

3. Kraftwerk Barberine.

Der Barberinesee verzeichnete Ende April bei 7,6 Millionen m³ Nutzinhalt seinen tiefsten Stand und erreichte Ende August seinen vollen Stauinhalt von 39 Millionen m³. Mit der Absenkung wurde im September begonnen, und am Ende des Berichtsjahres betrug der Nutzinhalt noch rund 25 Millionen m³. Im Anschluss an die bereits im Vorjahre durchgeführten Erweiterungsarbeiten wurde die vierte

Maschinengruppe Mitte Januar in Betrieb genommen.

4. Kraftwerk Vernayaz.

Die Wasserfassungen des Pécheux, eines Seitenbaches der Eau-Noire, und der Quellbäche in Finhaut wurden beendet und das Wasser in den Zulaufkanal des Kraftwerkes Vernayaz, zwecks Vermehrung der Energieproduktion im Winter, eingeleitet.

5. Nebenkraftwerk Trient.

Das Nebenkraftwerk Trient wurde nach Durchführung der Abnahmeprobe am 17. Januar in Betrieb genommen.

6. Kraftwerk Massaboden.

Im Berichtsjahre wurden im Kraftwerk Massaboden folgende Arbeiten ausgeführt und vollendet:

Erweiterung der Schaltanlage für die Speisung der Strecke Brig—Domodossola mit Einphasenstrom von 15 000 Volt, 16²/₃ Perioden.

Montage und Inbetriebnahme einer Umformergruppe nebst Schaltanlage für die Speisung der Ventilation der beiden Simplontunnel.

C. Fahrleitungen.

Strecke Lausanne—Genf.

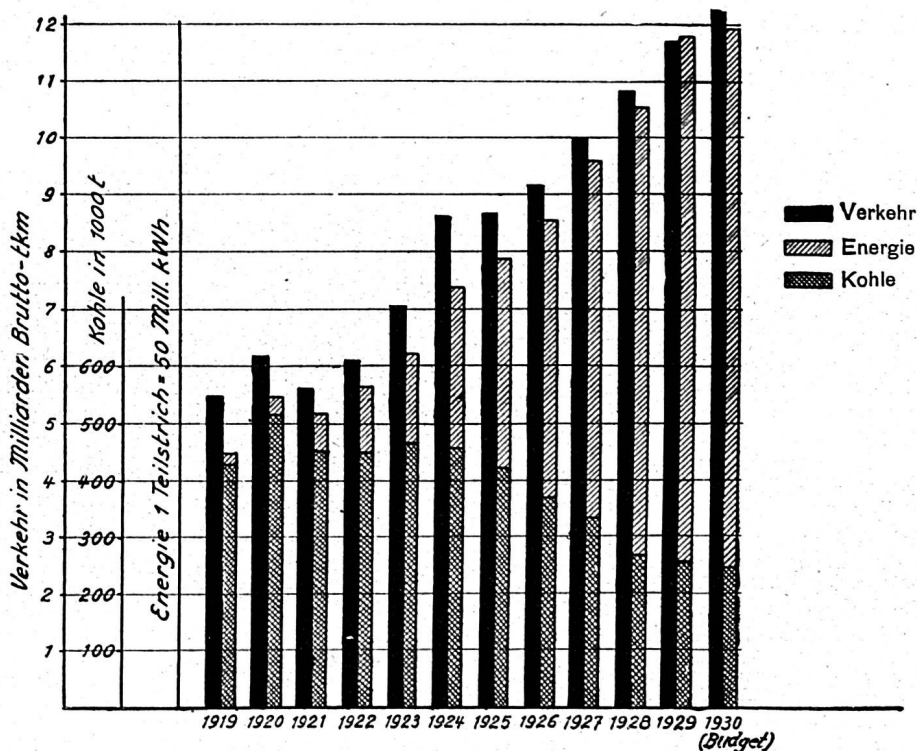
Zur Verbesserung der Spannungsverhältnisse und der Energieverteilung auf der Strecke Renens—Genf wurde in Nyon ein Speisepunkt und eine auf den Tragwerken der Fahrleitung verlegte 30 kV Übertragungsleitung zwischen Bussigny und Nyon erstellt.

Strecke Brig—Domodossola.

Im Bahnhof Brig und im Simplontunnel II wurde die Montage der Fahrleitung beendet und der elektrische Einphasenbetrieb am 17. Dezember im Tunnel II aufgenommen. Im Tunnel I ist mit dem Umbau begonnen worden.

Strecke Luzern—Olten.

Auf dem Teilstück Rothenburg—Emmenbrücke wurde die Montage der Fahrleitung des zweiten Geleises beendet.



D. Wasserrechtskonzessionen.

1. Wir haben mit dem Elektrizitätswerk Lonza A.-G. in Basel unter Zustimmung unseres Verwaltungsrates auf den 1. Januar 1929 einen Subkonzessionsvertrag betreffend die Ausnützung der Wasserkräfte der obern Rhone und der Binna abgeschlossen.

2. Der Schwyzerische Kantonsrat hat unterm 14. Mai die von den Bezirken Einsiedeln und Höfe erteilte Etzelwerkkonzession genehmigt. (Vgl. Geschäftsbericht für das Jahr 1926, Seite 21, F. 1). Die Konzession ist somit von den drei beteiligten Kantonen endgültig erteilt. Die Bundesbahnen

haben noch das Recht, innerhalb drei Monaten nach der Plangenehmigung durch die zuständigen Behörden auf die Konzession zu verzichten. Wir verweisen im weitem betreffend das Etzelwerk auf die Ausführungen unter Ziffer A, Absatz 5 dieses Abschnittes.

3. Wir haben mit den Gemeinden Medels und Disentis einen Vertrag betreffend die provisorische Überleitung des Baches des Val Cadlmo in das Val Piora zum Zwecke der Ausnützung des Wassers in unserm Ritomwerk abgeschlossen, der vom Kleinen Rat des Kantons Graubünden genehmigt worden ist.

XII. Schlussbemerkungen und Anträge.

Das dem Konto «Zu tilgende Verwendungen» belastete Kriegsdefizit hat auf Ende Dezember 1928 betragen Fr. 189 759 720. 81

Laut Bundesbeschluss vom 6. Juni 1929 ist den schweizerischen Bundesbahnen für ihre Leistungen während und nach den Kriegsjahren eine Vergütung von Fr. 35 000 000. — ausgerichtet worden, die zur Tilgung des Kriegsdefizites zu verwenden ist.

Vom Einnahmenüberschuss des Jahres 1929 haben wir nach den in den Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung auf Seite 94 erwähnten ausserordentlichen Tilgungen und Zuwendungen den Restbetrag am Kriegsdefizit abgeschrieben mit » 15 034 164. 70

Total der Tilgung am Kriegsdefizit pro 1929 » 50 034 164. 70
wodurch dieses Defizit auf 31. Dezember 1929 noch beträgt Fr. 139 725 556. 11

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

Antrag

zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen des Jahres 1929 und die Bilanz auf 31. Dezember 1929 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt,

2. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1929 wird genehmigt.

3. Die ausserordentlichen Tilgungen und Zuwendungen, sowie der Übertrag des Restes des Einnahmenüberschusses der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1929 von Fr. 15 034 164. 70 auf das Konto «Zu tilgende Verwendungen» als Abschreibung auf dem Kriegsdefizit werden genehmigt, wodurch sich die Gewinn- und Verlustrech-

nung pro 1929 in den Einnahmen und Ausgaben ausgleicht.

4. Dem vorgelegten Nachtrag zum Bauvoranschlag für das Jahr 1930, der eine Ausgabe von Fr. 14 577 700 vorsieht, wird die Genehmigung erteilt.

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

Bern, den 8. April 1930.

Für die Generaldirektion
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

Schrafl.

Beilagen:

- Rechnungen und Bilanz, nachstehend;
- Nachtrag zum Bauvoranschlag für das Jahr 1930;
- Statistische Tabellen, in besonderer Ausgabe.

