

Geschäftsbericht der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1927 an den schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung

Autor(en): **Schrafl.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1927)**

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-675916>

Nutzungsbedingungen

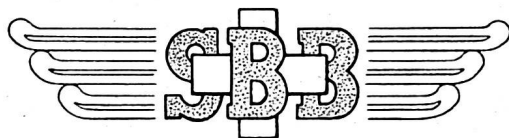
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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 1927

an den

schweizerischen Bundesrat zuhaden 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 zuhaden der Bundesversammlung über die Geschäfts-

führung der Bundesbahnverwaltung für das Jahr 1927 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 1927:

	Baulänge (Eigentum)	Betriebslänge	(Eigentum ohne verpachtete Strecken *)
	km	km	
Kreis I . . .	923,868	940,119	
» II . . .	964,186	976,503	* Basel S. B. B.-St. Johann Landesgrenze 3,281 km * Wohlen-Bremgarten 7,011 km
» III . . .	994,024	1011,129	
Total	2882,078	2927,756	

Ausserdem besorgten die Bundesbahnen den Betrieb der Güterbahn Basel D. R. B.—Kleinhüningen (4,005 km), der Nebenbahnen Vevey—Chexbres (7,825 km, gepachtet), Bulle—Romont (18,092 km),

Cossonay Bahnhof—Stadt (1,211 km), Nyon—Crassier (5,941 km, gepachtet) samt Anschlussstrecke Crassier—Divonne-les-Bains (3,202 km), sowie der im Auslande gelegenen Anschlussstrecken Koblenz Mitte Rhein—Waldshut (1,743 km), Les Verrières Grenze—Pontarlier (11,284 km) und Delle Grenze—Delle (0,440 km), mit einer gesamten Betriebslänge von 53,743 km, ferner den Zugs- und Fahrdienst auf der Nebenbahn Pont—Brassus (13,259 km), der der Berner Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon gehörenden Strecke Münster—Lengnau (12,979 km), sowie auf den den italienischen Staatsbahnen gehörenden Strecken Iselle—Domodossola (19,068 km) und Pino Grenze—Luino (14,639 km), zusammen 59,945 km.

Die Gesamtlänge der von unserer Verwaltung betriebenen Linien beträgt 3041,444 km.

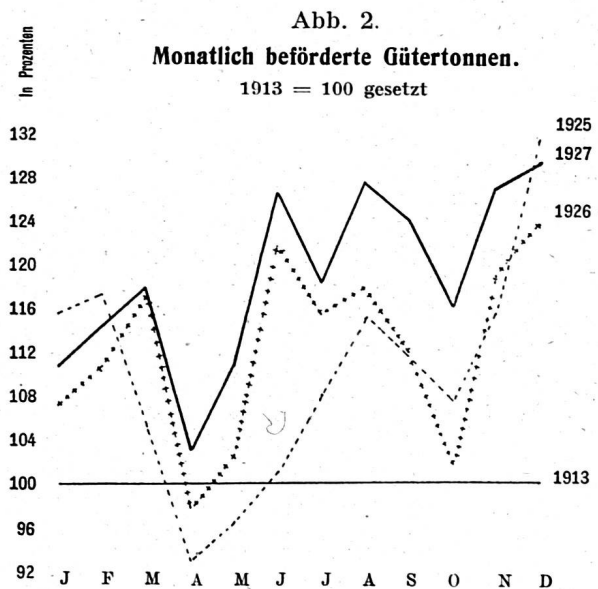
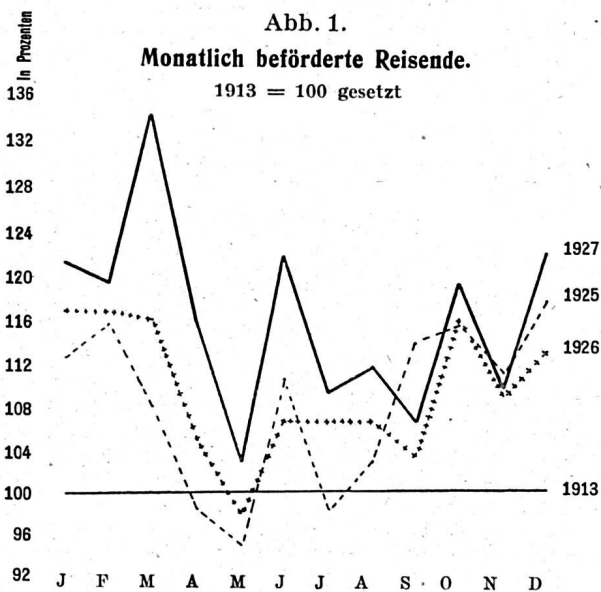
II. Allgemeine Lage und finanzielle Ergebnisse.

Das Wirtschaftsjahr 1927 war, wie für die meisten unserer Industrie- und Handelskreise, auch für die Bundesbahnen ein Zeitabschnitt günstiger Konjunktur. An die dreijährige Gewinnperiode 1923 bis 1925, die leider im Jahre 1926 durch einen Verlustrückfall im Ausmasse von 9,5 Millionen Franken unterbrochen worden war, reiht sich glücklicherweise wieder ein Jahr der Erholung und des geschäftlichen Aufschwunges an. Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Einnahmenüberschuss von rund 6 Millionen Franken ab. Damit erreicht die tatsächliche Verbesserung gegenüber dem Jahr 1926 den ansehnlichen Betrag von 15 1/2 Millionen Franken.

Dieses erfreuliche Jahresergebnis ist in erster Linie auf die Steigerung des Verkehrs zurückzuführen. Die Zahl der Reisenden ist von rund 103 Mil-

Die Einnahme pro Reisenden betrug Fr. 1.29 gegenüber Fr. 1.33 im Vorjahre. Im gesamten Güterverkehr ist die Einnahme pro Tonne von Fr. 12.80 im Jahre 1926 auf Fr. 12.75 gesunken. Die Einnahmen aus dem Postverkehr ergaben rund 7,7 Millionen Franken, d. h. Fr. 600 000 mehr als im Vorjahre. Diese Zunahme ist lediglich auf den Verkehrszuwachs zurückzuführen.

Die erfreuliche Belebung der allgemeinen Wirtschaftslage, die aus den vorstehenden Zahlen spricht, ist zu einem grossen Teil der Konsolidierung der politischen, wirtschaftlichen und finanziellen Verhältnisse im Auslande, namentlich in Deutschland, zuzuschreiben. Die ausserordentliche Zunahme des Warenaustausches mit Deutschland wurde auch durch den mit diesem Lande abgeschlossenen Handelsvertrag begründet. Es darf erwartet werden,



lionen im Jahre 1926 auf rund 111 Millionen angewachsen, was einer Zunahme von 7,8 % gleichkommt. Gegenüber dem Jahre 1913 hat der in den letzten fünf Jahren ständig wachsende Reisendenverkehr eine Vermehrung um 16,5 Millionen Personen erfahren. Im Güterverkehr, zu dem auch der Gepäck-, Tier- und Postverkehr gezählt wird, ist gegenüber dem Vorjahre ein Anwachsen der Gütermengen von 16,8 auf 17,8 Millionen Tonnen, d. h. 6 %, festzustellen. Ohne den Wettbewerb der Automobile, der sich mit dem immer noch anschwellenden Automobilbestande ständig verschärft, wäre der Verkehrszuwachs ohne Zweifel wesentlich höher ausgefallen. Als Beweis hierfür kann unter anderem die Tatsache dienen, dass im Transitverkehr der Verkehrszuwachs 11 % und im Postverkehr 8,46 % beträgt. Die graphischen Bilder 1 und 2 lassen erkennen, in welchen Monaten die Besserung der wirtschaftlichen Konjunktur besonders in Erscheinung trat. Gegenüber dem Jahre 1913 sind 21,1 % mehr Reisende und 21,9 % mehr Gütertonnen befördert worden.

Die Transporteinnahmen sind infolge der grösseren Verkehrsmengen gegenüber dem Jahre 1926 um 17,5 Millionen Franken oder um rund 5 % höher. Im Personenverkehr beträgt die Mehreinnahme 3,95 %, im Gepäck-, Tier- und Güterverkehr 5,54 %.

dass auch das neue Handelsabkommen mit Frankreich befruchtend auf den Verkehr einwirken wird.

Die Betriebsausgaben fielen, mit Einschluss der Kosten zu Lasten der Spezialfonds, um 897 661 Franken höher aus als im Jahre 1926; blieben jedoch um rund 4 Millionen Franken unter dem Voranschlag. Wenn diese Mehrausgabe trotz des Abbaues des Betriebspersonals um 681 Mann eingetreten ist, so sind hierfür in erster Linie die Gehaltsaufbesserungen auf den 1. April, die Mehreinlagen in die Versicherungskasse und die Zunahme der Verkehrsleistungen ausschlaggebend gewesen. Bedenkt man, dass nach dem System der dreijährlichen Gehaltsaufbesserungen das erste Jahr gewöhnlich eine Mehrausgabe von 3 Millionen brachte, so muss die Nettomehrausgabe von Fr. 897 661 als bescheiden betrachtet werden. Der Steigerung der Betriebsleistungen in Bruttotonnenkilometer um 8,8 % steht eine Zunahme der Betriebsausgaben von bloss 0,33 % gegenüber. Der Bestand des Gesamtpersonals hat um 788 Mann abgenommen.

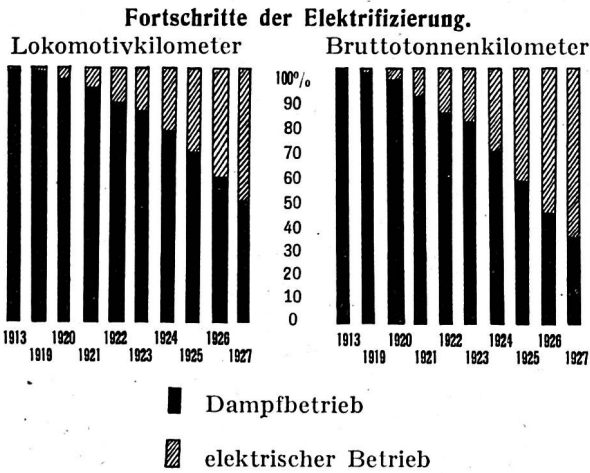
Den überwiegenden Anteil an den Mehrausgaben weisen die Leistungen der Verwaltung an die Personalversicherung auf, die rund 3 Millionen Franken höher sind als im Jahre 1926. Die für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn gegenüber 1926 einge-

trete Mehrausgabe von Fr. 212 434 ist in den Erläuterungen zur Betriebsrechnung näher begründet. Sehr erheblich ist die Ersparnis beim Unterhalt und Ersatz des Rollmaterials, nämlich rund 3,5 Millionen Franken. Es ist dies eine Folge der Elektrifizierung und der Rationalisierung in den Werkstattebetrieben.

Die Ausgaben für die Verbrauchsmaterialien des Betriebes einschliesslich der Kosten der elektrischen Energie konnten, trotz der Steigerung der Betriebsleistungen, um Fr. 366 347 unter dem Voranschlag und um Fr. 191 591 unter der Rechnung 1926 gehalten werden. Wesentlich ist, dass trotz der Vermehrung der Lokomotiv- und Zugskilometer um 3,5 % die Kosten für die Betriebsstoffe um 0,17 % zurückgegangen sind.

Bei genauer Würdigung aller Verhältnisse wird man ohne weiteres feststellen können, dass in der Einschränkung der personellen und sachlichen Betriebsausgaben wiederum sehr ansehnliche Fortschritte erzielt wurden.

Abb. 3.



Die Ausdehnung der Elektrifizierung haben wir graphisch dargestellt (Abb. 3). 51,2 % der gesamten Lokomotivkilometer entfallen im Jahre 1927 auf die elektrischen Lokomotiven. An Bruttotonnenkilometern wurden jedoch 66,1 % durch elektrische Zugförderung geleistet.

Der eingangs erwähnte Überschuss der Gewinn- und Verlustrechnung (von rund 6 Millionen Franken) wurde zur Vornahme von ausserordentlichen Tilgungen verwendet. Der Pensions- und Hilfskasse wurde ein Betrag von 1,5 Millionen Franken zugewiesen, indem die bisherige Tilgungs- und Verzinsungsquote im Sinne des Beschlusses des Verwaltungsrates vom 24. Januar 1928 von 1,5 Millionen auf 3 Millionen Franken erhöht wurde. Zur Abschreibung am Kriegsfehlbetrag wurde ein Betrag von rund 3 Millionen Franken verbucht. Die restlichen 1,5 Millionen fanden zur rascheren Tilgung untergegangener Anlagen Verwendung.

Die Nettozinslast ist gegenüber dem Jahre 1926 um 4,6 Millionen Franken angestiegen. An dieser Steigerung ist die Elektrifikation mit 3,3 Millionen Franken beteiligt.

Der Baukonto nahm um Fr. 144 120 635 zu, während der Konto der unvollendeten Objekte eine Abnahme von Fr. 72 703 455 erfuhr. Neben den dem Baukonto belasteten Nettobauausgaben im Betrage

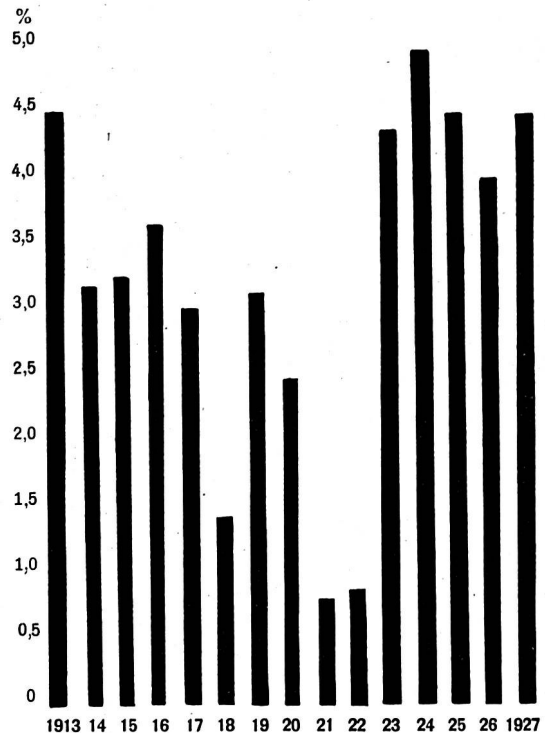
von Fr. 71 417 180 sind für Änderungen an bestehenden Anlagen Fr. 4 464 127, d. h. 6,3 %, dem Betrieb belastet worden, gegenüber 4,2 % im Jahre 1926.

Über die Entwicklung der Rentabilität der schweizerischen Bundesbahnen gibt auch das Verhältnis der jährlichen Reineinnahmen zum jeweiligen investierten Kapital gute Anhaltspunkte (vgl. Bild Nr. 4). Für das Jahr 1927 beträgt die Rendite 4,36 %.

So erfreulich an sich der Rechnungsabschluss des Jahres 1927 ist, wäre es doch unrichtig, zu glauben, dass nunmehr die Schwierigkeiten, welche die allgemeine Konjunktur unserm Unternehmen zu bereiten vermag, überwunden seien. Eine Bahnverwaltung wie die unsrige wird hierfür immer sehr empfindlich sein. Rückschläge, wie sie uns das Jahr 1926 brachte, sind durchaus nicht ausgeschlossen.

Abb. 4.

Entwicklung der Kapitalrente.



Die Stabilität der Wirtschaft ist wohl noch lange nicht gesichert. Mit dem laufenden Jahr bringen das neue Beamtengesetz und die höheren Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse vermehrte Belastungen, die starke Zunahme der Automobile verschärft die Konkurrenz, und von allen Seiten werden neue Zugeständnisse von unserer Verwaltung verlangt. Zwischen diesen Sorgen liegen allerdings einige Lichtblicke darin, dass die günstigen Jahre der letzten Epoche und die nunmehr durchgeführte Sanierung der Pensions- und Hilfskasse eine innere Kräftigung des Unternehmens mit sich brachten, dass die Rationalisierung, die Sparmassnahmen und die Elektrifizierung einen viel wirtschaftlicheren Betrieb ermöglichen, dass die Tarife der mit uns in Konkurrenz stehenden Nachbarländer sich immer noch in aufsteigender Linie bewegen, während die unsrigen sinkende Tendenz aufweisen, und dass sich die Massnahmen, die zur Steigerung unseres Verkehrs insbesondere durch das Mittel der SESA ergriffen wurden, bewähren.

III. Allgemeine Verwaltungsangelegenheiten.

A. Internationale Verkehrsorganisationen.

1. Die internationale Simplondelegation versammelte sich am 29./30. April und am 9./10. September 1927 in Bern zur Beratung der üblichen Fahrplan- und Tariff Fragen sowie zur Entgegennahme der Bau- und Betriebsrechnung für die Strecke Brig-Iselle auf den 31. Dezember 1925.

2. Das internationale Eisenbahn-Transportkomitee trat am 28. Mai in Dubrovnik (Ragusa) unter unserm Vorsitz zu seiner jährlichen Tagung zusammen. Es befasste sich unter anderem mit der Aufstellung einheitlicher Zusatzbestimmungen zu den beiden neuen internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen-, Gepäck- und Frachtverkehr; es bereinigte und genehmigte die von einem Unterausschuss ausgearbeiteten gemeinsamen Abfertigungsvorschriften für den internationalen Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr und nahm einen Bericht entgegen über den Stand der Vorarbeiten für die Aufstellung gemeinsamer Abfertigungsvorschriften für den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr. Es behandelte ferner weitere Fragen, die das Verhältnis unter den Mitgliedern des Transportkomitees und die Beziehungen zum Internationalen Eisenbahnverband betreffen.

3. Die Ausschüsse des Internationalen Eisenbahnverbandes hielten im Juni in Stockholm ihre Sitzungen ab. Wir waren, wie bisher, vertreten in den Ausschüssen für den Güterverkehr, für den Austausch des Rollmaterials und für technische Fragen. Von den zahlreichen Verhandlungsgegenständen der fünf Ausschüsse erwähnen wir folgende: Gewährung von Reiseerleichterungen an Studenten höherer und mittlerer Unterrichtsanstalten sowie an Pfadfinder und Pfadfinderinnen; Vereinheitlichung der Fahrpreismässigungen für Gesellschaftsreisen; internationale Vereinheitlichung der Grundsätze für die Fahrtunterbrechung auf Zwischenstationen und die damit verbundenen Förmlichkeiten; Ausbau der internationalen Eisenbahnstatistik; Reglement für die Beförderung der Dienstsendungen; Aufstellung einheitlicher Vorschriften und Tarife für Kühl- und Wärmewagen; Vereinheitlichung der Einrichtungen zur Warnung vor Berührung der unter Hochspannung stehenden Teile der elektrischen Bahnhofs- und Streckenausrüstung sowie der Lokomotiven; Massnahmen zum Schutze des Personals vor Berührung der unter Hochspannung stehenden Teile elektrischer Strecken; elektrische Beleuchtung der Personenwagen; Heizung der Züge; Ausrüstung der Aborte der Personenwagen; Einführung der durchgehenden Güterzugsbremse; Einführung zweiteiliger Bremsklötze mit feststehendem Halter und einer mit diesem verbundenen auswechselbaren Sohle; Verstärkung der Wagenkupplungen der im internationalen Verkehr zugelassenen Fahrzeuge; Gewichtsmerkmale der im internationalen Verkehr zugelassenen Güterwagen und Verbesserung der allgemeinen Begrenzungslinie; Verwendung roter Lichter durch Kraftwagen und ihr Einfluss auf die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs.

Das geschäftsführende Komitee des Eisenbahnverbandes befasste sich in seiner Tagung vom No-

vember unter anderem mit den Anträgen der Ausschüsse zu mehreren der oben erwähnten Fragen, sowie mit der Regelung der Beziehungen zum Internationalen Eisenbahn-Transportkomitee.

4. Vom 18.—22. Oktober wurde in Prag unter dem Vorsitze unserer Verwaltung die europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz für das Fahrplanjahr 1928/29 abgehalten, an der 19 Regierungen und 114 Verwaltungen vertreten waren. Unsere Verwaltung ist für eine weitere Periode von 5 Jahren mit der Geschäftsführung der europäischen Fahrplankonferenz sowie mit der des Verbandes für die Benützung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr (RIC) betraut worden.

Die europäische Wagenbeistellungskonferenz hat bei diesem Anlass dem durch den von ihr im Jahre 1926 in Baden-Baden bestellten Ausschuss revidierten Übereinkommen für die gegenseitige Benützung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr (RIC) die Genehmigung erteilt.

5. Vom 31. Mai bis 2. Juni fand in Vicenza unter dem Vorsitze unserer Verwaltung die VII. Konferenz des Ausschusses des internationalen Güterwagenverbandes (RIV) statt. An dieser Konferenz wurden verschiedene Auslegungsbeschlüsse zum Übereinkommen für die gegenseitige Benützung von Güterwagen im internationalen Verkehr gefasst und einige zwischen Mitgliederverwaltungen entstandene Streitfälle erledigt.

6. Die Bestimmungen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen, die anlässlich einer im Jahre 1882 vom schweizerischen Bundesrat angeregten und von mehreren europäischen Staaten beschickten Konferenz festgelegt und durch die beteiligten Regierungen im Jahre 1913 genehmigt wurden, sollen auf Grund eines in der Sitzung des Ausschusses für technische Fragen des Internationalen Eisenbahnverbandes in Florenz im April 1924 gestellten Antrages neu ausgearbeitet werden. Mit der Bearbeitung dieser Fragen wurde ein Unterausschuss betraut, dem Vertreter Deutschlands, Frankreichs, Österreichs, der Schweiz und der Tschechoslowakei angehören. An den Beratungen dieses Unterausschusses, die vom 23.—27. September 1926 in Vevey, 19.—21. Januar 1927 in Frankfurt a. M. und 2.—6. März 1927 in Avignon stattfanden, waren wir vertreten.

B. Sachversicherung und Haftpflicht.

1. Der unterm 18. Juli 1921 mit der «Europäischen Güter- und Reisegepäck-Versicherungs-Aktiengesellschaft» in Bern abgeschlossene, von uns auf den 31. Dezember 1926 gekündigte und seither provisorisch verlängerte Vertrag über die Gepäckversicherung ging am 31. Dezember 1927 zu Ende. Da mit der genannten Gesellschaft eine Einigung über die Bedingungen der Fortsetzung des Vertragsverhältnisses nicht zustande kam, haben wir mit der «Helvetia», Schweizerische Unfall- und Haftpflichtversicherungsanstalt in Zürich, einen neuen Vertrag betreffend die Mitwirkung unseres Per-

sonals bei der Versicherung von Reisegepäck- und Expressgut auf unsern Bahnhöfen und Stationen abgeschlossen.

2. Von den kantonalen Brandversicherungsanstalten sind uns für 11 Brandfälle Fr. 2680.75 vergütet worden.

3. Die unserer Selbstversicherung unterstellten Werte wurden im Berichtsjahr von 71 Brandfällen betroffen. Zu Lasten des Feuer- und Unfallversicherungsfonds sind Fr. 5698.11 verrechnet worden.

4. Im Laufe des Berichtsjahres fanden in den Kantonen Schwyz und Uri allgemeine Steuerrevisionen für die Steuerperiode 1927/32 und 1927/31 statt.

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

Im Laufe des Berichtsjahres wurden von den Kreisdirektionen 60 Haftpflichtfälle erledigt (1926: 49).

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

a. Bei den Bundesbahnen eingereichte Reklamationen.

Aus dem Jahre 1926 wurden unerledigt übernommen	3 598	Reklamationen	(1926: 3 615)
Im Berichtsjahre sind dazugekommen	14 590	»	(1926: 15 190)
Erledigt wurden: durch Abweisung	4 256	»	(1926: 4 552)
durch Zahlung	11 158	»	(1926: 10 655)

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

Den Bundesbahnen wurden von andern Verwaltungen überwiesen	2 544	Reklamationen	(1926: 3 703)
Zu einer Zahlung der Bundesbahnen gaben Anlass	1 454	»	(1926: 3 132)

c. Unregelmässigkeiten.

Wegen Beschädigung oder Minderung sind	1 259	(1926: 1 208)
und wegen Ablieferungshindernissen	1 407	(1926: 1 442) Meldungen eingegangen.

d. Prozesse.

Aus dem Vorjahr hängige Prozesse	18	(1926: 29)
Im Berichtsjahr neu dazugekommen	9	(1926: 11)
Im ganzen erledigt	9	(1926: 22)

C. Automobil und Eisenbahn.

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

a. Konzessionsgesuch der Gemeinde Biel betreffend Ausdehnung des bestehenden Autobusbetriebes Biel-Brügg-Worben bis nach Lyss. Wir hatten letztes Jahr bereits Gelegenheit, uns in dieser Sache zu äussern (s. Geschäftsbericht für das Jahr 1926, S. 5, Ziff. 1, lit. b) und sprachen uns damals gegen die Führung von regelmässigen Autokursen bis nach Lyss aus. Nachträglich hat die Gemeinde Biel dann ein Wiedererwägungsgesuch gestellt. Nach neuer Prüfung der Verhältnisse haben wir unter gewissen Vorbehalten unseren Einspruch gegen die Ausdehnung des erwähnten Automobilbetriebes fallen gelassen.

b. Konzessionsgesuch des Herrn Guido Meyer, Strassenbahndirektor in Oerlikon, für den Betrieb einer Autounternehmung auf den Strecken Oerlikon—Affoltern bei Zürich—Regensdorf, Glattbrugg—Kloten, Schwamendingen—Dübendorf und Schwamendingen—Wallisellen. Wir haben das eidgenössische Eisenbahndepartement ersucht, die verlangte Konzession nicht zu erteilen. Die Konzession wurde aber dann doch erteilt für einen Teil dieser Strecken.

2. Über die Entwicklung der Zahlen der Personenautomobile und Lastwagen in der Schweiz geben die nachstehenden graphischen Über-

sichten Aufschluss. Der jährliche Bestand weist folgende Ziffern auf:

	Personenautos	Lastwagen	Total
1920	8 902	3 331	12 233
1923	16 697	6 342	23 039
1925	28 697	8 381	37 078
1926	36 070	9 589	45 659
1927	42 356	11 184	53 540

Über die Verkehrsverluste, die den Eisenbahnen durch die Automobiltransporte erwachsen, können nur rohe Schätzungen angestellt werden. Ausgehend von den Verkehrsleistungen und den vom Kraftwagen herauszuwirtschaftenden Selbstkosten lassen sich die Einnahmehausfälle der Bundesbahnen für das Jahr 1927 auf insgesamt 36 Millionen Franken schätzen, wovon zwei Drittel auf den Güterverkehr und ein Drittel auf den Personenverkehr entfallen. Im Güterverkehr konnte der Verlust, der durch die Autotransporte von und nach Grenzstationen entsteht, ziemlich genau auf allein schon 7 Millionen Franken jährlich berechnet werden. Um dem Vordringen des Automobils in Verkehrsgebiete, die ihrer Natur nach besser von der Eisenbahn bedient werden, entgegenzutreten, sind auch im Berichtsjahre wieder zahlreiche tarifarische und betriebstechnische Abwehrmassnahmen getroffen worden. Die grossen Fortschritte in der Eisenbahnbeförderung, wobei namentlich die Beschleunigung der Gütertransporte

infolge Einführung neuer Güterzüge, Vermehrung der Kurswagen, Einführung des Nachtdienstes auf den grösseren Sammel- und Umladestationen zu erwähnen sind, werden allgemein anerkannt.

3. Zur Mitarbeit bei der richtigen Eingliederung des Automobils in den allgemeinen Transportdienst ist auf Veranlassung der Bundesbahnen bekanntlich im Jahre 1926 die Sesa, Schweizerische Express A.-G., gegründet worden, die im verfloßenen Jahre ihre Tätigkeit voll aufgenommen hat. Die Entwicklung dieses Unternehmens ist recht befriedigend, die gehegten Erwartungen haben sich erfüllt, und in immer weiteren Kreisen findet seine bisherige Tätigkeit im Güterverkehr Anerkennung. Die erste Aufgabe, die sich die Sesa gestellt hatte, nämlich Verbesserung, Verbilligung und Ausbau des Camionnage-dienstes nach und von den Eisenbahnstationen, wurde

kurse werden durch die eidgenössische Postverwaltung und die Güterkurse durch die Sesa besorgt.

Mit Zustimmung des eidgenössischen Eisenbahndepartementes haben die Bundesbahnen und eine grosse Zahl schweizerischer Transportanstalten beschlossen, vom 1. April 1927 an in ihrem internen und in ihrem direkten Verkehr miteinander bis auf Widerruf Güter aller Art in Eil- und gewöhnlicher Fracht zu denjenigen Frachtsätzen (Zu- und Abfuhr sowie Nebengebühren inbegriffen) zu befördern, die sich bei einer wirtschaftlichen Kraftwagenbeförderung ergeben, sofern

- a. der Verfrachter die von der Eisenbahn verlangten Nachweise dafür erbringt, dass es für ihn ohne Gewährung dieser Frachtsätze vorteilhafter ist, die fraglichen Güter mit Kraftwagen zu befördern und dass er hierzu in der Lage ist;

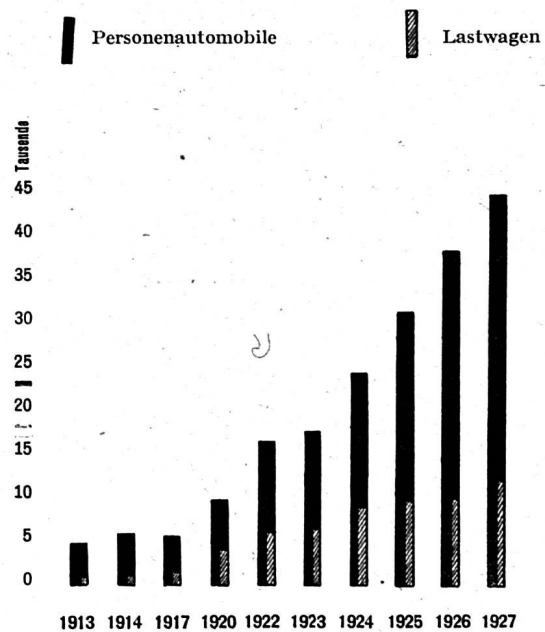
Abb. 5.

Anzahl Automobile auf 1000 Einwohner.



Abb. 6.

Automobilbestand.



im abgelaufenen Jahre durchgeführt. Während des Jahres 1927 konnten von der Sesa mit 103 privaten Unternehmern, von denen die meisten den Camionnage-dienst bisher schon besorgten, Verträge auf neuer, einheitlicher Grundlage abgeschlossen werden. Durch diese Aktion konnte eine für die Verkehrswerbung der Eisenbahnen nicht unwesentliche Verbilligung der Camionnagekosten erreicht werden.

Ein weiteres Ziel der Sesa besteht in der Einrichtung eines Ergänzungsdienstes für Eisenbahntransporte durch die Schaffung eines grösseren Netzes von regelmässigen Domizillieferungsdiensten nach Orten, die nicht an Eisenbahnstationen liegen, mit einheitlichen, niedrig gehaltenen Tarifen und gleicher Haftpflicht wie auf der Schiene. Im Berichtsjahre sind drei solche Dienste organisiert worden, die insgesamt vier Eisenbahnstationen berühren, neun Ortschaften bedienen und eine Betriebsstrecke von 74 km umfassen. Als Ersatz für den verschobenen Bau der Surbtalbahn wurden für den Personen- und Güterverkehr Automobilkurse eingeführt. Die Personen-

- b. bei Einhaltung dieser Frachtsätze der Eisenbahn über die von ihr bestimmten Selbstkosten hinaus noch ein ihrer Leistung angemessener Gewinn verbleibt;

- c. der Verfrachter sich verpflichtet, der Eisenbahn jährlich eine in jedem Falle zu vereinbarende Mindestgütermenge zur Beförderung zu übergeben;

- d. der Verfrachter ganz oder in einem mit der Eisenbahn zu vereinbarenden Umfang auf die Beförderung in Kraftwagen verzichtet.

Soweit die Bundesbahnen in Frage kommen, ist die Sesa beauftragt worden, die Verhandlungen mit den Verfrachtern über die Erfüllung der genannten Bedingungen und die zu gewährenden Frachtsätze zu führen. Für diese Verhandlungen gilt in allen Fällen der gesetzliche Grundsatz, dass niemand ein Vorzug in irgendeiner Form eingeräumt werden darf, der nicht unter gleichen Umständen allen andern gewährt wird.

Gestützt auf diese Abkommen konnten den Bundesbahnen im Berichtsjahre Verkehrseinnahmen zugeführt oder erhalten werden, die, im Monat Februar in grösserem Umfange beginnend, von Monat zu Monat anstiegen und bis Ende Dezember 1927 bereits die Summe von rund 5 Millionen Franken ausmachten.

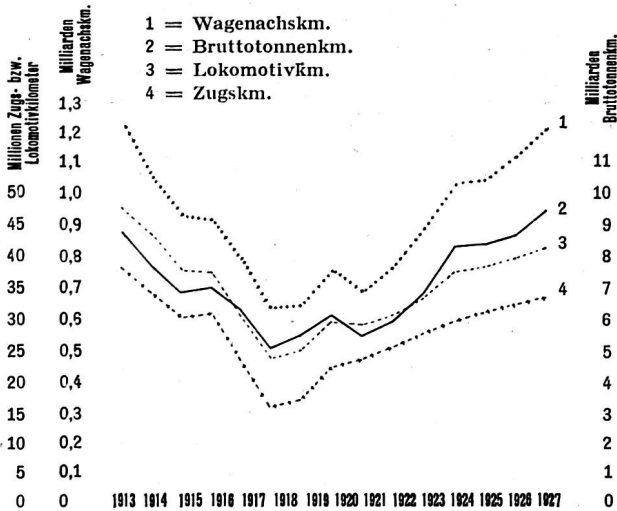
Schliesslich konnte die Sesä bei den Untersuchungen der Bundesbahnen über die in den Gütertarifen in Anpassung an den Wettbewerb der Kraftwagen durchzuführenden Reformen, gestützt auf die bei ihren Unterhandlungen gesammelten Erfahrungen, als begutachtende Stelle sehr wertvolle Mitarbeit leisten.

4. Die Bestrebungen zur Beseitigung der ungleichen rechtlichen Grundlagen im Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftwagen wurden im Jahre 1927 fortgesetzt. Die im Verwaltungsrate

keitsordnungen für die Generaldirektion, ihre Departemente und Dienstabteilungen (Reglement Nr. 1), sowie für die Kreisdirektionen und ihre Dienstabteilungen (Reglement Nr. 2), die seit dem Inkraftsetzen des neuen Organisationsgesetzes provisorisch in Kraft bestanden haben, endgültig aufgestellt. In diesen Reglementen sind zur Erzielung einer einfachen und raschen Geschäftsbehandlung die Obliegenheiten und Befugnisse der Generaldirektion als Kollegium, des Präsidenten und der Departementsvorsteher, der Kreisdirektoren und der Dienstabteilungen näher umschrieben und gegenseitig abgegrenzt. Es ist darin auch die Gliederung der Dienstabteilungen festgelegt, womit gleichzeitig die Zahl der Oberbeamten im Vorgesetztenrange begrenzt wird.

Abb. 7.

Betriebsleistungen.



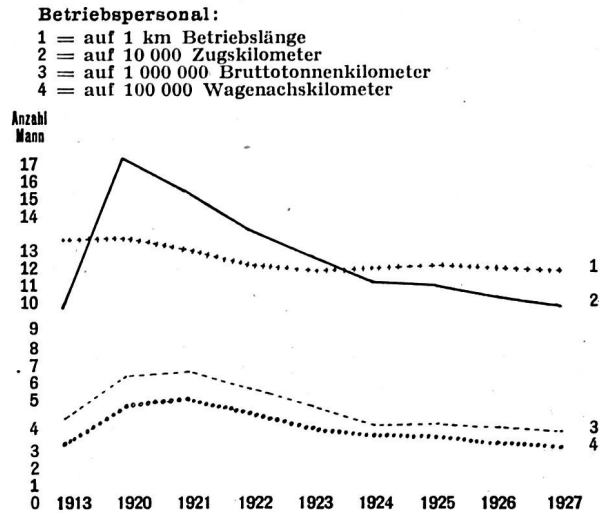
am 22. Oktober 1926 von H. Nationalrat Bratschi eingereichte Motion betreffend gesetzliche Regelung der Automobiltransporte (s. Geschäftsbericht 1926, S. 5) konnte im Verwaltungsrate noch nicht behandelt werden. Herr Nationalrat Bratschi hat seine Motion in etwas veränderter Form nun auch im Nationalrate anhängig gemacht. Nach der Verwerfung des eidgenössischen Automobilgesetzes im Mai 1927 war übrigens noch abzuwarten, ob und welche einschränkenden Bestimmungen von den Kantonen zum Schutze ihrer Strassen erlassen würden. Bemerkenswert ist in dieser Richtung, dass die interkantonale Justiz- und Polizeidirektorenkonferenz beschlossen hat, es sei das eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement zu ersuchen, die Frage der Regelung des gewerbmässigen Personen- und Gütertransportes mit Motorfahrzeugen in Verbindung mit den zuständigen eidgenössischen Departementen zu prüfen. Soweit die Regelung der Arbeitszeit für das Chauffeurpersonal in Frage kommt, ist beim eidgenössischen Arbeitsamt eine bezügliche Vorlage in Vorbereitung.

D. Verwaltungsorganisation und Sparmassnahmen.

1. Mit Beschluss vom 15. Juli 1927 hat der Verwaltungsrat die Geschäfts- und Zuständig-

Abb. 8.

Betriebspersonal und Fahrleistungen.



Durch diese Geschäfts- und Zuständigkeitsordnungen sind nicht weniger als 23 Organisationserlasse des früheren Verwaltungsrates ersetzt worden. Einzelne Vorschriften der ausser Kraft gesetzten Reglemente werden in besondern Erlassen der Generaldirektion ihre Aufnahme finden. Dieses Vorgehen entspricht dem allgemeinen Bestreben, Organisationsvorschriften nicht in allzu starre Rahmen festzulegen, sondern der Geschäftsleitung für die rasche Anpassung der Organisation der einzelnen Dienststellen an die wechselnden Bedürfnisse freie Hand zu lassen. Eine sorgfältige Abgrenzung des Wirkungskreises der einzelnen Dienststellen ist bei einem so vielgestaltigen Wirtschaftsgebilde wie dem Eisenbahnbetrieb unerlässliche Voraussetzung für ein einheitliches und erfolgreiches Zusammenarbeiten der vielen Arbeitskräfte, sowie für eine einfache und reibungslose Geschäftsabwicklung. Mit einer guten Geschäfts- und Zuständigkeitsordnung ist es jedoch nicht getan. Der Erfolg jeder Organisation hängt in letzter Linie immer wieder von der Tüchtigkeit des Personal ab. Einen tüchtigen Beamtenkörper wird eine Verwaltung namentlich dann besitzen, wenn sie ihrem Personal günstige Anstellungs-, Gehalts- und Beförderungsverhältnisse bieten kann. Dies gelingt ihr aber bei der heutigen Konkurrenzierung durch andere Verkehrsmittel nur dann, wenn der Personalbestand niedrig gehalten wer-

den kann. Im Verwaltungsdienst wird um so weniger Personal benötigt werden, je mehr die Doppelarbeit ausgeschaltet wird, je einfacher der Dienst geregelt wird und je mehr man dazu übergeht, jedem einzelnen Beamten seinen Teil an der Verantwortung aufzuerlegen. Mit der Stärkung der Verantwortlichkeit der Leiter der oberen, mittleren und unteren Dienststellen wird auch der Sinn für die heute unentbehrliche Wirtschaftlichkeit in allen Handlungen geweckt.

2. Die Kommission für die Untersuchung der Dienst- und Personalverhältnisse bei den äusseren Dienststellen, der auch drei Mitglieder des Verwaltungsrates angehören, hat für die Durchführung ihrer Arbeiten drei Unterausschüsse gebildet (Bahnbau- und Unterhaltungsdienst, Stations- und Zugsdienst und Zugförderungsdienst). Diese Unterausschüsse haben ihre Untersuchungen, die sich auf eine Reihe von Bahningenieurbezirken, Bahnhöfen und Lokomotivdepots erstreckten, beendet. Sie werden nunmehr ihre Berichte zuhanden der Gesamtkommission ausarbeiten.

E. Kreiseisenbahnräte.

Im Berichtsjahr sind von den Kreiseisenbahnräten je drei Sitzungen abgehalten worden.

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

Zu erwähnen sind namentlich die Beratungen über die Fortsetzung der Elektrifikation nach dem Jahre 1928 und über den Bericht der Generaldirektion und des Verwaltungsrates über die ausserordentlichen Leistungen und Lasten der Bundesbahnen während der Kriegs- und Nachkriegsjahre.

Die Kreiseisenbahnräte haben ferner zwei gemeinsame Sitzungen (28. Mai und 24. November) abgehalten und sich mit folgenden Fragen beschäftigt: Finanzlage der Bundesbahnen; Tarifpolitik der Bundesbahnen; Wirkung der elektrischen Zugförderung auf die Fahrzeiten; Beschleunigung der Güterbeförderung; Aufstellung eines Programmes für die Arbeiten der zweiten Elektrifikationsperiode (Motion); Ersatz, Ausbau und Sicherung der Strassenübergänge auf Schienenhöhe und Haftpflicht für Unfälle bei solchen.

F. Direktorenkonferenzen.

In den im Berichtsjahr abgehaltenen Sitzungen sind folgende wichtigere Geschäfte behandelt worden: Prämiiierung brauchbarer Anregungen des Personals; Personalbedarf für den Bahnunterhalt; Geschäfts- und Zuständigkeitsordnung für die Generaldirektion, ihre Departemente und Dienstabteilungen; Geschäfts- und Zuständigkeitsordnung für die Kreisdirektionen und ihre Dienstabteilungen; Aufstellung des provisorischen Verzeichnisses der Ämter bei den Bundesbahnen zum neuen Beamtengesetz; vorläufige Einreihung der Ämter bei den schweizerischen Bundesbahnen.

G. Wahlen.

Der Verwaltungsrat hat sämtlichen Vorschlägen zur Wiederwahl der Dienstabteilungsvorstände bei der Generaldirektion für die neue Amtsperiode vom 1. Januar 1927 bis 31. Dezember 1929 zugestimmt. Im Laufe des Jahres wurden ferner infolge eingetretener Vakanzen gewählt:

Herr Karl Burlet zum Vorstand der Materialverwaltung;

Herr Ludwig Senn zum Vorstand der Abteilung für Personalangelegenheiten.

IV. Finanz- und Rechnungswesen.

A. Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung.

1. Zu Anfang des Jahres schuldeten wir dem eidgenössischen Finanzdepartement 13 Millionen Franken, die jedoch am 15. Januar 1927, nach Eingang des Betrages des im Dezember 1926 bei der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern aufgenommenen 5 % Darlehens von 20 Millionen Franken wieder zurückbezahlt wurden.

2. Nach Massgabe der Anleihensbedingungen wurden folgende Anleihen der ehemaligen Nordostbahn zurückbezahlt:

am 28. Februar 1927: die 3½ % Anleihe vom 28. Februar 1897, im Betrage von Fr. 26 799 000; am 30. Juni 1927: die 3½ % Anleihe vom 20. September 1897, im Betrage von Fr. 9 774 000.

3. Die zur Rückzahlung der vorstehenden Anleihen sowie zur Deckung der Bauausgaben fehlenden Mittel wurden uns vom eidgenössischen Finanzdepartement zur Verfügung gestellt. Die stärkste Beanspruchung betrug auf Ende des II. Quartals Fr. 55 000 000. Durch die am 30. Juni erfolgte Vergütung der IV. Rate von 10 Millionen Franken des Bundesbeitrages für die be-

schleunigte Elektrifikation trat wieder eine Verminderung ein und die günstigen Betriebsergebnisse der Sommermonate stellten uns sodann in den Stand, unsere Barbedürfnisse bis anfangs September ohne weitere wesentliche Inanspruchnahme fremder Mittel zu decken.

4. Im Benehmen mit dem eidgenössischen Finanzdepartement und der Schweizerischen Nationalbank haben wir, zur Beschaffung des bis zum Frühjahr 1928 nötigen Kapitals, gestützt auf den Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1925 und den Beschluss des Bundesrates vom 17. August 1927, mit dem Kartell der schweizerischen Banken und dem Verbands schweizerischer Kantonalbanken die Aufnahme einer 4½ % Anleihe von 100 Millionen Franken vereinbart. Vom Anleihensbetrage wurden 25 Millionen für den Bund und unsere Verwaltung reserviert, den Rest übernahm das Emissionskonsortium fest zum Kurse von 93,5 %. Die Anleihe war vom 29. August bis 7. September 1927 in der Schweiz zum Emissionspreise von 95 % zur öffentlichen Zeichnung aufgelegt und erzielte einen vollen Erfolg. Auf die freien Zeichnungen entfiel nur eine Zuteilungsquote von 36,8 %.

5. Im Einverständnis mit dem eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement hat uns die Postverwaltung ein 5 % Darlehen von 5 Millionen Franken auf 5 Jahre fest, *al pari*, gewährt. Die Zinsen sind halbjährlich, je auf den 24. Juni und 24. Dezember, zahlbar. In der Bilanz wird dieses Darlehen unter den festen Anleihen als 5 % Anleihe der Schweizerischen Bundesbahnen von 1927 aufgeführt.

6. Den Obligationen-Inhabern der am 1. Januar 1928 zur Rückzahlung fälligen 4½ % Anleihe der ehemaligen Schweizerischen Seetalbahn von 1908, im Betrage von 2 Millionen Franken, wurde am 5. Dezember die Konversion in 4½ % Obligationen der Schweizerischen Bundesbahnen von 1927, zum Kurse von 95 % netto, zuzüglich laufender Zins, Wert 31. Dezember 1927, angeboten. Auf dieses Angebot hin sind für einen Nominalbetrag von Fr. 982 000 Seetalbahn-Obligationen zur Konversion angemeldet worden.

7. Im Laufe des Jahres wurden dem Portefeuille der Pensions- und Hilfskasse zur Deckung von Guthaben für einen Betrag von 9 600 000 Franken 5 % Depotscheine zugewiesen. Auf Ende Dezember besass die genannte Kasse für Fr. 189 975 000 dieser Scheine, gegen Fr. 180 375 000 im Vorjahr.

8. Der Anleihens- und Zinsendienst hat neuerdings, infolge der hiervor erwähnten Anleihenaufnahmen, eine Mehrbelastung erfahren. Unsere feste Schuld betrug auf Ende des Jahres, unter Einschluss der der Pensions- und Hilfskasse zugeordneten 5 % Depotscheine und des kapitalisierten Rückkaufspreises der Linie Genf—La Plaine und unter Berücksichtigung der Kapitalrückzahlungen gemäss den Amortisationsplänen und der vertraglichen Abzahlung auf dem Rückkaufspreise der Linie Genf—La Plaine, Fr. 2 675 975 575. 29 gegen Franken 2 585 428 984. 60 im Vorjahre. Die Erhöhung beträgt somit Fr. 90 546 590. 69. Die Einzelheiten der Veränderungen sind aus dem Kapitalnachweise auf Seiten 108 und 109 ersichtlich.

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

4 585 856 Coupons mit Fr. 99 933 775. 58
65 216 Obligationen mit » 49 629 800. —

zusammen Fr. 149 563 575. 58

Beim Rechnungsabschluss waren noch für einen Betrag von Fr. 5 048 961. 65 verfallene Coupons und rückzahlbare Obligationen ausstehend. Im Laufe des Jahres verjährten 2024 Coupons und 24 Obligationen im Gesamtbetrage von Fr. 53 901. 93, die zu unsern Gunsten verrechnet wurden. Die Zahl der mit Zahlungsverbot belegten Titel und Coupons betrug am Jahresschluss 517 gegen 472 im Vorjahre.

9. Die Vereinbarung betreffend die Neuordnung der Geschäftsbeziehungen mit der Schweizerischen Nationalbank, die der Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 24. Januar 1927 genehmigt hat, ist am 1. April 1927 in Kraft getreten. Für die Verwaltung und Verwahrung der dieser Bank zu übergebenden Privatdepots von Obligationen unserer Anleihen und der verstaat-

lichten Eisenbahnen stellten wir im Benehmen mit derselben noch besondere Vorschriften auf. Vom 1. Januar 1928 an wird der Zinsendienst für diese Titel durch die Schweizerische Nationalbank besorgt. Unser Diskontokredit bei der letztern wurde im Laufe des Jahres nur in geringfügiger Weise in Anspruch genommen.

10. Unsere Stationen wurden ermächtigt, die von der schweizerischen Postverwaltung ausgegebenen Reisechecks an Zahlungsstatt an den Billet- und Gepäckschaltern anzunehmen. Ausserdem wurde den Grenzbahnhöfen Genf-Cornavin-Vallorbe, Basel-SBB, Brig, Chiasso und Buchs (St.G.) die Annahme von «Traveller's Checks» zum jeweils für fremde Banknoten festgesetzten Umrechnungskurse gestattet.

11. Im Interesse der Verkehrssteigerung haben wir uns an der neugegründeten Gesellschaft «Société de gares frigorifiques», die in Genf ein Lagerhaus mit Kälteeinrichtungen und Zollverschluss errichten wird, mit Fr. 200 000 in Aktien beteiligt.

12. Der Stand der von Unternehmern, Lieferanten, Frachtkreditinhabern usw. bei der Hauptkasse und bei den Kreiskassen hinterlegten Sicherheiten war auf 31. Dezember 1927 folgender:

1829 Barhinterlagen	Fr. 1 506 300. —
2397 Wertschriftenhinterlagen	» 18 305 020. 76
2545 Bürgschaften	» 24,682 337. 50
<hr/>	
6771 Sicherheiten im Gesamt- betrag von	Fr. 44 493 658. 26

(1926: 7101 mit Fr. 53 612 035. 96).

Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr ist auf die Einschränkung der Bauarbeiten und auf die damit zusammenhängende Abnahme der Lieferungen zurückzuführen.

13. Die Sparkasse des Personals erfreute sich auch im Berichtsjahre einer zunehmenden Entwicklung; die Zahl der Einleger stieg von 4820 auf 5458. Die Guthaben wurden während des ganzen Jahres zu 4½ % verzinst.

Zum weitern Ausbau dieser Wohlfahrtseinrichtung haben wir verfügt, dass vom 1. Januar 1928 an neben den Sparkonti noch Depotrechnungen geführt werden können. Damit soll dem Personal Gelegenheit gegeben werden, seine verfügbaren Mittel auf wenigstens drei Jahre zu einem etwas höheren Zinsfusse bei der eigenen Verwaltung fest anzulegen. Die Zinsvergütung beträgt bis auf weiteres 5 %.

14. Die Neuwertung des Portefeuilles der eigenen Wertschriften ergab auf Ende des Jahres einen Minderwert von Fr. 52 310. 25, diejenige des Portefeuilles des Guyer-Zeller-Fonds einen Mehrwert von Fr. 620.

B. Rechnungskontrolle.

Im Verlaufe des Jahres 1927 sind folgende Revisionen bei den Rechnungs- und Kassensteller der Generaldirektion und der Kreisdirektionen von

genommen worden: 6 Kassenrevisionen und 2 Revisionen der Wertschriftenbestände bei der Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung der Generaldirektion; 27 Kassenrevisionen, 8 Revisionen der hinterlegten Bürgschaften, 4 Revisionen der Sparkassen des Personals, 13 Revisionen von Vorschusskassen der Dienststellen und von Kassen der Speiseanstalten und Milchküchen bei den Kreisen. Die Revisionen bei den Kreisen sind durch Organe der Kreisdirektionen durchgeführt worden. Ausserdem haben je ein Vertreter der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung und der Hauptkasse die Rechnungs- und Kassaführung, den Bestand der Sicherheiten und die Sparkassen des Personals der Kreise II und III einer Prüfung unterzogen. Mit Ausnahme einiger belangloser Differenzen in Vorschusskassen von Dienststellen, die jeweils sofort aufgeklärt und beglichen wurden, haben alle Revisionen die Richtigkeit der vorhandenen Bar- und Wertschriftenbestände und deren Übereinstimmung mit der Buchführung ergeben.

C. Verkehrskontrolle.

1. Mit der Appenzeller Strassenbahn ist ein Übereinkommen abgeschlossen worden, wonach die SBB den Kontroll- und Abrechnungsdienst dieser Verwaltung besorgen.

2. Die Versuche für die Einführung des Lochkartenverfahrens zur Abrechnung des Güterverkehrs sind im Berichtsjahre weitergeführt worden, aber noch nicht zum Abschluss gelangt.

3. Auf 1. April 1927 wurde eine neue Instruktion für die Stationen über die Abfertigung, die Buch- und Kassaführung sowie die Rechnungsstellung im Personen- und Gepäckverkehr herausgegeben.

4. Mit der «SESA» (Schweizerische Express A.-G.) erfolgte eine Verständigung, nach welcher die Stationen ermächtigt sind, in den meisten Fällen die zugestanden ermässigten Frachtsätze direkt anzuwenden, was von den Transportgebern als grosse Vereinfachung und Annehmlichkeit empfunden wird.

V. Personalangelegenheiten.

A. Allgemeine Personalangelegenheiten.

1. Nachdem die Referendumsfrist für das Bundesgesetz über das Dienstverhältnis der Bundesbeamten vom 30. Juni 1927 unbenutzt abgelaufen war, wurden die notwendigen Vorkehren für die provisorische Einreihung des Personals in die 26 Besoldungsklassen getroffen und die gemäss diesem Gesetze notwendigen Vollziehungserlasse vorbereitet.

2. In der Arbeitszeitfrage sind folgende Vorgänge zu verzeichnen:

a. Am 25. Januar 1927 wurde im Verwaltungsrate folgende von Herrn Dr. Rothpletz eingereichte und in seinem Einverständnis von der Generaldirektion abgeänderte Motion erheblich erklärt:

«Die Generaldirektion wird eingeladen, zu untersuchen und dem Verwaltungsrat darüber Bericht und Antrag vorzulegen, ob nicht Schritte eingeleitet werden sollten, um eine Verlängerung der Arbeitszeit zu erreichen, und ob allenfalls dem Bundesrat durch den Verwaltungsrat ein bezüglicher Antrag zu unterbreiten sei.»

b. In der Sommersession erklärte der Ständerat am 23. Juni eine Motion der ständerätlichen Kommission für das Beamtengesetz erheblich, der der Nationalrat am 28. Juni zustimmte. Die gutgeheissene Motion lautet:

«Der Bundesrat wird eingeladen, für so lange, als ihm dies zur Sanierung der Schweizerischen Bundesbahnen erforderlich erscheint, aber höchstens für die Dauer von 10 Jahren, die hierzu für die Verwaltung notwendigen Erleichterungen der zeitlichen Arbeitsbedingungen in Anwendung von Art. 16 des Arbeitszeitgesetzes vom 6. März 1920 anzuordnen. Es kann dies unter den nämlichen Verhältnissen auch zugunsten anderer Hauptbahnen geschehen.»

Die Behandlung dieser Motionen fällt in das Jahr 1928.

3. Die Personalausschüsse haben im Berichtsjahre eine rege und erfreuliche Tätigkeit entfaltet. In 14 Sitzungen haben sie die ihnen vorgelegten Geschäfte zuhanden der Verwaltung mit viel Eifer und Sachkenntnis begutachtet.

4. Für das Personal der Werkstätten und des Dampfschiffbetriebes auf dem Bodensee wurden am 25. April 1927 besondere Weisungen erlassen über die Schaffung von Arbeiterkommissionen.

5. Gestützt auf die am 25. April 1927 erlassene Weisung (ADM Nr. 19) sind im Berichtsjahre von 339 Einsendern Vorschläge für die Vereinfachung, Verbesserung oder Verbilligung des Betriebes eingereicht worden. Von diesen konnten Ende des Jahres 110 endgültig geprüfte Fälle zur Prämierung zugelassen werden. 91 Einsender erhielten Anerkennungsurkunden und von diesen 46 überdies noch Geldprämien im Gesamtbetrag von Fr. 1500. Es hat sich gezeigt, dass diese Einrichtung gute Früchte trägt; sie ist geeignet, das Interesse des Personals am guten Gang des Unternehmens anzuregen und wachzuhalten.

B. Personalversicherung.

1. Pensions- und Hilfskasse.

a. Mit Weisung vom 27. Oktober 1927 (ADM Nr. 45) wurde auf den 1. Januar ein neues vereinfachtes Verfahren für die Auszahlung der monatlich auszurichtenden Pensionen eingeführt.

b. Die ungünstige Lage der Pensions- und Hilfskasse machte es nötig, dass wir uns eingehend mit ihr befassten. Nachdem der Stand der Kasse durch eine Expertenkommission geprüft worden war, arbeiteten wir einen Sanierungsplan aus, der mit den Hilfskassenkommissionen und Personalverbänden besprochen wurde und zur Aufstellung eines I. Nachtrages zu den Statuten der Pensions- und Hilfskasse

vom 31. August 1921 führte. Dieser I. Nachtrag wurde vom Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 24. Januar 1928 gutgeheissen und vom eidgenössischen Eisenbahndepartement am 7. Februar 1928 genehmigt. Er ist rückwirkend auf den 1. Januar 1928 in Kraft gesetzt worden. Seine finanzielle Wirkung tritt daher erst in der Rechnung für das Jahr 1928 in die Erscheinung.

Die Sanierung der Kasse beruht auf einer Erhöhung der Beiträge der Verwaltung und der Versicherten sowie auf einer die Kasse entlastenden Änderung der Versicherungsleistungen. Der Fehlbetrag an versicherungstechnischen Reserven, der bisher fortwährend zunahm und auf Ende 1927 den

Betrag von rund Fr. 399 000 000 erreicht hat, wird infolge der vorgenommenen Statutenänderungen auf rund Fr. 312 000 000 sinken und in den folgenden Jahren weiter zurückgehen. Spätestens auf Ende 1932 soll die finanzielle Lage der Kasse einer erneuten Prüfung unterzogen werden, um festzustellen, ob die Einlagen in die Kasse nunmehr ausreichen oder zu ändern sind. Die Neuordnung dieser Verhältnisse ist als ein bedeutsamer Schritt zur allmählichen Gesundung unseres Unternehmens zu betrachten.

c. 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		13	200	230	265	708
mit Abfindung		—	1	—	—	1
Gestorbene Aktive.		2	48	66	53	169
Pensionierte Witwen		2	42	59	46	149
» Waisen		—	69	104	56	229
» Doppelwaisen		—	2	—	7	9
Gestorbene Invalide		21	116	146	128	411
Pensionierte Witwen		14	64	96	82	256
» Waisen		4	7	37	30	78
» Doppelwaisen		—	2	4	3	9
Gestorbene Witwen		10	48	54	73	185
Pensionierte Doppelwaisen		—	1	8	5	14
Wiederverheiratete Witwen.		—	5	8	6	19
Abfindungen gemäss Art. 41.		1	3	—	3	7

Ausserdem sind von den Hilfskassenkommissionen Unterstützungen im Sinne des Art. 43 der Statuten im Betrage von Fr. 169,831. 05 zugesprochen worden (391 Fälle).

Über den Stand an versicherten Aktiven und des anrechenbaren Jahresverdienstes auf den 31. Dezember 1927 sowie an pensionierten Invaliden, Witwen, Waisen und unterstützten Verwandten gibt nachstehende Zusammenstellung Auskunft:

Versicherte Aktive:	1927	1926	Anrechenbarer Jahresverdienst:	
			1927	1926
Vollversicherte	33 127	33 931	Fr. 163 530 255	Fr. 163 163 355
Spareinleger	613	656	» 1 796 035	» 1 980 388
			Betrag der Jahrespension:	
			1927	1926
Pensionierte Invalide	8 282	7 997	Fr. 26 952 288	Fr. 25 844 946
» Witwen	4 993	4 795	» 6 683 294	» 6 247 846
» Waisen	1 803	1 850	» 789 011	» 787 930
» Doppelwaisen	138	136	» 126 963	» 120 433
» erwerbsunfähige Waisen	128	109	» 68 525	» 57 329
Unterstützte Verwandte	72	77	» 42 827	» 44 328

Die Zahl der Versicherten hat infolge der Personalverminderung um 847 abgenommen. Dass trotzdem die versicherte Besoldungssumme gegenüber dem Vorjahre gestiegen ist, ist darauf zurückzuführen, dass das Rechnungsjahr 1927 ein solches allgemeiner Besoldungserhöhung war.

Die Gewinn- und Verlustrechnung weist auf den 31. Dezember 1927 eine Zunahme der erforderlichen Erhöhung der Reserven gegenüber dem Vorjahre von Fr. 14 243 368. 84 auf. Das Ergebnis des Rechnungsjahres aus dem Verlauf der statistischen Voraussetzungen und den verschiedenen Bestimmungen der Statuten in seiner Gesamtheit war weniger günstig als letztes Jahr.

Über die auf den 31. Dezember 1927 abgeschlossene Bilanz gibt die Seite 114 des Berichtes Auskunft.

d. Während des Jahres wurden für Rechnung der Pensions- und Hilfskasse an 31 Beamte und Angestellte Hypothekendarlehen im I. Range im Gesamtbetrage von Fr. 455 600 zum Zinsfusse von 5 % ausgerichtet. An drei Eisenbahnerbaugenossenschaften haben wir für insgesamt Fr. 686 600 Hypothekendarlehen, gemäss den vom Verwaltungsrat aufgestellten allgemeinen Bedingungen vom 19. Februar 1921, gewährt. Die Kapitalrückzahlungen auf sämtlichen Hypothekendarlehen betragen Fr. 2 367 060.90.

e. Der Wertschriftenbestand der Pensions- und Hilfskasse hat sich im Berichtsjahre von Fr. 245 381 433. 85 um Fr. 9 768 877. 90 auf Franken 255 150 311. 75 vermehrt. Die Bewertung des Titelportefeuilles zu den Kursen vom Monat Dezember 1927 ergab eine Wertvermehrung von Fr. 38,012. 65.

f. Mit Rücksicht auf die Verhältnisse auf dem Kapitalmarkt und auf die prekäre Lage der Pensions- und Hilfskasse sahen wir uns veranlasst, den Zinsfuss für die niedriger verzinslichen Hypothekendarlehen an einzelne Angestellte auf 5 % zu erhöhen.

hen. Eine Ausnahme wurde nur für Darlehen auf Häuser zugestanden, die zu hohen Kriegs- und Nachkriegspreisen von Angestellten auf eigene Rechnung und Gefahr erstellt worden sind.

2. Unfallversicherung.

a. Für die Versicherung unseres Personals haben wir der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern im Jahre 1927 folgende Prämien bezahlt:

	Für Betriebsunfälle	
	1927	1926
Versicherte Lohnsummen	Fr. 164 215 672	Fr. 166 241 261
Prämien	» 2 418 505	» 2 492 717
Mittlerer Prämienatz	14,73 ⁰ / ₁₀₀	14,99 ⁰ / ₁₀₀

	Für Nichtbetriebsunfälle	
	1927	1926
Versicherte Lohnsummen	Fr. 163 666 638	Fr. 165 672 563
Prämien	» 804 109	» 813 697
Mittlerer Prämienatz	4,91 ⁰ / ₁₀₀	4,91 ⁰ / ₁₀₀

Als Agenturdienstentschädigung hat uns die Anstalt Fr. 225 582. 95 (1926: 213 999. 95) vergütet, Fr. 7 213. 75 wurden uns von Dritten rückerstattet.

b. Den Haftpflichtrentnern ist auch im Jahre 1927, 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 1927 zu Lasten des Betriebes ausgerichtet. Die ausbezahlten Hilfeleistungen und Teuerungszulagen betragen insgesamt Fr. 47 857 (1926: Fr. 50 279).

3. Krankenkasse.

In der Krankenkasse waren am 31. Dezember 1927 gemäss Art. 16 und 17 der Statuten vom 31. August 1921 versichert (die entsprechenden Zahlen des Vorjahres sind in Klammern angegeben):

Klasse a (nur Arzt und Arznei) 17 015 (17 406) Männer und 1149 (1154) Frauen;

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

Klasse c (Arzt, Arznei und Krankengeld) 215 (250) Männer und 5 (6) Frauen.

Die Abnahme der Mitgliederzahl findet ihre Erklärung in der Verminderung des Personalbestandes.

Ueber die Gewinn- und Verlustrechnung unserer Krankenkasse geben die Seiten 118 und 119 Auskunft.

Die Versicherungsklasse a hat einen Fonds von Fr. 348 415. 41 aufzuweisen, inbegriffen den letztjährigen Vortrag von Fr. 326 224. 23, den Bundesbeitrag mit Fr. 59 312, die Staatsbeiträge der Kantone Glarus, Luzern, Thurgau und Zürich, die Ordnungsbussen und die Zinsen mit Fr. 15 678. 43; ohne diese Beiträge hätte ein Rückschlag von Fr. 52 799. 25 stattgefunden.

Die Versicherungsklasse b verfügt über einen Reservefonds von Fr. 6080. 35.

Die Versicherungsklasse c hat einen Gewinn von Fr. 1180. 75 zu verzeichnen; dieser wurde dem Reservefonds gutgeschrieben.

Die Krankheitsverhältnisse im Rechnungsjahre sind auf Seite 120 dieses Berichtes unter «Statistik zur Gewinn- und Verlustrechnung pro 1927» dargestellt. Für einen Versicherten der Werkstättenkrankenkassen ergeben sich 15,23 (1926: 12,40) und für einen Versicherten der Kreiskrankenkassen 13,31 (1926: 11,36) Krankheitstage. Die Verhältnisse haben sich somit verschlimmert, was auf die im Berichtsjahre aufgetretene Grippeepidemie zurückzuführen ist.

Die Bilanz gibt zu Bemerkungen nicht Anlass.

Die dem Bundesamt für Sozialversicherung vorgelegte Rechnung unserer Krankenkasse pro 1926 hat dieser Behörde keinen Anlass zu Bemerkungen oder Verfügungen gegeben.

C. Bahnärztlicher Dienst.

1. Im Jahre 1927 kamen 20 429 Krankheitsfälle und 5839 Unfälle zur Anmeldung, gegenüber 15 897 bzw. 5845 im Jahre 1926. Das Total der statistisch verarbeiteten Krankheits- und Unfalltage beträgt 600 087 (516 157 im Vorjahre) oder 17,6 Tage auf 1 Beschäftigten (14,8). Die Vermehrung ist auf die im I. Quartal herrschende Influenzaepidemie und deren Folgen (Erkrankungen der Atmungs- und Verdauungsorgane) zurückzuführen. Glücklicherweise hatte diese Grippeepidemie, die im Dezember 1926 begann, mit wenigen Ausnahmen einen gutartigen Charakter.

2. Im Berichtsjahr fanden statt:

	1927	1926
Aufnahmeuntersuchungen	547	1181
Begutachtungen auf Pensionierung	367	338
Kontrolluntersuchungen	1689	1461

VI. Materialverwaltung.

A. Materialbeschaffung.

Im Berichtsjahre sind folgende wichtigeren Materialien beschafft worden:

Oberbau- und Stellwerkmaterial	t	17 500
Holzschwellen	Stück	116 000
Betriebsstoffe für die Zugförderung	t	6 280
Eisen und Metalle für die Werkstätten	t	4 220
Verschiedene Artikel für die Werkstätten im Werte von	Fr.	185 000
Baumaterialien	t	1 300
Materialien für Heizung, Reinigung und Beleuchtung, ferner Inventargegenstände und Bureauaterial im Werte von	Fr.	1 615 000
Dienstkleider im Werte von	»	1 787 000

B. Verkauf von Altmaterial.

Es wurde verkauft:

Altmaterial der Werkstätten für	Fr.	1 060 000
» aus dem Oberbau »	»	1 788 000

C. Kohlenversorgung.

Die Lage auf dem Kohlenmarkt hat sich nach und nach günstiger gestaltet, so dass bis Mitte des

Jahres der Preisstand vor Beginn des englischen Bergarbeiterstreiks im Jahre 1926 wieder erreicht war. Diese Preisgestaltung hat es ermöglicht, die zur Ergänzung des reduzierten Lagerbestandes erforderlichen Mengen zu bestellen. Die vertraglichen Mengen waren auf Ende des Jahres restlos geliefert.

Der Verwaltungsrat hat am 9. März und am 15. Juli die Verträge mit den Mines Domaniales de la Sarre betreffend die Lieferung von Lokomotivfeuerungsmaterial genehmigt.

Gesamteingänge an fossilem Brennmaterial:

England	13 205 t
Belgien	1 002 t
Holland	11 995 t
Frankreich	83 840 t
Saargebiet	242 662 t
Deutschland	11 922 t
Polen	540 t
Einheimische Brikettfabrik	20 000 t
Zusammen =	<u>385 166 t</u>

Der Kohlenlagerbestand betrug:

Anfang 1927:	86 214 t
Ende 1927:	123 899 t

VII. Tarifwesen und Verkehrswerbung.

A. Kommerzielle Konferenz.

Die Kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten hielt am 1. April ihre 32. Sitzung ab.

Auf unsern Antrag wurde beschlossen, die ermässigten Taxen für Schulfahrten auch anzuwenden auf Fahrten von Jugendvereinigungen, d. h. Vereinigungen junger Leute von höchstens 20 Jahren, unter Führung Erwachsener. Ferner wurde den Faltbootfahrern die unentgeltliche Beförderung der zusammengelegten und verpackten Faltboote zugestanden.

Die Konferenz erklärte sich im weitern damit einverstanden, dass die Frachtberechnung zum halben Gewicht für gebrauchte Emballagen nur noch gewährt wird, wenn ihrer Auflieferung ein Volltransport mit der Bahn unmittelbar vorausgegangen ist oder nachfolgt. Sperrholzplatten wurden als bedeckungsberechtigtes Gut erklärt. Ferner sind Formsteine für Strassenbeläge aus einer Mischung von Kies, gebrochenen Steinen und Sand mit Teer oder bituminösen Stoffen als Bindemittel in den Ausnahmetarif Nr. 19 und Ziegelbrocken, Glasscherben und Bauschutt in den Ausnahmetarif Nr. 22 aufgenommen worden. Zu den in den Ziffern 12 und 13 der Serie 2 des Ausnahmetarifs Nr. 19 aufgeführten Zement- und Betonwaren gehören gemäss Beschluss der Konferenz auch solche mit Teer oder bituminösen Stoffen als Bindemittel. Ein Gesuch um Aufnahme von gebranntem Ton und feuerfesten Steinen in den Ausnahmetarif Nr. 24 wurde abgelehnt.

Die von der Konferenz beschlossenen Massnahmen sind im Berichtsjahre durchgeführt worden.

B. Personen- und Gepäckverkehr.

1. Der Tarif für den internen Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr der S. B. B. vom 1. Mai 1903, der durch die Ausgabe zahlreicher Nachträge unübersichtlich und auch sonst revisionsbedürftig geworden war, ist auf den 1. April durch eine Neuausgabe ersetzt worden.

2. Für die von der Postverwaltung auf Rechnung der S. B. B. betriebenen Autokurse im Surbtal (Strecken Döttingen - Klingnau—Niederweningen, Niederweningen—Baden-Bahnhof, Oberendingen—Siggenthal - Würenlingen) ist am 10. Oktober ein auf den Grundtaxen der S. B. B. aufgebauter Personen-, Gepäck- und Expressguttarif eingeführt worden. Für den Personenverkehr werden ausser gewöhnlichen Billetten III. Klasse für einfache Fahrt und für Hin- und Rückfahrt auch Arbeiterabonnemente ausgegeben.

Auf den 1. November wurde die direkte Abfertigung von Gepäck und Expressgut im Verkehr zwischen den Postautomobilstationen im Surbtal und Stationen schweizerischer Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen eingerichtet.

3. Am 6. Juli ist ein Tarif für die Ausgabe direkter Billette von schweizerischen Bahnstationen nach Postautomobilstationen und umgekehrt in Kraft getreten. Soweit für die Automobile Vorausbestellung der Plätze nötig ist, werden auch die Billette von Bahn- nach Poststationen durch die Postbureaux ausgegeben, die dabei zugleich die Platzbestellungen entgegennehmen.

4. Zur Förderung des Reiseverkehrs sind die wichtigeren Stationen beauftragt worden,

sich, allenfalls unter Zuziehung zuverlässiger Privatpersonen oder im Einvernehmen mit Reisebureaux, mit der Organisation von Gesellschaftsreisen zu befassen. Die am Gesellschafts- und Schulfahrtentarif beteiligten Verwaltungen haben ferner auf unsern Antrag mit Zustimmung des eidgenössischen Eisenbahndepartements beschlossen, der Automobilkonkurrenz gegebenenfalls auch durch Gewährung eines Nachlasses auf den tarifmässigen Taxen dieses Tarifs entgegenzutreten. Der Erfolg darf als befriedigend bezeichnet werden. Die direkte Fühlungnahme der Bahndienststellen mit den Vereinen und der Bevölkerung überhaupt hat Anklang gefunden und wird zweifellos auch fürderhin gute Früchte zeitigen.

5. In etwelcher Erweiterung der Bestimmungen des schweizerischen Tarifs für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen ist im Dezember eine Neuerung in dem Sinne eingeführt worden, dass die Stationen auch dann Gesellschaften auf Grund dieses Tarifs mit Kollektivbillet abfertigen können, wenn die Teilnehmer an der Reise sämtlich oder zum Teil entweder die Hinfahrt oder die Rückfahrt einzeln ausführen wollen. Der andere Teil der Reise ist von sämtlichen Teilnehmern gemeinsam zurückzulegen. Für den einzeln zurückzulegenden Teil der Reise wird ein Zuschlag erhoben.

6. Im Lokalverkehr zwischen den Stationen der Linie Romanshorn—Rorschach ist auf den 1. Juni die Neuerung eingeführt worden, dass sowohl die von der Bahn als auch die auf den Schiffen ausgegebenen Hin- und Rückfahrtsbilette zur Benützung der Bahn oder des Schiffes auf dem Rückweg berechnen.

7. Zufolge der Eröffnung einer neuen Schifffahrtlinie zwischen Tilbury und Dunkerque mit guten Zugsanschlüssen in England und Frankreich

ist auf den 15. Mai ein Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen England einerseits und der Schweiz und Italien andererseits über Tilbury—Dunkerque eingeführt worden.

Ausserdem wurde die direkte Abfertigung von Personen und Gepäck im Durchgang durch die Schweiz auch eingerichtet im Verkehr

- a. zwischen Dänemark, Schweden, Norwegen, Polen und der Tschechoslowakei einerseits und Italien andererseits,
- b. zwischen Österreich und Frankreich über Genf.

8. Auf den 1. Juni konnte die direkte Abfertigung von Reisenden zwischen der Schweiz und Südfrankreich durch Italien (über Ventimiglia) wieder aufgenommen werden (vgl. Geschäftsbericht 1926, S. 12, Ziff. VII B 7.)

9. Am 15. Juni ist ein Tarif für Rundreisen im Verkehr zwischen Deutschland und Österreich einerseits und der Schweiz andererseits in Kraft getreten.

10. Tarife für die direkte Abfertigung von Gesellschaften sind eingeführt worden: auf den 15. Juli in den Verkehren Deutschland—Schweiz, Niederlande—Schweiz über Belgien—Frankreich und Niederlande—Schweiz über Köln, und auf den 1. August in den Verkehren Deutschland—Italien und Schweiz—Italien.

11. Die direkte Abfertigung von Expressgut ist auf den 15. Januar im Verkehr mit Deutschland und auf den 15. April im Verkehr mit Österreich eingerichtet worden.

12. Über die Entwicklung einiger Verkehrseinrichtungen von besonderem Interesse geben folgende Zahlen Aufschluss:

a. Generalabonnements:

Generalabonnements für	ohne Schnellzugszuschlag		Anzahl der ausgegebenen Abonnements mit Schnellzugszuschlag		im ganzen	
	1927	1926	1927	1926	1927	1926
15 Tage	—	—	6 242	5 541	—	—
30 »	—	—	2 336	2 290	—	—
Kurzfristige Abonnements						
3 Monate, gültig für 1 Person ¹⁾	2 240	2 420	10 647	10 479	12 887	12 899
3 » » » 2 Personen ¹⁾	28	45	336	338	364	383
6 » » » 1 Person ²⁾	882	978	4 355	4 225	5 237	5 203
6 » » » 2 Personen ²⁾	12	17	137	138	149	155
12 » » » 1 Person	161	176	739	695	900	871
12 » » » 2 Personen	8	10	41	46	49	56
Langfristige Abonnements	3 331	3 646	16 255	15 921	19 586	19 567

Die Einnahmen (einschliesslich Schnellzugszuschlag) betragen:

im ganzen		Anteile S. B. B.	
1927	1926	1927	1926
Fr. 9 375 000	Fr. 9 245 000	Fr. 7 847 000	Fr. 7 711 000

b. Abonnements zum Bezuge halber Bilette:

	Anzahl der ausgegebenen Abonnements		im ganzen		Einnahmen		Anteile S. B. B.	
	1927	1926	1927	1926	1927	1926	1927	1926
für 3 Monate	5 568	5 817	Fr. 645 000	Fr. 640 000	Fr. 574 000	Fr. 568 000		
» 12 »	731	639						

¹⁾ Einschliesslich der Ratenkarten zu 12monatigen Abonnements.
²⁾ Es handelt sich hier um die 3. Ratenkarte zu 12monatigen Abonnements.
³⁾ Aus den in der Schweiz und im Auslande ausgegebenen Biletten.

c. Schweizerische zusammenstellbare Billette:

Anzahl der ausgegebenen Billette		im ganzen		Einnahmen		Anteile S. B. B.	
1927	1926	1927	1926	1927	1926	1927	1926
125 289	106 344	Fr. 5 603 000	Fr. 4 636 000	Fr. 3 585 000	Fr. 3 042 000		

d. Internationale zusammenstellbare Billette:

Anzahl der in der Schweiz ausgegebenen Billette		alle schweizerischen Verwaltungen		Einnahmen ³⁾		Anteile S. B. B.	
1927	1926	1927	1926	1927	1926	1927	1926
10 941	12 989	Fr. 1 654 000	Fr. 1 747 000	Fr. 1 271 000	Fr. 1 341 000		

e. Die Einnahme der S. B. B. aus dem Verkauf von Fahrscheinen für ihre Strecken durch private Reiseunternehmungen betrug Fr. 12 285 000 (im Vorjahre Fr. 10 353 000).

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

Agentur in London	Fr. 4 787 000	(im Vorjahr Fr. 4 411 000); davon für die Schweiz Fr. 2 523 000 (2 435 000);
» » Paris	Fr. 1 513 000	(im Vorjahr Fr. 1 054 000); davon für die Schweiz Fr. 841 000 (522 000);
» » Berlin	Fr. 795 000	(im Vorjahr Fr. 560 000); davon für die Schweiz Fr. 432 000 (263 000);
» » New York	Fr. 241 000;	(im Vorjahr Fr. 184 000); davon für die Schweiz Fr. 114 000 (102 000);
» » Wien	Fr. 448 000	(im Vorjahr Fr. 417 000). davon für die Schweiz Fr. 289 000 (248 000).

g. Die Einnahme aus dem Verkauf der Spezialbillette für die im Jahre 1927 veranstalteten Verwaltungsextrazüge zu ermässigten Preisen betrug nach Abzug der sich auf rund Fr. 22 000 (im Vorjahre Fr. 14 000) belaufenden Propagandakosten Fr. 408 000 (Fr. 264 000).

C. Güter- und Tierverkehr.

1. In die Güterklassifikation wurde Schwefelschlamm mit Tarifierung nach Spezialtarif III neu aufgenommen.

2. Die Anwendung des Reglements über die Gewährung von Taxermässigungen für Ausstellungsgegenstände vom 1. März 1909 wurde für 81 Ausstellungen zugestanden.

3. Mit der Eröffnung des Zollfreilagers in Albisrieden bei Zürich ist eine Tarifstation «Zürich Zollfreilager» geschaffen worden, für die die gleichen Frachtsätze wie für Zürich Hbf. gelten. Abfertigungsstelle für die Tarifstation Zürich-Zollfreilager ist, sowohl im Versand als im Empfang, die Güterverwaltung Zürich Hbf.

4. Am 15. Juli ist die östlich von Renens (Vaud) an einer Abzweiglinie gelegene Güterstation Lausanne-Sébeillon für den Wagenladungsverkehr in gewöhnlicher Fracht für solche Firmen geöffnet worden, die bei der Güterexpedition Renens (Vaud) ein Konto-Korrent besitzen.

5. Auf 1. November wurde für die Beförderung von Gütern und lebenden Tieren mit Kraftwagen im Surbtal ein Tarif in Kraft gesetzt. Er regelt sowohl die Frachtverhältnisse zwischen den Automobilstationen (Lengnau Post[Aargau], Oberendingen Post und Tegerfelden Post) unter sich als auch jene für den Verkehr zwischen diesen Automobilstationen einerseits und den über Döttingen-Klingnau und Niederweningen hinaus gelegenen schweizerischen Stationen anderseits.

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

Zum Ausnahmetarif Nr. 41 für flüssige Milch usw. wurde ein I. Nachtrag herausgegeben, der in der Hauptsache besondere Bestimmungen und ermässigte Taxen für den regelmässigen Transport von Rahm zur Verbutterung enthält. Zum Ausnahmetarif Nr. 42 ist ein provisorisches, vom 1. Oktober 1927 bis und mit 31. Januar 1928 gültiges Schema mit ermässigten Taxen für Zuckerrüben und frische Schnitzel von Zuckerrüben nach und von Aarberg in Kraft gesetzt worden. Der Ausnahmetarif Nr. 43 für Materialien zur Bekämpfung von Pflanzenkrankheiten wurde auch anwendbar erklärt auf Tabakrippen und Tabakabfälle, denaturierte, zur Herstellung von Nikotin, in Ladungen von mindestens 10,000 kg unter der Bedingung, dass die Denaturierung von der schweizerischen Zollverwaltung im Frachtbrief bestätigt wird.

7. Es wurden folgende vorübergehende Taxermässigungen gewährt:

a. für landwirtschaftliche Erzeugnisse schweizerischer Herkunft als Stückgut und in Wagenladungen:

1. für Kern- und Steinobst:
vom 1. September bis 31. Dezember:
bei Aufgabe als Frachtgut 20 %,
bei Aufgabe als Eilgut 30 %.

Da die Obsternte, insbesondere diejenige von Mostobst, erheblich reichlicher ausfiel, als vorauszusehen war, und sich in der Folge Absatzschwierigkeiten einstellten, wurde ab 7. Oktober für den Transport von Äpfeln und Birnen in gewöhnlicher Fracht auf Entfernungen von über 74 km eine weitergehende Ermässigung eingeführt, die bei 150 km den Höchstsatz von 35 % erreicht;

2. für Trauben und Kastanien:

vom 15. September bis 31. Dezember:

bei Aufgabe als Frachtgut 20 %,

bei Aufgabe als Eilgut 30 %.

3. für Weinmost, neuen Wein und Obstwein:

in Eil- und gewöhnlicher Fracht als Stückgut und in Wagenladungen 30 %,

für Weinmost und neuen Wein, vom 15. September bis und mit 15. November,

für Obstwein (vergoren und unvergoren) vom 15. September bis und mit 31. Dezember;

b. für felddesichtigte und anerkannte Saatkartoffeln in- und ausländischer Herkunft in Eil- und gewöhnlicher Fracht für die Zeit vom 21. März bis 30. April 50 %;

c. für mit Eilgutfrachtbriefen aufgegebenes Mineralwasser, natürliches (auch mit Kohlensäurezusatz), als Stückgut und in Wagenladungen, sind für die Zeit vom 15. November 1927 bis und mit 29. Februar 1928 die Taxen des Ausnahmetarifs Nr. 1 für Bier zugestanden worden.

8. Für Liebesgaben aller Art, mit Ausnahme von Bau- und Brennmaterialien, zugunsten der Wetterbeschädigten in den Kantonen Bern, Graubünden und Tessin und in Liechtenstein wurde die frachtfreie Beförderung bewilligt.

9. Folgende Ausnahmetaxen für Güter in Wagenladungen wurden eingeführt:

a. im innerschweizerischen Verkehr für:

Ammoniakwasser (Salmiakgeist) Visp (Viège)—verschiedene Bestimmungsstationen; Bleiröhren und Walzblei Genève C.—verschiedene Bestimmungsstationen; Gaskoks aus schweizerischen Gaswerken Vernier-Meyrin—Bex C. F. F., Martigny C. F. F. und Monthey C. F. F.; Granit Göschenen, Wassen und Gurtnellen—Möhlin; Kalk Netstal—tessinische Stationen und St. Ursanne—Liestal; Kalksteine zur Zement- und Kalkfabrikation Gänsbrunnen—Luterbach, Kalziumkarbid Visp (Viège)—Gampel, Koksgriess aus den schweizerischen Gaswerken Glarus, Horgen, Näfels-Mollis und Schlieren—verschiedene Bestimmungsstationen; Kupfervitriol zu industriellen Zwecken Bex—verschiedene Bestimmungsstationen; Nusskoks Grosswabern—Monthey C. F. F.; Pflastersteine Flüelen—Emmenbrücke und Luzern; Röhren, eiserne, verzinkte, Wolfhausen—verschiedene Bestimmungsstationen; Salpetersäure Visp (Viège)—verschiedene Bestimmungsstationen; Soda, kaustische, Rekingen—Vallorbe-gare; Stalldünger aus schweizerischen Militäranstalten auf Transportstrecken von über 100 km; Steine rohe, unbehauene, und Sand, Kies und Schotter bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 200 Tonnen Monthey C. F. F.—Lausanne-gare und verschiedene Stationen—Lausanne-Sébeillon; Steinkohle schweizerischer Herkunft Granges-Lens—Roche (Vaud) und Vouvry; Zement Aarau, Siggenthal-Würenlingen und Wildegg—Meiringen via Olten—Bern—Thun.

b. für die Ausfuhr von:

Aluminiumwaren, Essigsäure, Glimmerabfälle, Granit, Isolierpolster, geröstete Kakaobohnen, Kalk schweizerischen Ursprungs zur Karbidfabrikation, Kalziumkarbid schweizerischen Ursprungs, Leim und Knochenfett, Marmorbruchsteine, Meta-Brennstoff, kondensierte Milch und Kindermehl, phosphorsaures Natron, Siliziumkarbid, Spreu und Zement, Kalk und Gips;

c. für die Einfuhr von:

Chromerz und chromhaltigem Eisenerz, Rohkupfer, Rohreis und Schwefelkies.

10. Am 25. September ist eine Neuausgabe des tschechoslowakisch-schweizerischen Ausnahmetarifs für Zucker erschienen, die hauptsächlich durch die tschechoslowakischen und deutschen Tarifänderungen bedingt war.

11. Im schweizerisch-italienischen Verkehr ist auf den 1. August der Gütertarif Venezia Tridentina—Schweiz via Brenner—Arlberg ohne Ersatz aufgehoben worden, weil er durch die Einführung eines direkten Tarifs Italien—Österreich und wegen anderer Tarifmassnahmen und Kursänderungen unterboten wurde und somit unbrauchbar geworden war.

13. Auf 1. Juni wurde für den Lebensmittelverkehr Italien-England ein direkter Tarif ab italienischen Stationen nach belgischen und niederländischen Häfen eingeführt.

13. Für die Beförderung von Steinkohlen usw. aus Polnisch Oberschlesien nach Italien sind am 1. Mai direkte Frachtsätze nach Chiasso, Pino und Iselle transit zur Einführung gelangt.

14. Der Tarif für die Beförderung lebender Tiere ist auf den 1. April durch Einführung neuer, ermässigter Taxen für Wagenladungen von 13 und mehr Stücken der Tarifklasse II (Rindvieh) erweitert worden.

D. Verkehrswerbung.

1. Die Fortschritte in der Ordnung der Währungen, welche die Reiselust in zahlreichen Ländern anregten, stellten der schweizerischen Verkehrspropaganda neue Aufgaben. Unsern Agenturen ist aus der veränderten Lage ebenfalls eine Vermehrung der Arbeit erwachsen, deren Erfolg ziffermässig in der Steigerung des Verkaufs von Schweizerbilletten um zirka 5½ % gegenüber dem Vorjahr in Erscheinung tritt.

2. Wir haben mit dem Vorstand der Schweiz. Verkehrszentrale eine neue Übereinkunft über die Zusammenarbeit und gegenseitige Unterstützung in den Propagandafragen abgeschlossen. Der Förderung des Kontaktes mit den übrigen Verkehrsinteressenten dienten die im Frühjahr und Herbst abgehaltenen Sitzungen der Beratenden Kommission für den Publicitätsdienst der S. B. B. Die Agenturen in New York und Berlin sind ermächtigt worden, neue, den wachsenden Anforderungen des Geschäftsverkehrs entsprechende Lokaltäten zu mieten.

3. Zur Förderung des Reiseverkehrs haben wir im Monat Juli unter dem Namen «SBB Revue» eine eigene Reisezeitung eingeführt, die jeden Monat

in die Personenwagen unseres Netzes und zahlreicher Privatbahnen verteilt und vielen touristischen Organisationen des In- und Auslandes zugestellt wird. Die bisherigen Erfahrungen berechtigen uns zur Annahme, dass das neue Organ von den Reisenden gut aufgenommen wird.

4. Günstige Propagandagelegenheiten boten sich dem Publizitätsdienst anlässlich der Eröffnungsfahrt des Gotthard-Pullman Express und in begrenztem Masse auch bei der Einführung des Mitropaschlafwagenzuges Berlin-Engadin. Im ersten Falle wurden ein Plakat, ein Prospekt und eine Postkarte gemeinsam mit der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft herausgegeben. Hervorzuheben ist ferner die von der Agentur New-York für die Sommersaison und von der Agentur Berlin für Sommer und Winter organisierte Kollektiv-reklame in der Presse der betreffenden Länder, ebenso der im Winter von der Publizitätssektion täglich auf telegraphischem Wege nach 7 europäischen Hauptstädten übermittelte und auch im Inland ausgiebig verbreitete Witterungsbericht von 26 Winterstationen.

5. Der Verwaltungsrat genehmigte am 27. April die am 24. Februar für eine zehnjährige Dauer ab 1. Januar 1931 abgeschlossenen Verträge mit den bisherigen Pächtern des Bahnhofbuchhandels.

Anfang November erfolgte die durch bezügliche Angebote veranlasste Ausschreibung des Rechtes zur Anbringung und zum Betrieb von Warenautomaten in den auf unsern Linien verkehrenden eigenen Personenwagen; die Erledigung fällt in das Jahr 1928.

6. Zu Werbezwecken wurden 7 neue Filme zusammengestellt, von denen die Agenturen New York, London und Wien je eine Serie Kopien erhielten. Von Cairo aus fand eine Spezialverteilung von Werbematerial an 2000 ausgewählte Adressen statt. Neu aufgelegt wurden ausser den jährlich zweimal erscheinenden «Internationalen Zugverbindungen» folgende Werbetrucksachen: Simplonbroschüre, französisch und englisch; Reisekarte der Schweiz 1:750 000, deutsch und englisch; Faltprospekt «Die Gotthardbahn» in vier Sprachen; Faltprospekt Luzern-Interlaken-Montreux, gemeinsam mit verschiedenen Verkehrsinteressenten, mehrsprachig; Switzerland the Tourist's Paradise; Golfprospekt, englisch; Broschüre «Excursions de Genève» und ein Sommerplakat in Tiefdruck, in drei Sprachen.

7. An der Hotellerieausstellung in Barcelona beteiligte sich der Publizitätsdienst mit Plakaten, Karten und einem von der A.-G. Brown, Boveri & Co. zur Verfügung gestellten Modell einer elektrischen Lokomotive.

VIII. Stations- und Zugdienst.

A. Rekrutierung und Ausbildung des Personals.

Zur Deckung des bis Ende 1929 voraussichtlichen Bedarfes an Stationsbeamten sind im Frühjahr 30 Stationslehrlinge eingestellt worden. Für diejenigen Stationslehrlinge, die ihre Lehrzeit beendet haben, fanden vierwöchige Schlusskurse und daran anschliessend die Wahlfähigkeitsprüfungen statt. Ferner wurden auf Grund der Vorschriften über die berufliche Ausbildung der Beamten des Stationsdienstes im Winter 1926/27 für Stationsbeamte und für das Zugspersonal an verschiedenen Orten Instruktionkurse durchgeführt.

B. Personenverkehr.

1. Am 1. September ist auf den Strecken Basel und Zürich—Mailand und umgekehrt ein ausschliesslich aus Pullmanwagen I. und II. Klasse der internationalen Schlaf- und Speisewagengesellschaft zusammengesetztes, täglich einmal zirkulierendes Luxuszugpaar in Verkehr gesetzt worden. Diese als «Gotthard-Pullman-Express» bezeichneten Züge verkehrten vorläufig bis 15. November, und sollen auch vom 15. März bis 15. Juni 1928 geführt werden. Die Reisedauer Basel—Mailand beträgt 6 St. 43 Min., diejenige Mailand—Basel 6 St. 29 Min.

Die bisherige Besetzung dieser Züge darf als befriedigend bezeichnet werden, so dass mit der bleibenden Einführung dieses Zugspaares gerechnet werden kann.

2. Besondere Aufmerksamkeit wurde der Verbesserung des Vorortsverkehrs gewidmet. Um eine Vermehrung und raschere Abwicklung dieses Verkehrs zu ermöglichen, sollen einige wichtigere Stationen in der Nähe grosser Städte, insbesondere

Zürich, mit Zwischenperrons und schienenfreien Zugängen ausgerüstet werden. Wir haben im weitern beschlossen, zwei Probezüge zu bilden, bestehend aus einem Zugführungswagen der Serie B¹⁴ und 3 C-Wagen und diese ausschliesslich im Pendelbetrieb für den Vorortsverkehr in Basel und Zürich zu verwenden.

C. Güterverkehr.

1. Wir waren fortgesetzt bestrebt, die Güterbeförderung im internationalen und im inner-schweizerischen Verkehr zu beschleunigen.

2. Das eidgenössische Eisenbahndepartement hat uns in Anwendung von Art. 16 des Arbeitszeitgesetzes und § 41 der V. V. neuerdings ermächtigt, an Sonn- und Feiertagen, ausgenommen gewisse Festtage, mässig besetzte Personenzüge und Lokomotivfahrten mit Frachtgutwagen auszulasten, in den Güterschuppen arbeiten zu lassen und auf den Anschlussstrecken der Grenzbahnhöfe Güterzüge auszuführen. Von dieser Ermächtigung wurde Gebrauch gemacht, soweit dies im Interesse eines raschen Wagenumlaufs und besonders einer raschen Beförderung der Transitgüter nötig war.

D. Fahrplan.

Zur Behandlung des vom 15. Mai 1927 bis und mit 14. Mai 1928 gültigen Fahrplans fand vom 28. Februar bis 2. März in Bern die interkantonale Fahrplankonferenz statt. Sie behandelte im ganzen 894 Geschäfte, wovon 666 die schweizerischen Bundesbahnen betrafen. Gegenüber dem Fahrplan vom 15. Mai 1926 brachte der neue Fahrplan Mehrleistungen von rund 540 000 Zugskilometer im Jahr.

E. Beziehungen zur eidgenössischen Zollverwaltung.

1. Am 1. Januar sind die vom Bundesrat erlassene Eisenbahnzollordnung und die zwischen der eidgenössischen Oberzolldirektion und unserer Verwaltung vereinbarten Sonderbestimmungen über den Zollverkehr der schweizerischen Bundesbahnen in Kraft getreten.

2. Mit der eidgenössischen Oberzolldirektion verhandelten wir über die Errichtung und den Betrieb eines öffentlichen eidgenössischen Niederlagshauses für Wein, Weinspezialitäten und Spirituosen in den Kellerräumen des Güterbahnhofes Zürich Hbf.

F. Haltestellen.

Folgende Haltestellen sind eröffnet worden: Etziken, zwischen Subingen und Inkwil, am 9. Januar, und Algetshausen-Henau, zwischen Schwarzenbach (St. G.) und Uzwil, am 15. Mai, eingerichtet für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Expressgut, Traglasten und von Milchtransporten; Bellach, zwischen Solothurn-West und Selzach, am 1. Juni, eingerichtet für die Abfertigung von Personen, Hunden, Gepäck, Expressgut, Traglasten, Kleinvieh in Einzelsendungen, Eil- und Frachtstückgut (beschränkt); Gunterhausen, zwischen Aadorf und Eschlikon, am 15. Mai, unbedient, und Freienbach, zwischen Bäch und Pfäffikon (Schwyz), am 15. Dezember, ebenfalls unbedient.

G. Klassifikation der Dienststellen.

Auf 1. April wurde gestützt auf die Verkehrsergebnisse der Jahre 1924, 1925 und 1926 eine Neuklassifikation der Bahnhöfe, Stationen und Güterexpeditionen vorgenommen. Es konnten 5 Bahnhöfe, 37 Stationen und 11 Güterexpeditionen um eine Klasse gehoben werden. Dagegen mussten wegen Verkehrsrückgang 5 Bahnhöfe, 3 Stationen und 3 Güterexpeditionen in den nächst niedrigern Rang zurückversetzt werden.

Auf Grund dieser Neuklassifikation sind die Bahnhöfe und Stationen wie folgt eingereiht:

5	Bahnhofinspektionen,
19	Bahnhöfe I. Kl.,
26	» II. »
32	» III. »
163	Stationen I. Kl.,
305	» II. »
110	» III. »
6	Wärterstationen.

Ausserdem sind 74 bediente und 15 unbediente Haltestellen vorhanden.

H. Anschluss- und Mitbenützungsverträge.

Im Berichtsjahre ist eine grosse Anzahl Verträge über den Anschluss und die gemeinschaftliche Benützung von Bahnhöfen und Stationen unserer Verwaltung revidiert und den betreffenden Verwaltungen vorgelegt worden; die Verhandlungen kamen im Berichtsjahre nicht zum Abschluss.

IX. Zugförderungs- und Werkstättendienst.

A. Anschaffung und Ausrüstung von Rollmaterial.

1. Im Laufe des Berichtsjahres wurde folgendes Rollmaterial bestellt:

- 12 Einphasen-Wechselstromlokomotiven der Serie Ae 4/7,
- 3 Einphasen-Wechselstromlokomotiven der Serie Ee 2/2,
- 10 Einphasen-Wechselstromlokomotiven der Serie Ee 3/3,
- 1 Benzinmotorlokomotive 100 PS der Serie Em 2/2,
- 8 Gepäckmotorwagen der Serie Fe 4/4,
- 1 Zugführungswagen der Serie B¹⁴,
- 6 vierachsige Personenwagen der Serie ABC^{4u},
- 4 vierachsige Personenwagen der Serie B^{4u},
- 3 vierachsige Personenwagen der Serie BC⁴ für die Brünigbahn,
- 16 vierachsige Personenwagen der Serie C^{4u},
- 3 vierachsige Personenwagen der Serie C⁴ für die Brünigbahn,
- 4 vierachsige Gepäckwagen der Serie F^{4u}.

2. Am 24. Januar 1927 hat der Verwaltungsrat die Verträge mit den Firmen Schweizerische Lokomotivfabrik Winterthur, Brown, Boveri & Cie Baden, Maschinenfabrik Örlikon, S. A. des Ateliers de Sécheron Genf, Schweizerische Wagonsfabrik Schlieren A. G. über die Lieferung von 12 Ae 4/7-Lokomotiven, 10 Ee 3/3-Rangierlokomotiven und 8 Fe 4/4-Motorwagen gutgeheissen und hierfür sowie für das von den SBB beizustellende Ausrüstungs-

material und für die später in Aussicht genommene Bestellung von 5 Traktoren einen Kredit im Betrag von Fr. 14 400 000 bewilligt.

3. In seiner Sitzung vom 9. März 1927 hat der Verwaltungsrat die von der Generaldirektion mit den Wagenfabriken Schweizerische Industriegesellschaft in Neuhausen und Schweizerische Wagonsfabrik Schlieren A.-G. abgeschlossenen Verträge für die Lieferung von 18 Personen- und Gepäckwagen bzw. 10 Personenwagen genehmigt und den erforderlichen Kredit im Betrage von Fr. 3 060 000 bewilligt.

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

323	Streckenlokomotiven,
4	Rangierlokomotiven,
29	Motorwagen (15 000 Volt),
10	Motorwagen (5500 Volt, Seetal),
17	Akkumulatorenfahrzeuge, inkl. ein Traktor,

Total 383 elektrische Triebfahrzeuge.

5. Für die zwei für den Vorortverkehr in Basel und Zürich bestimmten Probezüge für Pendelverkehr haben wir 12 Personenwagen der Serie AB³ in 6 Personenwagen der Serie C-C umbauen lassen.

6. Wir haben die Ausrüstung von weiteren 706 Personenwagen und 92 Gepäckwagen mit elektrischen Heizeinrichtungen und von 155 gedeckten Güterwagen mit elektrischen Heizleitungen angeordnet.

7. 30 Güterwagen der Serie L⁵ wurden in Kippwagen nach System Ochsner für den Schottertransport umgebaut.

B. Einmännige Bedienung elektrischer Lokomotiven.

Im Hinblick auf die guten Erfahrungen, die mit der einmännigen Besetzung der elektrischen Motorwagen und der im Juli 1926 mit einer Sicherheitseinrichtung ausgerüsteten elektrischen Lokomotive gemacht worden sind, haben wir uns im Einverständnis mit dem Verwaltungsrate und mit Zustimmung des eidgenössischen Eisenbahndepartements entschlossen, die Versuche mit der Führung von Zügen mit einmännig bedienten elektrischen Lokomotiven auf ausgedehnterer Basis durchzuführen. Wir haben daher noch 30 elektrische Lokomotiven mit der Sicherheitseinrichtung ausrüsten lassen. Diese Lokomotiven werden seit dem Fahrplanwechsel, d. h. seit dem 15. Mai, nur von einem Manne bedient. In der Hauptsache werden damit Personenzüge und dort, wo dies eine zweckmässige Diensteinteilung als angezeigt erscheinen liess, auch Güterzüge, diese aber nur auf Strecken mit höchstens 16 ‰ Gefälle, geführt. Die Erfahrungen, die seither mit der einmännigen Bedienung gemacht wurden, waren befriedigend.

C. Werkstätten.

1. Auf 1. Januar wurde in allen Werkstätten die Betriebsbuchhaltung in Verbindung mit einer neuen Lohnabrechnung eingeführt; ferner wurde mit den Arbeiten für die Reorganisation der Magazinverwaltung der Werkstätten begonnen.

2. In der Werkstätte Olten wurde mit der planmässigen Arbeit im Unterhalt der Güterwagen be-

gonnen, wobei ein neues Arbeitsverfahren (Fliessarbeit) zur Einführung gelangte.

3. Wegen der Erweiterung des Bahnhofes Chur wurde der Abbruch der Güterwagenhalle der dortigen Werkstätte notwendig. Im Zusammenhang damit ist ein teilweiser Abbau der Werkstätte durchgeführt worden.

Das durch den Abbau überzählig gewordene Personal wird in andere Dienste versetzt oder pensioniert.

D. Durchgehende Güterzugbremse.

Die Studien und Versuche für die Einführung der durchgehenden Güterzugbremse wurden im Berichtsjahre fortgesetzt. Ende November 1926 ist dem Vorsitzenden der V. Kommission des internationalen Eisenbahnverbandes mitgeteilt worden, dass die S. B. B. beabsichtigen, dem Brems-Unterausschuss dieser Kommission die Drolshammer-Güterzugbremse vorzuführen. Vom 10.—12. März fand in Nizza eine Sitzung des genannten Unterausschusses statt, an der das Programm für die Versuche mit der Drolshammerbremse genehmigt wurde. In den Monaten August und September wurde der Versuchszug dem Bremsausschuss des internationalen Eisenbahnverbandes auf der Gefällstrecke Airolo-Biasca der Gotthardlinie und auf der ebenen Strecke Corbeil-Montereau (Frankreich) vorgeführt. Die Versuche in der Ebene mussten im Ausland ausgeführt werden, weil in der Schweiz keine geeigneten Strecken zur Vorführung von Güterzügen von über 900 m Länge vorhanden sind. Die Versuche mit der Drolshammerbremse haben ein günstiges Resultat ergeben. Sie waren aber am Ende des Berichtsjahres noch nicht abgeschlossen.

X. Bauwesen.

A. Bahnbau.

1. Der Verwaltungsrat hat in seiner Sitzung vom 15. Juli das Projekt über die Erstellung von neuen Bahnsteiggleisen und Vermehrung der Abstell- und Rangiergeleise im Hauptbahnhof Zürich, veranschlagt zu Fr. 7 030 000, genehmigt und den für die Ausführung erforderlichen Kredit bewilligt; er hat ferner einen Vertrag mit der Unternehmung Locher & Co. in Zürich über die Ausführung der Rohbauarbeiten des neuen Dienstgebäudes in Zürich, im Voranschlagsbetrage von Fr. 1 179 462, 50, genehmigt.

2. Nach Art. 4 des Vertrages zwischen der schweiz. Eidgenossenschaft und dem Kanton Genf vom 7. Mai 1912 sollten die schweizerischen Bundesbahnen mit dem Bau der Verbindungsbahn zwischen den Genfer Bahnhöfen Cornavin und Eaux-Vives im Jahre 1918 beginnen. An die Kosten des Unternehmens haben der Bund, der Kanton und die Bundesbahnen je einen Drittel beizutragen. Laut Art. 6 des Vertrages ist das für den Bahnbau nötige Land unter Mitwirkung unserer Verwaltung vom Kanton Genf zu erwerben, der die daherigen Auslagen von seinem Kostenanteil abziehen kann.

Wegen des Weltkrieges musste der Bau der Verbindungsbahn verschoben werden. Laut Vereinbarung vom 19. Februar 1924 kann der Kanton frühestens am 1. Januar 1929 verlangen, dass das erste Teilstück Cornavin-La Praille der Verbindungsbahn binnen einem Jahr in Angriff genommen wird.

Um weitere Landspekulationen, die schon vor längerer Zeit in der Gegend des zukünftigen Bahnhofes La Praille eingesetzt hatten, zu verhindern, hat der Kanton Genf im Juli dieses Jahres angeregt, sich das für diesen Bahnhof nötige Land schon jetzt zu sichern. Da noch kein endgültiges Bauprojekt vorliegt, sind der Bund, der Kanton und unsere Verwaltung übereingekommen, auf Rechnung der drei Parteien von 23 Landeigentümern in den Gemeinden Lancy und Carouge im ganzen 474 043 m² käuflich zu erwerben. Der Gesamtkostenpreis beträgt Fr. 2 050 348.90, inbegriffen Gebäude. Er wird erst 1933 fällig und ist inzwischen mit 4½ % zu verzinsen.

Bei diesem Anlass haben sich die beiden beteiligten Bundesverwaltungen bereit erklärt, weitere fünf Parzellen im Halte von 82 265 m², die der Kanton Genf, um Spekulationen in jener Gegend vorzubeugen, bereits früher auf eigene Rechnung erworben hatte, zu Lasten der drei Parteien zu über-

nehmen. Der Übernahmepreis beträgt Fr. 657 955. Gleichzeitig hat der Bundesrat weitem allenfalls notwendig werdenden vorsorglichen Landerwerbungen auf Rechnung der drei Parteien zugestimmt.

3. Folgende grössere Bauten sind vollendet worden:

Erstellung des zweiten Geleises Wil-Uzwil mit Umbau der Thurbrücke bei Schwarzenbach; Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich; Erstellung einer Unterführung nach dem Bessoquartier in Lugano; Erstellung einer Unterführung für die Zürcherstrasse in Brugg mit gleichzeitiger Hebung des Bahndammes; Erhöhung des Bahndammes zwischen Granges und Siders sowie zwischen Visp und Brig zum Schutze gegen Hochwasser der Rhone; Erstellung einer steinernen Brücke über das Toggeliloch bei Dündingen und einer Betonbrücke über die Sense zwischen Flamatt und Thörishaus als Ersatz für die abzubrechenden eisernen Brücken; Umbau der Aarebrücke bei Solothurn mit Ausbau der Widerlager für das zweite Geleise; Umbau und Verstärkung der Aarebrücken bei Buswil, Olten und Wangen a./A., der Flutbrücke bei Wangen a. A., der Emmenbrücke und der Emmenkanalbrücke bei Luterbach; Umbau und Verstärkung von Brücken auf den Strecken Richterswil—Sargans—Chur, Sargans—Buchs und Winterthur—Romanshorn; Erweiterung des Aufnahmegebäudes in Luzern; Erstellung einer neuen Lokomotivremise an der Geroldstrasse in Zürich.

4. In Ausführung begriffen waren folgende wichtigere Bauten:

Umbau und Erweiterung der Bahnhöfe Genf, Freiburg, Neuenburg, Chiasso, Ziegelbrücke, Chur, Heerbrugg und Winterthur; Erstellung eines neuen Rangierbahnhofes auf dem Muttenerfeld bei Basel; Erstellung von zwei Unterführungen zwischen Bellinzona und Giubiasco als Ersatz für drei Niveauübergänge; Errichtung von zwei Zwischenperrons und eines Personendurchganges im Bahnhofe Bellinzona; Ersatz der Aarebrücke bei Brugg durch eine neue Eisenkonstruktion und Ersatz der hölzernen Brücke über den Rhein bei Ragaz durch eine eiserne; Erstellung einer neuen Brücke über die Linth bei Ziegelbrücke; Errichtung eines neuen Dienstgebäudes für die Bahn- und die Postverwaltung in Zürich.

5. Im Berichtsjahre sind 27 Niveauübergänge aufgehoben worden.

Hiervon sind 10 Übergänge eingegangen wegen der Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn, 4 Übergänge wurden durch Überführungen, 4 Übergänge durch Unterführungen und 2 Übergänge durch Seitenstrassen ersetzt. 3 Übergänge konnten wegen Stationsneu- oder -umbauten und 4 Übergänge von untergeordneter Bedeutung aus andern Gründen ohne Ersatz aufgehoben werden.

6. Die seit mehreren Jahren mit automatischen Wegübergangssignalen verschiedener Bauart vorgenommenen Versuche haben noch zu keinem befriedigenden Resultat geführt. Es war bis anhin nicht möglich, vollständig störungsfrei ar-

beitende Signale zu erstellen. Gleichwohl sollen die Versuche weitergeführt werden. Auf Ende des Berichtsjahres waren 64 Niveauübergänge durch optische und akustische Signale gesichert.

B. Bahnunterhalt.

Ausser dem laufenden Unterhalt und der Erneuerung der Bahnanlagen sind folgende grössere Unterhaltungsarbeiten ausgeführt worden:

Verbesserung der Entwässerung im Albistunnel; Verstärkung des Bahndammes auf der Seeseite zwischen Cadenazzo und Reazzino; Reparatur eines Widerlagers der Reussbrücke in Oberrüti; Instandstellung und Schutzarbeiten beim St. Barthélemybach zwischen St. Maurice und Evionnaz und an zahlreichen andern durch Hochwasser und Unwetter beschädigten Stellen.

C. Grössere Schäden an Bahnanlagen.

1. Die ungewöhnlich zahlreichen und schweren Gewitter und Niederschläge, die während des Berichtsjahres bald diese, bald jene Gegend der Schweiz heimsuchten, verursachten an den Bahnanlagen grössere Schäden und mehr oder weniger lang andauernde Betriebsunterbrüche.

2. Am 11. August trat der Barthélemybach zwischen St. Maurice und Evionnaz neuerdings über die Ufer. Er führte wiederum gewaltige Massen Schlamm, Schutt und Felsblöcke mit sich und deckte die Geleise auf eine Länge von zirka 200 m 2—3 m hoch zu. Die beiden nach dem Linienunterbruch vom September 1926 (s. Geschäftsbericht 1926, S. 19 unten) erstellten provisorischen Eisenbahnbrücken wurden aus ihrer Lage verschoben und der gesamte Zugverkehr während 8 Tagen unterbrochen. Wiederholte Begehungen des Bachlaufes und seines Einzugsgebietes haben gezeigt, dass auch in Zukunft mit Ausbrüchen des Barthélemybaches gerechnet werden muss. Es wurde daher im Einvernehmen mit dem eidgen. Oberbauinspektorat ein Projekt für eine umfassende Verbauung des Einzugsgebietes aufgestellt. Die Verhandlungen mit den beteiligten kantonalen Behörden fallen in das Jahr 1928.

3. Wir erwähnen an dieser Stelle auch die umfassende Zerstörung der Linie Buchs—Schaan der österreichischen Bundesbahnen am 25. September, da diese einen Verkehrsunterbruch von sieben Wochen verursachte und die Umleitung des durchgehenden Verkehrs Arlberg—Buchs—Sargans—Zürich über St. Margrethen—St. Gallen—Winterthur notwendig machte. Die hochgehenden Wogen des Rheins durchbrachen das rechtsseitige Rheinufer bei der Eisenbahnbrücke auf eine Länge von 250 m, unterspülten das Widerlager derselben und verursachten den Einsturz der rechtsseitigen 31 m weiten Seitenöffnung der Brücke. Nach dem Uferbruch überflutete der Rhein das tiefergelegene Gelände und riss auch den Eisenbahndamm gegen Schaan auf eine Länge von 300 m weg.

XI. Elektrifizierung.

A. Allgemeines.

Der Verwaltungsrat genehmigte am 24. Januar das Projekt betreffend die Fassung und Zuleitung des Trient, die Erstellung des automatischen Nebenkraftwerkes Trient und die Erweiterung des Kraftwerkes Barberine im Kostenbetrage von Fr. 4 600 000 und ermächtigte die Generaldirektion, diese Ergänzungsarbeiten sofort zur Ausführung zu bringen und die Ausgaben auf den am 21. September 1923 für die Kraftwerke Barberine und Vernayaz bewilligten Kredit im Betrage von Fr. 44 700 000 zu verrechnen.

Der Verwaltungsrat hat in seiner Sitzung vom 18. Oktober 1927 anlässlich der Beratung des Vorschlages für das Jahr 1928 unserer Absicht, nach Durchführung des im Jahre 1923 aufgestellten Programms für die beschleunigte Elektrifizierung in diesen Arbeiten eine Pause eintreten zu lassen, zugestimmt.

auf die mittlere ausnützbare Jahresenergiemenge, ungefähr 80 %.

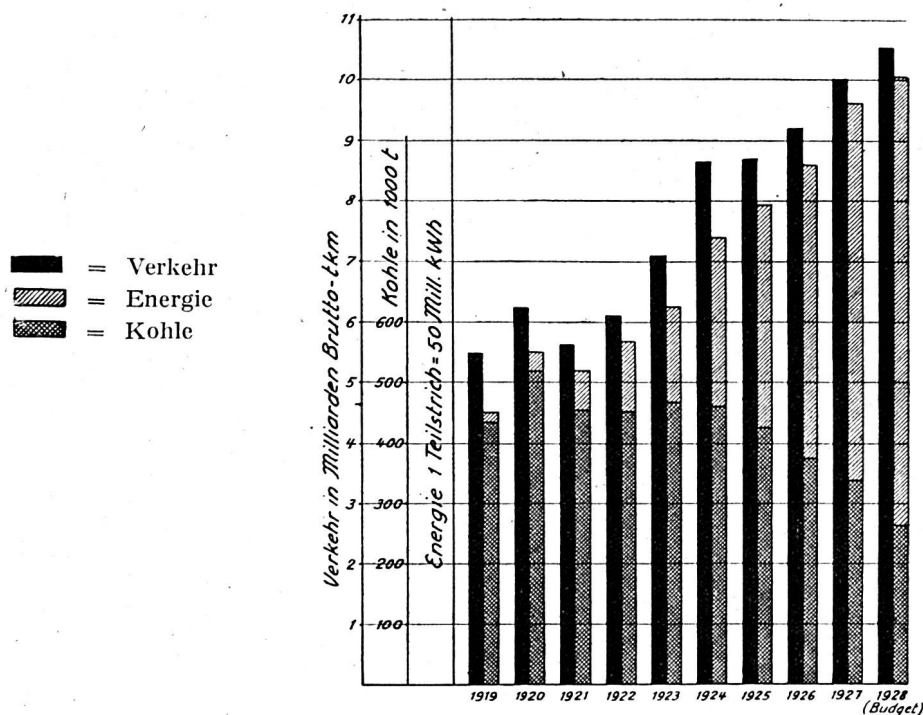
Von den oben angeführten 317 538 000 kWh wurden 299 132 000 kWh gleich 94,2 % von den eigenen und 18 406 000 kWh gleich 5,8 % von bahnfremden Kraftwerken geliefert.

Die in bahneigenen Kraftwerken erzeugte Energie verteilt sich wie folgt:

Kraftwerk Massaboden	4 626 000 kWh
Kraftwerkgruppe Amsteg/Ritom	205 386 000 »
Kraftwerkgruppe Vernayaz/Barberine	89 120 000 »

Ausserdem lieferten die eigenen Kraftwerke im Berichtsjahr noch insgesamt 115 785 000 kWh Überschussenergie an Dritte für Industriezwecke. Von den insgesamt erzeugten 414 917 000 kWh der eigenen Kraftwerke, einschliesslich Überschussenergie

Abb. 9.



B. Kraftwerke.

1. Energieerzeugung.

Der Gesamtverbrauch an elektrischer Energie erreichte im Berichtsjahr rund 317 538 000 kWh ab Kraftwerk. Hiervon entfielen 307 421 000 kWh (gegenüber 236 688 000 kWh im vorigen Jahre) auf die elektrische Zugförderung der Bundesbahnen, während der Rest für andere Dienste und für den Betrieb anderer Bahnen verwendet wurde.

Der Energieverbrauch für die Zugförderung ist infolge der Eröffnung des elektrischen Betriebes auf den Strecken Rothkreuz-Rapperswil, Rapperswil-Wattwil, Winterthur-St. Gallen-Rorschach, Palézieux-Bern, Richterswil-Sargans-Buchs, Yverdon-Biel-Olten und der Verkehrszunahme auf den übrigen Linien gegenüber dem Vorjahre um 70 733 000 kWh, d. h. um zirka 30 % gestiegen. Damit betrug die Gesamtausnützung der Kraftwerkgruppen, bezogen

entfallen 114 610 000 kWh gleich 27,6 % auf die Akkumulierwerke Ritom und Barberine; den Rest von 300 307 000 kWh gleich 72,4 % haben die Flusswerke Massaboden, Amsteg (inkl. Göschenen) und Vernayaz geliefert.

2. Kraftwerk Ritom.

Im Monat Mai wurde der Ritomsee vollständig entleert, um eine gründliche Revision des Einlaufbauwerkes und der Absperrorgane vorzunehmen. Bei diesem Anlass erfolgte der Einbau einer neuen Drosselklappe im Schieberschacht.

Anfangs September hatte der Ritomsee seinen vollen Stauinhalt (27 Millionen m³) wieder erreicht. Mit der Absenkung des Sees wurde Mitte Oktober begonnen und am Ende des Berichtsjahres betrug die zur Verfügung stehende nutzbare Wassermenge noch 17 Millionen m³.

An den seit 1920 in Betrieb befindlichen 4 Turbinen sind die Schaufeln der Laufräder infolge starker Abnützung durch neue ersetzt worden.

3. Kraftwerk Amsteg.

Im Kraftwerk Amsteg wurden im Berichtsjahr folgende Instandsetzungs- und Ergänzungsarbeiten ausgeführt:

Reparaturen an der durch Geschiebetransport stark beanspruchten Sohle des Umläuftunnels beim Stausee am Pfaffensprung, Verbauung eines Uferabbruches im Staubecken, Einbau eines Messüberfalles im Unterwasserkanal, Umwicklung eines 10 000 kVA Transformators von 60 auf 66 kV zwecks Erhöhung der nach Norden abzugebenden Energie.

4. Kraftwerk Barberine.

Mitte April war der Barberine-See bis auf 13 m unter der Überlaufkronen abgesenkt und erreichte anfangs Juli wiederum seinen vollen Stauinhalt von 39 Millionen m³. Am Ende des Berichtsjahres betrug der Nutzhalt noch 32 Millionen m³.

Zwecks Verminderung der Vibrationserscheinungen an den Bahngeneratoren wurden mit Erfolg Zement-Injektionen in die Fundamente ausgeführt.

Die Lieferung des zweiten Druckleitungsstranges und der vierten Maschinen-Gruppe mit zugehöriger Schaltanlage ist in Auftrag gegeben worden.

5. Kraftwerk Vernayaz.

Das Kraftwerk Vernayaz wurde am 1. April nach Abschluss der wichtigsten Abnahmeversuche der Turbinen, Generatoren und Transformatoren in Betrieb genommen. Störungen von Belang sind im Kraftwerk nicht vorgekommen.

6. Nebenkraftwerk Trient.

Die Arbeiten für das Nebenkraftwerk Trient wurden anfangs Mai in Angriff genommen. Bei der Wasserfassung ist eine Ufermauer in Verbindung mit der Entsandungsanlage erstellt worden. Vom Zulaufstollen sind 1667 m = 77 % der Gesamtlänge von 2179 m ausgebrochen. Ferner sind Aushubarbeiten für die Legung der Druckleitung und für das Maschinenhaus zur Ausführung gelangt. Die Lieferung der Druckleitung sowie der Maschinen wurde vergeben.

C. Übertragungsleitungen.

Das Teilstück Vernayaz-Les Thioleyres der 132 kV Übertragungsleitung Vernayaz-Rapperswil war Ende Oktober betriebsbereit. Im Berichtsjahr wurden ferner folgende 66 kV Übertragungsleitungen erstellt: Kerzers-Freiburg, Vernayaz-Massaboden, Steinen-Altendorf-Gossau, Rapperswil-Seebach, Kerzers-Matzwil, Sargans-Landquart, Kerzers-Biel und Rapperswil-Hendschiken. Für die noch im Bau befindliche 66 kV Übertragungsleitung Seebach-Grüze wurde mit der Erstellung der Mastfundamente begonnen.

D. Unterwerke.

Im Berichtsjahr sind die Unterwerke Puidoux II (132 kV-Anlage), Kerzers, Rapperswil, Massaboden, Gossau, Freiburg, Sargans und Biel in Betrieb genommen worden. Bei dem noch im Bau befindlichen Unterwerk Grüze wurden die Mast- und Apparatenfundamente erstellt. Das Unterwerk Burgdorf ist seit 1. Oktober an das Energieübertragungsnetz der SBB angeschlossen, während es früher vom Kraftwerk Mühleberg der Bernischen Kraftwerke A.-G., ohne Zwischenschaltung von Transformatoren, direkt mit 15 000 Volt gespeist wurde.

E. Fahrleitungen.

Auf folgenden Strecken ist der elektrische Bahnbetrieb eröffnet worden:

Rothkreuz—Rapperswil 52 km am 5. Mai,
Rapperswil—Wattwil 28 km am 7. Mai,
Winterthur—St. Gallen—Rorschach 73 km am 15. Mai,
Palézieux—Bern 77 km am 15. Mai,
Richterswil—Sargans—Buchs 80 km am 15. Dezember,
Yverdon—Biel—Olten 125 km am 23. Dezember.

Auf den Strecken Bern—Biel, Lengnau—Münster—Delsberg, Sargans—Chur und Winterthur—Romanshorn—Rorschach ist die Ausrüstung für den elektrischen Bahnbetrieb in vollem Gange. Auf Ende 1927 waren insgesamt 1435 km elektrifiziert, was dem aufgestellten Programm entspricht.

XII. Schlussbemerkungen und Anträge.

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

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

Auf Grund des Bundesbeschlusses vom 28. Juni 1927 ist diesem Defizit der Zins zu 5% für das Jahr 1926 belastet worden mit Fr. 9 521 391, wodurch dasselbe auf 1. Januar 1927 auf Fr. 199 949 210.96 angewachsen ist.

In der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1927 haben wir den nach den vorgenommenen Tilgungen noch verbleibenden Einnahmenüberschuss von Fr. 3 093 207.03 zugunsten des Kriegsdefizites verrechnet wodurch dessen Bestand auf 31. Dezember 1927 auf Fr. 196 856 003.93 herabgesetzt wird; die Verminderung gegenüber dem Bestand auf Ende 1922 beträgt Fr. 13 901 278.60.

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

Antrag

zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen des Jahres 1927 und die Bilanz auf 31. Dezember 1927 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1927 wird genehmigt.

3. Der Uebertrag des Restes des Einnahmenüberschusses der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1927 von Fr. 3 093 207.03 auf das Konto «Zu tilgende Verwendungen» als Abschreibung auf dem Kriegsdefizit wird genehmigt, wodurch sich die Gewinn- und Verlustrechnung pro 1927 in den Einnahmen und Ausgaben ausgleicht.

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

Bern, den 4. April 1928.

Für die Generaldirektion
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

Schrafl.

Beilagen:

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

