

Geschäftsbericht der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1930 an den schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung

Autor(en): **Schrafl.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1930)**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-676206>

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 1930
 an den
 schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung.

Hochgeachteter Herr Bundespräsident!

Hochgeachtete Herren Bundesräte!

Wir haben die Ehre, Ihnen gestützt auf Art. 5 des Bundesgesetzes betreffend die Organisation und Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen zuhanden der Bundesversammlung über die Geschäfts-

führung der Bundesbahnverwaltung für das Jahr 1930 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 1930:

Baulänge 2881,976 km, Betriebslänge	2939,925 km
Hievon haben die Bundesbahnen verpachtet die Strecken:	
Basel-SBB—St. Johann (Grenze)	5,281 km
Wohlen—Bremgarten	7,011 »
	12,292 »

Die Betriebslänge des auf eigene Kosten betriebenen eigenen Netzes beträgt 2927,633 km

Die Bundesbahnen haben gepachtet die Linien:

Nyon—Crassier La Rippe (Grenze)	5,941 km
Vevey—Puidoux-Chexbres	7,825 »
	13,766 »

Die Gesamtlänge des auf eigene Kosten betriebenen Netzes (mit den gepachteten, aber ohne die verpachteten Linien) beträgt 2941,399 km

Sie verteilt sich auf die drei Kreise wie folgt:

Kreis I	953,766 km
Kreis II	976,508 »
Kreis III	1011,125 »

Die Bundesbahnen sind am Betriebe anderer Bahnen wie folgt beteiligt:

a. Der gesamte Betrieb wird besorgt auf den Strecken:

Güterbahn: D. R. B. Basel—Kleinhünninger-Rhein-		
hafen	4,005 km	
Crassier La Rippe (Grenze)—Divonnes-Les Bains	3,202 »	
Delle (Grenze)—Delle	0,440 »	
Koblenz (Grenze)—Waldshut	1,743 »	
	9,390 km	

b. Der Zugsbegleitungs- und der Zugförderungsdienst wird besorgt auf den Strecken:

Pont—Brassus		
Les Verrières (Grenze)—Pontarlier	13,259 km	
Münster—Lengnau	11,284 »	
Iselle (Eigentumsgrenze)—Domodossola	12,979 »	
Pino (Grenze)—Luino	19,068 »	
	14,639 »	
	71,229 »	

c. Der Zugförderungsdienst wird besorgt auf der Linie Bulle—Romont

Romont		
	18,002 »	
	98,711 km	

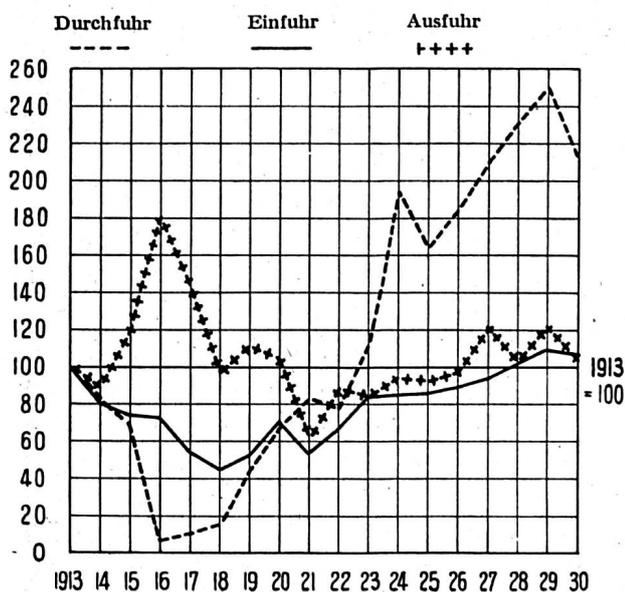
Die Länge der Linien, an deren Betrieb die Bundesbahnen mitwirken, beträgt 3040,110 km

II. Allgemeine Lage und finanzielle Ergebnisse.

Die allgemeine Weltwirtschaftskrise, die sich im Jahre 1930 weiter verschärft hat, beeinflusste naturgemäss auch die schweizerische Volkswirtschaft in ungünstigem Sinne. Besonders auffällig ist der Exportrückgang in der Baumwollindustrie, deren Auslandsabsatz sich um 58 Millionen Franken oder 24,7% verminderte und in der Seidenindustrie, die einen Rückgang von 55 Millionen Franken oder 18,4% zu verzeichnen hat. Die Maschinenindustrie, die bis gegen Jahresmitte einen befriedigenden Geschäftsgang aufwies, hat gegenwärtig schwer unter der zunehmenden ausländischen Konkurrenz zu leiden. Ebenfalls unbefriedigend ist die Lage in der Uhrenindustrie. Ihre Ausfuhr ist gegenüber dem Vorjahre von 23,2 Millionen Stück auf 18,3 Millionen Stück, wertmässig von 277 Millionen Franken auf 209 Millionen Franken, also um 68 Millionen Franken oder 24,6% zurückgegangen. Ungünstig waren die Verhältnisse auch in der Landwirtschaft, deren Erträge an Bodenprodukten infolge der schlechten Witterung hinter den letztjährigen zurückgeblieben sind und deren Ausfuhr an land- und milchwirtschaftlichen Erzeugnissen ebenfalls eine starke Abnahme zu verzeichnen hat. Im Baugewerbe und den damit zusammenhängenden Industrien und Gewerben war der Geschäftsgang im allgemeinen nicht ungünstig.

Abbildung 1.

Aussenhandels- und Durchfuhrmengen.
1913=100 gesetzt.



Im Vergleich zum Ausland war unsere Wirtschaftslage, als Ganzes genommen, im verflossenen Jahre noch verhältnismässig befriedigend. Die ungünstigen Auswirkungen des Exportrückganges wurden in weitgehendem Masse abgeschwächt durch die Aufnahmefähigkeit des Inlandsmarktes, die in den Einfuhrziffern in Erscheinung tritt.

Die Einfuhr ist gegenüber dem Vorjahre mengenmässig von 8,71 Millionen Tonnen auf 8,55 Millionen Tonnen, also um bloss 160 000 Tonnen oder 1,8% und wertmässig von 2784 Millionen Franken auf 2664 Millionen Franken, demnach um 120 Mil-

lionen Franken oder 4,3% zurückgegangen. Dieser Rückgang ist in der Hauptsache auf die verminderte Einfuhr von mineralischen Stoffen (insbesondere Kohle) um 320 428 Tonnen und von Holz um 70 959 Tonnen zurückzuführen, während die Einfuhr von Nahrungsmitteln um 187 637 Tonnen zugenommen hat.

Die Ausfuhr hat sich, verglichen mit dem Vorjahre, gewichtsmässig von 1,05 Millionen Tonnen auf 0,92 Millionen Tonnen und dem Werte nach von 2104 Millionen Franken auf 1767 Millionen Franken vermindert, was einem Rückgang um 130 000 Tonnen oder 12,1% beziehungsweise einer Wertverminderung der Ausfuhr um 337 Millionen Franken oder 16,0% entspricht. Diese rückläufige Entwicklung lässt die Auswirkungen der internationalen Absatzstockung und des starken Preisabbaues der Rohstoffe und Fabrikate auf den schweizerischen Export deutlich erkennen. An der verminderten Ausfuhr sind namentlich beteiligt Holz mit 20 984 Tonnen, Düngstoffe mit 14 394 Tonnen, Eisen mit 14 101 Tonnen, animalische Nahrungsmittel mit 8070 Tonnen und Maschinen mit 5551 Tonnen.

Auch in der Entwicklung des schweizerischen Durchfuhrverkehrs gelangt die rückläufige Bewegung des internationalen Güteraustausches aufs deutlichste zum Ausdruck. Die Durchfuhr ist von 3,81 Millionen Tonnen auf 3,26 Millionen Tonnen, also um 550 000 Tonnen oder 14,5% gefallen, im wesentlichen verursacht durch die stark verminderte Durchfuhr von mineralischen Stoffen (-408 942 Tonnen).

Infolge der engen Beziehungen zwischen Konjunktur und Verkehr war es unvermeidlich, dass sich der Einfluss der verschärften Wirtschaftslage auch auf die Verkehrsmengen der Bundesbahnen auswirkte.

Der Personenverkehr hat noch eine verhältnismässig günstige, wenn auch gegenüber den früheren Jahren stark verlangsamte Entwicklung zu verzeichnen. Die Zahl der Reisenden ist im Vergleich zum Vorjahre um 1,4 Millionen oder 1,1% auf 127,9 Millionen angestiegen und hat damit den höchsten bisher verzeichneten Stand erreicht. Gegenüber dem letzten Vorkriegsjahre hat sich die Reisendenzahl um 33,4 Millionen oder 35,3% erhöht. Die Zunahme ist allerdings in erster Linie beim billigen Abonnement- und Massenverkehr festzustellen, dessen Erträge die Selbstkosten kaum zu decken vermögen. Die im Berichtsjahre wiederum eingetretene Vermehrung der Reisendenzahl ist trotzdem erfreulich, um so mehr als das abgelaufene Jahr mit seinen schlechten Witterungsverhältnissen ungünstige Voraussetzungen für den Reiseverkehr bot und keine grösseren verkehrsfördernden Veranstaltungen aufwies wie das Vorjahr, in welches das eidgenössische Schützenfest in Bellinzona mit seinem Massenverkehr fiel.

Dieser Verkehrszuwachs erscheint noch in günstigerem Lichte, wenn man bedenkt, dass in andern Ländern der Personenverkehr schon seit längerer Zeit einen Rückgang oder doch eine verlangsamte Entwicklung zu verzeichnen hat und im abgelaufenen Jahre eine verschärfte rückläufige Bewegung aufweist. Nach den bisher bekannt gewordenen Ergeb-

nissen beträgt der Rückgang im Personenverkehr von 1929 auf 1930 bei der Deutschen Reichsbahn 7,6 %, bei den Italienischen Staatsbahnen 5,6 % und in den Vereinigten Staaten von Amerika 13,8 %. Im letztjährigen Geschäftsberichte nannten wir als Grund für die günstige Entwicklung unseres Personenverkehrs auch den verkehrswerbenden Einfluss der elektrischen Zugförderung. Diese günstige Wirkung der elektrischen Zugförderung wird auch in andern Ländern verspürt. So kann die englische Southern Railway-Gesellschaft auf ihren elektrifizierten Strecken für das Jahr 1930 gegenüber 1929 einen Reisendenzuwachs von 12,6 Millionen feststellen, während auf den nicht elektrifizierten Strecken rund 1 Million Reisende weniger zu befördern waren.

Im Gegensatz zu der aufsteigenden Entwicklung im Personenverkehr hat der Güterverkehr unter den Wirkungen der Wirtschaftskrise einen nicht unerheblichen Rückgang erfahren. Die beförderten Mengen im Gesamtgüterverkehr (Gepäck-, Tier-, Post- und Güterverkehr) sind gegenüber dem Vorjahre um rund 730 000 Tonnen oder 3,8 % auf 18,5 Millionen Tonnen gefallen. Beim reinen Güterverkehr beträgt der mengenmässige Ausfall sogar annähernd 800 000 Tonnen oder 4,3 %, woran der Eilstückgutverkehr mit 19 000 Tonnen, die Stückgutklassen mit 34 000 Tonnen, die Spezialtarifklassen mit 92 000 Tonnen und die zu Ausnahmetarifen beförderten Güter mit 685 000 Tonnen be-

erlitten hat, ist der bei den Bundesbahnen eingetretene Rückgang immer noch bescheiden. (Rückgang im Güterverkehr 1929 auf 1930 nach vorläufigen Ergebnissen: Deutsche Reichsbahn 17,6 %, Italienische Staatsbahnen 8,9 %, Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen 9,9 %, in den U. S. A. 13,9 %.)

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind gegenüber dem Vorjahre von 156,2 Millionen auf 159,1 Millionen Franken angewachsen, was einer Ertragssteigerung um 2,9 Millionen Franken oder 1,84 % entspricht.

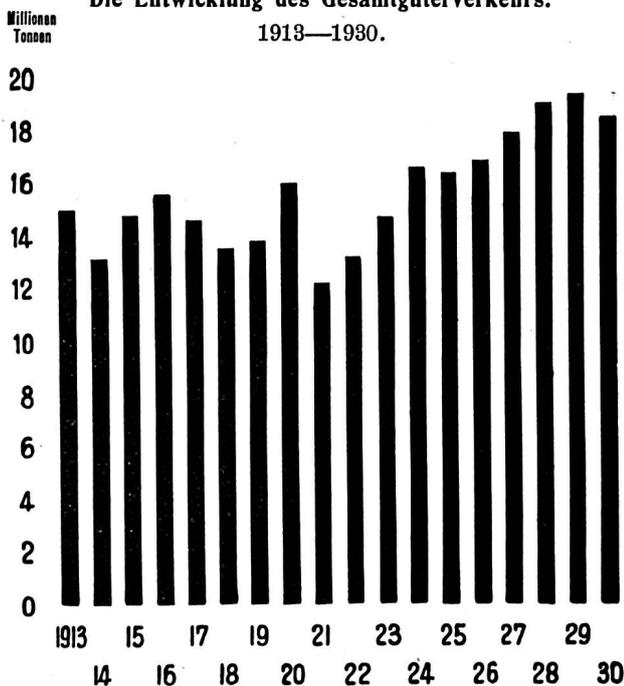
Die Einnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr haben sich infolge der geringern Transportmengen, sowie infolge des auf 1. August 1929 in Kraft getretenen Tarifabbaues, der erst im Berichtsjahre voll zur Auswirkung gelangte, und der auf den 1. März 1930 beim Stückgutverkehr eingeführten Tarifiermässigungen um 13,8 Millionen Franken oder 5,6 % auf 232,1 Millionen Franken gesenkt. Beim reinen Güterverkehr beträgt der finanzielle Ausfall sogar 6,3 %. Der durchschnittliche Ertrag pro Tonne fiel gegenüber dem Vorjahre beim Gesamtgüterverkehr von 12,75 Franken auf 12,51 Franken und beim reinen Güterverkehr von 11,59 Franken auf 11,35 Franken.

Entsprechend der Verkehrsentwicklung verzeichnen die Transporteinnahmen einen Rückgang von 401,9 Millionen Franken auf 391,2 Millionen Franken, also von 10,7 Millionen Franken oder 2,68 %.

Abbildung 2.

Die Entwicklung des Gesamtgüterverkehrs.

1913—1930.



teiligt sind, während einzig die allgemeinen Wagenladungsklassen A und B eine Zunahme von 30 000 Tonnen aufweisen.

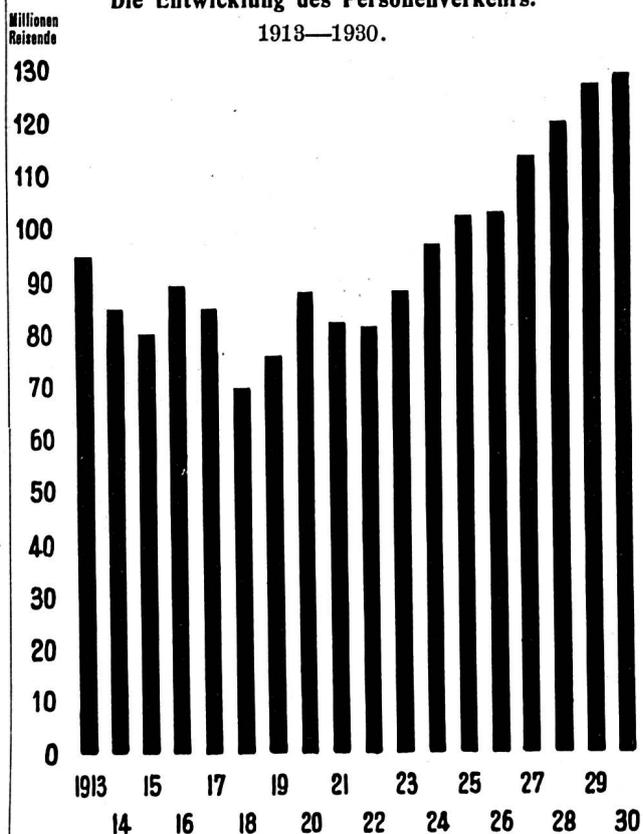
Gegenüber dem letzten Vorkriegsjahre beträgt die Mehrbeförderung im Gesamtgüterverkehr 3,5 Millionen Tonnen oder 23,5 %.

Im Vergleich zu den Rückschlägen, die der Güterverkehr bei ausländischen Bahnen im Jahre 1930

Abbildung 3.

Die Entwicklung des Personenverkehrs.

1913—1930.



Den gesamten Betriebseinnahmen von Franken 420'546 374, die aus den oben erwähnten Gründen gegenüber dem Vorjahre um 10,8 Millionen zurückgingen, stehen auf der Ausgabenseite der Betriebs-

rechnung Fr. 291 419 950 gegenüber, oder 11 Millionen mehr als im Jahre 1929. Der Überschuss der Betriebseinnahmen, der die Summe von Franken 129 126 424 ausmacht, blieb deshalb um Franken

und Verlustrechnung einen Einnahmenüberschuss von Fr. 1 594 837 auf, der zur Abschreibung vom Kriegsdefizit verwendet wird. Vom 1. Januar 1931 an beträgt dieses noch Fr. 138 130 718.

Abbildung 4.
Die Verteilung der Betriebseinnahmen 1930.

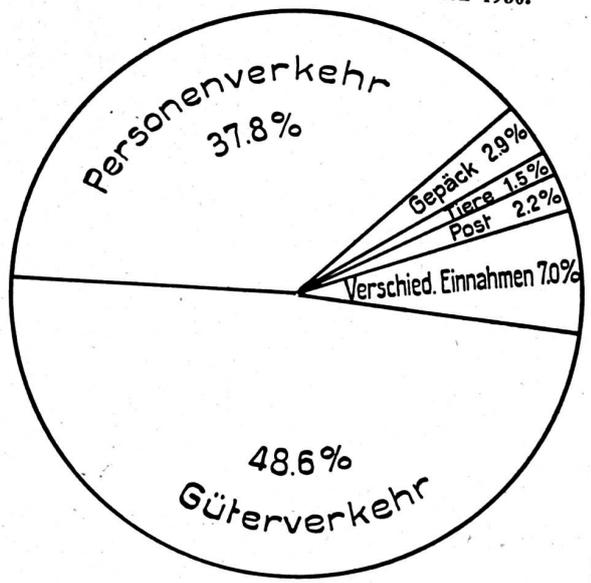
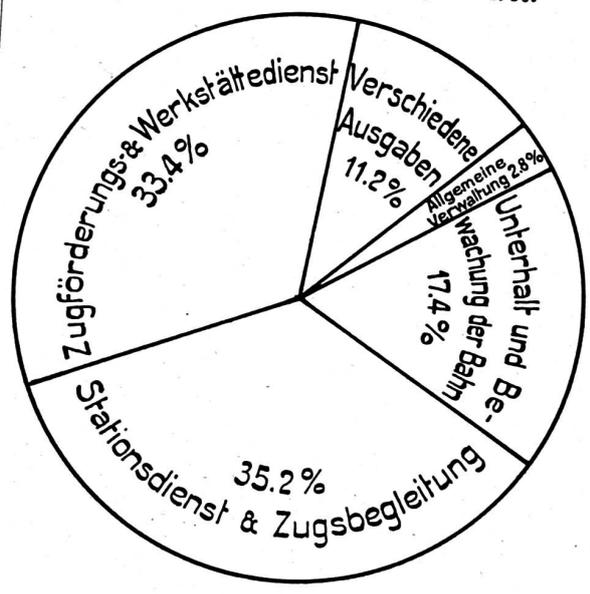


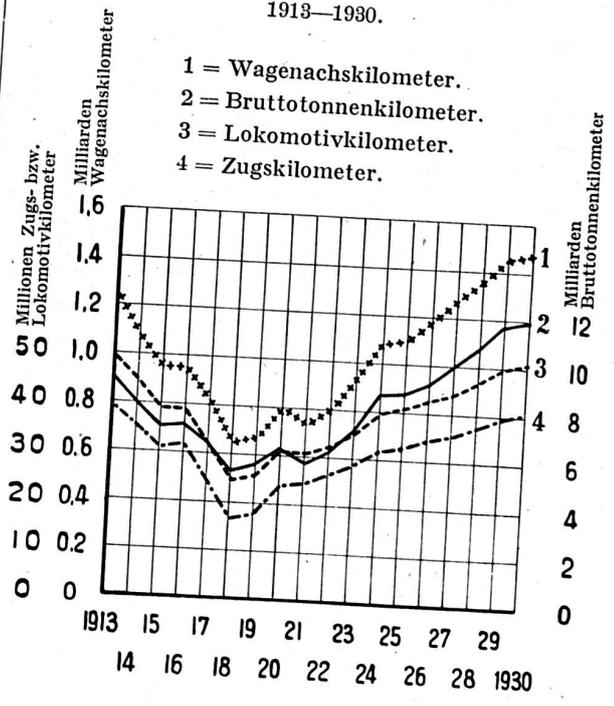
Abbildung 5.
Die Verteilung der Betriebsausgaben 1930.



21 849 416 unter dem Überschuss des ausnahmsweise günstigen Jahres 1929. Die Zunahme der Ausgaben des eigentlichen Betriebes beträgt rund 6,7 Millionen oder 2,3%. Sie ist in der Hauptsache auf die im Berichtsjahre weiterhin vermehrten Betriebsleistungen zurückzuführen. Diese erreichten bei den Lokomotivkilometern 2,8%, bei den Zugskilometern 3,1%, bei den Wagenachskilometern 1,5% und bei den Bruttotonnenkilometern 2,1%. Beim Personalbestand hatten diese Mehrleistungen eine durchschnittliche Vermehrung um 791 Bedienstete oder 2,4% zur Folge. Die Aufwendungen für das Personal stiegen um 3 Millionen Franken. Immerhin war die durchschnittliche Ausgabe pro Bediensteten etwas geringer als in den beiden Vorjahren. Die Verbrauchsmaterialien erforderten eine Mehrausgabe von rund einer Million, in der Hauptsache für die Beschaffung elektrischer Energie. Für Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen wurde 1 Million Franken mehr aufgewendet. Eine Mehrausgabe von 1,7 Millionen war sodann für den Unterhalt des Rollmaterials notwendig. Ausser durch die reinen Betriebsausgaben ist eine vermehrte Belastung dadurch entstanden, dass 1,5 Millionen mehr ausgegeben werden mussten für «Bauausgaben zulasten der Betriebsrechnung» und 3 Millionen weniger eingingen für die Mitbenützung der Gemeinschaftsbahnhöfe und -bahnstrecken, was davon herrührt, dass im Jahre 1929 von den anschliessenden Bahnen, im besondern der Elsass-Lothringischen Bahnen und der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn, grosse Nachzahlungen geleistet worden waren. Im übrigen sind die Mehrausgaben gegenüber 1929 in den Erläuterungen zur Betriebsrechnung im einzelnen näher begründet. Bei 154 831 535 Franken Einnahmen und 153 236 697 Franken Ausgaben weist die Gewinn-

Die gesetzliche Tilgung beanspruchte einen Betrag von 4,9 Millionen Franken. Ausserdem werden 2,7 Millionen für untergegangene Bahnanlagen abgeschrieben und 4,3 Millionen Franken auf den Emissionskosten getilgt. Erwähnt sei noch, dass der versicherungstechnische Fehlbetrag der Pensions-

Abbildung 6.
Die Entwicklung der Betriebsleistungen.
1913—1930.



und Hilfskasse im Laufe des Jahres von 327,7 Millionen auf 322,4 Millionen gesunken ist.

Die Finanzlage der Bundesbahnen ist infolge der ausserordentlichen Lasten* in den Kriegs- und

Nachkriegsjahren und der Ausfälle, die die Automobilkonkurrenz mit sich bringt, noch sehr gespannt. Der Aufwand für die Leistungseinheit wurde in den letzten zehn Jahren stark vermindert (vgl. letzte Seite). Auf dem in den Betriebsausgaben wichtigsten Posten der Personalausgaben können keine wesentlichen, durch weitere Herabsetzung des Personalbestandes verursachte Ersparnisse mehr erwartet werden. Jede Vermehrung der Zugleistungen wird im Gegenteil Mehrkosten verursachen. Die jedem Eisenbahnunternehmen eigene Erfahrungstatsache, dass bei Verkehrsrückschlägen, wie sie das Jahr 1930 im Güterverkehr auch den Bundesbahnen gebracht hat, die Personalausgaben nicht ebenso rasch wie in industriellen Betrieben mit der geringeren Nutzleistung in Einklang gebracht werden können, tritt im Berichtsjahre ganz besonders in Erscheinung. Der Haushalt der Bundesbahnen entbehrt aber nicht nur wegen der festen Personalausgaben der Bewegungsfreiheit, wie sie andere kaufmännische Unternehmen geniessen. Im Gegensatz zu den Eisenbahnen der umliegenden Staaten ist er auch an eine feste, sehr hohe Schuldenlast gebunden. Das nächste Jahr wird in dieser Hinsicht infolge der günstigen Konversion einer grössern Anleihe etwelche Erleichterung bringen. Das Finanzproblem der Bundesbahnen ist aber aufs engste mit der künftigen Regelung des Automobilverkehrs verflochten. Mögen die nächsten Jahre in dieser für die Bundesbahnen zurzeit wichtigsten Frage eine Lösung bringen, die unserem Unternehmen und gleichzeitig auch den verkehrswirtschaftlichen Interessen des Landes gerecht wird.

Abbildung 7.

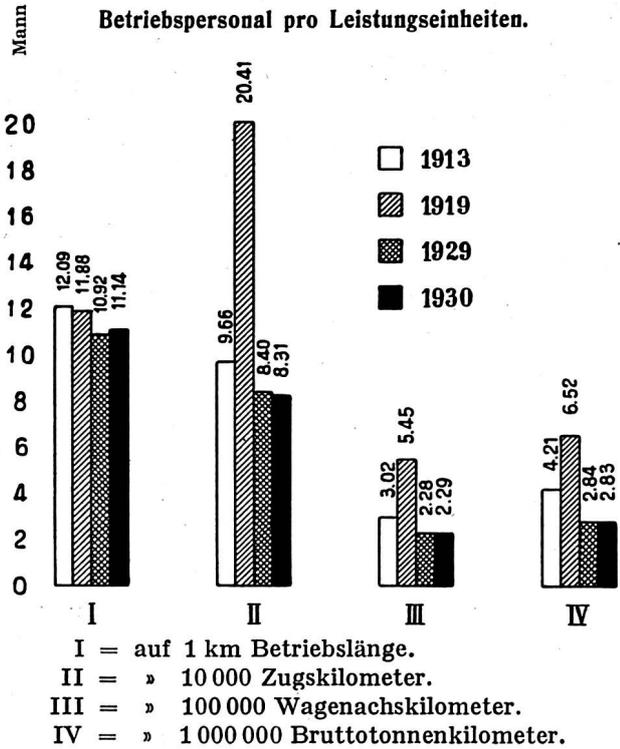
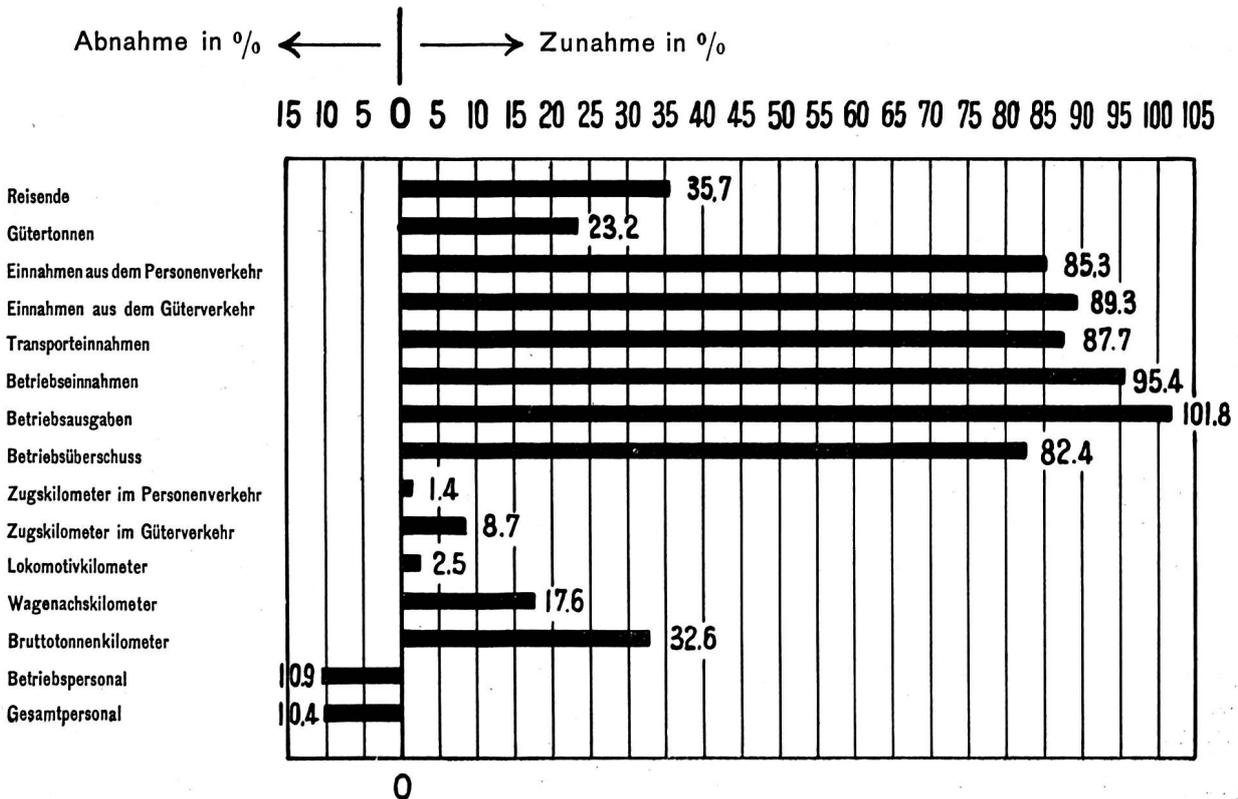


Abbildung 8.

Die Entwicklung der S. B. B. von 1913 bis 1930.



III. Allgemeine Verwaltungsangelegenheiten.

A. Internationale Verkehrsorganisationen.

1. Die internationale Simplondelegation versammelte sich am 19. Juni und am 5. September 1930 in Bern zur Beratung der üblichen Fahrplan- und Tariffragen, sowie zur Entgegennahme der Bau- und Betriebsrechnung für die Strecke Brig—Iselle auf den 31. Dezember 1928.

2. Das Internationale Eisenbahntransportkomitee hielt unter unserm Vorsitze seine jährliche Vollversammlung am 3. und 4. Juli in Sinaia ab. Es beriet u. a. die Aufstellung neuer und die Durchsicht verschiedener bestehender einheitlicher Zusatzbestimmungen zu den beiden internationalen Übereinkommen über den Personen- und Gepäckverkehr sowie über den Frachtverkehr; es nahm ferner Bestimmungen über die Vereinheitlichung der Grösse, Farbe und des Inhalts der Reisebureaufahrscheine und ihrer Umschläge an und beschloss grundsätzlich, auf die Anregung zur Erstellung eines einheitlichen Abbildungsheftes der gebräuchlichsten Gepäckstücke (das für die Nachforschungen wertvolle Dienste leistet) einzutreten. Die zahlreichen Anträge zu dem Entwurfe des neuen, einheitlichen Übereinkommens unter den Verbandsverwaltungen und verschiedene andere Anträge wurden Ausschüssen zur Prüfung und Antragstellung überwiesen.

3. Die Ausschüsse des Internationalen Eisenbahnverbandes besammelten sich Ende März/ anfangs April in Nizza. Ferner fand im Oktober in Venedig eine ausserordentliche Tagung einzelner Ausschüsse statt. Wir waren vertreten in den Ausschüssen für den Güterverkehr, dessen Vorsitz wir führen, ferner in den Ausschüssen für den Austausch des Rollmaterials und für technische Fragen. Die Ausschüsse setzten zum Teil die Beratung von Fragen fort, die ihnen schon früher überwiesen worden waren; von den zahlreichen neuen wichtigeren Angelegenheiten, mit denen sie sich zu befassen hatten, erwähnen wir die folgenden von allgemeinem Interesse: gegenseitige Zustellung von Drucksachen und Auskünften über die Hebung des internationalen Reiseverkehrs; Vereinheitlichung der Benennung der verschiedenen Zuggattungen; Gewährung freier Fahrt für die Führer von Reisegesellschaften; Annahme von Privattelegrammen in den Zügen; Beförderung der Zeitungen und Zeitschriften durch die Eisenbahn; Vereinheitlichung des Vordrucks für die Zolldeklaration; Einführung begebbarer Frachtpapiere; Frachtberechnung für die Beförderung von Behältern im gemischten Eisenbahn-Strassenverkehr; Ausbau der internationalen Eisenbahnstatistik; Wahl einer einheitlichen Tarifwährung zur möglichen Verminderung der Kursverluste; Verbesserung des Verfahrens bei den mit Nachnahme belasteten Sendungen; Wettbewerb und Zusammenarbeit von Eisenbahn und Kraftwagen im Personen- und Güterverkehr; Bedingungen für den Austausch von Behältern. Im Ausschuss für technische Fragen wurden neben mehreren, schon früher in Angriff genommenen Angelegenheiten u. a. auch folgende Fragen erörtert: Massnahmen elektrisch betriebener Bahnen gegen Störungen des Rundfunkempfangs, Verstärkung der Kupplungen an den für den internationalen Verkehr bestimmten vorhandenen Wagen; Bauvor-

schriften für die Auswechselbarkeit einzelner Teile des neu zu bauenden Rollmaterials, insbesondere Achsen; Verschluss der Güterwagen zur möglichsten Verhinderung der Einbrüche; Vorarbeiten für die allfällige Einführung der selbsttätigen Kupplung; Bestimmung der Bremscharakteristik für die durchgehenden Güterzugbremsen; Zulassung offener Bremserstände bei luftgebremsten Güterwagen mit Handbremse; Ausrüstung der Privatwagen mit durchgehender Bremse.

Das geschäftsführende Komitee des Eisenbahnverbandes nahm in seiner Tagung vom Dezember u. a. Stellung zu den Vorschlägen seiner Ausschüsse und wies diesen neue Fragen zur Prüfung und Antragstellung zu.

4. Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, dem wir als ausserordentliches Mitglied angehören, hat im Berichtsjahr keine Vereinsversammlung abgehalten. Diese findet bloss alle drei Jahre statt. Die Haupttätigkeit des Vereins entfaltete sich in den ständigen Hauptausschüssen (Verwaltungsausschuss; Personenverkehrsausschuss; Güterverkehrsausschuss; technischer Ausschuss), in denen wir vertreten sind. Sie befassten sich mit einer Reihe von Fragen, wovon wir die wichtigeren nachstehend erwähnen:

Änderung der Vereinsstatistik; Beschlussfassung über die von den ständigen Vereinsausschüssen beschlossenen Geschäftsordnungsentwürfe; Rechnungslegung über die Verwaltung der Vereinskasse und der Versorgungskasse; Bestimmungen für den internationalen Expressgutverkehr; Muster eines Tarifs für den internationalen Personen- und Güterverkehr; Vereinsbestimmungen zum I. Ü. G.; einheitliche Gestaltung des internen Frachtrechtes der Vereinsländer; Aufstellung gemeinsamer Richtlinien für die Ordnung des Wettbewerbs zwischen Eisenbahn und Kraftwagen; verschiedene Fragen betreffend das Rollmaterial und den Oberbau.

5. Vom 20.—25. Oktober wurde in Kopenhagen unter dem Vorsitz unserer Verwaltung die Europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz für das Fahrplanjahr 1931/32 abgehalten, an der 19 Regierungen, 122 Verwaltungen und der Völkerbund vertreten waren.

6. Vom 7.—12. April fand in Palermo und vom 24.—29. November in Amsterdam je eine internationale Güterzugskonferenz statt, an denen unsere Verwaltung vertreten war. Diese Konferenzen befassten sich mit der Aufstellung von Ferngüterzugsverbindungen für Frachtgutwagenladungen im internationalen Verkehr.

7. Vom 23.—25. September wurde in Warschau unter dem Vorsitz unserer Verwaltung die XI. Konferenz des Internationalen Güterwagenverbandes (R. I. V.) abgehalten, sie fasste Beschluss über einige Auslegungen zum Übereinkommen für die gegenseitige Benützung von Güterwagen im internationalen Verkehr und genehmigten die Richtlinien für die Verladung langer Schienen und langen Beton-Rundeisens auf zwei oder mehreren Wagen ohne Drehschemel.

Im Anschluss an diese Konferenz fand am 26. September ebenfalls unter dem Vorsitz unserer Verwaltung in Warschau die Sitzung eines

Ausschusses des Verbandes für die Benützung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr (R. I. C.) statt, um die Frage der Ausrüstung von Personenwagen, die über Linien anderer Verwaltungen mit elektrischer Zugförderung rollen, mit einer elektrischen Heizung zu behandeln, ferner um Geschäfte für die europäische Wagenbeistellungskonferenz vom 20.—25. Oktober 1930 vorzubereiten.

B. Sachversicherung und Haftpflicht.

1. Von den kantonalen Brandversicherungsanstalten sind uns für 12 Brandfälle Fr. 64 773. 75 vergütet worden.

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

a. Bei den Bundesbahnen eingereichte Reklamationen.

Aus dem Jahre 1929 wurden unerledigt übernommen	2 367 Reklamationen	(1929: 2 540)
Im Berichtsjahr sind dazugekommen	16 525	» (1929: 17 743)
Erledigt wurden: durch Abweisung	4 652	» (1929: 4 804)
durch Zahlung	12 771	» (1929: 13 112)

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

Den Bundesbahnen wurden von andern Verwaltungen überwiesen	3 038 Reklamationen	(1929: 2 892)
Zu einer Zahlung der Bundesbahnen gaben Anlass	2 487	» (1929: 2 250)

c. Unregelmässigkeiten.

Wegen Beschädigung oder Minderung sind	1 134	(1929: 1 707)
und wegen Ablieferungshindernissen	1 319	(1929: 1 250) Meldungen eingegangen.

d. Prozesse.

Aus dem Vorjahr hängige Prozesse	5	(1929: 5)
Im Berichtsjahr neu dazugekommen	2	(1929: 4)
Im ganzen erledigt	5	(1929: 4)

C. Konzessionen.

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

- a. für die Einrichtung eines Autobetriebes zwischen Solothurn und Kriegstetten;
- b. für die Führung von Autokursen auf der Strecke Rheineck-Altenrhein (Strandbad)-Staad;
- c. für einen Autobusbetrieb zwischen Kilchberg bei Zürich und der Stadt Zürich;
- d. über ein Konzessionsgesuch eines Herrn Karl Stadler in Montlingen für eine Autoverbindung (Marktkurse) zwischen Montlingen und Altstätten;
- e. über ein Konzessionsgesuch der S. A. Balair in Genf für einen Automobildienst zwischen dem Flugzeugplatz in Cointrin bei Genf und der Stadt Genf;
- f. über ein Konzessionsgesuch der Ostschweizerischen Aero-Gesellschaft in St. Gallen für einen Auto-Zubringerdienst zwischen St. Gallen und dem Flugplatz Breitfeld.

Wir haben gegen diese Konzessionsgesuche keinen Einspruch erhoben, da durch die erwähnten Autoverbindungen keine wesentlichen Interessen der Bundesbahnen verletzt werden;

2. Die unsrer Selbstversicherung unterstellten Werte wurden im Berichtsjahre von 66 Brandfällen betroffen. Zulasten des Feuer- und Unfallversicherungsfonds sind Fr. 10 078 verrechnet worden.

3. Die Anzahl der Unfälle und der Betrag der im Jahre 1930 ausbezahlten Haftpflichtentschädigungen sind aus den statistischen Tabellen und den Rechnungen ersichtlich.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden von den Kreisdirektionen 99 Haftpflichtfälle erledigt (1929: 60).

g. über ein Konzessionsgesuch des Herrn Dr. Gurtner in Lauterbrunnen für einen Automobilbetrieb auf der grossen schweizerischen Alpenroute Genf-Lauterbrunnen, Lauterbrunnen-Luzern, Luzern-Andermatt, Lauterbrunnen-Gletsch-Andermatt und Andermatt-St. Moritz.

Wir haben im Verein mit den durch die verlangte Konzession in ihren Interessen berührten privaten Transportanstalten (BLS, Allgemeine Schifffahrt für den Genfersee, MOB, Aigle-Sépey-Diablets-Bahn, Berner Oberland-Bahnen, Dampfschiffgesellschaft für den Vierwaldstättersee, Furka-Oberalp-Bahn und Rhätische Bahn) das eidgenössische Eisenbahndepartement ersucht, das Konzessionsgesuch abzulehnen, da für die Schaffung einer grossen schweizerischen Auto-Alpenlinie heute vorläufig noch kein Bedürfnis besteht, und sie zudem die erwähnten privaten Transportanstalten stark konkurrenzieren würde, wovon mehrere ohnehin mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen haben;

h. über ein Konzessionsgesuch der Herren A. Welti-Furrer A.-G. in Zürich für die Besorgung eines Autobetriebes zwischen Zürich und Dübendorf-Flugplatz.

Wir haben keinen Einspruch gegen die Erteilung der Konzession erhoben, jedoch verlangt, dass der Zubringerdienst für den Flugplatz nicht gleichzeitig auch dem Zivilverkehr der Gemeinde Dübendorf dienen dürfe;

i. über ein Konzessionsgesuch des Stadtrates von Winterthur für den Ausbau der Städtischen Strassenbahn Winterthur vom Stadtrain bis nach Oberwinterthur.

Wir haben aus der Erwägung, dass ein Bedürfnis besteht, den Vorort Oberwinterthur mit der Stadt selber enger zu verbinden, und dass im gegebenen Fall die Strassenbahn diese Aufgabe besser erfüllen kann als die Bundesbahnen, keinen Einspruch gegen die Erteilung der verlangten Konzession erhoben;

k. über ein Konzessionsgesuch für eine Kraftwagenverbindung Kestenholz-Hägendorf-Olten.

Wir haben gegen die Einrichtung eines Kraftwagenbetriebes auf der Teilstrecke Kestenholz-Hägendorf keinen Einspruch erhoben, dagegen das eidgenössische Eisenbahndepartement ersucht, für die Teilstrecke Hägendorf-Olten keine Konzession zu erteilen, weil die Bundesbahnen durch einen Automobilbetrieb auf dieser Strecke unmittelbar konkurrenziert und daher in ihren Interessen empfindlich geschädigt würden.

D. Automobil und Eisenbahn.

a. Allgemeines.

Im Jahre 1930 hat die Motorisierung des schweizerischen Strassenverkehrs weiter zugenommen. Nach den Angaben des eidgenössischen statistischen Amtes ist die Zahl der in der Schweiz beheimateten Motorfahrzeuge (Motorräder inbegriffen) bis Ende 1930 auf 124 676 gestiegen, was einer Vermehrung von 11 316 Fahrzeugen entspricht. Gegenüber dem Jahre 1929 ist allerdings ein etwas geringerer Zuwachs festzustellen, der aber weniger einer gewissen Sättigung des Automobilmarktes als der Ungunst der allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse zugeschrieben werden dürfte. Während im Jahre 1924 auf ein Motorfahrzeug erst 88 Einwohner entfielen, zählt man im Jahre 1930 bereits auf 33 Einwohner 1 Motorfahrzeug.

Die nachstehende Übersicht gibt über die Entwicklung der letzten fünf Jahre Aufschluss:

	Personenwagen	Lastwagen und Spezialwagen	Traktoren	Anhängewagen	Automobile und Traktoren Total	Motorräder	Motorfahrzeuge Total	Einwohner pro Motorfahrzeug
1926	36 070	9 589	768	686	46 427	23 600	70 027	57
1927	42 369	11 184	894	896	54 447	31 534	85 981	46
Zuwachs gegen- über dem Vorjahr	(+6299=17%)	(+1595=17%)	(+126=16%)		(+8020=17%)		(+15 954=23%)	
1928	50 168	12 049	1 094	1 226	63 311	38 432	101 743	39
Zuwachs gegen- über dem Vorjahr	(+7799=19%)	(+865=7%)	(+200=22%)		(+8864=16%)		(+15 762=18%)	
1929	55 149	14 594	1 311	1 340	71 054	42 306	113 360	36
Zuwachs gegen- über dem Vorjahr	(+4981=10%)	(+2545=11%)	(+217=20%)		(+7743=12%)		(+11 617=11%)	
1930	60 735	15 843	1 677	1 913	78 255	46 421	124 676	33
Zuwachs gegen- über dem Vorjahr	(+5586=10%)	(+1249=9%)	(+366=28%)		(+7201=11%)		(+11 316=10%)	

Der Gesamtaufwand der Automobilwirtschaft für die Einfuhr von Motorfahrzeugen nebst Zubehör und Benzin erreichte im Jahre 1930 die beträchtliche Summe von Fr. 128 335 625. Man sollte glauben, dass dieser gewaltige Betrag, der im verflossenen Jahre die Passivität unserer Handelsbilanz um 14,3% verschlechtert hat, zum Aufsehen mahnen und bei der von uns angestrebten dringlichen Annäherung der rechtlichen und finanzökonomischen Grundlagen des Eisenbahn- und Automobilverkehrs einen bestimmenden Einfluss ausüben sollte.

Im Verlaufe des Berichtsjahres wurde das Problem «Eisenbahn und Automobil» von uns gründlichen Untersuchungen unterzogen, deren Ergebnisse in einer 150 Seiten starken Denkschrift niedergelegt sind. Diese Schrift ist im November 1930 in einer Auflage von 15 000 deutschen und 5000 französischen Exemplaren erschienen und vertrieben worden. Aus den erhaltenen Zuschriften geht hervor, dass unsere Ausführungen, auf die wir in diesem Berichte nicht näher eingehen können, eine gute Aufnahme gefunden und den verfolgten Zweck der Aufklärung weiterer Volkskreise über die Tragweite des zu lösenden Verkehrsproblems erfüllt haben. Es ist nur zu wünschen, dass die in der Denkschrift begründeten Postulate der Bundesbahnen bald verwirklicht werden können und die für unsere Volks-

wirtschaft günstigste Regelung des Verkehrs zwischen Eisenbahn und Automobil nicht wegen der mangelnden Voraussetzung einer Annäherung der rechtlichen Grundlagen noch länger hinausgeschoben werden muss.

b. Sesa.

Die SESA hat sich auch während des verflossenen Jahres nur mit Aufgaben des Güter-Transportdienstes befasst. Die Ergänzungsdienste für Eisenbahntransporte (Camionnage) werden von ihr ständig ausgebaut. 169 Agenturen bedienen Ende des Jahres im Lokal-Camionnagedienst 151 und im Fern-Camionnagedienst 45 SBB-Stationen. Es standen SESA-Camionnagetarife (Tarife für Privatbahnstationen inbegriffen) für 296 Bahnstationen in Kraft, von denen aus gesamt 609 Ortschaften bedient werden. Der Fern-Camionnagedienst erstreckt sich bereits auf 1053 Betriebskilometer, wobei, falls ein Kurs bei der Hin- und Rückfahrt über die gleiche Strasse führt, die Strecke nur einmal gezählt wird.

Der Ende des Jahres 1929 eingeführte SESA-Franko-Domizildienst entwickelte sich in erfreulicher Weise. Die zur Bestellung gelangten S. F. D.-Güter haben sehr rasch zugenommen. Sie betragen im Monat Januar 3957, d. i. 152, im Monat Dezember 11 156, d. i. 446 Sendungen im Arbeitstag.

Die Betriebsergebnisse des durch die SESA-Agentur Baden für die Bundesbahnen im Surbthal besorgten Gütertransportdienstes bewegten sich in den gleichen bescheidenen Grenzen wie in den Vorjahren.

Weil im August 1929 ein allgemeiner Abbau der höhern Tarifklassen durchgeführt worden ist, konnte die SESA mit der Gewährung von sogenannten «SESA-Frachtsätzen» zurückhaltender sein. Es sind von ihr ermässigte Bahntaxen in der Regel nur noch zugestanden worden für den Transport von Gütern, bei denen sich die Kraftwagenkonkurrenz entweder in besonders hohem Masse und in allen Landesteilen in ziemlich gleicher Weise bemerkbar macht, oder bei denen die Strassendistanz gegenüber der Tarifiedistanz erheblich kleiner ist. Es haben deshalb die den Bahnen während des Jahres 1930 erwachsenen Einnahmen aus Transporten, die zu SESA-Steuern abgefertigt worden sind, nur etwa die Hälfte der in den vorangegangenen zwei Jahren festgestellten Beträge erreicht.

Die am 1. März 1930 eingeführte Rabattgewährung auf Stückgutendungen hat in Industrie- und Handelskreisen grossen Anklang gefunden. Es sind durch die SESA bis Ende des Jahres mit über 1000 Firmen entsprechende Vereinbarungen abgeschlossen worden.

Während des verflossenen Jahres wurden von der SESA einlässliche Untersuchungen durchgeführt, um festzustellen, ob es sich nicht im Interesse einer Rationalisierung im Stückgüterdienst empfehle, die Sendungen von und nach kleineren Zwischenstationen ausschliesslich mit Lastwagen zu befördern und nur die Güterexpeditionen durch Eisenbahnzüge zu bedienen, die sich infolge ihrer verkehrswirtschaftlichen oder verkehrstechnischen Lage als Sammel- oder Umladestellen eignen. Das Ergebnis dieser Untersuchungen ist uns im März 1931 übergeben worden. Die Frage wird zurzeit von unseren Dienststellen überprüft.

Die SESA wurde von uns mit der Quartierbeschaffung und der Durchführung der Quartierzuteilung, wie auch mit der Verpflegungsvermittlung für die Jubiläums-Jugendreisen durch den Gotthard- und Simplontunnel betraut. Es sind von ihr im Kanton Tessin 1000, in der Südwestschweiz 200, in der Nordwestschweiz 250, in der Zentralschweiz 600 und in der Nordostschweiz 700 Lagerstellen bereitgestellt worden. Die SESA-Quartiere wurden benutzt von 567 Schulen mit über 32 500 Schülern.

Die SESA wird auch für das verflossene Geschäftsjahr nach Vornahme der nötigen Abschreibungen eine Dividende von 5% ausrichten.

E. Beteiligung an andern Unternehmen.

1. Die Entwicklung des 1928 mit finanzieller Beteiligung der Bundesbahnen gebauten Kältebahnhofes von Genf-Cornavin (gare frigorifique) geht in erfreulicher Weise vorwärts. Während

das erste volle Betriebsjahr 1929 noch mit einem Fehlbetrag abschloss, bringt das Jahr 1930 nach Verzinsung der Hypothekendarlehen einen Einnahmenüberschuss, der zur teilweisen Abschreibung der Verluste der Jahre 1928/29 verwendet wird. Das Aktienkapital bleibt auch 1930 ohne Dividende.

Der Wareneingang erreichte im Berichtsjahr 2366 Tonnen (im Vorjahr 1824 Tonnen), der Wareneingang 1953 Tonnen (1629). Die Zunahme der eingegangenen Tonnen beträgt somit 542, die der ausgegangenen Tonnen 324. Das Bestehen eines modernen Kühlagerhauses in Genf hat sich für unsere Verwaltung günstig ausgewirkt.

2. Die Betriebsverhältnisse der Schweizerischen Schlepsschiffahrtsgenossenschaft in Basel (S. S. G.) waren im Berichtsjahr wesentlich besser als im Jahre 1929. Die endgültigen Verkehrszahlen und das Rechnungsergebnis liegen noch nicht vor. Immerhin ist nach vorläufigen Mitteilungen ein bescheidener Gewinnsaldo zu erwarten.

F. Geschäftsleitung.

Die Generaldirektion hat in 52 Sitzungen 443 Geschäfte behandelt.

Es fanden im Lauf des Berichtsjahres vier Direktorenkonferenzen statt, in denen folgende wichtigere Geschäfte behandelt wurden: Beamtenordnung; Anzeigeverfahren bei Eisenbahnunfällen; Sprachenfrage; Verpachtung der Bahnhofswirtschaften; weitere Massnahmen zur wirtschaftlichen Gestaltung des Betriebes; Entwurf zu einer Dienstvorschrift betreffend das Disziplinarwesen.

G. Verwaltungsrat.

Der Verwaltungsrat hat während des Geschäftsjahres in fünf Sitzungen 30 Geschäfte behandelt, die in den Abschnitten IV—XI des allgemeinen Teils des Geschäftsberichtes erwähnt sind.

H. Kreiseisenbahnräte.

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

Neben den ordentlichen Geschäften wurden in der Hauptsache in Form von Anregungen, Interpellationen und Wünschen Tarif- und Fahrplanangelegenheiten, sowie Baufragen behandelt. Als wichtigere Geschäfte sind zu nennen: die Verbaubarbeiten am St. Barthélemybach; Umbau des Bahnhofes Bern; Umbau des Hauptbahnhofgebäudes Zürich; Erweiterung des Bahnhofes Brugg; Erweiterung des Bahnhofes Wädenswil.

Die Kreiseisenbahnräte haben ferner zwei gemeinsame Sitzungen (24. Mai und 26. November 1930) abgehalten und sich mit folgenden Fragen beschäftigt: Massnahmen gegen den Automobilwettbewerb, die Gewährung von Taxermässigungen für Familien, Ausführung notwendiger Bauaufgaben der Bundesbahnen als Notstandsarbeiten unter finanzieller Mithilfe des Bundes.

IV. Finanz- und Rechnungswesen.

A. Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung.

1. Die zur Rückzahlung fälligen 4% Anleihen der ehemaligen Nordostbahn von 1880 im Betrage von Fr. 3 000 000 und der ehemaligen Seetalbahn von 1904 im Betrage von Fr. 1 700 000

wurden am 30. April respektiv 30. Juni aus eigenen Mitteln zurückbezahlt.

2. Die Anlagedauer der beim eidgenössischen Finanzdepartement liegenden Franken 35 000 000, welche uns am 15. Januar 1930 vom

Bunde für die ausserordentlichen Leistungen unserer Verwaltung in den Kriegs- und Nachkriegsjahren vergütet worden waren, konnte vom 30. September bis Ende 1930 gegen eine Zinsvergütung von 4 % verlängert werden. (Vgl. Geschäftsbericht 1929, Seite 10, Ziffer 2).

3. Zuhanden der Kassenstellen wurde am 18. Juni 1930 eine Zusammenfassung aller in Kraft befindlichen gesetzlichen und dienstlichen Erlasse über die Zahlungsmittel und ihre Behandlung im Geldverkehr der Stationen und Lagerhäuser herausgegeben.

4. Auf Wunsch des eidgenössischen Finanzdepartementes haben unsere Kassenstellen beim Rückzuge der liechtensteinischen, auf Franken lautenden Silberstücke, die gemäss besonderer Vereinbarung zwischen dem Fürstentum und der Schweiz durch schweizerische Silbermünzen ersetzt wurden, mitgewirkt. Ab 1. April 1931 fällt der Kassenkurs der liechtensteinischen Münzen im schweizerischen Grenzgebiet dahin.

5. Dem Portefeuille der Pensions- und Hilfskasse des Personals wurden zur Deckung von Guthaben im Laufe des Jahres für einen Betrag von Fr. 11 310 000 5 % Depotscheine unserer Verwaltung zugewiesen. Auf Ende Dezember besass diese Kasse für Fr. 224 935 000 solcher Scheine gegen Fr. 213 625 000 im Vorjahre.

6. Der Anleihsen- und Zinsendienst wies dieses Jahr ziemlich stabile Verhältnisse auf. Infolge der vorstehend erwähnten Ausgabe von Depotscheinen von Fr. 11 310 000, denen Kapitalrückzahlungen, gemäss den Anleihsenbedingungen, im Betrage von Fr. 19 487 354 gegenüber standen, hat sich unsere Anleihsenschuld von Fr. 2 713 371 619 auf Fr. 2 705 194 265 vermindert. Die Zinslast auf den festen Anleihen hat sich dagegen, hauptsächlich infolge der Ausgabe von 5 % Depotscheinen von Fr. 114 134 985 auf Fr. 114 825 943 erhöht.

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

4 649 141 Coupons im Werte	
von	Fr. 97,723,775.50
24 429 Obligationen im Werte	
von	» 19,250,650.—
Zusammen:	<u>Fr. 116,974,425.50</u>

Ausserdem wurden für die 3½ % Obligationen der S B B von 1899/1902, Serien A—K, neue Couponsbogen ausgegeben.

Beim Rechnungsabschluss waren noch für einen Betrag von Fr. 5,073,027.50 verfallene Coupons und rückzahlbare Obligationen ausstehend. Im Laufe des Jahres fielen der Verjährung anheim 1582 Coupons und 3 Obligationen, im Gesamtbetrage von Fr. 24,844.50. Am Jahresschluss waren 417 Titel und Coupons mit Zahlungssperre belegt, gegen 442 im Vorjahre.

7. Die Sparkasse des Personals wies auch im abgelaufenen Jahre eine erfreuliche Entwicklung auf. Die Zahl der Einleger hat sich von 7653 auf 8817 erhöht. Die jederzeit verfügbaren Guthaben wurden mit 4½ % verzinst, während Einlagen mit fester Verfallzeit bis zum 5. September zu 5 % und von diesem Datum an noch zu 4½ % angenommen wurden. Mit Wirkung vom 1. Januar 1931 an be-

trägt die Verzinsung 4 % für die Spareinlagen und 4¼ % für die neuen festen Einlagen.

8. Von Unternehmern, Lieferanten, Frachtkreditinhabern usw. waren auf Ende des Jahres bei der Hauptkasse und bei den Kreiskassen folgende Sicherheiten hinterlegt:

1882 Barhinterlagen	Fr. 1 594 610.55
2395 Wertschriftenhinterlagen	» 18 446 997.99
2870 Bankbürgschaften	» 29 617 581.20
<u>7147 Sicherheiten im Gesamt-</u>	
<u>betrage von</u>	<u>Fr. 49 659 189.74</u>

(1929: 6935 mit Fr. 43 774 412.99).

Die Vermehrung gegenüber dem Vorjahre ist auf die Zunahme unserer Lieferungsaufträge, sowie der Frachtenrechnungen bei den Stationen zurückzuführen.

9. Von den beiden im Verlaufe des Jahres 1930 zur Ausgabe gelangten Anleihen der Eidgenossenschaft hatten wir jeweilen grössere Posten Obligationen für unsere Portefeuilles übernommen und zwar von der 4½ % Anleihe Fr. 10 Millionen und von der 4 % Anleihe Fr. 15 Millionen. Zur Bereitstellung der nötigen Mittel auf Jahresende haben wir einen Teil der 4½ % Obligationen zu günstigen Kursen veräussert; ferner wurden 10 Millionen der 4 % Anleihe dem Portefeuille der Pensions- und Hilfskasse zugeteilt.

10. Zufolge der verschiedenen bereits erwähnten Zuweisungen und der vorübergehenden Anlage verfügbarer Mittel in festverzinslichen Werten wies das Portefeuille der eigenen Wertschriften auf Ende des Jahres einen Buchwert von Fr. 31 213 363.90 aus gegen Fr. 18 110 512.39 im Vorjahre. Die Neuwertung ergab einen Mehrwert von Fr. 348 008.35. Beim Portefeuille des Guyer-Zeller-Fonds, das ebenfalls eine kleine Vermögensvermehrung aufweist, konnte ein Mehrwert von Fr. 14 460 verrechnet werden. Im übrigen verweisen wir auf die Aufstellungen auf Seiten 103—104 und 130.

11. Auf das im Anschlusse an den Energielieferungsvertrag vom Jahre 1925 der A.-G. Bündner Kraftwerke in Klosters gewährte 5½ % Hypothekendarlehen wurden gemäss besonderer Vereinbarung auf 30. April 1930 Fr. 2 000 000 zurückbezahlt. Für den Restbetrag von Fr. 3 000 000 übernahmen wir 5 % Obligationen der 16-Millionen-Anleihe der Bündner Kraftwerke zum Kurse von 99 %.

12. Im Laufe des Jahres wurden für Rechnung der Pensions- und Hilfskasse an 68 Beamte Hypothekendarlehen im I. Range im Gesamtbetrage von Fr. 1 182 515 zum Zinsfuss von 5 % ausgerichtet. An 2 Eisenbahnerbaugenossenschaften und die Société coopérative d'habitation in Lausanne haben wir für zusammen Fr. 490 000 Hypothekendarlehen gewährt.

Während des Berichtsjahres fanden auf dem Gesamtbetrage der Hypothekendarlehen Kapitalrückzahlungen im Betrage von Fr. 6 406 849.20 statt. In dieser Summe ist die Rückzahlung des 5½ % Darlehens an die A.-G. Bündner Kraftwerke in Klosters inbegriffen. Auf Jahresende betrug der Gesamtbetrag der Hypothekendarlehen Franken 58 432 873.55, wovon Fr. 47 267 891.05 Darlehen auf Wohnungsbauten des Personals.

Mit Wirkung ab 1. Januar 1931 ist der Zinsfuss von 5 % für die Darlehen an Angestellte auf $4\frac{3}{4}$ % und derjenige von $5\frac{1}{4}$ % für die Darlehen an Private auf 5 % herabgesetzt worden.

B. Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung.

1. Im Verlaufe des Jahres 1930 sind folgende Revisionen bei den Rechnungs- und Kassenstellen der Generaldirektion und der Kreisdirektionen vorgenommen worden:

Durch Organe der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung 8 Kassenrevisionen, sowie je 1 Revision der Sparkasse des Personals der Generaldirektion, der Bestände der hinterlegten Sicherheiten und des Portefeuilles der eigenen Wertschriften bei der Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung; Revisionen der Vorschusskassen des Generalsekretariates und der Materialverwaltung in Basel, sowie Teilnahme an der Revision bei der Speiseanstalt im Bahnhof Olten; ferner die Prüfung der Geschäftsbücher von zwei Bahnhofswirtschaften, im Benehmen mit den Kreisdirektionen. Ausserdem ist das Rechnungsmaterial eines Monats (mit Ausnahme der Besoldungslisten) des Zugförderungsdienstes und der Depotwerkstätten, sowie das gesamte Belegmaterial verschiedener Bauobjekte der Kreise I—III einverlangt und revidiert worden, ferner wurden Revisionen über die Rechnungsführung der Bahningenieurbezirke in Bern, Lausanne, Sitten, Aarau und Basel durchgeführt; einige Unstimmigkeiten, die bei diesen Revisionen zum Vorschein kamen, konnten im Benehmen mit den betreffenden Dienststellen geordnet werden.

Von Vertretern der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung sowie der Hauptkasse wurde ferner bei den Rechnungssektionen der Kreise je eine Revision der Rechnungs- und Kassenführung, der Bestände der Sicherheiten und der Sparkasse des Personals vorgenommen.

Durch Organe der Kreise wurden 12 Revisionen der Kreiskassen, verschiedene Revisionen der hinterlegten Sicherheiten und der Sparkasse des Personals, ferner eine Anzahl Revisionen von Vorschusskassen der Dienststellen und der Kassen von Speiseanstalten durchgeführt.

Die sämtlichen Revisionen haben die Richtigkeit der vorhandenen Bar- und Wertschriftenbestände und die Übereinstimmung mit der Buchführung ergeben, mit Ausnahme einiger kleiner Differenzen in Vorschusskassen, die jeweilen sofort aufgeklärt und ausgeglichen wurden.

2. Die Bau- und Betriebsrechnungen der Simplonlinie Brig—Iselle des Jahres 1928 sind am 4. Februar durch die Prüfungskommission der internationalen Simplondelegation in Bern einer Revision unterzogen worden.

Die Rechnungen des Jahres 1929 wurden am 3. September durch das eidgenössische Eisenbahndepartement genehmigt und am 10. September der internationalen Simplondelegation zugestellt.

C. Verkehrskontrolle.

1. Die Altstätten-Gais-Bahn und die St. Gallen-Speicher-Trogen-Bahn haben die SBB mit der kontrollseitigen Prüfung und Aufstellung der Abrechnungen ihres internen bzw. direkten Güterverkehrs betraut.

2. Die Bundesbahnen bewilligen Kunden mit regelmässigem Verkehr auf ihren Stationen an Stelle der Barzahlung der Frachten usw. bei der Aufgabe oder beim Bezug von Gütersendungen laufende Rechnungen (Kontokorrente), die in der Regel ein- oder zweimal im Monat abzuschliessen und zu begleichen sind. Ende 1930 betrug die Gesamtzahl dieser Frachtkredite 3819.

V. Personalangelegenheiten.

A. Allgemeine Personalangelegenheiten.

1. Die paritätische Kommission für die Begutachtung von Personalangelegenheiten hatte sich im Laufe des Jahres zu den nachgenannten vom eidgenössischen Finanzdepartemente im Entwurfe vorgelegten Erlassen (Vollziehungsvorschriften zur Durchführung des Beamtengesetzes, sowie des Bundesgesetzes über die Verwaltungs- und Disziplinarrechtspflege) auszusprechen:

- a. Verordnung über das Dienstverhältnis der Beamten der schweizerischen Bundesbahnen (Beamtenordnung II);
- b. Bundesratsbeschluss über die Löhne und die Ferien der Arbeiter der Werkstätten des Bundes und der Bundesbahnen (Lohnordnung I);
- c. Verordnung über die Disziplinarcommissionen.

Über die meisten Punkte konnte in dieser Kommission eine Einigung erzielt werden. Der Bundesrat hat die drei Erlasse am 4. bzw. 24. Oktober 1930 genehmigt. Die Beamtenordnung II ist auf 1. November und die Lohnordnung I rückwirkend auf 1. Januar 1930 in Kraft getreten.

2. Als weitem Ausführungserlass zum Beamtengesetze haben wir am 29. Dezember 1930 die provisorischen Vorschriften Nr. 53 betreffend die Gewährung von Vergütungen für die Stellvertretung in einem höher eingereichten Amte herausgegeben.

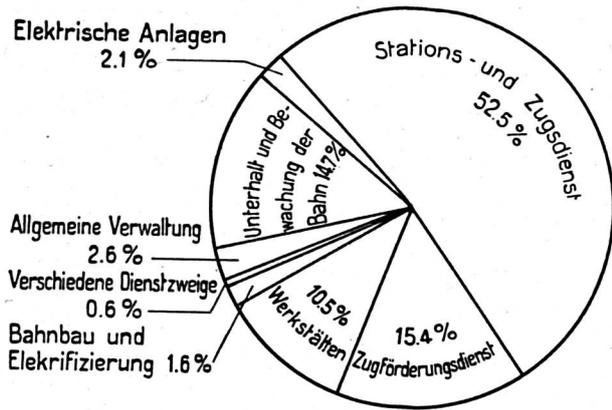
3. Die Personalausschüsse haben in 8 Sitzungen verschiedene Geschäfte zuhanden der Verwaltung begutachtet.

4. Im Berichtsjahre sind vom Personal 143 Vorschläge für die Vereinfachung, Verbesserung oder Verbilligung des Betriebes eingegangen. Bei der Prämierung der im Laufe des Jahres endgültig geprüften 174 Vorschläge erhielten 36 Einsender Anerkennungsurkunden, 26 überdies Geldprämien.

5. Der Unfallverhütungsdienst befasste sich im besondern mit der Verhütung der Starkstromunfälle, sowie mit der Aufklärung und Instruktion des Personals.

6. Psychotechnischer Dienst. Wie für die Handwerkerlehrlinge der Werkstätten, ist nun auch

Abbildung 9.
Die Gliederung des Personals nach Dienstzweigen 1930.



für die Lehrlinge des Stationsdienstes ein Prüfverfahren ausgearbeitet worden, nach welchem alle neu einzustellenden Lehrlinge des Stationsdienstes geprüft werden. Beim Personal des Zugbegleitungs-

dienstes wurden erstmals Probeuntersuchungen durchgeführt.

7. Aus den Mitteln der Verwaltung sind an 69 in Not geratene Beamte, Angestellte oder Arbeiter Darlehen im Betrage von Fr. 94 410.95 gegen monatliche Rückzahlungen gewährt worden. Auf Jahresende bestanden insgesamt 233 Darlehen im Gesamtbetrage von Fr. 202 686.15 gegen 269 Darlehen im Betrage von Fr. 226 464.54 Ende 1929.

8. Aus dem Guyer-Zeller-Fonds wurden an 180 Bedienstete Belohnungen für die Verhütung von Unfällen oder die Abwendung von Gefahren im Gesamtbetrage von Fr. 2795 ausgerichtet.

B. Personalversicherung.

1. Pensions- und Hilfskasse.

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

Invalide	Fälle	G.-D.	Kreise			Zusammen
			I	II	III	
mit Pension	12	207	223	196	638	
mit Abfindung	—	1	2	—	3	
<i>Gestorbene Aktive.</i>	7	42	61	48	158	
Pensionierte Witwen	5	36	49	39	129	
» Waisen	2	36	52	48	138	
» Doppelwaisen	—	—	4	—	4	
<i>Gestorbene Invalide.</i>	16	125	164	135	440	
Pensionierte Witwen	11	77	104	94	286	
» Waisen	3	24	41	19	87	
» Doppelwaisen	—	5	7	—	12	
<i>Gestorbene Witwen</i>	10	49	76	64	199	
Pensionierte Doppelwaisen	1	2	1	2	6	
<i>Wiederverheiratete Witwen.</i>	—	5	5	9	19	
<i>Abfindungen gemäss Art. 41.</i>	—	1	2	1	4	

Ausserdem sind von den Hilfskassenkommissionen Unterstützungen im Sinne des Art. 43 der Statuten im Betrage von Fr. 189 533.45 zugesprochen worden (354 Fälle).

b. Über den Stand an versicherten Aktiven und des anrechenbaren Jahresverdienstes auf den 31. Dezember 1930, sowie an pensionierten Invaliden, Witwen, Waisen und Unterstützten gibt nachstehende Zusammenstellung Auskunft.

Versicherte Aktive:	1930		1929		Anrechenbarer Jahresverdienst:	
	1930	1929	1930	1929	1930	1929
Vollversicherte	33 269	33 075	Fr. 167 999 895	Fr. 165 385 045		
Spareinleger	716	655	» 2 149 737	» 1 941 085		
Betrag der Jahrespension:						
Pensionierte Invalide	8 902	8 732	Fr. 29 620 155	Fr. 28 809 408		
» Witwen	5 518	5 335	» 7 876 399	» 7 456 517		
» Waisen	1 599	1 684	» 745 229	» 770 101		
» Doppelwaisen	128	138	» 122 651	» 134 751		
» erwerbsunfähige Waisen	198	171	» 109 825	» 97 237		
Unterstützte Verwandte	78	79	» 46 895	» 47 416		
» gem Art 56 des Beamtengesetzes	16	12	» 20 375	» 14 617		

Die Zahl der versicherten Aktiven hat durch Neuanstellungen infolge vermehrter Zugleistungen um 255 und der Betrag des anrechenbaren Jahresverdienstes durch Neuanstellungen und die gesetzlichen

Besoldungserhöhungen um Fr. 2 823 502 zugenommen.

c. Die Gewinn- und Verlustrechnung weist auf den 31. Dezember 1930 eine Verminderung der er-

forderlichen Erhöhung der Reserven von Franken 5 304 275.55 auf. Das Ergebnis des Rechnungsjahres aus dem Verlauf der statistischen Voraussetzungen und den verschiedenen Bestimmungen der Statuten war in seiner Gesamtheit günstiger als letztes Jahr.

Über die auf den 31. Dezember 1930 abgeschlossene Bilanz gibt die Seite 124 Auskunft.

d. Der Wertschriftenbestand der Pensions- und Hilfskasse hat sich im verfloßenen Jahre von Fr. 280 346 819. — um Fr. 17 572 780. 55 auf Fr. 297 919 599. 55 vermehrt. Die Bewertung des Titelportefeuilles zu den Kursen vom Monat Dezember ergab eine Wertvermehrung von Franken 162 691. 15.

2. Unfallversicherung.

a. Für die Versicherung unseres Personals haben wir der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern im Jahre 1930 folgende Prämien bezahlt:

	Für Betriebsunfälle		1930	1929
Versicherte Lohnsummen	Fr.	165 065 627	Fr.	161 869 166
Prämien	»	2 367 082	»	2 376 326
Mittlerer Prämienatz		14,34 ⁰ / ₀₀		14,68 ⁰ / ₀₀

	Für Nichtbetriebsunfälle		1930	1929
Versicherte Lohnsummen	Fr.	164 269 623	Fr.	161 189 375
Prämien	»	651 688	»	639 748
Mittlerer Prämienatz		3,97 ⁰ / ₀₀		3,97 ⁰ / ₀₀

Als Agenturdienstentschädigung hat uns die Anstalt Fr. 241 501. 60 (1929: Fr. 241 285. 90) vergütet.

b. Den Haftpflichtrentnern ist auch im Jahre 1930, 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 1930 zu Lasten des Betriebes ausgerichtet. Die ausbezahlten Hilfeleistungen und Teuerungszulagen betragen insgesamt Fr. 43 209. 55 (1929: Fr. 46 048. 50).

3. Krankenkasse.

Am 31. Dezember 1930 waren gemäss Art. 16 und 17 der Statuten versichert (die entsprechenden Zahlen des Vorjahres sind in Klammern angegeben):

Klasse a (nur für Krankenpflege) 23 342 (21 009) Männer und 1184 (1162) Frauen;

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

Klasse c (für Krankenpflege und Krankengeld) 165 (176) Männer und 9 (5) Frauen.

Die Zunahme der Zahl der Versicherten in der Versicherungsklasse a ist dem Eintritt von bereits im Dienste gestandenem Personal (Wiederöffnung der Kasse, Art. 59 der Statuten) zuzuschreiben. Die Frist zum Beitritt lief bis zum 1. April 1930.

Über die Gewinn- und Verlustrechnung unserer Krankenkasse geben die Seiten 127 und 128 Auskunft.

Die Versicherungsklasse a hat einen Verlust von Fr. 28 068.90 erlitten gegenüber Fr. 17 913.70 im Vorjahre. Der Mehrverlust ist in der Hauptsache auf die Kosten für die zahnärztliche Behandlung zurückzuführen, die sich gegenüber dem Vorjahre verdoppelt haben. Von den administrativen Einheiten (Art. 42 der Statuten) haben die Werkstättenkrankenkassen

Chur und Olten und von den Kreiskrankenkassen Luzern und Zürich mit Gewinnen, die andern Kassen-einheiten dagegen mit Verlusten abgeschlossen. Am grössten war der Verlust bei der Kreiskrankenkasse Lausanne; er betrug über Fr. 80 000. Gemäss Art. 38, Abs. 6, der Statuten ist das Defizit je zur Hälfte von der Verwaltung und der Kasse (aus dem Ausgleichsfonds) zu decken. Der Ausgleichsfonds hat sich deshalb um Fr. 14 034.45 vermindert und beträgt am Ende des Rechnungsjahres Fr. 347 286.85 gegenüber Fr. 361 321.30 im Vorjahre.

Die Versicherungsklasse b verfügt über einen Reservefonds von Fr. 6891.40.

Die Versicherungsklasse c hat einen Verlust von Fr. 2763.40 (1929: Fr. 2428.50) erlitten, der von den Bundesbahnen zu decken ist. Der Spezialfonds, der den Versicherten der Klasse c vorbehalten ist und über welchen gesonderte Rechnung geführt wird, hat sich von Fr. 115 483.65 um Fr. 4426.30 auf Franken 119 909.95 vermehrt.

Die Krankheitsverhältnisse im Rechnungsjahr sind auf Seite 129 dieses Berichtes unter «Statistik zur Gewinn- und Verlustrechnung pro 1930» dargestellt. Für einen Versicherten der Werkstättenkrankenkassen ergeben sich 12,42 (1929: 14,92) und für einen Versicherten der Kreiskrankenkassen 12,74 (1929: 13,43) Krankheitstage. Die Verhältnisse haben sich somit etwas gebessert. Zu bemerken ist, dass die Kreiskrankenkassen eine höhere durchschnittliche Zahl von Krankheitstagen aufweisen als die Werkstättenkrankenkassen, was seit langem nicht mehr der Fall war. Die auf einen Krankentag entfallenden Heilungskosten haben wiederum zugenommen; sie betragen bei den Kreiskrankenkassen Fr. 3.29 (1929: Fr. 2.79) und bei den Werkstättenkrankenkassen Fr. 3.31 (1929: Fr. 2.98).

Die Bilanz gibt zu Bemerkungen nicht Anlass.

Die dem Bundesamt für Sozialversicherung vorgelegte Rechnung unserer Krankenkasse pro 1929 hat dieser Behörde keinen Anlass zu Bemerkungen oder Verfügungen gegeben.

C. Bahnärztlicher Dienst.

1. Im Jahre 1930 kamen 16 367 Krankheitsfälle und 5630 Unfälle zur Anmeldung, gegenüber 19 210 bzw. 5976 im Jahre 1929. Die Zahl der Krankheits- und Unfalltage beträgt 540 472 (623 344). Das ergibt auf einen Beschäftigten 15,8 Tage (18,4).

Die mittlere Heilungsdauer betrug:

	1930	1929
bei Krankheiten Tage	25,06	25,27
bei Unfällen »	20,66	20,69
2. Im Berichtsjahr fanden statt:		
Aufnahmeuntersuchungen	1565	2530
Begutachtungen für Pensionierung	496	483
Kontrolluntersuchungen	1621	1672

VI. Materialverwaltung.

A. Materialbeschaffung.

Im Berichtsjahre sind folgende wichtigere Materialien beschafft worden:

Oberbau- und Stellwerkmaterial	19 155 t
Holzschwellen (Schweizerholz) . . . Stück	108 000
Betriebsstoffe für die Zugförderung (ohne Kohlen)	9 084 t
Eisen und Metalle für die Werkstätten .	10 820 t
Verschiedene Artikel für die Werkstätten im Werte von	Fr. 1 880 470
Baumaterialien	1 220 t
Materialien für Heizung, Reinigung und Beleuchtung, ferner Inventargegenstände und Bureaumaterial im Werte von	Fr. 4 477 500
Dienstkleider im Werte von »	2 082 600

B. Verkauf von Altmaterial.

Es wurde verkauft:

Altmaterial der Werkstätten für rund	Fr. 760 000
» aus dem Oberbau für rund	» 1 390 000

C. Kohlenversorgung.

Der Verwaltungsrat genehmigte am 25. März die Verträge mit den Mines Domaniales françaises de la Sarre, dem Rheinisch-Westfälischen Kohlen-syndikat Essen und den Kohlen- und Brikettwerken A.-G. Basel über die Lieferung von Lokomotiv-feuerungsmaterial (Saar 86 400 t Kohlen, Essen 30 000 t Kohlen, und Basel 30 000 t Briketts).

Gesamteingänge an fossilem Brennmaterial:

Niederland	465 t
Frankreich	42 000 t
Saargebiet	122 861 t
Deutschland	44 464 t
Polen	5 545 t
Einheimische Brikettfabrik	30 000 t
Zusammen:	245 335 t
(1929: 253 129 t)	

Der Kohlenlagerbestand betrug:

Anfang 1930:	143 443 t
Ende 1930:	131 108 t

VII. Tarifwesen und Verkehrswerbung.

A. Kommerzielle Konferenz.

Die Kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten hielt am 27. Juni die 37. und am 5. Dezember die 38. Sitzung ab.

In der 37. Sitzung beschloss sie auf unsern Antrag, die Bestimmung des schweizerischen Transportreglements, wonach Hin- und Rückfahrts- sowie Rundreisebilletts nur für diejenigen Personen, welche damit die Reise angetreten haben, zur Rückreise bzw. Weiterreise gültig sind, in dem Sinne zu ändern, dass die Unübertragbarkeit auf Fahrausweise beschränkt wird, die auf den Namen einer bestimmten Person lauten. Der Handel mit teilweise benützten Fahrausweisen soll nach wie vor verboten sein. Ferner wurde beschlossen, in den Vorschriften des Transportreglements betreffend die Mitnahme von Handgepäck in die Personenwagen die Beschränkung auf ein Gewicht von 10 kg fallen zu lassen; die Bestimmung, wonach dem Reisenden für sein Handgepäck nur der Raum über und unter seinem Sitzplatze zur Verfügung steht, bleibt in Kraft. Diese Änderung entspricht einem vom Internationalen Eisenbahnverband gefassten, für seine Mitglieder verbindlich erklärten Beschlusse.

Im weitem wurde unsern Anträgen auf Gewährung von Taxvergünstigungen für verschiedene Güter zugestimmt (siehe Abschnitt C, Ziffern 2 und 5.)

In der 38. Sitzung befasste sich die Konferenz mit verschiedenen Gesuchen um Fahrvergünstigung

im Interesse der Fürsorgetätigkeit; ferner beschloss sie die Gewährung einer Fahrpreiserlässigung für Studierende zum Besuche von Ferienkursen an Universitäten eines andern Landes, die Ermässigung der Fracht für Gepäcksendungen von mehr als 3000 kg in besondern Wagen und, gestützt auf eine vom eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement befürwortete Eingabe der Kommission schweizerischer Viehzuchtverbände, die Weitergewährung der für die Zeit vom 1. September 1928 bis 31. Dezember 1930 zugestanden Frachtermässigung von 25 % für schweizerisches Ausfuhrzuchtvieh bis Ende 1931. Ein vom eidgenössischen Militärdepartement überwiesenes und zur Berücksichtigung empfohlenes Gesuch des Personals der eidgenössischen Pferde-regieanstalt in Thun und des eidgenössischen Kavallerie-Remontendepots in Bern um Gewährung der Militärtaxe auch für Fahrten in Zivil (statt in Uniform) wurde abgelehnt. Die Prüfung unseres Antrags auf Einführung einer Fahrvergünstigung für Familien wurde einer aus Vertretern der Transport-unternehmungen und der Verkehrsinteressenten be-stellten Kommission übertragen.

Unsern Anträgen auf Aufnahme von Neusilber-abfällen in den Spezialtarif I, Versetzung der Bleich-erde-Rückstände vom Ausnahmetarif Nr. 25 in den billigern Ausnahmetarif Nr. 22 und auf Einbezug von Zinkasche in das Verzeichnis der bedeckungsberechtigten Güter wurde zugestimmt.

B. Personen- und Gepäckverkehr.

1. Die Fahrvergünstigung für Blinde und Invalide, die vorher unter gewissen Einschränkungen hinsichtlich des Einkommens der Begünstigten und der für die Inanspruchnahme der Vergünstigung zugelassenen Strecken gewährt worden war, wurde mit Wirkung vom 1. Januar an auf folgende Grundlage gestellt:

Blinde, die zum Zwecke des Erwerbs oder der Ausbildung reisen müssen, dürfen eine Person oder einen Führerhund als Begleiter unentgeltlich in Personenwagen III. Klasse mitnehmen, einen Führerhund jedoch nur bei Benützung von Eil- und gewöhnlichen Personenzügen.

Invalide geniessen die gleiche Vergünstigung für eine Begleitperson und haben überdies für die Beförderung ihrer Fahrstühle nur die halbe Gepäckfracht zu zahlen.

Die Vergünstigung kann auf dem ganzen Bundesbahnnetz und auf den für Reisen zum genannten Zweck in Betracht kommenden privaten Transportunternehmungen auf Grund einer von unserer Verwaltung ausgestellten Ausweiskarte in Anspruch genommen werden.

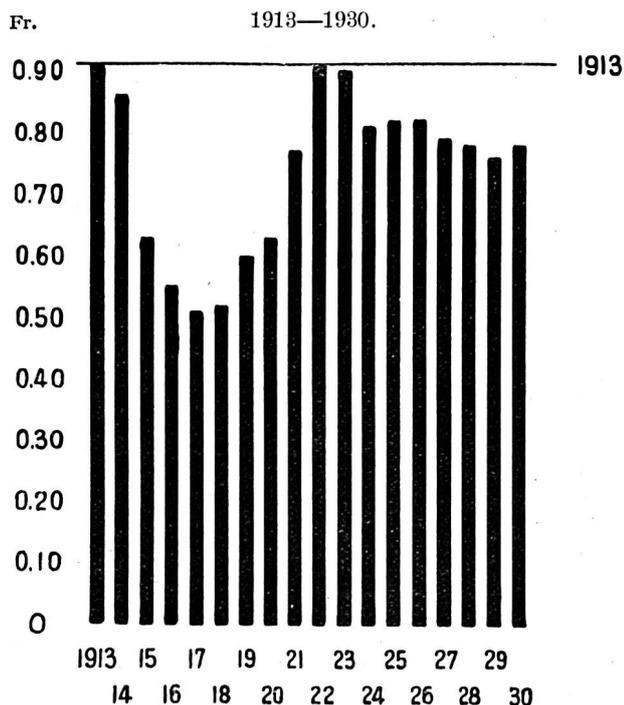
2. Für den Hilfsdienst des Verbandes schweizerischer Studentenschaften im Kanton Graubünden ist eine Ermässigung von 75 % auf den Fahrpreisen für einfache Fahrt und für Hin- und Rückfahrt gewährt worden.

Die gleiche Vergünstigung wurde für die Teilnehmer am freiwilligen Hilfsdienst in den wassergeschädigten Gebieten Südfrankreichs bewilligt.

3. Zur Förderung des Wintersportverkehrs wurde auf gleicher Grundlage wie letztes Jahr (im allgemeinen Anwendung der Taxen einfacher Fahrt für Hin- und Rückfahrt, Schnellzugzuschlag

Abbildung 10.

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



für Hin- und für Rückfahrt voll) ein vom 15. November 1930 bis 29. März 1931 gültiger Sporttarif herausgegeben. Die Ausgabe der Sportbillette erfolgt wiederum an Samstagen und Sonntagen, zur Rückfahrt berechtigten diese Billette aber bis Montag mittag (letztes Jahr nur bis Sonntag abend).

4. Auf den 1. Mai ist eine ausserordentliche Taxvergünstigung für Schulfahrten zur Erinnerung an den vor 50 bzw. 25 Jahren erfolgten Durchstich des Gotthard- und des Simplontunnels und die Betriebseröffnung der Gotthardstrecke und des Simplontunnels, bestehend in einer Ermässigung von 50 % auf den ordentlichen Schulfahrtstaxen, beschlossen worden. Die Vergünstigung wird gewährt bis Ende des Jahres 1932, und zwar für Fahrten, die wenigstens einmal durch den Gotthard- oder Simplontunnel führen. Nicht anwendbar ist sie aus betriebsdienstlichen Gründen an Samstagen, an Sonn- und allgemeinen Feiertagen, am Oster- und Pfingstmontag, sowie in den Monaten Juli und August. Ein grosser Teil der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen hat sich unserm Vorgehen angeschlossen.

Bis Ende des Jahres haben 1783 Schulen mit 76 044 Reisenden (Schüler und Begleiter) von dieser Vergünstigung Gebrauch gemacht. Einnahmen der SBB rund Fr. 461 000.

5. Auf den Zeitpunkt der Betriebseröffnung der Strecke Visp—Brig der Visp-Zermatt-Bahn (6. Juni) haben wir mit dieser einen Vertrag abgeschlossen betreffend die wahlweise Benützbarkeit der Züge der SBB und der VZB zwischen Visp und Brig im Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr. Die auf die Gemeinschaftsstrecke fallenden Einnahmen werden auf die beiden Unternehmungen im Verhältnis ihrer Leistungen verteilt.

6. Am 1. Juni ist ein Tarif für die direkte Abfertigung von Reisegesellschaften zwischen Belgien und der Schweiz in Kraft getreten.

7. Die Tarife für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz sind auf den 1. Dezember in neuer Ausgabe erschienen, die eine bedeutende Erweiterung der Möglichkeit direkter Abfertigung gebracht hat. Bei dieser Gelegenheit wurde auch die Belastung der Expressgutsendungen mit Nachnahme zugelassen.

8. Tarife für die Beförderung von unbegleitetem Reisegepäck wurden eingeführt:

auf den 1. Februar im Verkehr zwischen Frankreich (Ostbahn und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn) und der Schweiz;

auf den 1. Juli im Verkehr zwischen England, Belgien und den Niederlanden einerseits und der Schweiz und Italien andererseits über Luxemburg-Basel und Nancy-Delle.

9. Für den Verkehr zwischen niederländischen und schweizerischen Stationen über Köln ist auf den 1. September ein direkter Expressguttarif eingeführt worden.

10. Im Verkehr zwischen Polen und Italien durch die Schweiz wurde auf den 1. Juni die direkte Abfertigung von Gesellschaften und von Expressgut eingerichtet.

11. Die Entwicklung einiger Verkehrseinrichtungen von besonderem Interesse ist aus folgenden Angaben ersichtlich:

a. Generalabonnements:

Generalabonnements für	Anzahl der ausgegebenen Abonnements					
	ohne Schnellzugzuschlag		mit Schnellzugzuschlag		im ganzen	
	1930	1929	1930	1929	1930	1929
8 Tage ¹⁾	—	—	8 444	6 972	8 444	6 972
15 »	—	—	8 338	8 362	8 338	8 362
30 »	—	—	2 682	2 663	2 682	2 663
Kurzfristige Abonnements	—	—	19 464	17 997	19 464	17 997
3 Monate, gültig für 1 Person ²⁾	1 667	1 743	11 648	11 385	13 315	13 128
3 » » » 2 Personen ²⁾	20	24	359	353	379	377
6 » » » 1 Person ³⁾	694	712	4 905	4 674	5 599	5 386
6 » » » 2 Personen ³⁾	9	14	148	142	157	156
12 » » » 1 Person	124	128	797	728	921	856
12 » » » 2 Personen	8	11	44	48	52	59
Langfristige Abonnements	2 522	2 632	17 901	17 330	20 423	19 962

Die Einnahmen (einschliesslich Schnellzugzuschlag) betragen:

im ganzen		Anteile SBB	
1930	1929	1930	1929
Fr. 10 586 000	Fr. 10 263 000	Fr. 8 806 000	Fr. 8 488 000

b. Abonnements zum Bezuge halber Billette:

	Anzahl der ausgegebenen Abonnements		im ganzen		Einnahmen		Anteile SBB	
	1930	1929	1930	1929	1930	1929	1930	1929
für 3 Monate	5 064	5 192	Fr. 653 000	Fr. 648 000	Fr. 578 000	Fr. 574 000		
» 12 »	897	853						

c. Schweizerische zusammenstellbare Billette:

Anzahl der ausgegebenen Billette		im ganzen		Einnahmen		Anteile SBB	
1930	1929	1930	1929	1930	1929	1930	1929
143 088	138 273	Fr. 6 839 000	Fr. 6 459 000	Fr. 4 375 000	Fr. 4 142 000		

d. Internationale zusammenstellbare Billette:

Anzahl der in der Schweiz ausgegebenen Billette		alle schweizerischen Verwaltungen		Einnahmen ⁴⁾		Anteile SBB	
1930	1929	1930	1929	1930	1929	1930	1929
7 119	8 181	Fr. 1 017 000	Fr. 1 196 000	Fr. 783 000	Fr. 905 000		

Die Verkehrsabnahme ist in der Hauptsache auf die Aufhebung der frühern Ermässigung von 20 % auf den schweizerischen Strecken (vgl. Geschäftsbericht 1929, Seite 17, Ziffer 13) zurückzuführen. Es weisen dafür die schweizerischen zusammenstellbaren Billette einen wesentlichen Mehrverbrauch auf.

¹⁾ Werden seit 1. Mai 1929 ausgegeben.

²⁾ Einschliesslich der Ratenkarten zu 12monatigen Abonnements.

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

⁴⁾ Aus den in der Schweiz und im Auslande ausgegebenen Billetten.

e. Die Einnahme der SBB aus dem Verkauf von Fahrscheinen für ihre Strecken durch private Reiseunternehmungen betrug Fr. 12 851 000 (im Vorjahre Fr. 13 188 000).

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

Agentur in London	Fr. 4 659 000	(im Vorjahr Fr. 4 609 000), davon für die Schweiz Fr. 2 523 000 (2 388 000);
» » Paris	Fr. 1 924 000	(im Vorjahr Fr. 1 768 000), davon für die Schweiz Fr. 921 000 (846 000);
» » Berlin	Fr. 1 540 000	(im Vorjahr Fr. 1 370 000), davon für die Schweiz Fr. 881 000 (794 000);
» » New York	Fr. 349 000	(im Vorjahr Fr. 261 000), davon für die Schweiz Fr. 197 000 (136 000);
» » Wien	Fr. 518 000	(im Vorjahr Fr. 511 000), davon für die Schweiz Fr. 367 000 (350 000).

g. Die Einnahme der SBB aus dem Verkauf der Spezialbillette für die im Jahre 1930 veranstalteten Verwaltungsextrazüge zu ermässigten Preisen betrug nach Abzug der sich auf rund Fr. 23 000 (im Vorjahre Fr. 33 000) belaufenden Propagandakosten Fr. 456 000 (Fr. 677 000).

Aus betriebsdienstlichen Gründen musste auf die Ausführung von Verwaltungsextrazügen in den Monaten Juli und August verzichtet werden. Der Einnahmenausfall ist hauptsächlich auf diesen Umstand und zum Teil auf schlechte Witterung zurückzuführen.

h. Aus den von den Stationen im Jahre 1930 veranstalteten Gesellschaftsfahrten zu ermässigten Preisen betrug die Einnahme der SBB nach Abzug der sich auf rund Fr. 28 000 (im Vorjahre Fr. 19 000) belaufenden Propagandakosten Fr. 477 000 (Fr. 321 000).

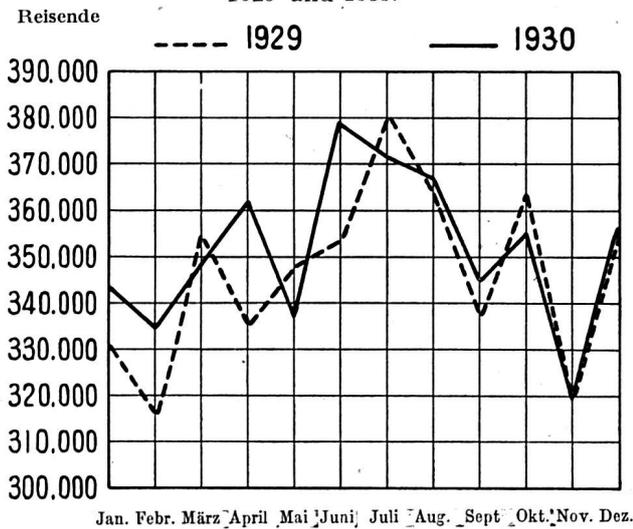
C. Güter- und Tierverkehr.

1. § 58 des schweizerischen Transportreglements ist im Sinne einer Erleichterung dahin geändert worden, dass für die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Güter keine besondern Frachtbriefe mehr erforderlich sind, wenn Zusammenladung oder Zusammenpackung der Gegenstände mit andern Gütern nach der Anlage V zulässig ist.

Abbildung 11.

Täglich beförderte Reisende.

1929 und 1930.



Durch eine Änderung des § 59 wurden die Eisenbahnen ermächtigt, Druckereien unter Vorbehalt besonderer Sicherheitsvorschriften vertraglich das Recht einzuräumen, für Private gedruckte Frachtbriefe mit dem amtlichen Kontrollstempel zu versehen.

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

Art. 12 ist in dem Sinne geändert worden, dass nunmehr für jedes Gut einer gemischten Sendung (Wagenladung) der entsprechende Wagenladungssatz gewährt wird. In den Art. 48 wurden als in gedeckten gebauten Wagen zu befördernde Güter der Spezialtarife neu aufgenommen: Abfälle und Zwischenzeugnisse, metallhaltige oder chemische Metallverbindungen enthaltende, wie dem Spezialtarif I zugewiesen; Gerbstoffe, wie dem Spezialtarif I zugewiesen; Schwefel und Schwefelblüte, sowie Wacholderbeeren.

In die Güterklassifikation sind mit Tarifierung nach Spezialtarif I einbezogen worden: Abfälle der

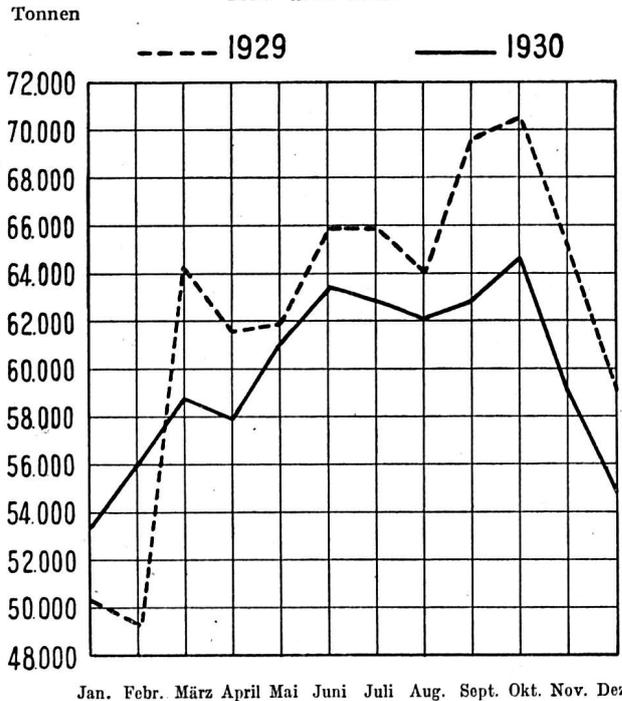
mechanischen Bearbeitung von Aluminium; Gasmesser; Dichtungsstricke (Stemmstricke) aus gerissenen Jutelumpen und andern Juteabfällen, auch geteert, sowie Isolierzöpfe aus gerissenen Lumpen. Die Ordnungsnummer D 7 (Düngemittel) wurde ergänzt durch Aufnahme von Ammoniak, salzsaures (Ammoniakchlorid, Salmiak), roh.

Für in geschlossene Kisten, Körbe oder Fässer verpackte Glas- und Tonwaren ist die höhere Tari-

Abbildung 12.

Werktäglich beförderte Tonnen im Gesamtgüterverkehr.

1929 und 1930.



fierung nach den allgemeinen Wagenladungsklassen A/B und der Stückgutklasse 1 durch entsprechende Änderung der Ordnungsnummern G 14, T 15 und 16 aufgehoben worden. Es gehören nun nur noch durch Schleifen, Gravieren, Ätzen, Mattieren, Vergolden, Versilbern oder Bemalen weiter verarbeitete Glaswaren zu den allgemeinen Wagenladungsklassen. In die Ordnungsnummer H 26 (Holzwaren des Spezialtarifs III) wurden Garbenbandverschlüsse (kleine, runde oder viereckige Holzscheiben, nicht gehobelt, in der Mitte gelocht, und runde, etwa 6 cm lange Stäbchen) aufgenommen, die vorher unter den Spezialtarif I fielen. Die Ordnungsnummer L 10 erhielt folgende neue Fassung: «Lumpenhalbzugs-masse, auch mit Zusatz von Holzstoff, Holzzellstoff und Strohstoff in Papier- oder Pappenform, durchlöchert oder feucht in Breiform: Spezialtarif II».

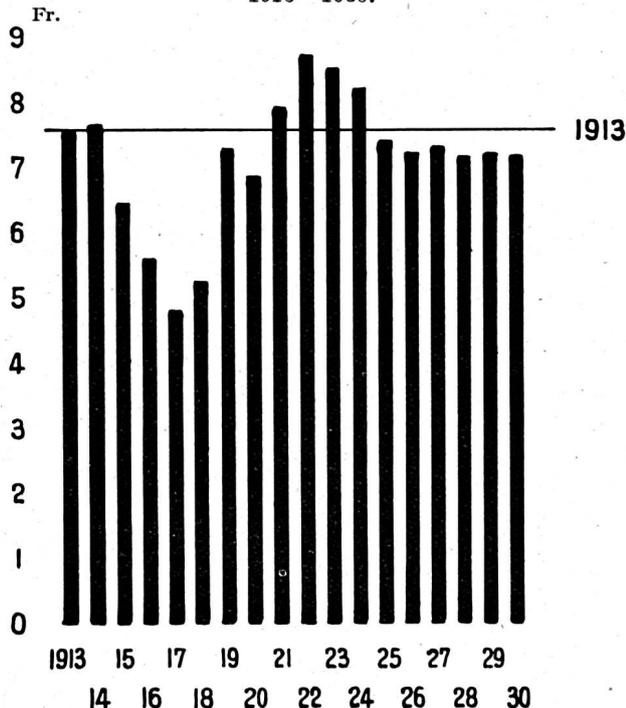
3. Die in lit. b von § 35 des schweizerischen Nebengebührentarifs vorgesehenen Verspätungsgebühren für auf Bahngeleisen stehende Wagen wurden wie folgt herabgesetzt:

für die ersten 24 Stunden und für den Wagen von Fr. 6 auf Fr. 5; für die zweiten 24 Stunden und für den Wagen von Fr. 7 auf Fr. 6; für je weitere 24 Stunden und für den Wagen von Fr. 10 auf Fr. 8.

Abbildung 13.

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

1913—1930.



4. Die Anwendung des Reglements über die Gewährung von Taxermässigungen für Ausstellungsgegenstände vom 1. März 1909 ist für 108 Ausstellungen zugestanden worden.

5. Die gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarife sind in der Hauptsache wie folgt geändert und ergänzt worden:

Zur Abfertigung auf Grund des Ausnahmetarifs Nr. 3 für Lebensmittel in Eilfracht sind Fleischabfälle und Blut zu Futterzwecken zugelassen worden.

Für Sendungen nach dem Ausnahmetarif Nr. 4 für Brot, frische Butter, Eier usw. in Eilfracht wurde die Belastung mit Nachnahme ermöglicht.

Zum Ausnahmetarif Nr. 12 für Borke, rohe, ungemahlene (Gerberrinde) ist ein III. Nachtrag mit ermässigten Taxen für Wagenladungen von 10 000 kg erschienen.

Im Ausnahmetarif Nr. 13 für Zement, Kalk und Gips sind mittels eines II. Nachtrages ermässigte Taxen für Wagenladungen von 5000 kg vorgesehen worden.

In das Artikelverzeichnis zum Ausnahmetarif Nr. 14 für Düngemittel usw. wurde «Ammoniak, salzsaures (Ammoniumchlorid, Salmiak) roh» aufgenommen.

In die Serie 2 des Ausnahmetarifs Nr. 18 für Holz und Torf wurden «Holzklötze (Holzstöckel) zum Pflastern» aufgenommen.

Das Artikelverzeichnis der Serie 2 des Ausnahmetarifs Nr. 19 für Steine, Kies, Sand usw. hat folgende Änderungen erfahren:

- in Ziffer 2 ist die Position «Stallbodenplatten» durch «Platten, roh, gebrannt, nicht unter 2,5 cm Dicke» ersetzt worden;
- Ziffer 4a wurde geändert in «Formsteine und Platten für Strassen- und Bodenbeläge, roh, gepresst, ohne weitere Bearbeitung» (Rest wie bisher);
- Ziffer 9 wurde geändert in «Quarzsand und Quarzmehl, auch in Säcken». Der quarz- oder kieselhaltige Sand (Formsand zu Giessereizwecken) ist dadurch dem gewöhnlichen Sande gleichgestellt worden.

In den Ausnahmetarif Nr. 31 für den Export von verschiedenen Gütern schweizerischer Herkunft wurden neu einbezogen: «Ammoniakwasser, rohes, synthetisches, Baumwollgarne aller Art, Biskuits und Zwieback, Graphit, Klauen und Klauenmehl (Hornmehl), Putzmörtelträger und Teigwaren». Die bisher in die Serie 3 eingereihten Eisenlegierungen sind in die billigere Serie 4 versetzt worden.

In das Artikelverzeichnis des Ausnahmetarifs Nr. 43 für Materialien zur Bekämpfung von Pflanzenkrankheiten wurde neu aufgenommen «karburiertes Kalk (Mischung aus gebranntem Kalk und Kalziumkarbid)».

Am 15. August ist für die eil- und frachtgutmässige Beförderung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen schweizerischer Herkunft ein temporärer Ausnahmetarif Nr. 50 erschienen. Darin sind die im laufenden Jahre gewährten oder einzuführenden Frachtermässigungen für einheimische landwirtschaftliche Erzeugnisse zusammengefasst. Er enthält nebst den Anwendungsbestimmungen mit Artikelverzeichnis ein Schema mit den ermässigten Taxen.

6. Neben den im temporären Ausnahmetarif Nr. 50 vorgesehenen sind noch folgende vorübergehende Taxermässigungen gewährt worden:

- vom 1. Februar bis 30. April und vom 15. Oktober bis 30. April 1931 für feldbesichtigte und anerkannte Saatkartoffeln inländischer und ausländischer Herkunft bei Aufgabe als Eil- und Frachtgut, in Einzelsendungen und in Wagenladungen um 50 % ermässigte Taxen;
- vom 1. Dezember bis 28. Februar 1931 für Mineralwasser (auch mit Kohlensäure- und Fruchtsaftzusatz) bei Aufgabe als Eilstückgut die Taxen des Ausnahmetarifs Nr. 1 für Bier;
- vom 3. Dezember bis 31. Mai 1931 für die «Exposition itinérante d'hygiène alimentaire» in der französischen Schweiz 50 % Ermässigung auf den normalen Taxen.

7. Die am direkten schweizerischen Güterverkehr beteiligten Bahnen (mit Ausnahme der Rhätischen Bahn, der Berninabahn und der Chur-Arosa-Bahn) gewähren gemäss besondern Bedingungen für Eil- und Frachtstückgutsendungen Rabatte, sofern der Verfrachter in einem mit der Sesa, Schweizer. Express A.-G., Zürich, zu treffenden Abkommen gewisse Verpflichtungen eingeht.

8. Für Liebesgaben aller Art, mit Ausnahme von Bau- und Brennmaterialien, für die durch Unwetter Geschädigten in Südfrankreich, die durch ein schweizerisches Hilfskomitee als Eilgut oder Frachtgut in Einzelsendungen oder in Wagenladungen aufgegeben wurden, ist Frachtfreiheit zugestanden worden.

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

a. im innerschweizerischen Verkehr für:

Besenreisig Basel—Brittnau-Wikon; Eisenfeinerz (Abfallerz) Sargans—Unterterzen; Granit zwischen verschiedenen Stationen; Formsand zu Giessereizwecken Marthalen—Erlenbach (Zürich); Hochofenschlackensand Choindez—Dättwil, Lüsslingen und Wettingen; Kastanienholzextrakt und Quebrachholzextrakt Maroggia—verschiedene Stationen; Koksstaub Vernier-Meyrin—St-Sulpice (Neuchâtel); Natureis zwischen verschiedenen Stationen; Pyritasche Uetikon SBB—verschiedene Stationen; Quarzsand und Quarzmehl zwischen verschiedenen Stationen; Röhren, verzinkte, eiserne, Renens (Vaud)—verschiedene Stationen; Salzsole zu industriellen Zwecken Pratteln—Emmenbrücke; Sand, Kies und Schotter Trübbach—verschiedene Stationen; Schlacken Bex CFF—Vernier-Meyrin; Serpentinplatten, rohe, gesägte, Göschenen—Basel und Bischofszell-Stadt; Steine, feuerfeste, Lausen—verschiedene Stationen; Steine, rohe, Laufen—Basel; Talkstein, gemahlen, Brig—Brusio und Wallenstadt—verschiedene Stationen; Terrazzokörnungen und Steinmehl verschiedene Stationen—Genève-C.; Tonerde, schwefelsaure, Uetikon SBB—verschiedene Stationen;

b. für die Ausfuhr von:

Eisenerz; Kammzug; Kastanienholzextrakt schweizerischer Herkunft; Kupfervitriol zu industriellen Zwecken; Linoleum; Ölkuchen; Siliziumkarbid; Zinkvitriolrückstände;

c. für die Einfuhr von:

Bauxit; Holzkohle; Chromerz und chromhaltiges Eisenerz.

10. Am 1. November ist der temporäre Anhang zum Gütertarif Basel SBB usw.—Schweiz, enthaltend Konkurrenztaxen für Kohlen, neu erschienen. Dessen Neuausgabe war durch die seit der Ausgabe vom 1. September 1928 eingetretenen zahlreichen ausländischen Tarifänderungen bedingt.

11. Für Dienstsendungen im Verkehr mit allen europäischen Eisenbahnen ist ein internationales Reglement eingeführt worden, dessen Bestimmungen vom Internationalen Eisenbahnverband aufgestellt wurden.

12. Im deutsch-schweizerischen Güterverkehr ist am 1. Juli für die Beförderung von bestimmten Gütern in Wagenladungen zwischen den deutschen Seehäfen und schweizerischen Stationen ein direkter Tarif in Kraft getreten. Am 1. August erschien eine Neuausgabe des direkten Tarifs für Eil- und Frachtstückgüter, die durch die neue deutsche Tarifgestaltung für diese Güter bedingt war. Ferner ist am 1. Oktober ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von sauren Südfrüchten und frischen Weintrauben in Wagenladungen von Genève-

Cornavin transit nach deutschen Stationen eingeführt worden.

13. Zum schweizerisch-italienischen Gütertarif trat am 16. Mai eine durch die Änderung der schweizerischen und italienischen Bestimmungen über die Frachtberechnung für Sendungen von ungleich tarifierten Gütern notwendig gewordene Neuausgabe der allgemeinen Tarifvorschriften in Kraft.

14. Für die Beförderung von Eisen und Stahl, sowie von Eisen- und Stahlwaren, ferner von Gütern aller Art in Wagenladungen wurden am 15. Mai bzw. 1. August zwischen Österreich und der Schweiz direkte Tarife herausgegeben.

15. Im tschechoslowakisch-schweizerischen Verkehr ist am 16. Mai für Telegraphenstangen von Bystrice pod Hostynem nach den schweizerisch-französischen Grenzstationen ein direkter Ausnahmetarif eingeführt worden. Am 15. Juni erschien ein direkter Tarif für die Beförderung von Eisen und Stahl, und von Eisen- und Stahlwaren zwischen tschechoslowakischen und schweizerischen Stationen. Sodann ist am 15. Dezember für saure Südfrüchte und frische Weintrauben von Genève-Cornavin transit nach der Tschechoslowakei ein direkter Ausnahmetarif in Kraft getreten.

16. Am 1. März trat für die direkte Beförderung von Getreide und Hülsenfrüchten von Strasbourg-Neudorf und Strasbourg-Port du Rhin nach schweizerischen Stationen der gemeinsame Spezialtarif Nr. 402 (AL) in Kraft.

17. Auf 1. Januar sind mit einer Neuausgabe des direkten Getreidetarifs (Spezialtransittarif Nr. 402) Marseille—Schweiz die durch den schweizerischen Taxabbau eingetretenen und ferner von der PLM eingeräumten Frachtermässigungen durchgeführt worden.

D. Verkehrswerbung.

1. Die Zahl der Reisenden hat trotz der Verschärfung der Wirtschaftskrise nochmals zugenommen. Das Ergebnis hätte aber noch besser ausfallen können, wenn nicht die ungünstige Witterung in den ausgesprochenen Reiseumaten viele Reisepläne zu nichte gemacht hätte.

2. Für die zur Erinnerung an den vor 50 bzw. 25 Jahren erfolgten Durchstich des Gotthard- und des Simplontunnels gewährte ausserordentliche Taxvergünstigung für Schulen wurde eine umfassende Werbung eingeleitet.

Zur Aufklärung des Publikums und zur Hebung der Reiselust sind wiederum sogenannte Städteprospekte herausgegeben worden, die mannigfaltige Tourenvorschläge, Kostenberechnungen, Angaben über die verschiedenen Taxbegünstigungen für Gesellschafts- und Einzelreisen, sowie Abgangs- und Ankunftszeiten der Züge in den Bahnhöfen von Basel, Bern, Biel, Genf, La Chaux-de-Fonds, Lausanne, Luzern, Montreux, Neuchâtel, St. Gallen, Winterthur und Zürich enthalten. Für Ausflüge ab Konstanz wurde eine Sonderausgabe erstellt. An die Kosten dieser Massenpropaganda (Gesamtauflage 155 000 Stück) trugen sowohl private Transportanstalten als auch Verkehrsvereine bei.

Der Verkehrswerbung dienten im weitern die Plakate und Prospekte für die Wintersport-

billette, sowie der während der Wintersaison täglich an Freitagen mit einer besondern Ergänzung ausgegebene Winterwetterbericht, der telegraphisch an unsere Stationen, sowie an sieben ausländische Stellen übermittelt und von diesen Empfängern an die Reisebureaux und die Presse des In- und Auslandes weitergegeben wird.

3. Die Bundesbahnen beteiligten sich offiziell an den beiden technischen Messen im Frühjahr und Herbst in Leipzig, ferner an der im Sommer ebenfalls in Leipzig durchgeführten Internationalen Pelzfach-Ausstellung und an der Internationalen Ausstellung für Transport und Touristik in Poznan. Für die Internationale Kochkunstausstellung in Zürich und die Schweizerische Wohnbauausstellung in Basel stellte unsere Verwaltung je einen Auskunftsbeamten.

4. Unsere Agenturen in New York, Berlin, London und Paris organisierten unter Mitwirkung schweizerischer Verkehrsinteressenten eine Kollektivaktion in der Presse der betreffenden Länder. London führte ausserdem eine Winter-Kollektivpropaganda in englischen Tageszeitungen durch.

Der mit einer Modernisierung des Schalterraumes verbundene Umbau der Schaufensterauslage in Paris wurde im Frühjahr beendet.

5. An Werbedrucksachen sind im vergangenen Jahr erstellt worden: ein Plakat nach dem Entwurf von A. Giacometti (Schmetterlingsmotiv) in farbiger Lithographie, 1000 Stück mit deutschem und 100 mit französischem Text; das Album «Switzerland» in je 20 000 Exemplaren für England und Amerika; das Hotelverzeichnis «Die billige Schweiz» (10 000); eine Gotthardbahn-Broschüre (30 000 deutsch und 31 400 englisch); die Broschüre «Die Elektrifikation der SBB» (10 000 deutsch und 5000 französisch); die Auskunftsbrochüre «Kleiner Reisebegleiter für die Schweiz» (23 000); der informatorische Anhang zur Publikation «Voyages en Suisse» (15 500); sowie je eine Frühjahrs- und Herbstausgabe der Fahrplanbrochüre «Internationale Zugs-

verbindungen» in zusammen 46 000 Exemplaren. Ferner wurden Neuauflagen der Generalabonnementsprospekte in deutscher (50 000), französischer (25 000) und englischer Sprache (30 000) und ein Neudruck der beliebten Kofferetiketten, deutsch, französisch und englisch in zusammen 164 680 Stück erstellt. Dazu kam eine neue Schweiz-Europakarte in 92 000 Exemplaren, die namentlich zur Verteilung in Amerika bestimmt ist, und eine kleine Touristenkarte in Auflagen von 40 150 englischen, 24 400 französischen, 19 000 deutschen und 7000 arabischen Exemplaren.

6. Das Recht zur Anbringung von Geschäftsreklamen auf den Bahnhöfen und Stationen, sowie auf den Bodensee-Dampfschiffen der SBB wurde für die Zeit vom 1. Januar 1931 bis zum 31. Dezember 1940 erneut an die Aktiengesellschaft Orell Füssli-Annoncen in Zürich verpachtet.

7. Die vor mehr als Jahresfrist infolge einer Anregung der Beratenden Kommission für den Publizitätsdienst neuerdings aufgeworfene Frage der Vereinheitlichung der schweizerischen Auslandspropaganda, zu deren Prüfung ein besonderer Ausschuss jener Kommission eingesetzt worden war, bildete im Berichtsjahr den Gegenstand einlässlicher Beratungen.

Das praktische Ergebnis besteht in der Einsetzung einer siebengliedrigen «Zentralkommission für Vereinheitlichung der schweizerischen Verkehrswerbung», die aus Vertretern der am Fremdenverkehr interessierten Körperschaften besteht. Ein weiteres Mitglied, das den Vorsitz zu führen hat, wird vom Bundesrat gewählt. Als ihre Exekutivorgane werden die Schweizerische Verkehrszentrale und der Publizitätsdienst SBB amten. Die Hauptaufgabe der Zentralkommission wird in der Anbahnung einer umfassenderen Vereinheitlichung der schweizerischen Verkehrswerbung im Ausland bestehen.

VIII. Stations- und Zugdienst.

A. Rekrutierung und Ausbildung des Personals.

1. Zur Deckung des Bedarfs an Stationsbeamten sind im Frühjahr 170 Stationslehrlinge eingestellt worden. Die Bewerber, die auf Grund der pädagogischen Prüfung für die Einstellung in Frage kamen, wurden einer psychotechnischen Eignungsprüfung unterzogen. Ferner wurden auf Grund der Vorschriften über die berufliche Ausbildung der Beamten des Stations- und Zugdienstes im Winter 1929/30 für Stationsbeamte und für das Zugspersonal mehrere Instruktionkurse durchgeführt.

2. Für die im Jahre 1928 eingetretenen Lehrlinge des Stationsdienstes, die dieses Jahr ihre Lehrzeit beendet und am vierwöchigen Schlusskurs teilgenommen haben, wurden in Lausanne, Luzern und Zürich die Wahlfähigkeitsprüfungen abgehalten.

B. Klassifikation der Bahnhöfe, Stationen und Güterexpeditionen.

Auf 1. Januar wurde eine Neuklassifikation der Bahnhöfe, Stationen und Güterexpe-

ditionen vorgenommen. 1 Bahnhof, 47 Stationen und 11 Güterexpeditionen wurden auf Grund der während der Verkehrsperiode 1926—1928 bzw. 1927—1929 erreichten Verkehrspunkte um eine Klasse gehoben. Dagegen mussten 2 Bahnhöfe, 3 Stationen und 4 Güterexpeditionen wegen Nichterreichung der vorgeschriebenen Mindestpunktzahl für die betreffende Klasse in den nächst niedrigeren Rang zurückversetzt werden.

C. Personenverkehr.

1. Im November ist ein einheitlicher Gepäckträger tarif herausgegeben worden, der in den Bahnhöfen und Stationen an für die Reisenden gut sichtbaren Stellen, sowie in den in den Schnellzügen laufenden schweizerischen Personenwagen angeschlagen wird.

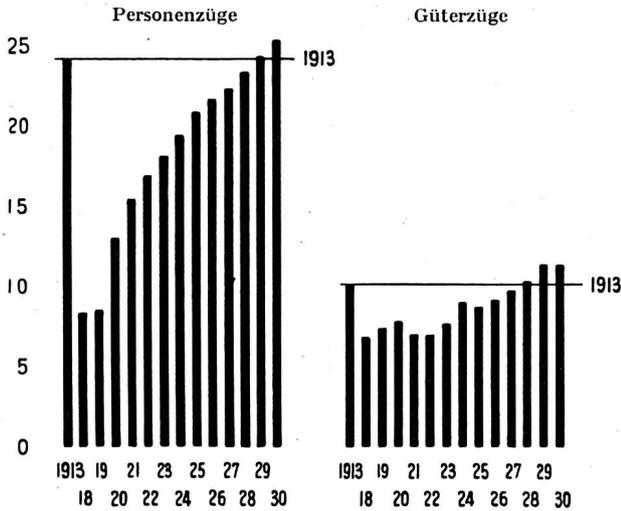
2. Am 19. Dezember 1930 trat das Personal der schweizerischen Speisewagengesellschaft wegen Lohn-differenzen in Ausstand. Die Wiederaufnahme des Dienstes erfolgte am 28. Dezember. Störungen im Eisenbahnbetrieb wurden dadurch nicht veranlasst.

D. Güterverkehr.

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

2. Am 18. August sind neue Vorschriften betreffend die Überfuhr von Stückgütern nach

Abbildung 14.
Anzahl tägliche Züge.
1913—1930.



und von Verbindungsgeleisen herausgegeben worden.

E. Fahrplan.

Zur Beratung des Entwurfes des vom 15. Mai 1930 bis und mit 14. Mai 1931 gültigen Fahrplans fand vom 3.—5. März in Bern die interkantonale Fahrplankonferenz statt. Sie behandelte im ganzen 737 Geschäfte, wovon 574 unsere Verwaltung betrafen. Gegenüber dem vorjährigen Fahrplan brachte der neue Fahrplan für unsere Verwaltung Mehrleistungen von rund 1 100 000 Zugskilometer.

F. Betriebs-, Anschluss- und Mitbenützungsverträge.

1. Mit der Deutschen Reichsbahngesellschaft wurde ein neuer Vertrag abgeschlossen betreffend die Regelung der gegenseitigen Beziehungen im Schiffsverkehrsverkehr auf dem Bodensee.

2. Am 1. Juli ist der bisher von unserer Verwaltung besorgte Betrieb der Drahtseilbahn Cossonay-gare—Cossonay-ville an die Société d'Autobus du Pied du Jura vaudois in L'Isle übergegangen.

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

IX. Zugförderungs- und Werkstättendienst.

A. Anschaffung und Ausrüstung von Rollmaterial.

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

Normalspur:

- 16 Einphasen-Wechselstromlokomotiven der Serie $A^e 4/7$,
- 10 Einphasen-Wechselstromrangierlokomotiven der Serie $E^e 3/3$,
- 3 Einphasen-Wechselstromtraktoren der Serie $E^{e2}/2$,
- 1 Einphasen-Wechselstrom-Motorgepäckwagen der Serie $F^e 4/4$,
- 1 dieselelektrischer Motorgepäckwagen der Serie $F^m 2/4$,
- 2 Dampftrangierlokomotiven der Serie $E 4/4$, umgebaut aus Dampflokomotiven der Serie $C 4/5$,
- 18 vierachsige Personenwagen der Serie $AB^{4ü}$,
- 20 » » » » $BC^{4ü}$,
- 35 » » » » $C^{4ü}$,
- 2 gedeckte Güterwagen » » K^3 ,
- 171 offene » » » M^7 ,
- 11 Schotter-Kippwagen » » S^k ,
- 62 Schotterwagen » » S ,
- 22 Dienstwagen » » X .

Die Schotter- und Dienstwagen wurden aus alten Wagen umgebaut.

Schmalspur (Brünigbahn).

- 3 vierachsige Personenwagen der Serie BC^4 ,
- 5 » » » » C^4 .

2. In Auftrag gegeben wurde folgendes Normalspur-Rollmaterial:

- 60 Einphasen-Wechselstromlokomotiven der Serie $A^e 4/7$,
- 2 Einphasen-Wechselstromlokomotiven der Serie $A^e 8/14$,
- 10 Einphasen-Wechselstromlokomotiven der Serie $E^e 3/3$,
- 4 Einphasen-Wechselstromtraktoren der Serie $E^{e2}/2$,
- 10 vierachsige Personenwagen der Serie $ABC^{4ü}$,
- 12 » » » » $B^{4ü}$,
- 80 offene Güterwagen » » M^7 ,
- 2 Tiefladewagen von 60 t Tragfähigkeit der Serie O^1 ,
- 30 Schotterkippenwagen der Serie S^k .

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

- 364 Streckenlokomotiven,
- 36 Rangierlokomotiven,
- 55 Motorwagen,
- 17 Akkumulatoren-Fahrzeuge, inklusive
- 1 Traktor,

Total 472 elektrische Triebfahrzeuge.

4. 7 Dampflokomotiven der Serie $C^4/5$, die im Streckendienst entbehrlich wurden und wegen erheblicher Schäden ausrangiert werden mussten,

werden in Rangierlokomotiven der Serie E ⁴/₄ umgebaut.

5. Die auf der Strecke der ehemaligen Seetalbahn Dienst leistenden 8 Gepäckmotorwagen 15 000 Volt der Serie F^e ⁴/₄ werden mit elektrischer Bremse und der Regulierbremse ausgerüstet.

6. Aus 22 Wagen der Serie B³ werden 4 Doppelwagen II./III. Klasse der Serie B—C und 7 Doppelwagen III. Klasse der Serie C—C gebaut und die Wagen mit Fernsteuerung für Pendelzüge ausgerüstet. Ferner werden 20 Personenwagen III. Klasse der Serie C⁴ zur bessern Verwendbarkeit in Schnellzügen in Wagen der Serie C^{4u} mit Faltenbälgen umgebaut.

7. Es wurden 136 Personen-, 6 Kranken-, und 2 Hilfswagen mit der elektrischen Heizung ausgerüstet und 61 Güterwagen und ein Dienstwagen mit der elektrischen Heizleitung versehen.

8. Aus 90 Untergestellten älterer und ausranzierter Wagen liessen wir Schotterwagen der Serie S mit Bodenschieber herstellen.

B. Einmännige Bedienung elektrischer Lokomotiven.

Mit der Führung gewisser Züge mit einmännig bedienten elektrischen Lokomotiven wurden fortgesetzt gute Erfahrungen gemacht. Es sind daher

weitere elektrische Lokomotiven mit der Sicherheitseinrichtung für einmännige Bedienung ausgerüstet worden. Seit dem 15. Mai stehen ca. 125 mit dieser Sicherheitseinrichtung ausgerüstete Lokomotiven im Dienste, die in der Regel nur von einem Manne bedient werden.

C. Zugförderung.

Auf den 15. Mai wurde auf der Strecke Domodossola—Iselle der elektrische Betrieb aufgenommen. Das Lokomotivdepot in Domodossola wurde auf diesen Zeitpunkt aufgehoben.

D. Durchgehende Güterzugbremse.

Mit dem Einbau der durchgehenden Güterzugbremse System Drolshammer in die Güterwagen ist begonnen worden. Auf Ende des Jahres waren 721 Wagen mit der Drolshammer-Güterzugbremse und 1012 Wagen mit der Bremsleitung ausgerüstet.

E. Werkstätten.

Rückwirkend auf 1. Januar 1930 wurden für die Werkstattearbeiter die Löhne und die Ferien gemäss Bundesratsbeschluss vom 4. Oktober 1930. (Lohnordnung I) neu geregelt.

X. Bahnbau und Bahnunterhalt.

A. Neu- und Erweiterungsbauten.

1. Der Verwaltungsrat hat folgende Projekte für den Umbau und die Erweiterung der Bahnanlagen genehmigt und die für die Ausführung erforderlichen Kredite bewilligt:

- a. Erstellung des II. Geleises auf folgenden Strecken:
Schmitten—Flamatt, Fr. 1 340 000,
Choindez—Courrendlin, Fr. 1 410 000,
Baar—Zug, Fr. 2 094 000,
Lenzburg—Wohlen, Fr. 2 785 000;
- b. Erweiterung der Bahnhöfe:
Wädenswil, Fr. 2 860 000,
Brugg, Fr. 2 972 000.

2. Folgende grössere Arbeiten sind vollendet worden: Erstellung des II. Geleises auf den Strecken Delsberg—Courrendlin und Wohlen—Henschiken; Ersatz des eisernen Combe Maran-Viaduktes durch einen steinernen; Ersatz des Niveauüberganges der Kantonsstrasse im Lenzhardwald zwischen Lenzburg und Rapperswil durch eine Unterführung; Tieferlegen der Geleise und teilweise Erneuerung des Mauerwerks im Mont Sagne-Tunnel und in den Tunneln des Loges und du Gibet der Linie Neuenburg—La Chaux-de-Fonds; Erstellung von zwei Zwischenperrons und einer Personenunterführung auf der Station Wallisellen; Erweiterung der Stationsanlagen in Zürich-Wollishofen und Schwanden; Errichtung eines neuen Dienstgebäudes für die Post- und die Bahnverwaltung in Zürich; Umbau von 110 kleineren, eisernen Brücken und Durchlässen in einbetonierte Trägerdecken.

Im weitem wurde das zweite Geleise zwischen Neuhausen und Schaffhausen fertiggestellt; es kann

aber erst auf den Zeitpunkt der Fertigstellung der Verbesserung der südlichen Einfahrt in den Bahnhof Schaffhausen in Betrieb genommen werden.

3. In Ausführung begriffen waren folgende grössere Bauten: Erstellung des II. Geleises auf den Strecken Schmitten—Flamatt, Riddes—Sitten, Grenchen—Lengnau, Lenzburg—Henschiken, Baar—Zug, Al Sasso—Rivera-Bironico, Flawil—Uzwil, Richterswil—Pfäffikon (Schwyz) und Rorschach—Staad; Umbau der Linthbrücke bei Diesbach zwischen Glarus und Linthal; Umbau und Erweiterung der Bahnhofanlagen in Genf, Neuenburg, Burgdorf, Bellinzona-San Paolo, Chiasso, Zürich, Wädenswil und Sargans; Umbau und Erweiterung der Stationen Les Hauts-Geneveys, Ebnat-Kappel und Rapperswil. Verlängerung der Überholungs- und Ausweichleise im Hinblick auf die grössere Zugkraft der elektrischen Lokomotiven auf den Stationen Coppet, St. Leonhard, Cossonay-gare, Landeron-Combes, Niederschönthal - Frenkendorf, Horgen - Oberdorf, Wohlen und Benzenschwil; Verlegung des Stückgüterbahnhofes Bern nach Weiermannshaus; Verbesserung der südlichen Einfahrt in den Bahnhof Schaffhausen; Erstellung einer Ausweichstation beim Würzbach zwischen Luzern und Meggen; Erstellung eines Rangierbahnhofes auf dem Muttenerfeld bei Basel.

Mit Ausnahme der direkten doppelspurigen Zufahrtslinien vom Güterbahnhof Wolf einerseits und von der Station Pratteln andererseits nach dem Muttener Rangierbahnhof, einer Stationsgruppe, des Hauptdienstgebäudes, der Unterführung des Rothausweges und der Staatsstrasse sind die Anlagen des ersten Ausbaues des Rangierbahnhofes auf dem

Muttenserfeld fertiggestellt und nach und nach in Betrieb genommen worden. Bis Ende 1930 beliefen sich die hierfür aufgewendeten Bauausgaben auf rund 20 Millionen Franken.

4. Angesichts der neuerdings zunehmenden Arbeitslosigkeit sind Arbeiten, die für das Jahr 1931 zur Ausführung vorgesehen waren, zeitlich vorgeschoben worden, und zwar soviel als möglich auf den Winter 1930/31.

B. Niveauübergänge.

1. Im Berichtsjahre sind 32 Niveauübergänge aufgehoben worden. Davon wurden 6 Übergänge durch Über- und 18 durch Unterführungen ersetzt. 8 Übergänge konnten ohne Ersatz aufgehoben werden.

2. Eine grosse Zahl unbewachter Niveauübergänge wurde mit Warnkreuzen entsprechend der bundesrätlichen Verordnung vom 7. Mai 1929 ausgerüstet, wodurch eine gleichartige Kennzeichnung der unbewachten Wegübergänge erreicht wurde.

C. Sicherungsanlagen.

1. Die Verlängerung der Kreuzungs- und Überholungsgeleise zur Aufnahme von Zügen bis zu 150 Achsen und die Anpassung der Signalentfernungen an die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ergeben lange Einfahrsignalleitungen, die eine einwandfreie und zuverlässige Signalstellung bei ungünstigen Witterungsverhältnissen nicht mehr gewährleisten. Auf einzelnen Stationen wurden daher versuchsweise die mechanischen Klappscheibenvorsignale durch elektrische Tageslichtvorsignale ersetzt. Diese Signale zeigen bei Tag und bei Nacht die gleichen Signalbilder, und zwar entsprechen diese dem Nachtsignal der mechanischen Vorsignale.

2. Auf verschiedenen Doppelspurstrecken wurde der elektrische Streckenblock erstellt.

3. Die Versuche für die automatische Zug-sicherung durch induktive Beeinflussung fester Geleisemagnete durch am Lokomotivrahmen angebrachte Magnete wurden auf sämtliche Stationen der Strecke Wilerfeld—Thun ausgedehnt. Eine Anzahl auf dieser Strecke verkehrender elektrischer Lokomotiven wird mit den hierfür erforderlichen Einrichtungen ausgerüstet.

D. Bahnaufsicht und Bahnunterhalt.

1. Auf Grund der Vorschriften für die berufliche Ausbildung der Beamten des Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienstes wurden im Berichtsjahre 10 Instruktionkurse für die Bahnmeister, deren Stellvertreter, Vorarbeiter und Stellwerkäufer durchgeführt.

2. Ausser dem laufenden Unterhalt und der Erneuerung der Bahnanlagen, sowie der auf Seiten 82 und 83 der Erläuterungen zur Betriebsrechnung aus- geschiedenen Geleise- und Weichenumbauten sind folgende wichtigere Unterhaltungsarbeiten ausgeführt worden:

Durchgreifende Instandstellung der Perron- hallendächer in Luzern; Wiederaufbau des am

26. August ausgebrannten Dachstockes im Mittelbau des Aufnahmegebäudes St. Gallen; Sicherungs- arbeiten im Zürchertunnel zwischen Zürich-Stadel- hofen und Tiefenbrunnen.

E. Besondere Ereignisse.

1. Am 20. Juni wurde die Bahnlinie zwischen St. Maurice und Evionnaz durch Murgänge des St. Barthélemybaches unterbrochen. Das Ge- leise und die Kantonsstrasse wurden auf eine Länge von 400 m ein bis zwei Meter hoch mit Steinblöcken, Schutt und Schlamm zugedeckt. Die internationalen Schnellzüge wurden über Bern und den Lötschberg geleitet. Die sofort eingeleiteten Wegräumungs- arbeiten ermöglichten es, am folgenden Tage einen Umsteigedienst einzurichten und vom 23. Juni mittags an den einspurigen Betrieb wieder aufzu- nehmen.

Gegen Abend dieses Tages ging ein weiterer Murgang des St. Barthélemybaches nieder, der das Geleise und die Strasse neuerdings zudeckte und den gesamten Verkehr unterbrach. In den ersten Morgen- stunden des folgenden Tages konnte wieder umge- stiegen und am 25. Juni der einspurige Verkehr auf- genommen werden. Die internationalen Schnellzüge wurden wie beim ersten Unterbruch über den Lötsch- berg geleitet.

Anlässlich heftiger Gewitter überflutete der St. Barthélemybach die Bahnlinie nochmals am 1. und 21. Juli und störte wiederum beide Male den Bahnbetrieb vollständig. Der einspurige Betrieb konnte jeweils am folgenden Tage wieder aufge- nommen werden. Um ein Überfluten der Geleise bei allfälligen weiteren Ausbrüchen des Baches soweit als möglich zu verhüten, wurden dieselben gehoben. Im weitem soll der Wildbach im obern Lauf unter Beteiligung der Eidgenossenschaft, des Kantons Wallis und weiterer Interessenten mit einem Auf- wande von vier Millionen Franken verbaut werden. Mit den Arbeiten ist gegen Ende des Berichtsjahres begonnen worden.

2. Am frühen Morgen des 23. Juni wurde die Bahnlinie zwischen Alpnachdorf und Kerns—Kägis- wil durch Hochwasser der Grossen Schliere unter- brochen. Der Unterbruch dauerte bis 18 Uhr. Die Reisenden und das Gepäck wurden mit Automobilen transportiert.

Durch den gleichen Wildbach wurde die Bahn- linie am 29. Juli neuerdings unterbrochen, so dass der Zugverkehr während 9 Stunden vollständig ein- gestellt werden musste.

3. Am 6. Juli wurde anlässlich eines starken Gewitterregens die Bahnlinie zwischen Lausanne und Grandvaux an drei Stellen mit Geschiebe über- schüttet und der Bahnbetrieb auf dem bergseitigen Geleise während drei Stunden unterbrochen. An einer weitem Stelle trat ein Erdbeben auf, der eben- falls ein Geleise ausser Betrieb setzte.

4. Am 23./24. Juli wurden anlässlich eines Wolkenbruches Teile des Bahnhofes Locarno wegen Ausbruch des Riale Guta überschwemmt und ausser Betrieb gesetzt.

XI. Elektrifizierung.

A. Allgemeines.

Der Verwaltungsrat hat in seiner Sitzung vom 25. März die Projekte für die Elektrifizierung der Linien Neuenburg—Le Locle—Col-des-Roches und Delsberg—Basel genehmigt und für die Ausführung der Anlagen, sowie für Mobiliar und Gerätschaften folgende Kredite bewilligt:

- Für die Elektrifizierung der Linie Neuenburg—Le Locle—Col-des-Roches Fr. 3 380 000, dazu für Abschreibungen Fr. 140 000.
- Für die Übertragungsleitung Kerzers—Neuenburg, das Unterwerk Neuenburg und die Erweiterung des Unterwerkes Kerzers Franken 2 000 000.
- Für die Elektrifizierung der Linie Delsberg—Basel Fr. 3 105 000, dazu für Abschreibungen Fr. 140 000.
- Für die Übertragungsleitung Rapperswil—Basel, das Unterwerk Muttenz und die Erweiterung des Unterwerkes Rapperswil Franken 2 350 000.

In seiner Sitzung vom 10. Oktober genehmigte der Verwaltungsrat das Projekt über die Umformeranlage im Unterwerk Seebach und bewilligte für die Ausführung einen Kredit von Fr. 1 160 000.

Das den Regierungen der Kantone Zürich, Schwyz und Zug am 14. Juni vorgelegte Projekt für das Etselwerk war in den Monaten Juli bis September bei den zuständigen Bezirks- bzw. Gemeindeämtern öffentlich aufgelegt.

Der gemeinsame Genehmigungsbeschluss der drei Regierungen über die Planvorlage und die Weiterbehandlung der Angelegenheit fallen in das Jahr 1931. Immerhin sei hier beigefügt, dass der Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 3. März 1931 die Generaldirektion ermächtigt hat, die Etselwerkkonzession anzunehmen.

Die zur Hilfsspeisung der Strecke Brig—Domodossola in der Zentrale Varzo der Gesellschaft Dinamo in Mailand gemäss Nachtragsvertrag aufzustellende Maschinengruppe von 2500 kW ist am 1. August in Betrieb gesetzt worden.

Mit den Bernischen Kraftwerken A.-G. in Bern ist ein Nachtrag zum Stromlieferungsvertrag vom 26. September 1924, betreffend Lieferung von elektrischer Energie, abgeschlossen und am 10. Oktober vom Verwaltungsrat genehmigt worden.

Gegenüber der Bodensee-Toggenburgbahn erklärten wir uns bereit, die 4,8 km lange Strecke Wattwil—Ebnat-Kappel auf den 4. Oktober 1931, d. h. den Zeitpunkt der Elektrifizierung der Bodensee-Toggenburgbahn, mit der elektrischen Fahrleitung auszurüsten.

B. Kraftwerke.

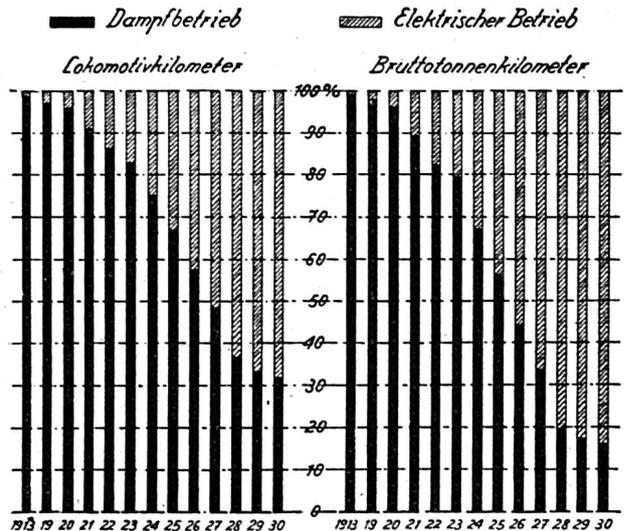
1. Energiewirtschaft.

In den eigenen Bahnkraftwerken erzeugte Einphasenenergie:

	1930 kWh	1929 kWh
Kraftwerkgruppe Amsteg/ Ritom	260 331 000	224 861 000
Kraftwerkgruppe Vernayaz/Barberine .	189 102 000	218 529 000
Kraftwerk Massaboden.	4 185 000	4 374 000
Total	453 618 000	447 764 000

	1930 kWh	1929 kWh
Übertrag	453 618 000	447 764 000
Von bahnfremden Kraftwerken bezogene Energie	31 605 000	25 148 000
Summe der erzeugten und bezogenen Energie . .	485 223 000	472 912 000
Überschussenergie an Dritte für Industriezwecke:		
Kraftwerk Amsteg . . .	45 867 000	53 382 000
» Vernayaz . . .	2 281 000	47 619 000
» Massaboden . . .	9 745 000	11 097 000
Total	57 893 000*	112 098 000
In den eigenen Bahnkraftwerken erzeugte Einphasen- und Dreiphasenenergie.	511 511 000 (100 %)	559 862 000 (100 %)
wovon mit Hilfe der Stauseen in den Kraftwerken Ritom, Barberine und Vernayaz erzeugt	125 635 000 (24,6 %)	203 144 000 (36,2 %)
wovon von den Flusswerken Amsteg (einschliesslich Göschenen), Vernayaz (einschliesslich Trient) und Massaboden erzeugt	385 876 000 (75,4 %)	356 718 000 (63,8 %)
Energieabgabe für die Zuförderung der SBB	471 570 000	459 897 000

Abbildung 15.
Fortschritte der Elektrifizierung.



2. Kraftwerk Ritom.

Der Ritomsee befand sich Ende April bei rund 6 Millionen m³ Nutzinhalt auf seinem tiefsten Stand und erreichte Ende September wiederum seinen vollen Stauinhalt von 27 Millionen m³. Mit der Absenkung wurde erst anfangs Dezember begonnen, und

* Der Rückgang in der Abgabe von Überschussenergie ist den allgemein günstigen Wasserverhältnissen und dem Rückgang des Energieverbrauchs einzelner Industrien zuzuschreiben.

am Ende des Berichtsjahres betrug die zur Verfügung stehende nutzbare Wassermenge noch rund 23 Millionen m³.

Die im Vorjahre bereits in Angriff genommenen Bauarbeiten für die Ableitung des Cadlimobaches in den Ritomsee wurden im Berichtsjahre weitergeführt. Der Durchschlag des 983 m langen Stollens erfolgte am 18. Mai, während die Wasserfassung im Val Cadlimo und der Kanal am Passo dell' Uomo im Laufe des Sommers erstellt wurden. Die Überleitung des Cadlimobaches in den Ritomsee erfolgte am 8. September.

3. Kraftwerk Barberine.

Der Barberinensee verzeichnete Ende April bei 8,1 Millionen m³ Nutzinhalt seinen tiefsten Stand und erreichte bereits Ende Juli seinen vollen Stauinhalt von 39 Millionen m³. Mit der Absenkung musste ausnahmsweise erst im Dezember begonnen werden, so dass der Nutzinhalt am Ende des Berichtsjahres noch rund 37 Millionen m³ betrug.

4. Kraftwerk Massaboden.

Der von Drehstrom auf Einphasenstrom umgebaute Generator wurde am 3. Mai dem Betrieb übergeben.

C. Übertragungsleitungen.

Die 66 kV-Übertragungsleitung von Sargans nach Altendorf, die das Kraftwerk Küblis der Bündner Kraftwerke A.-G. mit unserem Hochspannungsnetz verbindet, wurde im Berichtsjahr erstellt und am 28. November in Betrieb genommen.

Das Projekt für die 66 kV-Übertragungsleitung von Rapperswil über Frick nach Muttenz, die zur

Speisung des Bahnhofes Basel und der Strecken Basel—Delsberg und Delsberg—Delle dienen soll, ist von den zuständigen Behörden des Kantons Aargau genehmigt worden. Im Kanton Baselland wurden die Masten bereits in Verbindung mit der Fahrleitung anlässlich der Elektrifizierung der Strecke Brugg—Pratteln aufgestellt. Die Leitung soll auf der Strecke Biberstein—Frick als Gemeinschaftsleitung mit dem Aargauischen Elektrizitätswerk in Aarau ausgeführt werden.

D. Fahrleitungen.

Strecke Brig—Domodossola.

Auf der Teilstrecke Iselle—Domodossola der italienischen Staatsbahnen, wo wir gemäss Staatsvertrag den Zugförderungs- und Zugsbegleitungsdiens zu besorgen haben, wurde der elektrische Einphasenbetrieb am 15. Mai aufgenommen.

Umbau der Seetalinie.

Nach erfolgtem Umbau der Fahrleitung wurde der elektrische Betrieb mit 15 kV, 16²/₃ Perioden auf der Teilstrecke Lenzburg—Wildegg am 1. Oktober und auf der Teilstrecke Beinwil—Münster am 1. November aufgenommen.

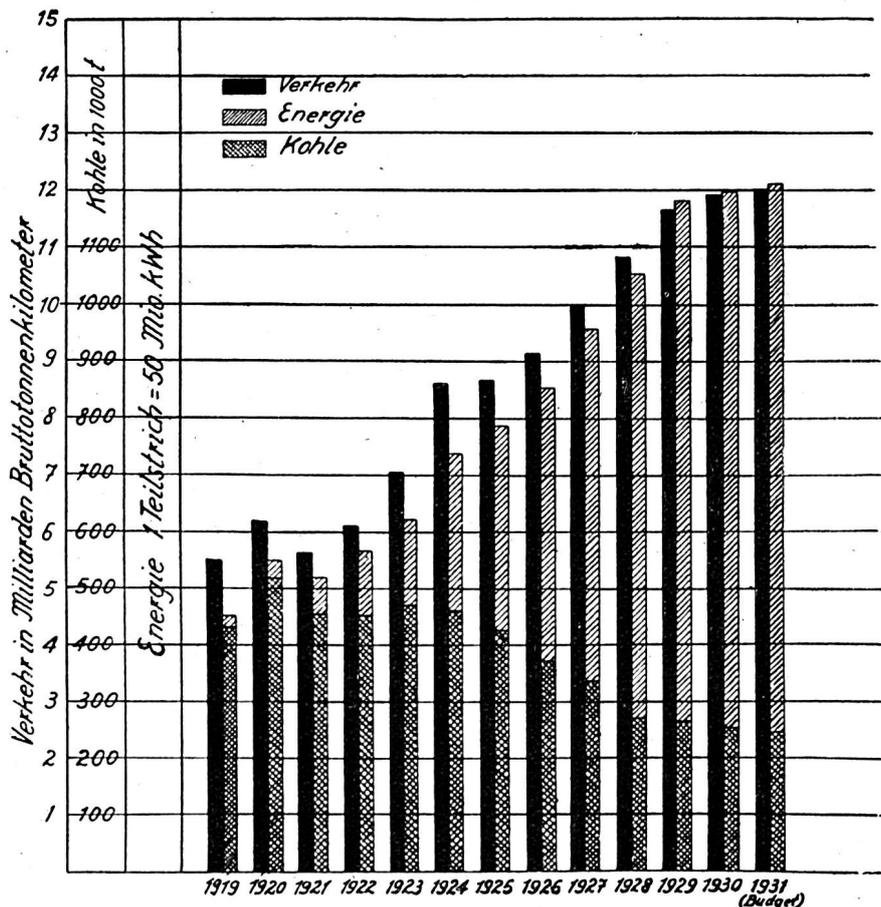
Strecke Neuenburg—Le Locle—Col-des-Roches.

Die Fundationsarbeiten für die Tragwerkmaße sind zum grössten Teil beendet.

Strecke Basel—Delsberg.

Mit der Erstellung der Mastfundamente ist begonnen worden.

Abbildung 16.



XII. Schlussbemerkungen und Anträge.

Das dem Konto «Zu tilgende Verwendungen» belastete Kriegsdefizit hat auf Ende Dezember 1929 betragen	Fr. 139 725 556. 11
Den Einnahmenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1930 von haben wir am Kriegsdefizit abgeschrieben,	» 1 594 837. 94
wodurch dieses Defizit auf 31. Dezember 1930 noch beträgt	<u>Fr. 138 130 718. 17</u>

Dem Verwaltungsrat haben wir vorgeschlagen, Sie zu ersuchen, der Bundesversammlung folgenden

Antrag

zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen des Jahres 1930 und die Bilanz auf 31. Dezember 1930 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1930 wird genehmigt.
3. Der Übertrag des Einnahmenüberschusses der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1930 von Fr. 1 594 837. 94 auf das Konto «Zu tilgende Verwendungen» als Abschreibung am Kriegsdefizit wird genehmigt, wodurch sich die Gewinn- und

Verlustrechnung pro 1930 in den Einnahmen und Ausgaben ausgleicht.

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

Bern, den 7. April 1931.

Für die Generaldirektion
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

Schrafl.

Beilagen:

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