Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1932)

Artikel: Geschäftsbericht der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1932 an den schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung

Autor: Schrafl.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676030

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 07.07.2025

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

Geschäftsbericht

der

Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen

für das

Jahr 1932

an den

schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung.

Hochgeachteter Herr Bundespräsident!

Hochgeachtete Herren Bundesräte!

Wir haben die Ehre, Ihnen gestützt auf Art. 5 des Bundesgesetzes betreffend die Organisation und Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen zuhanden der Bundesversammlung über die Geschäftsführung der Bundesbahnverwaltung für das Jahr 1932 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 1932:

Baulänge 2875,733 km, Betriebslänge		2935,083 km
Hievon haben die Bundesbahnen verpachtet die Strecken:		
Basel-SBB—St. Johann (Grenze)	5,281 km	
Wohlen—Bremgarten .	7,011 »	
Wattwil—Ebnat-Kappel	4,854 »	17,146 »
Die Betriebslänge des auf eigene Kosten betriebenen eigenen Netzes beträgt		2917,937 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		2931,703 km

Sie verteilt sich auf die drei Kreise wie folgt:

Kreis I	953,784 km
Kreis II	976,487 »
Kreis III	1001,432 »

Die Bundesbahnen sind am Betriebe anderer Bahnen wie folgt beteiligt:

a. Der gesamte Betrieb wird besorgt auf den Strecken:		
Güterbahn: D. R. B.—Basel Kleinhüninger-Rheinhafen	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	13,259 km	
Les Verrières (Grenze)—Pontarlier	11,284 »	
Münster—Lengnau . . .	12,979 »	
Iselle (Eigentumsgrenze)—Domodossola. . . .	19,068 »	
Pino (Grenze)—Luino . .	14,639 »	71,229 »
c. Der Zugförderungsdienst wird besorgt auf der Linie Bulle—Romont		18,092 »
Die Länge der Linien, an deren Betrieb die Bundesbahnen mitwirken, beträgt		98,711 km
Die Gesamtbetriebslänge des auf eigene Kosten betriebenen Eisenbahnnetzes (mit den gepachteten aber ohne die verpachteten Linien) und der Linien, an deren Betrieb die Bundesbahnen mitwirken, beträgt		3030,414 km

II. Allgemeine Lage und finanzielle Ergebnisse.

Schon in unserem Geschäftsbericht für das Jahr 1931 schrieben wir:

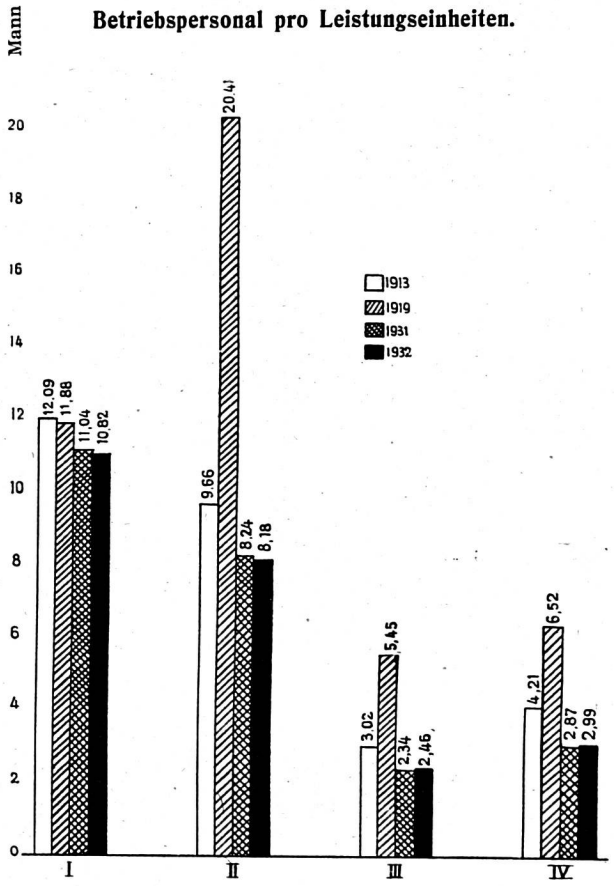
«Heute ist die Krisis viel allgemeiner und einschneidender. Sie hat sich seit Ende des verflossenen Jahres weiter verschärft, und es liegen noch keinerlei Anzeichen vor, die bald eine Wendung zum bessern erwarten lassen. Der Industrie fehlt es immer noch an Aufträgen, und im Grosshandel macht sich eine ganz ungewohnte Stockung geltend. Durch neue Zollschranken und Devisenordnungen wurde und wird immer noch der internationale Warenaustausch künstlich gedrosselt und der Reiseverkehr eingeschränkt.»

Seither sind die Verhältnisse in keiner Hinsicht besser geworden. Im Gegenteil, die Krise hat weiter an Schärfe zugenommen, und nirgends zeigen sich die Anzeichen einer Besserung. In den ersten Monaten des laufenden Jahres waren die Transporteinnahmen um rund 8 % niedriger als im Vorjahre. Die Schraube der Einnahmen-Kompression geht demnach mit gleicher Intensität weiter wie seit bald zwei Jahren. Wir suchen dieser bedenklichen Erscheinung dadurch Rechnung zu tragen, dass wir unsern Personalbestand möglichst senken und auch sonst die Ausgaben einschränken, soweit dies ohne Gefährdung der Betriebssicherheit möglich ist. Das Jahr 1933 haben wir mit einem Personalbestand begonnen, der um 1528 Mann niedriger war als im Januar des Vorjahres, und in den ersten Monaten des laufenden Jahres sind die Betriebsausgaben um rund 6 % hinter denjenigen des Vorjahres zurückgeblieben. Unsere Fürsorgeeinrichtungen bringen es aber mit sich, dass der Personalabbau sich nicht restlos als Ersparnis auswirken kann. Er belastet in starkem Masse die Pensionskasse, und alles dies hat zusammen mit der ganzen Wirtschaftslage und deren Entwicklung zur Folge, dass die Situation unserer Verwaltung von Tag zu Tag ernster und beunruhigender wird. Wir müssen dies mit allem Nachdruck hervorheben, insbesondere denjenigen gegenüber, die der irrigen Meinung sind, die gesetzliche Regelung der Verkehrsteilung zwischen Eisenbahn und Automobil sei von untergeordneter Bedeutung und nicht sehr dringend. Es gilt aber auch für alle diejenigen, die immer noch glauben, eine Anpassung der Gehalte und Löhne an die veränderten Lebenshaltungskosten lasse sich auf die Dauer vermeiden. Über die weiteren Massnahmen, die zur Sanierung der Finanzlage der Bundesbahnen in Betracht kommen, haben wir uns in einem besondern Bericht geäussert, der am 7. Februar 1933 vom Verwaltungsrate zuhanden der Oberbehörden genehmigt wurde.

Die Verschlechterung unserer einheimischen Wirtschaftslage kommt besonders augenfällig in der stark rückläufigen Entwicklung des Aussenhandels zum Ausdruck. Die gesamte schweizerische Einfuhr, die 1931 gegenüber 1930 mengenmässig noch eine Zunahme um $6,_5$ % und wertmässig eine Abnahme um $15,_5$ % verzeichnete, ist im Jahre 1932 gegenüber dem Vorjahre dem Gewichte nach von $9,_{11}$ Millionen Tonnen auf $8,_{74}$ Millionen Tonnen, demnach um 370 000 Tonnen oder $4,_1$ %, und dem Werte nach von 2251 Millionen Franken auf 1763 Millionen Franken, somit um 488 Millionen Franken oder $21,_7$ %, gesunken. An der geringern gewichtsmässigen Einfuhr sind hauptsächlich Holz mit 122 800 Tonnen, Eisen mit 75 900 Tonnen, mineralische Stoffe (Kohlen) mit 71 100 Tonnen und Düngstoffe mit 70 500 Tonnen beteiligt. Wenn der Rückgang der eingeführten Tonnen nicht über $4,_1$ % hinausgegangen ist, so dürfte dies teilweise auch auf die handels- und zollpolitischen Massnahmen zurückzuführen sein, die auf den Jahreswechsel bevorstanden.

Abbildung 1.

Betriebspersonal pro Leistungseinheiten.



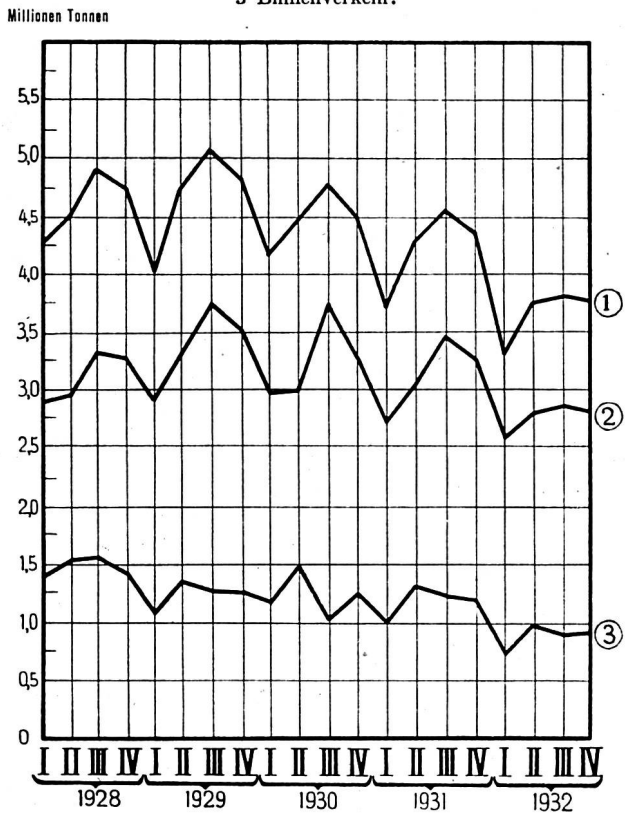
I = auf 1 km Betriebslänge.
II = » 10 000 Zugskilometer.
III = » 100 000 Wagenachskilometer.
IV = » 1 000 000 Bruttotonnenkilometer.

Unter dem Druck der verschärften weltwirtschaftlichen Lage und der absatzhemmenden protektionistischen Handelspolitik des Auslandes ist die schweizerische Ausfuhr, die bereits im Jahre 1931 einen mengenmässigen Rückschlag um $24,_2$ % und wertmässig einen solchen um $23,_7$ % erlitten hatte, im Jahre 1932 weiterhin stark unterbunden worden. Im Vergleich zum Vorjahre ist sie dem Gewichte nach von 697 000 Tonnen auf 457 000 Tonnen, d. h. um 240 000 Tonnen oder $34,_5$ % und dem Werte nach von 1349 Millionen Franken auf 801 Millionen Franken, d. h. um 548 Millionen Franken oder $40,_6$ %, gefallen. Der bedeutende mengenmässige Rückgang ist im wesentlichen verursacht durch die verringerte Ausfuhr von minera-

Abbildung 2.

Güterverkehr der S. B. B. und Ein-, Aus- und Durchfuhrverkehr in den Quartalen der Jahre 1928—1932.

1 Güterverkehr der S. B. B. 2 Ein-, Aus- und Durchfuhr. 3 Binnenverkehr.



lischen Stoffen um 70 600 Tonnen, von Eisen um 35 200 Tonnen, von animalischen Nahrungsmitteln um 21,400 Tonnen und von Maschinen um 19 300 Tonnen.

Infolge der zunehmenden Einschränkung des internationalen Warenaustausches hat auch der schweizerische Durchfuhrverkehr eine sehr empfindliche Einbusse (28,$_8$ %) erlitten, zur Hauptsache bedingt durch den Ausfall an mineralischen Stoffen um 369 000 Tonnen, an Metallen um 118 000 Tonnen und an Holz um 101 000 Tonnen.

Eine weitere rückläufige Bewegung ist ebenfalls im Binnenverkehr festzustellen, die vor allem auf die Rückschläge in der Landwirtschaft und in der Industrie zurückzuführen ist.

Der schweizerische Grosshandelsindex (1914 = 100) ist, dem internationalen Preisfall folgend, im Verlaufe des Jahres 1932 von 101 auf 92, also unter den Vorkriegsstand gesunken, während der Landesindex der Lebenshaltungskosten (1914 = 100) von 144 auf 134 zurückging und im Jahresdurchschnitt 138 betrug.

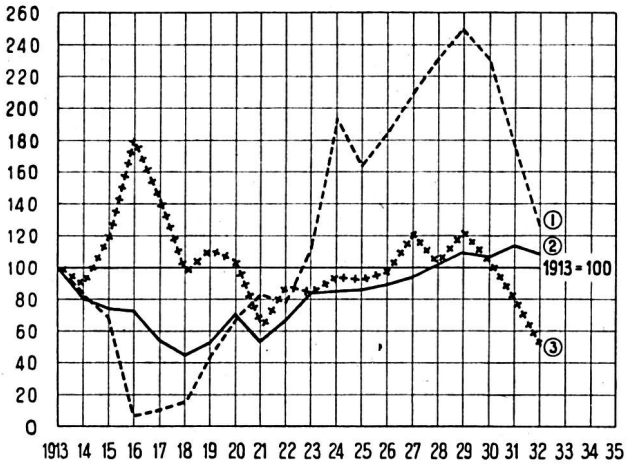
Die Ungunst der wirtschaftlichen Verhältnisse kommt sowohl beim Personen- wie beim Güterverkehr zum Ausdruck. Im Personenverkehr ist die Gesamtzahl der Reisenden, die im Jahre 1931 gegenüber 1930 eine Abnahme um 3,$_6$ Millionen oder 2,$_8$ % aufwies, gegenüber dem Vorjahre von 124,$_3$ Millionen auf 116,$_9$ Millionen, d. h. um 7,$_4$ Millionen oder 6 %, gesunken. Dieser Ausfall ist teilweise durch den Rückgang des Arbeiterabonnementsverkehrs verursacht worden. Im Vergleich zum

Abbildung 3.

Aussenhandels- und Durchfuhrmengen.

1913=100 gesetzt.

1 Durchfuhr 2 Einfuhr 3 Ausfuhr



Höchststand des Jahres 1930 beträgt die Verminderung 11 Millionen Reisende oder 8,$_6$ %, während gegenüber dem letzten Vorkriegsjahr sich immer noch eine Zunahme um 22,$_3$ Millionen Reisende oder 23,$_6$ % ergibt.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind mit 136,$_7$ Millionen Franken im Jahre 1932 gegen 150,$_7$ Millionen Franken im Jahre 1931 um 14,$_0$ Millionen Franken oder 9,$_3$ % hinter den vorjährigen zurückgeblieben. Im Jahre 1931 stellte sich die Verminderung gegenüber 1930 auf 8,$_4$ Millionen Franken oder 5,$_3$ %.

Für die wichtigsten ausländischen Bahnen ergibt sich von 1931 auf 1932 folgender Rückgang der Personenverkehrseinnahmen: Deutsche Reichsbahn 21,$_7$ %, französische Hauptbahnen 15,$_9$ %, Österreichische Bundesbahnen 11,$_5$ %, Italienische Staats-

Abbildung 4.

Die Entwicklung der Betriebsleistungen.

1913—1932.

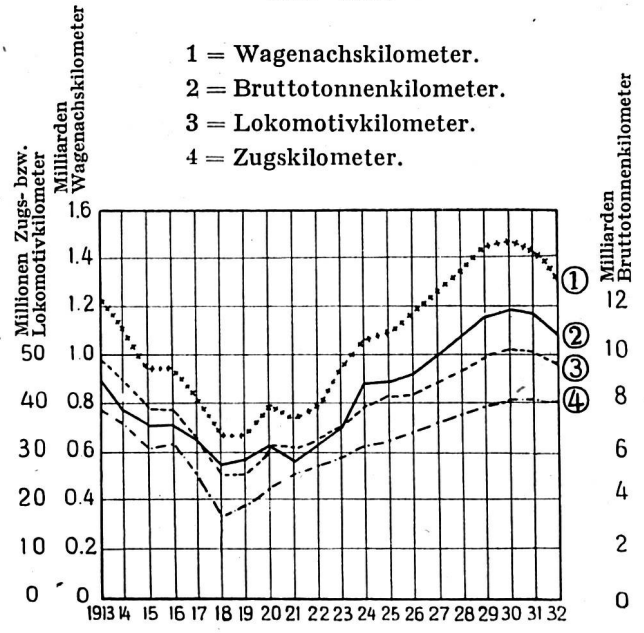


Abbildung 5.

Die Entwicklung des Gesamtgüterverkehrs.

1913—1932.

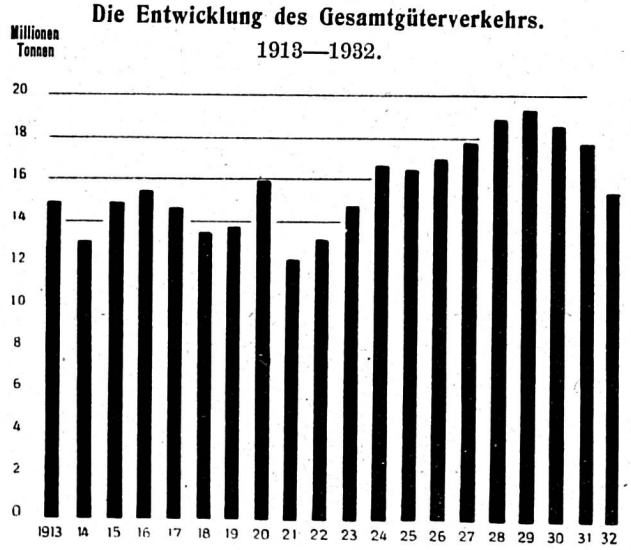
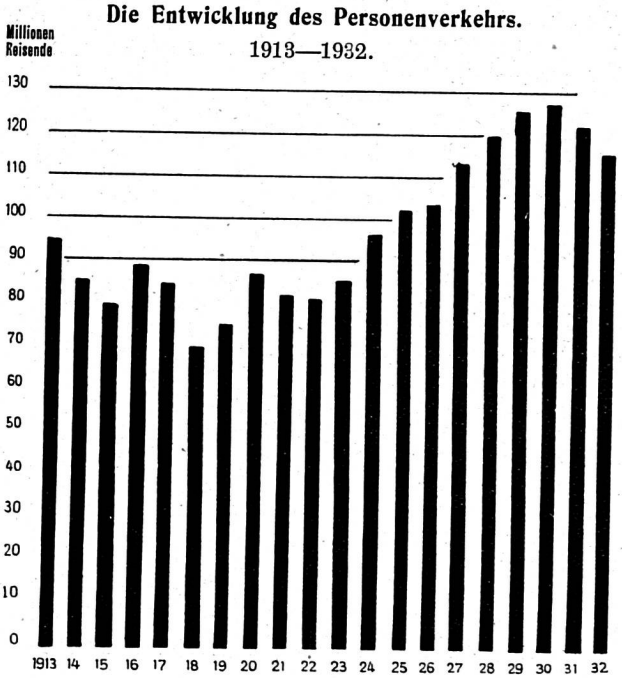


Abbildung 6.

Die Entwicklung des Personenverkehrs.

1913—1932.



bahnen 11,$_0$ %, Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen 13,$_8$ %, englische Hauptbahnen 6,$_3$ %, amerikanische Bahnen 31,$_6$ %.

Weit ungünstiger hat sich unter dem Einfluss der verschärften Wirtschaftskrise und der Automobilkonkurrenz der konjunkturempfindliche Güterverkehr entwickelt. Die im Gesamtgüterverkehr (Gepäck-, Tier-, Post- und Güterverkehr) beförderten Mengen, die im Vorjahre bereits um 750 000 Tonnen oder 4,$_1$ % zurückgegangen sind, fielen von 17,$_8$ Millionen Tonnen im Jahre 1931 auf 15,$_3$ Millionen Tonnen zurück. Das bedeutet einen Verkehrsrückgang von 2,$_5$ Millionen Tonnen oder 14,$_0$ % und gegenüber dem Höchststand des Jahres 1929 einen solchen von 20,$_6$ %. Verglichen mit dem Stand des letzten Vorkriegsjahres beträgt die Mehrbeförderung im Güterverkehr nur noch 290 000 Tonnen oder 1,$_9$ %. An dem gegenüber 1931 eingetretenen Ausfall im reinen Güterverkehr um 2,$_3$ Millionen Tonnen oder 13,$_8$ % sind die Stückgutklassen mit 266 000 Tonnen, die allgemeinen Wagenladungsklassen mit 127 000 Tonnen, die Spezialtarifklassen mit 289 000 Tonnen und die zu Ausnahmetarifen beförderten Güter mit 1 662 000 Tonnen beteiligt.

Die Einnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr gingen von 222,$_7$ Millionen Franken auf 194,$_0$ Millionen Franken, somit um 28,$_7$ Millionen Franken oder 12,$_9$ % zurück. Diese finanzielle Einbusse ist zur Hauptsache auf den verminderten Ertrag aus dem reinen Güterverkehr um 25,$_0$ Millionen Franken oder 12,$_9$ %, aus dem Gepäckverkehr um 1,$_7$ Millionen Franken oder 15,$_2$ %, aus dem Tierverkehr um 0,$_9$ Millionen Franken oder 14,$_0$ % und aus dem Postverkehr um 0,$_8$ Millionen Franken oder 9,$_0$ % zurückzuführen.

Abbildung 7.

Die Verteilung der Betriebseinnahmen 1932.

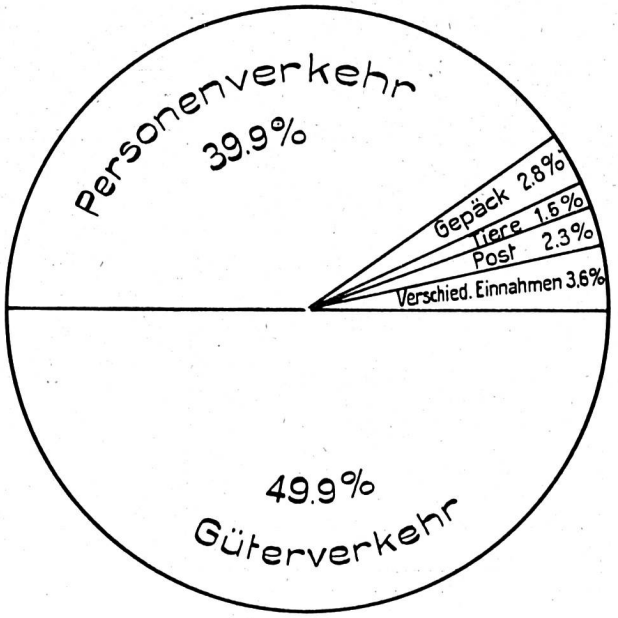
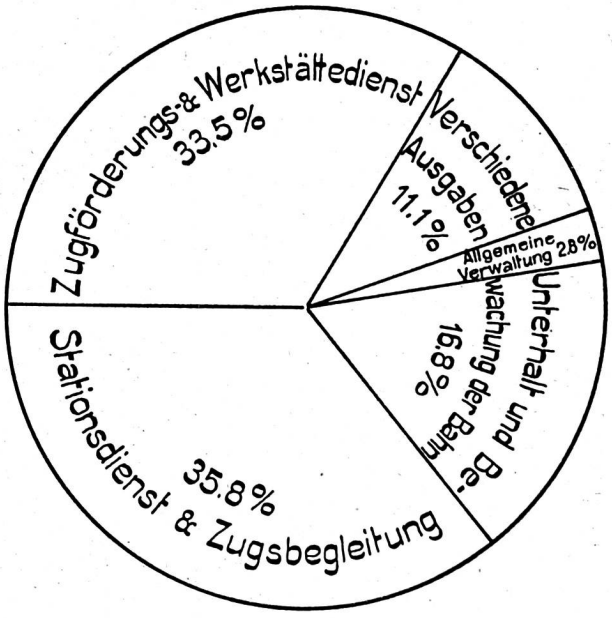


Abbildung 8.

Die Verteilung der Betriebsausgaben 1932.



Nach den vorliegenden Ergebnissen beträgt bei den ausländischen Bahnen der von 1931 auf 1932 eingetretene Rückgang in den Frachteinnahmen bei der Deutschen Reichsbahn 25,$_1$ %, bei den französischen Hauptbahnen 14,$_5$ %, bei den Österreichischen Bundesbahnen 17,$_3$ %, bei den Italienischen Staatsbahnen 15,$_1$ %, bei der Nationalen Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen 23,$_4$ %, bei den englischen Hauptbahnen 10,$_7$ % und bei den amerikanischen Bahnen 24,$_4$ %.

Die Transporteinnahmen der Bundesbahnen erreichten in den letzten drei Jahren folgende Höhe:

1930	1931	1932
Fr. 391 177 312	Fr. 373 450 755	Fr. 330 754 572

Von 1930 bis 1932 gingen somit die Verkehrseinnahmen um 60,$_4$ Millionen Franken oder 15,$_5$ % zurück. Blieb die Ertragseinbusse von 1931 gegenüber 1930 noch auf 4½ % begrenzt, so stieg sie im Jahre 1932 gegenüber dem Vorjahr auf 42,$_7$ Millionen Franken oder 11,$_4$ %.

Die übrigen mit dem Bahnbetrieb zusammenhängenden Einnahmen haben keine wesentliche Änderung erfahren. Sie betrugen 1932 12,$_2$ Millionen Franken, 1931 13,$_5$ Millionen Franken.

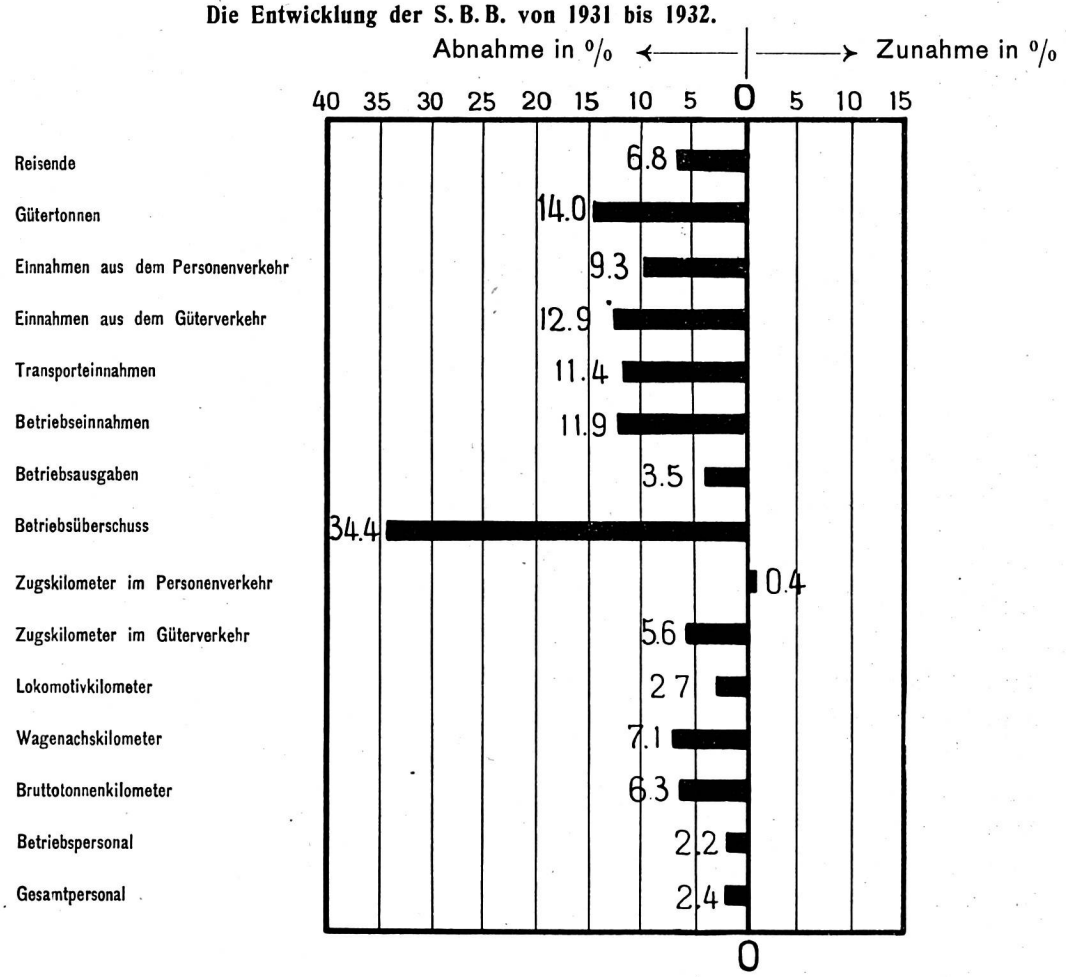
Aus der Abgabe von Energie an Dritte nahmen die Kraftwerke im Jahre 1932 1 082 000 Franken ein, im Vorjahr 576 000 Franken. Nicht mehr an die Vorjahre reichen die Erträge der Wertbestände und Guthaben heran; ebenso nicht die Zinsen für die zu Neubauten verwendeten Kapitalien. Gegenüber 1931 gingen diese Erträge um 597 000 Franken zurück. Aus der vorzeitigen Rückzahlung des im Jahre 1923 bei der Schweizerischen Rentenanstalt aufgenommenen Darlehens von 75 Millionen Franken entstand ein Kursgewinn von 5,$_8$ Millionen Franken, der zu Tilgungen auf den Geldbeschaffungskosten verwendet wurde.

An den gesamten Aufwendungen eines Eisenbahnunternehmens haben die von der Verkehrsstärke unabhängigen Kosten einen sehr hohen Anteil. Zu den festen Kosten gehören nicht nur die Kapitalzinsen und der überwiegende Teil der Abschreibungen, sondern zu einem grossen Teil auch die Personal- und Sachausgaben. Der Herabsetzung dieser Ausgaben sind enge Grenzen gesetzt.

Gewisse Ersparnismöglichkeiten bestehen in der Verminderung der Betriebsleistungen. Wir glaubten aber bisher von einer Einschränkung des Personenfahrplans absehen zu sollen, da wir über ausreichendes Rollmaterial und Personal verfügen und ein schlechter Fahrplan geeignet ist, der Automobilkonkurrenz Vorschub zu leisten. Der Personenzugsfahrplan hat daher gegenüber dem Vorjahre nur geringe Änderungen erfahren, die Fahrleistungen sind eher noch etwas gestiegen, nämlich von 28 587 000 auf 28 687 000 Zugskilometer. Abgenommen haben hingegen die Zugsleistungen im Güterverkehr, und zwar von 11,$_5$ auf 10,$_8$ Millionen Zugskilometer oder um 6,$_2$ %. Sehr stark wirkten

Abbildung 9.

Die Entwicklung der S. B. B. von 1931 bis 1932.



sich die Folgen des Verkehrsrückganges in den Achskilometerleistungen aus. Wurden von den Personenzügen im Jahre 1930 738,$_7$ Millionen und im Jahre 1931 noch 743,$_6$ Millionen Achskilometer gefahren, so waren es im Jahre 1932 infolge der Einschränkung der Zugskompositionen nur mehr 725 Millionen Achskilometer oder gegenüber 1931 2,$_5$ % weniger. Gross ist der Ausfall in Güterzugsleistungen, die von 741,$_7$ Millionen Wagenachskilometern im Jahre 1929 auf 728,$_3$ Millionen im Jahre 1930, auf 678,$_6$ Millionen im Jahre 1931 und im Jahre 1932 noch weiter auf 526,$_2$ Millionen Achskilometer oder gegenüber dem Vorjahre um 22,$_5$ % zurückgingen. Innerhalb dreier Jahre hat der Wagenachsumlauf um 29 % abgenommen.

Eine sehr schwere Belastung der Bundesbahnrechnung stellen die Wohlfahrtsausgaben dar. Nach dem Sanierungsplan von 1928 für die Versicherungskasse hat die Verwaltung im Jahre 1932 27 Millionen Franken in die Pensions- und Hilfskasse einzulegen und auf Grund des Verwaltungsratsbeschlusses vom 1. Oktober 1921 die Wertbestände der Kasse mit 5 % zu verzinsen. Zusammen mit den Unfallversicherungs- und Krankenkassenbeiträgen erreichten die sozialen Lasten die Höhe von 33,$_{478}$ Millionen Franken, das sind 15 % der gesamten Personalausgaben, wogegen im Jahre 1931 für die gleichen Zwecke 31,$_{955}$ Millionen Franken verausgabt wurden.

Die im Jahre 1932 vorgenommenen Abschreibungen setzen sich zusammen aus den Einlagen in den Erneuerungsfonds, den Abschreibungen auf den untergegangenen Bahnanlagen, den Abschreibungen auf dem Anlagevermögen der Werkstätten, der Schiffe und Werften, sowie den Abschreibungen auf den Wertbeständen und Guthaben. Auf die einzelnen Teile des Unternehmensvermögens entfallen:

Bahnbetrieb	Fr.	21 777 900
Materialverwaltung	»	2 136
Werkstätten	»	903 940
Kraftwerke.	»	2 697 118
Schiffe und Werften	»	67 165
Einrichtungen und Betriebsmittel.	Fr.	25 448 259
Wertbestände und Guthaben. . .	»	510 690
Gesamte Abschreibungen	Fr.	25 958 949

Zu diesen Abschreibungen kommen die gesetzliche Tilgung auf dem Anlagekapital im Betrage von Fr. 5 700 937, die Tilgung des Fehlbetrages des Eisenbahnfonds mit Fr. 162 500, sowie eine Einlage in den Feuer- und Unfallversicherungsfonds im Betrage von Fr. 436 885.

Die Nettozinslast belief sich im Jahre 1932 auf Fr. 111 141 246 gegen Fr. 109 063 297 im Vorjahre; die Vermehrung gegenüber 1931 beträgt Fr. 2 077 949.

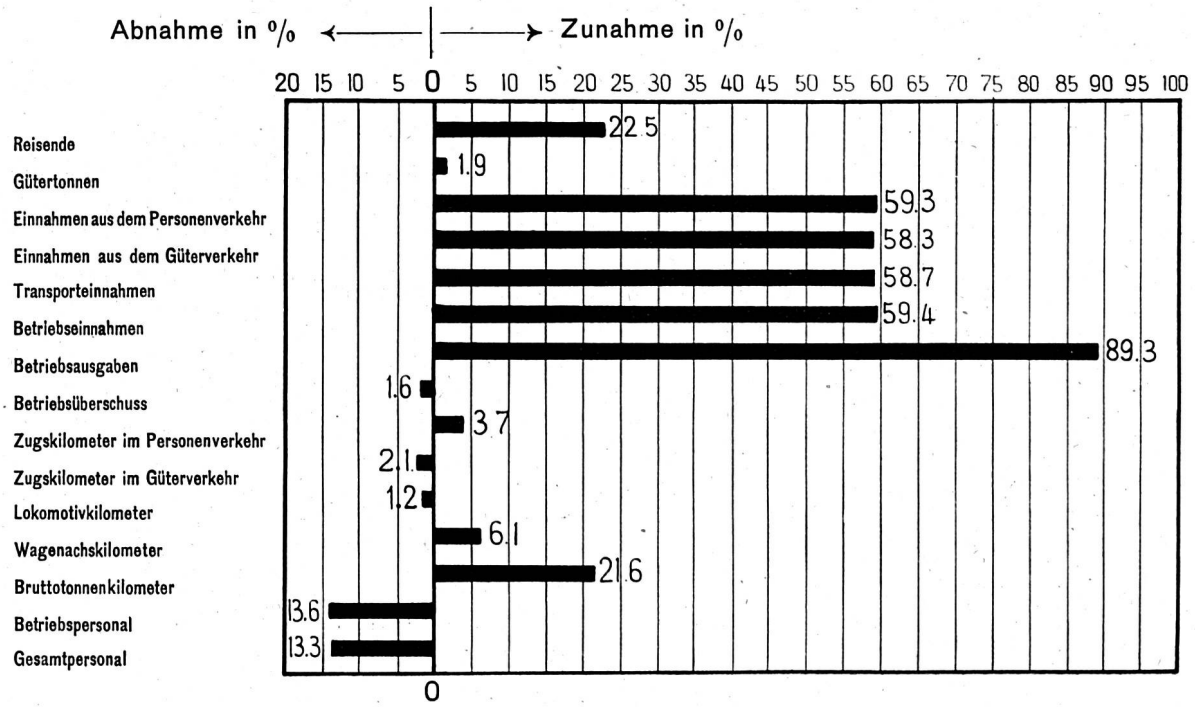
Die Nettoverschuldung ist von Fr. 2 867 020 811 im Jahre 1931 auf Fr. 2 968 016 607 im Jahre 1932, d. h. um Fr. 100 995 796 angestiegen. Hievon entfallen Fr. 58 362 218 auf Bauausgaben und Verwendungen auf Nebengeschäfte. Der Rest ist auf das Betriebsdefizit zurückzuführen.

Das Jahr 1932 schliesst mit einem Fehlbetrag von Fr. 49 823 204 ab. Im Vorjahr betrug der Fehlbetrag Fr. 10 073 660. Die gesetzliche Tilgung des Anlagekapitals, die Einlagen in die Spezialfonds, sowie die ordentlichen und ausserordentlichen Beiträge in die Pensions- und Hilfskasse sind in der Rechnung pro 1932 auf Grund der gesetzlichen und reglementarischen Vorschriften durchgeführt.

Im Finanzbericht vom 7. Februar 1933 ist für das Jahr 1932 mit einem vermutlichen Fehlbetrag von 45 Millionen gerechnet worden. Der in Wirklichkeit noch etwas grössere Ausfall ist ein Grund mehr, die vorgeschlagene Sanierung ohne Verzug an die Hand zu nehmen.

Abbildung 10.

Die Entwicklung der S. B. B. von 1913 bis 1932.



III. Allgemeine Verwaltungsangelegenheiten.

A. Internationale Verkehrsorganisationen.

1. Die internationale Simplondelegation versammelte sich am 6./7. Mai und am 23./24. September in Bern zur Beratung der üblichen Fahrplan- und Tariffragen, sowie zur Entgegennahme der Bau- und Betriebsrechnung für die Strecke Brig–Iselle.

2. Das Internationale Eisenbahntransportkomitee hielt seine jährliche Vollversammlung vom 21. bis 23. Juni in Paris unter unserm Vorsitze ab. Beraten wurden u. a. die Aufstellung neuer und die Änderung oder Ergänzung bereits bestehender einheitlicher Zusatzbestimmungen zu den beiden internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen-, Gepäck- und Frachtverkehr. Die übrigen Punkte der Tagesordnung betrafen die Beziehungen unter den Verbandsverwaltungen.

3. Die Ausschüsse des Internationalen Eisenbahnverbandes versammelten sich in Lugano zu ihrer jährlichen Tagung, die vom 18. bis 30. April dauerte. Wir waren, wie bisher, vertreten im Ausschuss für den Güterverkehr, dessen Leitung uns übertragen ist, in den Ausschüssen für den Austausch des Rollmaterials und für technische Fragen und in dem unter unserer Leitung stehenden Unterausschuss für die Bremse. Von den zahlreichen, während dieser Tagung behandelten Fragen seien hier folgende angeführt: Aufnahme von Angaben in die Tarife zur Auskunftgabe an die Reisenden über die Bahnhöfe, wo das Gepäck verzollt werden kann oder muss; Vereinheitlichung der den Agenturen zu gewährenden Vergütung für den Verkauf der direkten internationalen Fahrausweise; Ausgabe von Fahrausweisen für sogenannte Halb-Rundreise (z. B. Südalpen) und allfällige Vorlage eines Mustertarifs; Änderung der Bedingungen des Mustertarifs für die Beförderung von Reisenden in Gesellschaften; Wettbewerb und Zusammenarbeit der Eisenbahn mit dem Kraftwagen im Personen- und Güterverkehr; Erstellung eines Entfernungszeigers der wichtigsten Verkehrsverbindungen; Aufstellung von Bedingungen für die gemeinsame Beförderung von Waren mit der Eisenbahn und mit dem Luftfahrzeug; Festsetzung der Vorschriften für die Zulassung belehnbarer und übertragbarer Frachturkunden; Ausbau der internationalen Eisenbahnstatistik; Vereinheitlichung der Verfahren bei der Aufstellung der Statistiken, insbesondere der Rechnungsstatistik; Bereinigung der internationalen Vorschriften über die Privatgüterwagen; Zulassung der Hildebrand-Knorr-Güterzugbremse im internationalen Verkehr; Festsetzung der Bremsbewertungszahl für die Ermittlung der Bremsgewichte bei den im internationalen Verkehr zugelassenen Güterzugbremsen; Vereinheitlichung der Vorschriften über Bau und Behandlung der Sonderwagen zur Beförderung verflüssigter, verdichteter und unter Druck gelöster Gase; Bestimmungen über die Verwendung von Behältern im internationalen Verkehr; Bedingungen für den Bau der Kasten der Gefrierwagen (Mindestansprüche an die Isolierung); Erhebungen über den Einfluss der Kälte auf die Geleise und über die Bekämpfung der Wirkungen der Kälte.

Zur Weiterbehandlung einzelner Fragen, die anlässlich der ordentlichen Tagung in Lugano nicht hatten erledigt werden können, traten die Ausschüsse für den Güterverkehr, für Abrechnungen und Währungen, für den Austausch des Rollmaterials und für technische Fragen nochmals Ende September in Grenoble zusammen. Der Ausschuss für technische Fragen befasste sich bei dieser Gelegenheit u. a. auch mit dem Normalprogramm für die Versuche, denen jede neue Bauart einer durchgehenden Güterzugbremse im Hinblick auf ihre Zulassung im zwischenstaatlichen Verkehr unterzogen werden muss.

Der von unserer Verwaltung präsidierte Unterausschuss der V. Kommission für die Bremse behandelte in verschiedenen Sitzungen folgende wichtigeren Fragen:

Versuche mit der Hildebrand-Knorr-Güterzugbremse und mit der Hardy-Druckluft-Güterzugbremse; Vorbereitung der Vorführung der Transit-Güterzugbremse, der Matrossov-Güterzugbremse und der Lipkowski-Güterzugbremse; Ergänzungen zu den 33 Bedingungen, denen eine durchgehende Güterzugbremse zu genügen hat; Bremsgewicht, Bestimmung der Bremsbewertungszahl für die durchgehenden Güterzugbremsen; Anwendung einer mechanischen Lastabbremsungsvorrichtung bei der Westinghousebremse; Aufstellung der Bedingungen, denen eine durchgehende Personenzugbremse im internationalen Verkehr genügen muss; Vereinheitlichung der Benennungen der Bremsbestandteile; Verwendung von Bremsgestängereglern an mit der Druckluftbremse ausgerüsteten Wagen.

Der geschäftsführende Ausschuss und die Generalversammlung befassten sich in ihren Sitzungen vom November in Paris u. a. auch mit den Anträgen der Ausschüsse.

4. Der Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen (ehemaliger Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen) hielt vom 14. bis 15. September 1932 in Köln eine Versammlung ab, an der wir vertreten waren. Die Vereinsversammlung nahm die Tätigkeitsberichte der verschiedenen Ausschüsse (Verwaltungsausschuss, Personenverkehrsausschuss, Güterverkehrsausschuss, Wagenausschuss, Technischer Ausschuss, Preisausschuss) entgegen, genehmigte die Geschäftsführung und die Rechnungslegung der Vereinskasse und der Versorgungskasse (1929—1931) und beschloss in Übereinstimmung mit dem Wesen des Vereins und seines erweiterten Kreises den Namen «Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen» in «Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen» abzuändern.

5. Vom 10.—15. Oktober wurde in Brüssel unter dem Vorsitz unserer Verwaltung die Europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz für das Fahrplanjahr 1933/34 abgehalten, an der 17 Regierungen und 121 Verwaltungen vertreten waren.

6. Vom 4.—9. April fanden in Wien und vom 21.–26. November in Paris internationale Güterzugfahrplankonferenzen statt, an denen unsere Verwaltung vertreten war. Diese Konferenzen befassten sich mit der Aufstellung von Ferngüter-

zugverbindungen für Frachtgutwagenladungen im internationalen Verkehr.

7. Vom 6.—8. Dezember fand in Nizza unter dem Vorsitz unserer Verwaltung die XIII. Konferenz des Ausschusses des Internationalen Güterwagenverbandes R. I. V. statt zur Behandlung folgender Fragen: Ersatzleistung für beschädigte Bremskupplungen der Güterwagen im internationalen Verkehr; Auslegungen von Vorschriften des R. I. V.; Verkehr von ältern Wagen schwacher Bauart; Entscheide in Streitfällen zwischen verschiedenen Verbandsverwaltungen.

8. An dem vom 5.—12. Juli in Paris abgehaltenen Internationalen Elektrizitätskongress waren wir für die die elektrische Zugförderung betreffenden Fragen vertreten.

B. Sachversicherung und Haftpflicht.

1. Von den kantonalen Brandversicherungsanstalten sind uns für 13 Brandfälle Fr. 10,391 vergütet worden.

2. Die unsrer Selbstversicherung unterstellten Werte wurden im Berichtsjahr von 46 Brandfällen betroffen. Zulasten des Feuer- und Unfallversicherungsfonds sind Fr. 39 658 verrechnet worden.

3. Die Anzahl der Unfälle und der Betrag der im Jahre 1932 ausbezahlten Haftpflichtentschädigungen sind aus den statistischen Tabellen und den Rechnungen ersichtlich.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden von den Kreisdirektionen 119 Haftpflichtfälle erledigt (1931: 58).

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

a. Bei den Schweizerischen Bundesbahnen eingereichte Reklamationen.

Aus dem Jahre 1931 wurden unerledigt übernommen	1 041	Reklamationen	(1931: 1 469)
Im Berichtsjahr sind dazugekommen	13 916	»	(1931: 15 552)
Erledigt wurden: durch Abweisung	4 220	»	(1931: 3 700)
durch Zahlung	9 925	»	(1931: 12 280)

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

Den Bundesbahnen wurden von andern Verwaltungen überwiesen	2 312	Reklamationen	(1931: 2 758)
Zu einer Zahlung der Bundesbahnen gaben Anlass	1 953	»	(1931: 2 379)

c. Unregelmässigkeiten.

Wegen Beschädigung oder Minderung sind	1 074	(1931: 1 133)	
und wegen Ablieferungshindernissen . . .	1 062	(1931: 1 119)	Meldungen eingegangen.

d. Prozesse.

Aus dem Vorjahr hängige Prozesse .	3	(1931: 2)
Im Berichtsjahr neu dazugekommen.	2	(1931: 1)
Im ganzen erledigt	4	(1931: 0)

C. Automobil und Eisenbahn.

a. Allgemeines.

Am 15. März 1932 wurde das Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr von den eidgenössischen Räten verabschiedet. Eine Volksabstimmung konnte unterbleiben, so dass der Bundesrat einige Gesetzesartikel auf 1. Dezember 1932 und durch die Vollziehungsverordnung vom 25. November 1932 den überwiegenden Teil des Gesetzes auf 1. Januar 1933 in Kraft setzen konnte. Mit diesem Gesetzeserlass ist elf Jahre nach dem Zustandekommen des Verfassungsartikels endlich die notwendige einheitliche Grundlage für den Automobilverkehr geschaffen worden. Ausstehend ist noch die Vollziehungsbestimmung über die Regelung der Ruhezeit der Chauffeure. Für die rechtliche Regelung des Wettbewerbes und der Zusammenarbeit von Eisenbahn und Motorlastwagen wäre nunmehr der Weg frei.

Über die Entwicklung des Automobilbestandes während des Jahres 1932 liegen zurzeit leider noch keine statistischen Angaben vor. (Die kantonalen Automobilstellen sind vom zuständigen eidgenössischen Bundesamt ermächtigt worden, diese Angaben wegen ihrer starken Inanspruchnahme durch die Einführung der Vollziehungsverordnung zum neuen Automobilgesetz erst im Verlaufe des Sommers zu liefern.) Es darf jedoch angenommen werden, dass infolge der Krise der Gesamtbestand keine wesentliche Steigerung erfahren hat. Im Berichtsjahre sind beispielsweise nur noch 9601 Automobile aus dem Ausland in die Schweiz eingeführt worden, was gegenüber dem Vorjahre eine Verminderung der Einfuhr um 874 Fahrzeuge bedeutet. Zu vorübergehendem Aufenthalt fuhren 194 613 Automobile in die Schweiz (176 673 im Jahre 1931). Der Mehrverbrauch an Benzin für motorische Zwecke betrug 12 % gegenüber dem Jahre 1931. Verglichen mit dem Jahre 1929 beträgt der gesamte Mehrverbrauch an Benzin im Jahre 1932 46 %. Rechnet man noch die immer mehr in Betrieb kommenden Lastwagen mit Rohölmotoren hinzu, so gelangt man zur Schlussfolgerung, dass die gesamte, während des Jahres 1932 im motorisierten Strassenverkehr aufgewendete Energie und damit die Intensität dieses Verkehrs in den letzten drei Jahren um mehr als 50 % zugenommen hat.

Infolge des starken Rückganges der Verkehrsmengen hat sich während des Jahres 1932 nicht nur

die Lage der Eisenbahnen verschlechtert, sondern auch die Lastwagenbesitzer haben starke Ausfälle zu verzeichnen. Die schwache Ausnutzung der Lastwagen hat die Preisunterbietungen gegenüber den Eisenbahntarifen, aber auch unter den gewerbsmässigen Lastwagenunternehmern selbst stark gefördert. Damit wurde aber auch bei den Besitzern von Motorlastwagen das Bedürfnis nach einer vernünftigen Regelung des Wettbewerbes und der Zusammenarbeit geweckt. In einer Eingabe des Verbandes schweizerischer Motorlastwagenbesitzer an den Bundesrat, vom 28. April 1932, ist grundsätzlich anerkannt worden, dass der Fernverkehr vorwiegend der Eisenbahn zu überlassen sei und dass der regelmässige Motorlastwagentransport sich auf den Nahverkehr beschränken solle.

In dieser Eingabe ist sodann der Wunsch geäussert worden, die Eisenbahnen möchten mit den Lastwageninteressenten in Verbindung treten, damit in gemeinsamer Beratung ein Weg gesucht werden könnte, «um jedem Beförderungsmittel seine wirtschaftlich zweckmässigste Aufgabe zuzuteilen und im Gesamtinteresse eine Abgrenzung zwischen Bahn und Auto zu treffen». Im August 1932 wünschte auch der Vorort des schweizerischen Handels- und Industrievereins, die Leitung der Bundesbahnen möchte vor der Überweisung ihrer Anträge an den Bundesrat die Frage der Regelung des Lastwagenverkehrs noch mit ihm und einer Vertretung der Automobilinteressenten konferenziell erörtern. Die erste Konferenz fand am 23. November statt, verlief aber ergebnislos, weil die Vertreter der Lastwagenbesitzer es ablehnten, sich vor dem Erlass der bundesrätlichen Verordnung über das Automobilgesetz mit den Eisenbahnvertretern in eine Beratung der besondern Frage der Regelung des Verhältnisses von Eisenbahn und Automobil einzulassen. Nach Erlass der Vollziehungsverordnung durch den Bundesrat beantragte die Generaldirektion die Wiederaufnahme der Verhandlungen, worauf eine weitere Konferenz am 5. Januar 1933 stattfand. Die Vertreter der schweizerischen Automobilindustrie traten an dieser Konferenz mit beachtenswerten Vorschlägen auf, die die Eingliederung des Motorlastwagens in das schweizerische Verkehrssystem bezwecken. Seither gehen die Verhandlungen mit den Automobilinteressenten weiter, und es ist zu hoffen, dass in den unmittelbaren Verhandlungen der Vertreter von Eisenbahn und Automobil wenigstens eine weitgehende Annäherung der beidseitigen Standpunkte erzielt werden kann.

Über die Regelung des Verhältnisses von Eisenbahn und Automobil werden die Generaldirektion und der Verwaltungsrat voraussichtlich im Mai 1933 dem eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement einen besondern Bericht unterbreiten.

b. Asto-Versuche und Sesa.

Mit den Bestrebungen für eine gesetzliche Regelung des Verhältnisses von Eisenbahn und Automobil steht der Versuch mit der Automobil-Stückgut-Transportorganisation (Asto) der Sesa in engem Zusammenhang. Hauptziel der Asto-Versuche, über die bereits der Geschäftsbericht des Jahres 1931 einige Aufschlüsse gab, ist die Beschaffung zuverlässiger Unterlagen für eine zweckmässige Zusammenarbeit und Verkehrsteilung zwischen Eisenbahn und Motorlastwagen sowie für die Haus-Haus-Bedienung mit durchgehenden Tarifen. Am 23. Mai ist der Asto-Versuch auf der Strecke Winterthur–Romanshorn aufgenommen worden. Da jedoch die mit den Asto-Kursen bedienten Gegenden vorwiegend landwirtschaftlichen Charakter aufweisen, können aus diesem ersten Versuch, über den eine genaue Erfolgskontrolle geführt wird und der an sich einen günstigen Verlauf nimmt, noch keine schlüssigen Folgerungen gezogen werden. Es wurde deshalb die Ausdehnung der Versuche auf weitere Strecken in mehr industriellen Gegenden in Aussicht genommen, und die hiefür erforderlichen Studien sind bereits abgeschlossen. Für den erweiterten Asto-Versuch, der am 15. Mai 1933 beginnen wird, kommen im Kreise III folgende neuen Strecken in Betracht: Zürich–Winterthur, Winterthur–Wil–St. Gallen–Rorschach, Sulgen–Gossau, Rorschach–Romanshorn und im Kreis I die Strecke Genf–Lausanne. Gleich wie beim ersten Versuch, für den 12 Lastwagen erforderlich waren, werden die Lastwagentransporte nicht mit Personal und Lastwagen der Bundesbahnen oder der Sesa durchgeführt, sondern es werden mit Unternehmern der betreffenden Landesteile besondere Verträge für die Übernahme der Kurse abgeschlossen.

Beim Asto-Dienst werden die Stückgüter von den Verkehrszentren aus, die im allgemeinen 25 bis 40 km voneinander entfernt liegen, nicht mehr mit der Bahn, sondern mit Lastwagen befördert. Infolge dieser Umstellung können ganze Stückgüterzüge ausfallen und die bleibenden Nahgüterzüge erheblich beschleunigt werden. Die Güterwagen können beim Asto-Dienst besser ausgelastet werden, die Transportzeiten erfahren eine Kürzung, das Einzugsgebiet der Eisenbahn wird erweitert, indem die Ortschaften im Umkreis einer Bahnstation vom Asto-Dienst ebenfalls erfasst werden.

Gelingt es, durch ein Konzessionssystem den gewerbsmässigen Gütertransport im Fernverkehr auf bestimmte Güter zu beschränken, so wird es den Bundesbahnen um so leichter fallen, im Nahverkehr einen Teil des Güterverkehrs, namentlich den Stückgutverkehr, von der Schiene auf die Strasse zu verlegen, die Haus-Haus-Bedienung in der ganzen Schweiz durchzuführen und allfällige Mehrkosten eines derart ausgebauten Verkehrsdienstes zu übernehmen, da zu erwarten ist, dass diese Mehrkosten durch die Rückgewinnung und Erhaltung von Verkehr auf der Schiene gedeckt werden können.

Neben der Vorbereitung und Durchführung der Asto-Versuche, die als Bahnersatzdienste bezeichnet werden können, hat die Sesa der Organisation der Bahnergänzungsdienste für die Zu- und Abfuhr der Güter von den Bahnstationen in das Domizil im Berichtsjahre ihre weitere besondere Aufmerksamkeit zugewandt. Im Jahre 1932 wurden von den Sesa-Camionneuren im ganzen 437 Bahnstationen und 1106 Ortschaften bedient. Die Zahl der Ortschaften, die im Mittel von einer Bahnstation aus bedient werden, ist von $1,_2$ im Jahre 1927 auf $2,_5$ im Jahre 1932 angestiegen.

Zur Förderung der Zusammenarbeit von Eisenbahn und Automobil ist ausser den Asto-Versuchen auch ein Versuch eingeleitet worden, um auf eigene

Rechnung von einem grösseren Verkehrszentrum aus (Bahnhof Luzern) die Abfuhr und Zufuhr mit bahnfremden Lastwagen auf grössere Entfernungen durchzuführen.

D. Beteiligung an andern Unternehmen.

1. Die grosse Wirtschaftskrise hat sich auch im Betrieb des Bahnhof-Kühlhauses in Genf in ungünstiger Weise fühlbar gemacht. Während der Abschluss des Jahres 1931 noch zu erfreulichen Hoffnungen berechtigte, schliesst das Jahr 1932 mit einem kleinen Fehlbetrag ab. Der Einnahmenrückgang ist auf das Ausbleiben der Buttertransporte aus Dänemark, deren Einfuhr beschränkt wurde, zurückzuführen. Der übrige Lagerverkehr vermochte sich ungefähr auf der Höhe des Vorjahresverkehrs zu halten.

An Waren sind 2756 Tonnen ein- und 2359 Tonnen ausgegangen (1931: 3123 und 2713 Tonnen). Die Verminderung von 367 Tonnen im Eingang ist, wie schon erwähnt, fast ausschliesslich dem Fehlen der dänischen Butter zuzuschreiben.

Das Obligationenkapital wurde voll verzinst. Dagegen gelangt eine Dividende auf dem Aktienkapital, an dem wir mit Fr. 200 000 beteiligt sind, nicht zur Auszahlung.

Unsere Verwaltung findet ihr Interesse an der Kühlhausanlage in Genf in erster Linie in dem dadurch geschaffenen neuen Verkehr.

2. Das Bahnhof-Kühlhaus in Basel, das ebenfalls mit finanzieller Beteiligung der SBB gebaut worden ist, konnte anfangs November 1932 dem Betrieb übergeben werden. Gleich von Anfang an setzte, trotz der ungünstigen Jahreszeit, eine erfreuliche Nachfrage nach Lagergelegenheit ein, so dass Ende des Jahres schon gegen 200 Tonnen Waren lagerten, namentlich Wild, Geflügel und Butter. Die volle Verkehrsentwicklung wird natürlich erst ab den Monaten Mai oder Juni zu erwarten sein.

3. Die Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft Basel hat trotz der allgemeinen Krisis, von der die Rheinschiffahrt in hohem Masse betroffen worden ist, keine Abnahme der Verkehrsmengen zu verzeichnen.

In den Basler Hafenanlagen erreichte der Umschlagsverkehr $1,_4$ Millionen Tonnen (1931: $1,_3$ Millionen).

Die finanzielle Reorganisation der Reederei, verbunden mit einer Abschreibung von 60 % des Aktienkapitals, ist in der ausserordentlichen Mitgliederversammlung vom 16. Dezember 1932 zum Abschluss gebracht worden. Die Entlastung des Zinsendienstes wird sich indessen erst im Jahr 1933 auswirken.

Das Jahresergebnis 1932 schliesst mit einem Gewinn von zirka Fr. 85 000 ab und darf mit Rücksicht auf die schlechte Frachtenlage als befriedigend bezeichnet werden.

4. Am 12. August 1931 wurde die Etzelwerk-A.-G. gegründet, an der die Bundesbahnen beteiligt sind. Der Zweck der Gesellschaft ist der Bau und Betrieb des Etzelwerkes auf Grund des mit den Kantonen Zürich, Schwyz und Zug abgeschlossenen Konzessionsvertrages vom 2./8. August 1919 und 24. Mai/3. Juli 1929 und der Zusatzverträge mit dem Kanton Schwyz, sowie den Bezirken Einsiedeln und Höfe. Auf das Fr. 20 000 000 betragende Grundkapital (Anteil der SBB Fr. 11 000 000) sind 20 % einbezahlt worden. Die Gesellschaft hat die ihr von den beiden Gründern (SBB und NOK) für Vorstudien, Projektierungen, Landerwerbungen, Konzessionsgebühren usw. gemachten Aufwendungen entsprechend den Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages zurückbezahlt.

Die Bauarbeiten wurden im Laufe des Sommers in Angriff genommen und sollen, wenn nicht unerwartete Verhältnisse eintreten, bis zum Herbst 1936 vollendet werden. Sie nehmen einen durchaus geordneten und befriedigenden Verlauf. Für die Beschäftigung von Arbeitslosen werden vom Bund und den Kantonen Beiträge geleistet.

5. Die Schweizerische Kraftübertragung-A.-G., bei der wir mit Fr. 250 000 beteiligt sind, hatte kein günstiges Jahr. Unternehmungen dieser Art werden von Wirtschaftskrisen stärker betroffen als Kraftwerke, die sich mit der Detailabgabe von elektrischer Energie in bestimmten Absatzgebieten befassen. Das Obligationenkapital konnte verzinst werden, dagegen blieben die Aktien ohne Dividenden. Eine willkommene Einnahme erwächst der Gesellschaft durch den Transport der aus dem Monte Piottino-Werk stammenden Energie über die Leitung Amsteg-Rathausen, die zu diesem Zweck umgebaut werden musste. Dieser Energietransport wurde Ende des Jahres aufgenommen.

6. Die Schweizerische Express-A.-G. «Sesa», bei der wir massgebend beteiligt sind, hat sich, wie in den vorhergehenden Jahren, mit Erfolg bemüht, die Interessen der Bahnverwaltungen im Konkurrenzkampf zwischen Automobil und Eisenbahn zu wahren und eine zweckmässige Zusammenarbeit der beiden Verkehrsmittel in die Wege zu leiten. Sie wird auch für das Jahr 1932 die übliche Dividende von 5 % ausrichten.

E. Geschäftsleitung.

Die Generaldirektion hat 52 Sitzungen abgehalten.

Im Laufe des Berichtsjahres fanden 4 Direktorenkonferenzen statt, in denen folgende wichtigere Geschäfte beraten wurden:

Aufstellung und Prüfung der Bauvoranschläge; Kreditüberschreitungen; Massnahmen zur Bekämpfung der Automobilkonkurrenz; Organisationsmassnahmen für die Rechnungskontrolle; Wiederwahlen auf den 1. Januar 1933; Personalbestand; Erhebungen über den Umfang des Automobilverkehrs im Juni 1932; Beförderungen und ausserordentliche Besoldungserhöhungen auf 1. Januar 1933; Anwendung des Bundesratsbeschlusses vom 2. Dezember 1932 betreffend Kommunisten; Neufestsetzung der Entschädigungen für die Dienstwohnungen.

F. Verwaltungsrat.

Der Verwaltungsrat hat während des Geschäftsjahres in 6 Sitzungen 16 Geschäfte beraten, die in den Abschnitten IV—XI des allgemeinen Teils des Geschäftsberichtes erwähnt sind.

G. Kreiseisenbahnräte.

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

Neben den ordentlichen Geschäften wurden in der Hauptsache, in Form von Anregungen, Interpellationen und Wünschen Tarif- und Fahrplanangelegenheiten, sowie Baufragen behandelt. Als wichtigeres Geschäft ist zu nennen: der Umbau des Hauptbahnhofgebäudes in Zürich.

Die Kreiseisenbahnräte haben ferner eine gemeinsame Sitzung (18. Mai 1932) abgehalten und sich dabei mit den folgenden Fragen beschäftigt: Organisation und Tätigkeit der Hauptwerkstätten der Bundesbahnen; die Wohlfahrtseinrichtungen der Bundesbahnen.

Im Einverständnis mit den drei Kreiseisenbahnräten ist die üblicherweise jeweilen im Monat November stattfindende zweite Tagung dieser Räte ausgefallen.

IV. Finanz- und Rechnungswesen.

A. Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung.

1. Mit Ermächtigung des Bundesrates vom 2. September 1932 wurde zur Konsolidierung unserer schwebenden Schuld und für die Deckung der laufenden Bedürfnisse eine 3½ % Bundesbahnanleihe im Betrage von 125 Millionen Franken aufgenommen. Die Anleihe ist mit Ausnahme von 25 Millionen Franken, die für die Portefeuilles des Bundes oder der Bundesbahnen bestimmt waren, vom Kartell schweizerischer Banken und vom Verbande schweizerischer Kantonalbanken fest übernommen und vom 14. bis 21. September 1932, mittags, zum Kurse von 97 %, zuzüglich $0,_{60}$ % eidgenössischer Titelstempel, zur öffentlichen Zeichnung aufgelegt worden. Es gingen Zeichnungen im Betrage von 102 Millionen Franken ein; die Zuteilungsquote stellte sich auf $96,_{27}$ %. Die Anleihe ist eingeteilt in Inhaberobligationen im Nominalbetrage von Fr. 1000 und Fr. 5000. Die Titel können spesenfrei gegen Namenzertifikate bei unserer Hauptkasse in Bern hinterlegt werden. Die Obligationen tragen Semestercoupons per 1. April und 1. Oktober. Die Anleihe ist zu pari mittels jährlicher Auslosungen rückzahlbar, nach Massgabe eines den Titeln aufgedruckten Amortisationsplanes, der 25 gleiche, vom 1. Oktober 1938 bis und mit 1. Oktober 1962 sich erstreckende Annuitäten umfasst. Die Liberierung der zugeteilten Titel hat vom 24. September bis 1. Oktober 1932 stattgefunden. Seit dem 1. Dezember 1932 ist die Anleihe an den Börsen von Basel, Bern, Genf, Neuenburg, St. Gallen, Lausanne und Zürich kotiert.

2. Aus dem Ertrage der vorstehend erwähnten Anleihe haben wir unsere schwebende Schuld beim eidgenössischen Finanzdepartement von 19 Millionen Franken abgetragen und dem gleichen Departement für die im Dezember 1931 für uns vorgenommene Ablösung des 3½ % Darlehens der Schweizerischen Lebensversicherungs- und Rentenanstalt in Zürich ausserdem Fr. 69 065 000, zuzüglich Marchzins, zur Verfügung gestellt. Der Rest des Anleihensertrages diente zur Deckung der laufenden Bedürfnisse.

3. Das auf den 24. Dezember 1932 zur Rückzahlung fällige 5 % Darlehen der schweizerischen Postverwaltung vom Jahre 1927 im Betrage von 5 Millionen Franken wurde für eine weitere Dauer von 5 Jahren zum Zinssatze von 3½ % verlängert.

4. Dem Portefeuille der Pensions- und Hilfskasse des Personals wurden zur Deckung von Guthaben im Laufe des Jahres für einen Betrag von Fr. 11 400 000 4½ % Depotscheine unserer Verwaltung zugewiesen. Auf Ende Dezember besass diese Kasse für Fr. 254 885 000 solcher Scheine gegen Fr. 243 485 000 im Vorjahre. In Anpassung an die Verhältnisse auf dem Geldmarkte wurde die Verzinsung dieser Depotscheine ab 1. Januar 1933 von 4½ % auf 4 % herabgesetzt. Den Zinsausfall hat unsere Verwaltung, gestützt auf die im Jahre 1921 übernommene Zinsengarantie, zu decken.

5. Unsere Beteiligung von Fr. 450 000 am Aktienkapital der Bahnhof-Kühlhaus-A.-G. Basel ist voll einbezahlt worden. Das Unternehmen hat im verflossenen Monat November den Betrieb aufgenommen. Zu unserer bisherigen Beteiligung von Fr. 100 000 am Aktienkapital der Basler Freilager-Gesellschaft haben wir für weitere Fr. 50 000 neue Anteilscheine dieser Gesellschaft gezeichnet und voll liberiert. Gegen Sicherstellung wurde ferner der Schweizerischen Speisewagengesellschaft in Bern ein 4½ % Darlehen von Fr. 150 000 gewährt.

6. Der Anleihens- und Zinsendienst wies dieses Jahr wiederum ausserordentliche Verhältnisse auf. Infolge der Aufnahme der 3½ % Anleihe von 1932 von 125 Millionen Franken und der Ausgabe von Depotscheinen zugunsten der Pensions- und Hilfskasse im Betrage von $11,_{4}$ Millionen Franken, denen Kapitalrückzahlungen von Fr. 96 218 760. 96 gegenüberstanden, ist die Anleihensschuld von Fr. 2 806 519 371. 92 auf Fr. 2 852 200 610. 96 gestiegen. Der mittlere Zinsfuss unserer festen Anleihen stellt sich unter Berücksichtigung der Emissionskosten auf $4,_{301}$ gegen $4,_{328}$ im Vorjahre.

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

4 681 889 Coupons im Werte von	Fr.	96 859 028. 75
21 150 Obligationen im Werte von	»	84 944 612. —
Direkte Zinsvergütungen (ohne Coupons)	»	15 057 811. 04
Zusammen	Fr.	196 861 451. 79

Beim Rechnungsabschluss waren noch für einen Betrag von Fr. 7 535 956. 25 verfallene Coupons und rückzahlbare Obligationen ausstehend. Der Verjährung fielen anheim 1431 Coupons und

2 Obligationen im Gesamtbetrage von Fr. 21 327. 75. Am Jahresschluss waren 425 Titel und Coupons mit Zahlungssperre belegt gegen 445 im Vorjahre. Im Laufe des Jahres wurden auf den zur Einlösung gelangten abgabepflichtigen Coupons total Fr. 1 359 048. 25 an Couponssteuern in Abzug gebracht, welcher Betrag sukzessive an die eidgenössische Steuerverwaltung abgeliefert wurde.

7. Bei der Sparkasse des Personals hat sich die Zahl der Einleger von 9497 auf 9992 erhöht.

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

1929	Barhinterlagen . . .	Fr. 2 250 783. 61
2317	Wertschriftenhinterlagen	» 15 737 791. 50
2934	Bankbürgschaften .	» 28 572 963. 20
Total 7180	Sicherheiten im Gesamtbetrage von . .	Fr. 46 561 538. 31

(1931: 7571 mit Fr. 49 594 147. 49).

Die allgemeine Senkung der Zinssätze hat uns bewogen, den Zinssatz für die Barhinterlagen mit Wirkung ab 1. Januar 1933 von 3½ % auf 3 % herabzusetzen. In den Barhinterlagen ist der Betrag der Garantierücklässe inbegriffen. Der Rückgang in der Anzahl sowie in der Höhe der Sicherheiten ist auf die allgemeine Lage zurückzuführen.

9. Das Portefeuille der eigenen Wertschriften weist auf Ende des Jahres einen Buchwert von Fr. 36 890 242. 40 auf gegen Fr. 61 986 107. 65 im Vorjahre. Die Verminderung ergibt sich zur Hauptsache aus Verkäufen von Titeln, insbesondere von zugeteilten Obligationen unserer 4 % Anleihen vom März und vom November 1931, die in Ausnützung des günstigen Kursstandes vorgenommen wurden. Ferner haben wir dem Bund die von der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn übernommenen 4 % Obligationen I. Hypothek Scherzligen-Bönigen im Nominalbetrage von Fr. 4 702 000 zum Kurse von 75 % abgetreten. Die Neuwertung der Wertschriften ergab einen Minderwert von Fr. 446 393. 55, der in der Hauptsache auf den Kursrückgang von Eisenbahnobligationen zurückzuführen ist.

Beim Portefeuille des Guyer-Zeller-Fonds, das auf Ende des Jahres einen Buchwert von Fr. 273 310 aufweist, konnte ein Mehrwert von Fr. 4050 verrechnet werden.

10. Im Laufe des Jahres wurden für Rechnung der Pensions- und Hilfskasse an 42 Bedienstete Hypothekardarlehen im I. Range im Gesamtbetrage von Fr. 650 300 ausgerichtet. An 2 Eisenbahnerbaugenossenschaften haben wir für zusammen Fr. 599 800 Hypothekardarlehen gewährt.

Während des Berichtsjahres erfolgten auf die Hypothekardarlehen Kapitalrückzahlungen im Betrage von Fr. 1 844 238. 70. Auf Jahresende belief sich der Gesamtbetrag der Hypothekardarlehen auf Fr. 63 465 142 gegen Fr. 60 806 939 im Vorjahre. Hievon entfallen Fr. 49 771 849. 50 auf Darlehen für Wohnungsbauten des Personals.

Auf 1. Januar 1933 wurde der Zinsfuss für Hypothekardarlehen an Private von 4½ % auf 4¼ %, an einzelne Angestellte von 4½ % auf 4 % und an Eisenbahnerbaugenossenschaften von 4¼ % ebenfalls auf 4 % herabgesetzt.

B. Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung.

1. Im Verlaufe des Jahres 1932 sind folgende Revisionen bei den Rechnungs- und Kassenstellen der Generaldirektion und der Kreisdirektionen vorgenommen worden:

Durch Organe der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung 6 Revisionen des Kassenbestandes sowie je 1 Revision der Sparkasse des Personals der Generaldirektion, der Bestände der eigenen Wertschriften und der hinterlegten Sicherheiten bei der Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung; Revisionen der Vorschusskassen und Postcheckrechnungen verschiedener Dienststellen der Generaldirektion; ferner Prüfungen der Jahresergebnisse pro 1931 über den Bahnhofbuchhandel und über die Bahnhofreklame, sowie Prüfungen der Geschäftsbücher von 22 Bahnhofwirtschaften.

Von Vertretern der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung sowie der Hauptkasse sind ferner bei den Sektionen für das Rechnungs- und Kassenwesen der Kreise je eine Revision der Kassenführung, der Bestände der Sicherheiten und der Sparkasse des Personals durchgeführt worden.

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 vorgenommen.

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 1930 sind am 30. März durch die Prüfungskommission der internationalen Simplondelegation einer Revision unterzogen worden.

Die Rechnungen des Jahres 1931 wurden am 24. August der internationalen Simplondelegation zugestellt.

C. Verkehrskontrolle.

1. Im Berichtsjahr ist eine neue Instruktion betreffend die Ausgabe von Supplementsbilletten durch das Zugspersonal in den Zügen und die Verrechnung der bezüglichen Einnahmen zur Einführung gelangt.

2. Die den Geschäftsfirmen auf den Stationen eröffneten Frachtkredite haben folgende Änderungen erfahren: neu eröffnet 336, aufgehoben 250; Stand Ende Dezember 1932: 4067.

V. Personalangelegenheiten.

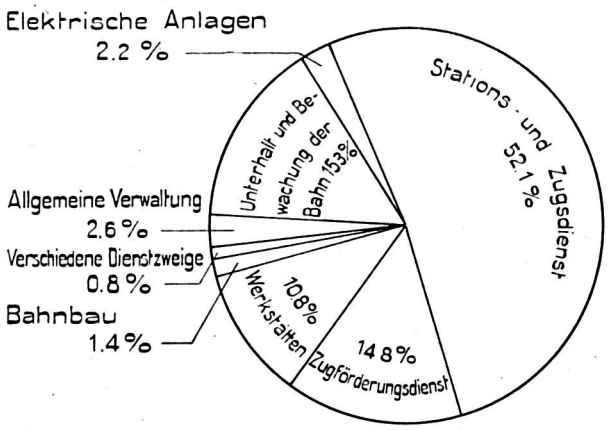
A. Allgemeine Personalangelegenheiten.

1. Mit Verfügung des eidgenössischen Finanz- und Zolldepartementes vom 28. November 1932 wurde für die Amtsdauer 1933—1935 das Ortsverzeichnis, nach welchem sich die Ortszulagen des Personals zu richten haben, neu festgesetzt.

2. Ende des Berichtsjahres sind die verschiedenen Personalvertretungen (Paritätische Kommission, Disziplinarkommissionen, Personalausschüsse, Hilfs- und Krankenkassenkommissionen, Arbeiterkommissionen) für die am 1. Januar 1933 beginnende Amtsdauer neu bestellt worden.

Abbildung 11.

Die Gliederung des Personals nach Dienstzweigen 1932.



3. Die Disziplinarkommissionen der drei Kreisdirektionen hatten sich mit 19 Disziplinarbeschwerden zu befassen.

4. Die Personalausschüsse haben in 9 Sitzungen verschiedene Dienstgeschäfte zuhanden der Verwaltung begutachtet.

5. Prämiierungsvorschläge. Im Berichtsjahre sind vom Personal 122 Vorschläge für die Vereinfachung, Verbesserung oder Verbilligung des Betriebes eingegangen. Bei der Prämiierung erhielten 28 Einsender Anerkennungsurkunden nebst Geldprämien.

6. Unfallverhütungsdienst. Gegenstand besonderer Untersuchungen und Erörterungen bildeten im Berichtsjahre die Augenunfälle und die Unfälle bei der chemischen Unkrautvertilgung. In 28 Vorträgen bei Instruktionskursen wurde das Personal über die Unfallursachen sowie über Mittel und Wege zur Verhütung von Unfällen aufgeklärt und belehrt. In den Werkstätten fanden besondere Instruktionen über die unfallsichere Bedienung der Holzbearbeitungsmaschinen statt. Die «Richtlinien und Grundsätze betreffend das Verhalten des Personals gegenüber den Gefahren des elektrischen Stromes» wurden an das gesamte interessierte Personal abgegeben.

7. Psychotechnischer Dienst. Beim Werkstättedienst wurden 381 Bewerber auf ihre Tauglichkeit zum Handwerkerberuf untersucht. 251 = 66 % bestanden die Kenntnisprüfung. Bei den Eignungsprüfungen erfüllten von 249 Geprüften 150 = 60 % die gestellten Bedingungen. Für den Stationsdienst wurden 204 Bewerber für Lehrlingsstellen psychotechnisch geprüft, davon 105 gemeinsam mit der Postverwaltung. — Für den Zugsdienst wurden 29 Kondukteurlehrlinge psychotechnisch geprüft.

Durch die Bewährungskontrolle wurden die Ergebnisse der psychotechnischen Prüfung in der Praxis als richtig bestätigt.

8. Zur Neufestsetzung der Entschädigungen für die Dienstwohnungen sind von einer Kommission, bestehend aus Vertretern der Verwaltung und des Personals sowie einem ausserhalb der Verwaltung stehenden Architekten als Obmann, Grundsätze und Richtlinien für die Schätzung der Wohnungen sowie Vorschläge für die Bewertung von 2270 Dienstwohnungen und Wärterhäusern aufgestellt worden.

9. Von nicht genannt sein wollender Seite ist uns schenkungsweise ein Betrag von Fr. 50 000. — übermittelt worden, mit der Bestimmung, unter der Bezeichnung «Hilfsfonds für nicht pensionsberechtigte Bedienstete der S.B.B. oder deren Angehörige» für ausserordentliche Unterstützungen verwendet zu werden.

10. Aus dem Guyer-Zeller-Fonds wurden an 31 Bedienstete Belohnungen im Gesamtbetrage von Fr. 770 für die Verhütung von Unfällen oder die Abwendung von Gefahren ausgerichtet.

11. An 229 Beamte und Angestellte, die das 25. oder 40. Dienstjahr zurückgelegt und auf Grund von Art. 49 des Beamtengesetzes Anspruch auf ein Dienstaltersgeschenk hatten, haben wir an Stelle eines Teils des Barbetrages auf Wunsch Uhren mit Widmung verabfolgt.

B. Personalversicherung.

1. Pensions- und Hilfskasse.

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

Fälle	G.-D.	Kreise I	Kreise II	Kreise III	Zusammen
Invalide					
mit Pension	57	368	532	520	1477
mit Abfindung	—	—	1	3	4
Gestorbene Aktive	2	43	56	65	166
Pensionierte Witwen	1	34	43	53	131
» Waisen	—	26	61	75	162
» Doppelwaisen	—	—	3	—	3
Gestorbene Invalide	22	116	188	147	473
Pensionierte Witwen	10	67	118	88	283
» Waisen	1	18	35	22	76
Gestorbene Witwen	13	50	87	70	220
Pensionierte Doppelwaisen	—	3	1	6	10
Wiederverheiratete Witwen	—	5	6	8	19
Abfindungen gemäss Art. 41	—	—	1	—	1

Ausserdem sind von den Hilfskassenkommissionen Unterstützungen im Sinne des Art. 43 der Statuten im Betrage von Fr. 109 474.15 zugesprochen worden (307 Fälle).

b. Über den Stand an versicherten Aktiven und des anrechenbaren Jahresverdienstes auf den 31. Dezember 1932, sowie an pensionierten Invaliden, Witwen, Waisen und Unterstützten gibt nachstehende Zusammenstellung Auskunft.

Versicherte Aktive:	1932	1931	Anrechenbarer Jahresverdienst: 1932	1931
Vollversicherte	31 379	32 666	Fr. 161 389 178	Fr. 167 082 870
Spareinleger	627	808	» 1 923 502	» 2 449 540

	1932	1931	Betrag der Jahrespension: 1932	1931
Pensionierte Invalide	10 169	9 216	Fr. 35 008 980	Fr. 30 858 678
» Witwen	5 857	5 701	» 8 704 369	» 8 298 974
» Waisen	1 496	1 519	» 711 714	» 715 744
» Doppelwaisen	124	133	» 116 646	» 126 693
» erwerbsunfähige Waisen	240	213	» 130 689	» 116 708
Unterstützte Verwandte	88	83	» 45 802	» 47 919
» gem. Art. 56 des Beamtengesetzes	20	18	» 22 733	» 23 335

Die Zahl der versicherten Aktiven hat infolge der Personalverminderung um 1468 und der Betrag der anrechenbaren Besoldung um Fr. 6 219 730 abgenommen. Neu sind im Rechnungsjahre bloss 303 Mitglieder in die Kasse aufgenommen worden. Die Gewinne auf Eintritten haben sich deshalb zum Nachteil der Kasse vermindert.

c. Die Gewinn- und Verlustrechnung weist auf 31. Dezember 1932 eine Zunahme der erforderlichen Erhöhung der Reserven um rund $17,_1$ Millionen Franken auf. Die starke Zunahme ist auf die Nichtverzinsung des Fehlbetrages und auf die grosse, mit dem Personalabbau in Zusammenhang stehende Überinvalidierung zurückzuführen. Gegen 764 zu erwartende pensionierte Invalide waren es in Wirklichkeit deren 1406. Die Jahrespensionssumme der neu entstandenen Invaliden beträgt rund $5,_6$ Millionen Franken mit einem Barwert von rund 52 Millionen Franken. Demgegenüber ist eine Abnahme infolge Todes von nur 438 Invaliden mit einer Jahrespensionssumme von rund $1,_5$ Millionen Franken und einem Barwert von rund $9,_8$ Millionen Franken zu verzeichnen.

Über die auf den 31. Dezember 1932 abgeschlossene Bilanz gibt die Seite 128 Auskunft.

Als auf Anfang 1928 Massnahmen zur Sanierung der Kasse vorgeschlagen und auch durchgeführt wurden, haben wir nach Abschluss des Jahres 1932 eine erneute versicherungstechnische Prüfung unserer Pensions- und Hilfskasse in Aussicht gestellt. Der Bericht über das Ergebnis dieser Prüfung wird gegen Mitte 1933 vorliegen.

d. Der Wertschriftenbestand der Pensions- und Hilfskasse hat sich im verflossenen Jahre von Fr. 309 932 075 um Fr. 11 786 778 auf Fr. 321 718 853 vermehrt. Die Bewertung des Titelportefeuilles ergab eine Wertverminderung von Fr. 34 460, herrührend in der Hauptsache vom Kursrückgang der Eisenbahnobligationen.

2. Unfallversicherung.

a. Für die Versicherung unseres Personals haben wir der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern im Jahre 1932 folgende Prämien bezahlt:

Für Betriebsunfälle	1932	1931
Versicherte Lohnsummen	Fr. 161 719 719	Fr. 164 851 566
Prämien	» 2 321 926	» 2 366 535
Mittlerer Prämiensatz	$14,_{36}$ ‰	$14,_{36}$ ‰
Für Nichtbetriebsunfälle		
Versicherte Lohnsummen	Fr. 161 114 694	Fr. 164 133 968
Prämien	» 638 682	» 650 943
Mittlerer Prämiensatz	$3,_{96}$ ‰	$3,_{97}$ ‰

Als Agenturdienstentschädigung hat uns die Anstalt Fr. 236 848. 65 (1931: Fr. 222 466.—) vergütet.

b. Den Haftpflichtrentnern ist auch im Jahre 1932, 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 1932 zu Lasten des Betriebes ausgerichtet. Die ausbezahlten Hilfeleistungen und Teuerungszulagen betrugen insgesamt Fr. 43 532.15 (1931: Fr. 43 175.45).

3. Krankenkasse:

Am 31. Dezember 1932 waren gemäss Art. 16 und 17 der Statuten versichert (die entsprechenden Zahlen des Vorjahres sind in Klammern angegeben):

Klasse *a* (nur für Krankenpflege) 23 427 (23 725) Männer und 1221 (1211) Frauen;

Klasse *b* (nur für Krankengeld) 3 (3) Männer, keine Frauen;

Klasse *c* (für Krankenpflege und Krankengeld) 166 (159) Männer und 10 (9) Frauen.

Über die Gewinn- und Verlustrechnung geben die Seiten 131 und 132 Auskunft.

Die Versicherungsklasse *a* hat einen Vorschlag von Fr. 3 763. 70 aufzuweisen (1931: Verlust von Fr. 230 255. 90). Der günstige Abschluss ist die Folge der auf den 1. Januar 1932 eingetretenen Erhöhung der Kassenauflage der Mitglieder von Fr. 3.— auf Fr. 3. 50 pro Monat. Zudem haben die Ausgaben abgenommen.

Die Versicherungsklasse *b* verfügt auf Ende des Rechnungsjahres über einen Reservefonds von Fr. 7 557. 75.

Die Versicherungsklasse *c* hat einen Rückschlag von Fr. 4217. 95 erlitten, der aus dem vorhandenen Reservefonds (Fr. 645. 90) und aus den Zinsen des Spezialfonds (Fr. 3572. 05) gedeckt wurde. Der Spezialfonds hat sich von Fr. 124 820. 45 um Fr. 595. 80 auf Fr. 125 416. 25 vermehrt.

Über die Krankheitsverhältnisse im Rechnungsjahr gibt die «Statistik zur Gewinn- und Verlustrechnung pro 1932» auf Seite 133 dieses Berichtes Auskunft. Die auf einen Versicherten entfallenden Heilungskosten (Arzt-, Arznei- und Spitalkosten) haben abgenommen; sie betrugen bei den Werkstättenkrankenkassen Fr. 43. 85 (1931: Fr. 45. 49) und bei den Kreiskrankenkassen Fr. 43. 19 (1931: Fr. 46. 99). Die Verhältnisse haben sich somit etwas gebessert.

Die Bilanz gibt zu Bemerkungen nicht Anlass.

Die dem Bundesamt für Sozialversicherung vorgelegte Rechnung unserer Krankenkasse pro 1931 hat dieser Behörde keinen Anlass zu Bemerkungen oder Verfügungen gegeben.

C. Bahnärztlicher Dienst.

1. Im Jahre 1932 kamen 18 252 Krankheitsfälle und 5156 Unfälle zur Anmeldung gegenüber 19 950 Krankheitsfällen und 5528 Unfällen im Vorjahre. Die Zahl der Krankheits- und Unfalltage beträgt 599 634 (1931 = 607 815). Das ergibt auf einen Beschäftigten eine Morbidität von $18,_{07}$ Tagen (1931 = $17,_{88}$).

Die mittlere Heilungsdauer betrug:

		1932	1931
bei Krankheiten (ohne Kurzabsenzen)	Tage	$26,_{15}$	$23,_{94}$
bei Unfällen	»	$20,_{10}$	$20,_{33}$

Trotz der Abnahme der Krankheitsfälle und Unfälle ist eine Erhöhung der sogenannten Morbiditätsziffer eingetreten. Diese Erscheinung wird erklärt durch die Zunahme der Heilungsdauer bei Krankheiten um durchschnittlich $2,_{2}$ Tage und steht in Zusammenhang mit dem Ablauf der Amtsdauer und den zahlreichen Pensionierungen, denen in der Regel eine Krankheitsperiode von längerer Dauer vorausgeht.

2. Im Berichtsjahr fanden statt:

	1932	1931
Aufnahmeuntersuchungen	471	842
Begutachtungen auf Invalidität . .	1034	715
Kontrolluntersuchungen bei Dienstaussetzungen wegen Krankheit. .	1823	1709

VI. Materialverwaltung.

A. Materialbeschaffung.

Im Berichtjahre sind folgende wichtigere Materialien beschafft worden:

Oberbau- und Stellwerkmaterial . . .		27 177 t
Holzschwellen (Schweizerholz)	Stück	24 000
Imprägnierung von Holzschwellen für rund	Fr.	250 000
Betriebsstoffe für die Zugförderung (ohne Kohlen)		8 031 t
Eisen und Metalle für die Werkstätten und übrigen Dienste		9 722 t
Verschiedene Artikel für die Werkstätten und übrigen Dienste im Werte von	Fr.	1 793 100
Baumaterialien (Zement usw., Karbid, Farben)		2 054 t
Materialien für Heizung, Beleuchtung, Reinigung und Einfriedigungen, ferner elektrisches Material, Inventargegenstände, Bureaumaterial, Unkraut- und Staubbekämpfungsmittel usw. im Werte von.	Fr.	4 466 020
Dienstkleider im Werte von . . .	»	1 514 200

B. Verkauf von Altmaterial.

Es wurde verkauft:

Altmaterial der Werkstätten und übrigen Dienste für rund	Fr.	653 000
Altmaterial aus dem Oberbau für rund	»	1 087 000

C. Kohlenversorgung.

Der Verwaltungsrat genehmigte am 23. Februar den Vertrag mit den Mines Domaniales françaises de la Sarre über die Lieferung von 90 000 t Kohlen.

Gesamteingänge an fossilem Brennmaterial:

Holland	12 343 t
Frankreich	13 875 t
Saargebiet.	117 052 t
Deutschland	64 371 t
Polen	12 558 t
England	15 553 t
Einheimische Brikettfabrik	21 617 t
Zusammen	257 369 t
(1931:	248 102 t)

Der Kohlenlagerbestand betrug:

Anfang 1932: 125 950 t
Ende 1932: 167 833 t

VII. Tarifwesen und Verkehrswerbung.

A. Allgemeines.

Die Kommerzielle Konferenz der Schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten hielt am 22. März ihre 40. und am 15. November ihre 41. Sitzung ab.

B. Personen- und Gepäckverkehr.

1. Um denjenigen Arbeitern und Angestellten, die wegen der grossen Entfernung zwischen dem ständigen Arbeitsort und ihrem Wohnort nicht täglich heimkehren können, den Besuch der Angehörigen über den Sonntag zu erleichtern, ist auf den 1. Juli eine neue Sorte Arbeiterabonnements, Serie III*b*, mit Gültigkeit nur für die Hinfahrt zur Arbeit am Montag und für die Rückfahrt am Samstag (mit gewissen Abweichungen je nach der Arbeitslage) eingeführt worden. Der Preis dieser Abonnements beträgt ein Drittel desjenigen der Arbeiterabonnements der Serie III, die zu einer Hin- und Rückfahrt an jedem Werktag berechtigen.

Die Aufhebung dieser Massnahme nach eingetretener Besserung der wirtschaftlichen Lage bleibt vorbehalten.

2. Für den Hilfsdienst des Verbandes der schweizerischen Studentenschaften im Oberwallis (mit Einschluss der Brandkatastrophe Blitzingen), im Kanton Graubünden und im Berner Oberland ist eine Ermässigung von 75 % auf den Fahrpreisen für einfache Fahrt zugestanden worden.

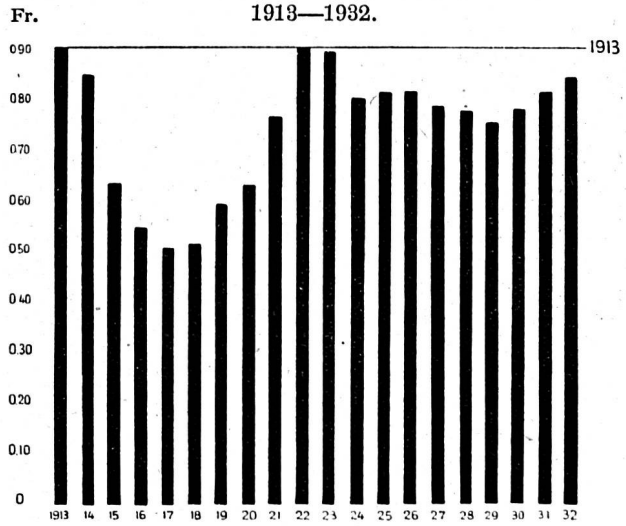
Die gleiche Vergünstigung wurde auch den Teilnehmern an dem vom «Schweizerischen Komitee des internationalen Hilfsdienstes» veranstalteten freiwilligen Hilfsdienst in der durch Erdsturz heimgesuchten Gemeinde Safien (Graubünden) eingeräumt.

3. Der Schulfahrtentarif wurde auf 1. Mai in dem Sinne geändert, dass bereits auf je 10 (bisher 20) Schüler, Kadetten usw. ein Lehrer oder eine andere Aufsichtsperson zur Schulfahrtstaxe reisen kann.

Abbildung 12.

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

1913—1932.



4. Der Tarif für Familienbillette wurde auf Grund der gesammelten Erfahrungen auf 1. Juni hauptsächlich in nachstehenden Punkten geändert:.

a. Der Tarif wird angewendet, wenn auch nur einer der beiden Ehegatten und wenigstens 2 Kinder an der Fahrt teilnehmen; die erforderliche Mindestbeteiligung beträgt somit für diesen Fall nur noch 3 Personen.

b. Als Kinder, die bei der Mindestzahl mitzählen, gelten ausser eigenen und Stief- und Adoptivkindern nun auch Pflegekinder und Kinder von Verwandten, die sich dauernd oder vorübergehend in der Familie aufhalten. Kinder unter 4 Jahren, für die nicht bezahlt wird, sowie Söhne und Töchter, die verheiratet oder mehr als 25 Jahre alt sind, zählen nicht mit.

c. Familienbillette mit 45tägiger Gültigkeit werden schon für eine Gesamtentfernung von 200 (bisher 300) Tarifkilometern ausgegeben.

5. Am 1. Juli ist eine Neuausgabe des Tarifs für Generalabonnements in Kraft getreten, die zugunsten der Abonnenten verschiedene Neuerungen in bezug auf die Verlängerung der Gültigkeitsdauer bei Krankheit und Militärdienst, die Übertragung und den Umtausch von Generalabonnements aufweist.

Einem Gesuch des Verbandes reisender Kaufleute der Schweiz um weitere Herabsetzung der Preise der Generalabonnements konnte aus finanziellen Gründen nicht entsprochen werden.

6. Mit Wirkung ab 1. Juni wurde, in Verbindung mit einer Anzahl schweizerischer Eisenbahnverwaltungen, mit der «Swissair», Schweizerische Luftverkehrs-Aktiengesellschaft in Zürich, für sich und die übrigen der International Air Traffic Association angehörenden Luftfahrtgesellschaften ein Vertrag abgeschlossen, wonach Flugzeugreisende, die am Antritt oder an der Fortsetzung ihrer Reise im Flugzeug verhindert sind, statt des Flugzeugs die Eisenbahn benützen können. Dieser Flug/Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr wickelt sich in der Weise ab, dass der Reisende der Bahnstation, von der an er die Bahn benützen will, einen von der Luftfahrtgesellschaft ausgestellten Ausweis übergibt, auf Grund dessen ihm ohne Barzahlung ein Bahnfahrausweis I. Klasse mit Gültigkeit für Schnellzüge abgegeben und das Gepäck abgefertigt wird, und zwar nach der Bestimmungsstation des Flugscheins oder einer näher gelegenen Station. Die Bahnverwaltungen stellen der «Swissair» dafür Rechnung.

7. Für die Zeit vom 3. Dezember 1932 bis 26. März 1933 ist wieder ein Tarif für Wintersportbillette herausgegeben worden. Die Bestimmungen und Taxen entsprechen demjenigen des Vorjahres. Hingegen ist eine Ausdehnung in dem Sinne vorgenommen worden, dass nun Sportbillette auch nach Postautomobil-Stationen, die für den Wintersportverkehr in Frage kommen, ausgegeben werden.

8. Um bei der Bekämpfung der Krise im Wintersport- und Kurverkehr nach der Schweiz

nochmals helfend mitzuwirken, beschlossen die schweizerischen Transportunternehmungen (einschliesslich der Postverwaltung), auf den vom 1. Dezember 1932 bis 28. Februar 1933 im Ausland bei Reisebureaux und Agenturen der SBB gelösten schweizerischen Fahrausweisen für Hin- und Rückfahrten und Rundreisen ab Grenzstationen nach schweizerischen Inlandstationen eine Ermässigung von 10 % zu gewähren, unter der Bedingung, dass sich die Reisenden mindestens 7 Tage in der Schweiz aufhalten.

9. Um die besondere Fahrpreisermässigung, die auf den italienischen Strecken für Reisen nach Sizilien während des dortigen Frühlings gewährt wird, den Reisenden auch bei Lösung direkter Billette zugänglich zu machen, wurde auf den 1. Januar ein Tarif für die Beförderung von Personen zwischen der Schweiz und Sizilien auf Grund von Spezial-Hin- und Rückfahrtsbilletten eingeführt.

Gleichzeitig ist ein solcher Tarif für den Verkehr zwischen Deutschland und Italien in Kraft getreten.

Die Tarife finden jeweilen vom 1. Januar bis 30. Juni (primavera siciliana) Anwendung.

10. Am 20. Januar trat ein Tarif für den niederländisch-französischen Personen- und Gepäckverkehr in Kraft, der u. a. auch die direkte Abfertigung über schweizerische Wege vorsieht.

11. Auf den 15. Mai ist ein Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Gepäck zwischen der Schweiz und Belgien über Köln in Kraft gesetzt worden.

12. Auf den 1. September wurde die direkte Abfertigung von Reisegepäck zwischen der Schweiz und Griechenland durch Österreich eingeführt.

13. Am 1. September trat ferner ein Tarif für den direkten Expressgutverkehr zwischen Deutschland und Frankreich mit Einbeziehung der schweizerischen Routen in Kraft.

14. Für die Beförderung von unbegleitetem Reisegepäck zwischen Frankreich und Italien durch die Schweiz wurde auf den 16. September ein Tarif in Kraft gesetzt.

15. Am 1. Oktober ist die direkte Abfertigung von Expressgut im Verkehr zwischen der Schweiz und Frankreich eingerichtet worden.

16. Zur Berücksichtigung einer Sondervergünstigung, die die Italienischen Staatsbahnen anlässlich der «Mostra del Fascismo» in Rom in der Zeit vom 1. November 1932 bis 21. April 1933 gewähren, wurden für den Verkehr aus der Schweiz und aus Deutschland besondere Personentarife erstellt.

17. Die folgenden Angaben zeigen die Entwicklung einiger Verkehrseinrichtungen von besonderem Interesse:

a. Streckenabonnements:

	Monatsabonnements	Anzahl der ausgegebenen Abonnements (mit und ohne Schnellzugzuschlag) 1932	1931	Einnahmen inkl. Ausfertigungsgebühr, aber ohne Schnellzugszuschläge Fr. 1932	1931
Serie I	Allgemeine Abonnements für beliebige Fahrten	59 625	61 295	1 102 619	1 129 967
Serie I*a*	Allgemeine Abonnements für täglich 2 einfache Fahrten	102 310	100 219	1 573 091	1 547 921
Serie II	Schülerabonnements für beliebige Fahrten	139 980	135 236	1 419 217	1 379 312
Serie II*a*	Schülerabonnements für beliebige Fahrten an bestimmten Tagen	31 155	26 641	248 549	202 718
Serie III	Arbeiterabonnements für werktäglich 1 Hin- und Rückfahrt	475 032	563 760	4 428 785	5 176 582
Serie III*a*	Arbeiterabonnements für werktäglich 2 Hin- und Rückfahrten	90 463	94 523	718 815	724 842
Serie III*b*	Arbeiterabonnements für 4 Hin- und Rückfahrten im Monat	5 367	—	51 654	—
	Total Monatsabonnements	903 932	981 674	9 542 730	10 161 342
	Jahresabonnements				
Serie IV	Jahresabonnement für beliebig zusammengestellte Strecken	361	312	206 112	176 678

b. Generalabonnements:

Generalabonnements für	Anzahl der ausgegebenen Abonnements ohne Schnellzugzuschlag 1932	1931	mit Schnellzugzuschlag 1932	1931	im ganzen 1932	1931
8 Tage	—	—	6 934	7 107	6 934	7 107
15 »	—	—	6 086	7 018	6 086	7 018
30 »	—	—	2 257	2 636	2 257	2 636
Kurzfristige Abonnements	—	—	15 277	16 761	15 277	16 761
3 Monate, gültig für 1 Person [1])	1 326	1 542	11 300	11 646	12 626	13 188
3 » » » 2 Personen [1])	35	30	340	363	375	393
6 » » » 1 Person [2])	574	665	4 824	4 945	5 398	5 610
6 » » » 2 Personen [2])	14	13	160	158	174	171
12 » » » 1 Person	104	113	711	775	815	888
12 » » » 2 Personen	7	7	48	44	55	51
Langfristige Abonnements	2 060	2 370	17 383	17 931	19 443	20 301

[1]) Einschliesslich der Ratenkarten zu 12monatigen Abonnements.
[2]) Es handelt sich hier um die 3. Ratenkarte zu 12monatigen Abonnements.

Die Einnahmen (einschliesslich Schnellzugzuschlag) betrugen:

im ganzen 1932	im ganzen 1931	Anteile SBB 1932	Anteile SBB 1931
Fr. 9 656 096	Fr. 10 270 889	Fr. 8 202 557	Fr. 8 621 490

c. Abonnements zum Bezuge halber Billette:

	Anzahl der ausgegebenen Abonnements 1932	Anzahl der ausgegebenen Abonnements 1931	Einnahmen im ganzen 1932	Einnahmen im ganzen 1931	Einnahmen Anteile SBB 1932	Einnahmen Anteile SBB 1931
für 3 Monate . .	4 464	4 776	Fr. 581 636	Fr. 616 230	Fr. 519 654	Fr. 547 111
» 12 » . .	837	865				

d. Schweizerische zusammenstellbare Billette:

Anzahl der ausgegebenen Billette 1932	Anzahl der ausgegebenen Billette 1931	Einnahmen im ganzen 1932	Einnahmen im ganzen 1931	Einnahmen Anteile SBB 1932	Einnahmen Anteile SBB 1931
121 594	127 342 [1])	Fr. 4 589 330	Fr. 5 259 222	Fr. 3 321 101	Fr. 3 636 702

e. Internationale zusammenstellbare Billette:

Anzahl der in der Schweiz ausgegebenen Billette 1932	Anzahl der in der Schweiz ausgegebenen Billette 1931	Einnahmen [2]) alle schweizerischen Verwaltungen 1932	Einnahmen [2]) alle schweizerischen Verwaltungen 1931	Einnahmen [2]) Anteile SBB 1932	Einnahmen [2]) Anteile SBB 1931
6 233 [2])	5 884	Fr. 641 873	Fr. 680 954	Fr. 545 855	Fr. 556 532

f. Die Einnahme der SBB aus dem Verkauf von Fahrscheinen für ihre Strecken durch private Reiseunternehmungen betrug Fr. 7 182 246 (im Vorjahre Fr. 10 391 653).

g. Unsere eigenen Agenturen, deren Hauptaufgabe bekanntlich darin besteht, für den Besuch unseres Landes zu werben, haben aus dem Billetverkauf folgende Einnahmen erzielt:

Agentur in London	Fr. 1 365 948	(im Vorjahr Fr. 3 266 438), davon für die Schweiz Fr. 583 207 (1 791 542);
» » Paris	Fr. 1 532 064	(im Vorjahr Fr. 1 682 354), davon für die Schweiz Fr. 705 683 (807 646);
» » Berlin	Fr. 763 290	(im Vorjahr Fr. 936 721), davon für die Schweiz Fr. 335 837 (463 335);
» » New York	Fr. 186 472	(im Vorjahr Fr. 227 616), davon für die Schweiz Fr. 72 782 (93 610);
» » Wien	Fr. 343 130	(im Vorjahr Fr. 478 467), davon für die Schweiz Fr. 181 641 (340 333).

h. Die Einnahme der SBB aus dem Verkauf der Spezialbillette für die im Jahre 1932 veranstalteten Verwaltungsextrazüge zu ermässigten Preisen betrug nach Abzug der sich auf rund Fr. 46 000 (im Vorjahre Fr. 29 000) belaufenden Propagandakosten Fr. 764 000 (Fr. 513 000).

i. Aus den von den Stationen im Jahre 1932 veranstalteten Gesellschaftsfahrten zu ermässigten Preisen betrug die Einnahme der SBB nach Abzug der sich auf rund Fr. 43 000 (im Vorjahre Fr. 32 000) belaufenden Propagandakosten Fr. 706 000 (Fr. 515 000).

C. Güter- und Tierverkehr.

1. Zum Schutze der durch unerwartet eintretende kalte Witterung gefährdeten Zugvögel ist auf dem Wege einer Vereinbarung mit dem Schweizerischen Bund für Naturschutz in Basel für als Expressgut nach Lugano (vorläufig als Bestimmungsstation bezeichnet) zur Aufgabe gelangende Sendungen solcher Vögel eine Frachtermässigung von 50 % zugestanden worden.

2. In Abweichung von den Bestimmungen des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr (I. Ue. G.) sind für die Güterverkehre Österreich und Ungarn-Schweiz, Schweiz-Bulgarien, Griechenland, Jugoslawien und Rumänien das Nachnahmeverbot und für den Güterverkehr Schweiz und weiter -Ungarn der Frankaturzwang eingeführt worden.

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

In den Art. 31 (Emballagen) wurden «eiserne Reife für Brennholzscheiter» und in den Art. 48

[1]) Berichtigung.
[2]) Aus den in der Schweiz und im Auslande ausgegebenen Billetten. Die Zunahme der Anzahl der ausgegebenen Karten bei gleichzeitigem Rückgang der Einnahmen ist darauf zurückzuführen, dass seit 1. Oktober 1931 die internationalen zusammenstellbaren Billette auch ausschliesslich für ausländische Strecken ausgestellt werden können.

(bedeckungsberechtigte Güter) «Haferflaum und Holzfaserplatten, rohe» aufgenommen.

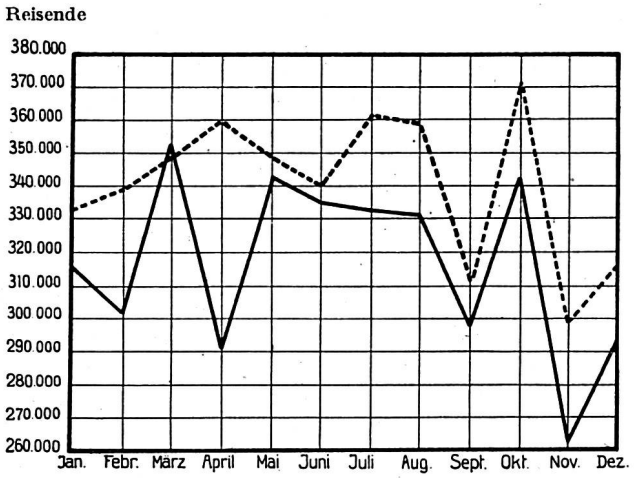
In die Güterklassifikation sind neu einbezogen worden: Holzfaserplatten, rohe, mit Tarifierung nach Spezialtarif I; Asbestzementröhren, Schachtabdeckungen, Strassenroste, Ablauf-, Trottoir- und Stallrinnen mit Tarifierung nach Spezialtarif II; Fische, zerkleinerte, frische, Fisch- und Fleischabfälle bei unmittelbarem Versand an Fischzuchtanstalten, Pelztierfarmen oder zoologische Gärten, ferner Phosphorsäure- und Stickstoff-Kalidünger (Nitrophoska usw.) mit Tarifierung nach Spezialtarif III.

Abbildung 13.

Täglich beförderte Reisende.

1931 und 1932.

------ 1931 ——— 1932.



4. Am 1. Juni ist eine Neuausgabe des Reglements über die Gewährung von Frachterleichterungen für Ausstellungsgegenstände erschienen. Als wichtige Neuerungen sind zu erwähnen: Die für die Rücksendung der Güter nötige Bescheinigung der Ausstellungsleitung ist in Form eines Stempels auf dem Frachtbrief zugelassen. Für leichtverderbliche Güter, die nicht zurückgeschickt werden, ist eine Frachtermässigung von 50 % vorgesehen. Die Haftpflicht für die zurückgehenden Güter im internationalen Verkehr ist beschränkt. Nachnahmebelastung ist nunmehr zulässig.

5. Die Anwendung des Reglements über die Gewährung von Frachterleichterungen für Ausstellungsgegenstände wurde für 109 Ausstellungen zugestanden.

6. Das Reglement und der Tarif für den Bezug der Nebengebühren, sowie der Anhang dazu sind in dem Sinne geändert worden, dass die Schemelwagenpaare für die Erhebung der Waag-, Verspätungs- und Verschiebegebühren als ein Wagen zu behandeln sind.

7. Die gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarife wurden in der Hauptsache wie folgt geändert und ergänzt:

In den Ausnahmetarif Nr. 4 für Brot, frische Butter usw. sind neu aufgenommen worden die Aigle-Sépey-Diablerets- und die Les Avants-Sonloup-Bahn.

In das Artikelverzeichnis des Ausnahmetarifs Nr. 9 für landwirtschaftliche Produkte wurden einbezogen: «Wein in Flaschen von 1 und von 2 Litern, unter Ausschluss der Fiaschi; Wein schweizerischer Herkunft in Flaschen von 7 dl und weniger.»

Das Artikelverzeichnis des Ausnahmetarifs Nr. 14 für Düngemittel ist ergänzt worden durch Aufnahme von «Kalimagnesia, schwefelsaure (roh oder gereinigt), auch kalziniert, Phosphorsäure, Stickstoff, Kalidünger (Nitrophoska usw.)».

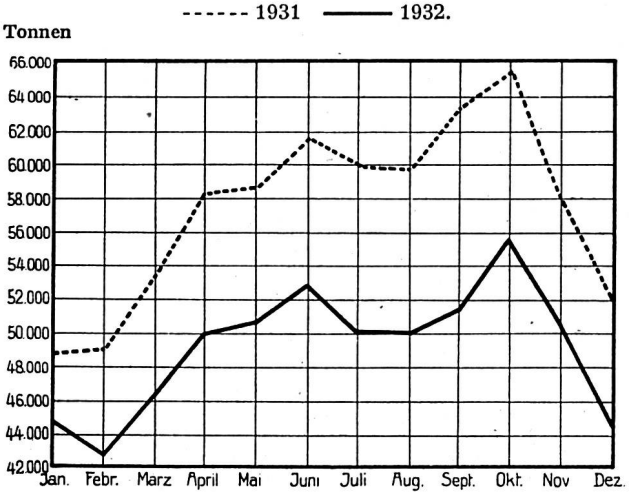
Die Gültigkeit des II. Nachtrages zum Ausnahmetarif Nr. 18 mit ermässigten Taxen für Papierholz wurde bis und mit 31. Mai 1933 verlängert.

Abbildung 14.

Werktäglich beförderte Tonnen im Gesamtgüterverkehr.

1931 und 1932.

------ 1931 ——— 1932.



Die Taxen der Serie 3 des Ausnahmetarifs Nr. 19 für Steine usw. sind auch auf Eisenerzabfälle schweizerischer Herkunft, die zum Strassenbau bestimmt sind, anwendbar erklärt worden.

In den Ausnahmetarif Nr. 22 für Schweizerkohle, Pyritabfälle usw. sind die elektrischen Viviserbahnen (Linien Blonay–Chamby und Vevey–Châtel-St. Denis) und die Montreux-Berner-Oberland-Bahn einbezogen worden.

In den Ausnahmetarif Nr. 31 für den Export von verschiedenen Gütern schweizerischer Herkunft wurden neu aufgenommen: Kampfer in die Serie 1; Azetylen- und Stickstoff-Azetylen-Derivate, Eisen und Stahl, alt, Eisen- und Stahlabfälle, Eisen- und Stahlbruch, Eisen- und Stahlspäne (brikettiert und gemahlen), Bleiabfälle und Zinkabfälle in die Serie 4. Ferner sind unbearbeitete Schieferplatten von der Serie 4 in die billigere Serie 9 versetzt worden.

Die Gültigkeit des Ausnahmetarifs Nr. 41 für flüssige Milch usw. ist auf die Aigle-Leysin- und die Les Avants-Sonloup-Bahn ausgedehnt worden.

Der temporäre Ausnahmetarif Nr. 50 für landwirtschaftliche Erzeugnisse schweizerischer Herkunft wurde auch im abgelaufenen Jahre sinngemäss angewendet.

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

a. vom 15. Februar bis 30. Juni für Wein und Obstwein schweizerischer Herkunft, in Fäs-

sern, bei Aufgabe von 5000 und 10 000 kg als Frachtgut, die Taxen der Serien 4 und 5 des temporären Ausnahmetarifs Nr. 50;

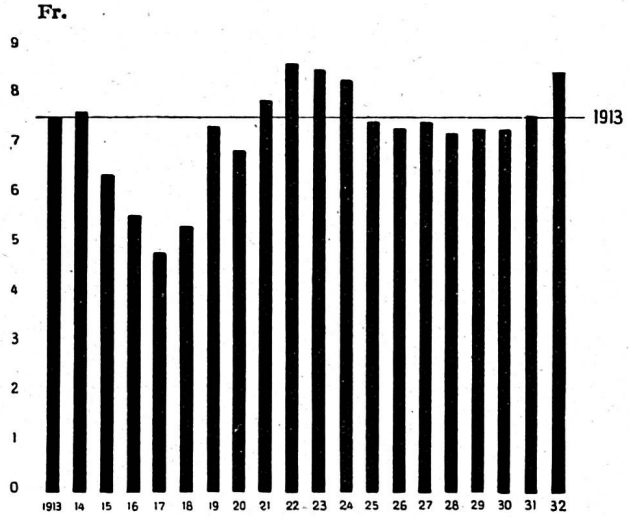
b. für den von den eidgenössischen Reinigungsstellen in Winterthur, Solothurn-West und Genève-Acacias (CGTE) an die Zentralen oder Ortsgetreidestellen aufgelieferten, nicht feldbesichtigten Original-Manitobasaatweizen vom 15. April an die mit E. A.-Verfügung Nr. 732/22 für feldbesichtigtes Saatgut eingeführte vorübergehende 50prozentige Frachtermässigung;

c. vom 15. Oktober bis 30. April 1933 für feldbesichtigte und anerkannte Saatkartoffeln in- und ausländischer Herkunft bei Aufgabe als Eil- und Frachtgut, in Einzelsendungen und in Wagenladungen um 50 % ermässigte Taxen;

Abbildung 15.

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

1913—1932.



d. vom 1. Dezember bis 31. März 1933 Beförderung von Mineralwasser (auch mit Kohlensäure- und Fruchtzusatz), von Obstmost und Obstwein (vergoren und unvergoren), von Limonade und andern ähnlichen künstlichen Getränken und von Trinksole bei Aufgabe als Stückgut mit Eilgutfrachtbriefen zu den Taxen und Bestimmungen des Ausnahmetarifs Nr. 1 für Bier;

e. vom 1. Mai bis 30. April 1934 werden die als Eilgut leer zurückgehenden Verpackungen (Transportkisten) von Rahmeis-Sendungen, die zuvor als Expressgut nach Stationen im Bereich des direkten schweizerischen Expressgutverkehrs aufgegeben worden sind, versuchsweise ohne Rücksicht auf die Entfernung und das Gewicht zur Taxe von 50 Rp. pro Sendung befördert.

9. Für Sendungen von Liebesgaben aller Art an bedürftige Arbeitslose, bei Aufgabe als Eilgut oder Frachtgut, ist Frachtfreiheit zugestanden worden. Die gleiche Vergünstigung wurde gewährt für Liebesgaben aller Art, mit Ausnahme von Bau- und Brennmaterialien, für die Brandgeschädigten von Blitzingen (Oberwallis).

10. Folgende Ausnahmetaxen für Güter in Wagenladungen wurden eingeführt:

a. im innerschweizerischen Verkehr für:

Abfallsalpetersäure Worblaufen-Dorf–Visp (Viège); Ameisensäure, Essigsäure, Essigsäure-Anhydrit, Salpetersäure und Lösungsmittel aus Azetylen-Derivaten Visp (Viège)–verschiedene Stationen; Asphalt Couvet (Régional) und Travers–Gross-Wabern und Wettingen; Azetylen- und Stickstoff-Azetylen-Derivate Visp (Viège)–Basler-Bahnhöfe; Chlor, flüssiges, Monthey CFF–Luterbach; feuerfeste Steine und feuerfester Mörtel Lausen–Heerbrugg, Oberriet und Reuchenette-Péry; Granit Gurtnellen–Sissach und Koblenz, sowie Wassen, Göschenen und Osogna-C.–Koblenz; Hochofenschlackensand Choindez–Olten-Bf.; Koks aus schweizerischen Gaswerken Basel-Kleinhüningerhafen–verschiedene Stationen; Koksstaub aus schweizerischen Gaswerken Bern-Hbf. und Vernier-Meyrin–Baulmes; Natureis La Chaux-de-Fonds–Yverdon; Pflastersteine Monthey CFF–Porrentruy (Pruntrut); Pyritasche Luterbach, Pratteln und Uetikon SBB–verschiedene Stationen; Quarzsand Court und Moutier (Münster)–St. Prex; Quarzsand, Quarzmehl und Formsand zu Giessereizwecken zwischen verschiedenen Stationen; Terrazzokörnungen und Steinmehl für Kunststeinarbeiten Dottikon-D., Mägenwil und Othmarsingen–Genève-C.; verzinkte Röhren Aarau SBB, Pratteln, Renens (Vaud) und Wolfhausen–Basler Bahnhöfe;

b. für die Ausfuhr von:

Gasreinigungsmasse, gebrauchter, ab verschiedenen Stationen; Kalksteinen, rohen, ab Netstal; Kammzug ab Derendingen; Kalziumkarbid ab Bex CFF; kupfernickelplattierten Stahlblechabfällen ab Altdorf; Mörtelmischungen und Steinen, gekörnten und gemahlenen ab Bärschwil und Pflanzenschädlingsbekämpfungsmitteln ab Dielsdorf.

11. Für die in den Basler Bahnhöfen in Konkurrenz zur Eisenbahn mit Lastkraftwagen ab- und zugeführten Gütersendungen wurden im Einvernehmen mit den ausländischen Verwaltungen folgende Tarifänderungen durchgeführt:

a. an Stelle der für die Güterüberfuhr zwischen Basel-Kleinhüningerhafen und Basel-Bad. Bf., sowie zwischen Basel-St. Johann Rheinhafen und Basel-St. Johann Bf. vorgesehenen Hafenfrachten von Fr. 2 bzw. Fr. 3 pro Wagenachse werden die Normaltarife der SBB für 3 km berechnet;

b. für Sendungen von 2500 kg und darüber werden auf der Basler Verbindungsbahn, sowie im Lokalverkehr zwischen Basel SBB und Basel-St. Johann an Stelle der Streckentaxen die Normaltarife der SBB für 5 km berechnet.

12. Die Basler Umschlagsfirmen mussten sich verpflichten, die Güterabfuhr mit Lastkraftwagen von den Rheinhäfen nach der Innerschweiz in gleicher Weise zu behandeln, wie dies im Bahnverkehr

Kehl/Strassburg–Basel geschieht. Im letztern werden für Getreide, Zucker, Hülsenfrüchte und Mühlenerzeugnisse Frachtzuschläge erhoben, die für Weizen 27, für andere Getreidearten und für Zucker 39, für Hülsenfrüchte 46 und für Mühlenerzeugnisse 24 Rp. für 100 kg betragen. Mit den gleichen Zuschlägen sind von den Umschlagsfirmen die Autoabfuhren von den Rheinhäfen zu belasten.

13. Am 1. März sind die Gütertarife Basler Bahnhöfe–Schweiz sowie der temporäre Anhang zum Gütertarif Basel SBB–Schweiz, enthaltend Konkurrenztaxen für Kohlen, neu herausgegeben worden. Es war dies in der Hauptsache bedingt durch die neue allgemeine deutsche Tarifsenkung vom 16. Dezember 1931.

14. Am 1. Februar erschien eine Neuausgabe des Teiles II des Bodenseegütertarifs, dessen Frachtsätze dem neuen deutschen Taxschema entsprechen.

15. Im deutsch-schweizerischen Güterverkehr mussten infolge der allgemeinen deutschen Tarifermässigung die Ausnahmetarife für Kohlen, Eisen, Zucker, ferner für Südfrüchte usw. von Genève-Cornavin, sowie der Tarif für Eil- und Frachtstückgüter neu herausgegeben werden. Im weitern sind für Bimskies, Bimssand und Tonplatten ab deutschen Stationen, Bier und leeren Bierfässern von bzw. nach deutschen Stationen, Felle und Häute von schweizerischen Stationen, sowie für Zement, Kalk, Gips, Ziegel- und Backsteine ab Thayngen besondere Ausnahmetarife in Kraft getreten.

16. Für die Beförderung von Mineralölen Korneuburg Donaulände, Wiener Donauumschlagsstellen und deutsche Donauumschlagsbahnhöfe–Schweiz ist am 15. Februar ein direkter Tarif eingeführt worden.

17. Im tschechoslowakisch-schweizerischen Güterverkehr sind die Ausnahmetarife für Zucker, Malz, Getreide, sowie Eisen und Stahl neu erschienen. Deren Neuausgabe war durch die inzwischen eingetretenen ausländischen Tarifänderungen bedingt.

18. Wegen zahlreicher Änderungen und Ergänzungen ist der für den Transitverkehr durch die Schweiz gültige Anhang zum Teil II. A der schweizerisch-italienischen Gütertarife am 1. Januar neu herausgegeben worden.

19. Für den Getreideverkehr Polen–Schweiz wurde am 1. März ein direkter Tarif eingeführt.

20. Im deutsch-italienischen Güterverkehr sind die Tarifteile enthaltend die ausseritalienischen Frachtsätze (III A für Stückgut und III B für Wagenladungen) wegen der allgemeinen deutschen Tarifsenkung neu herausgegeben worden.

21. Im belgisch-italienischen Güterverkehr trat am 15. Februar ein Ausnahmetarif für Orangen und Mandarinen aus Italien ab Chiasso transit nach belgischen Binnenstationen in Kraft.

22. Für den Sammelgutverkehr zwischen England und dem Orient wurden direkte Frachtsätze zwischen Zeebrügge transit und Chiasso transit und Iselle transit eingeführt.

D. Verkehrswerbung.

Unsere Bemühungen zur Förderung des Reiseverkehrs nach der Schweiz haben wenigstens in der zweiten Hälfte des Berichtsjahres einen erfreulichen Erfolg gezeitigt. Das neue Devisenabkommen zwischen der Schweiz und Deutschland, wonach der deutsche Reisende 700 Reichsmark für den Monat in die Schweiz verbringen darf, hat unsere Agenturen in Berlin und Wien veranlasst, Reisekreditbriefe und in Berlin Postcheckhefte der eidgenössischen Postverwaltung auszugeben, ferner, wie im letzten Winter, Gutscheine für Pauschalreisen und -aufenthalte in der Schweiz. Im Einverständnis mit der Schweizerischen Verkehrszentrale und dem Schweizerischen Hotelierverein wurde eine besondere Propagandaaktion in Deutschland durchgeführt. Gegen den Winter hin nahmen die Einreisen fremder Kurgäste, vor allem aus dem Norden, merklich zu.

Anlass zu verstärkter Verkehrswerbung im In- und Auslande bot die Feier des 50jährigen Betriebes der Gotthardlinie. Während einer Woche, d. h. vom 28. Mai bis zum 5. Juni und an zwei darauffolgenden Samstagen und Sonntagen wurde eine Reihe wirkungsvoller landschaftlicher Objekte und Bauten allnächtlich durch elektrisches Flutlicht beleuchtet; je ein Verwaltungsextrazug in jeder Richtung zu ermässigten Preisen ermöglichte dem Publikum täglich die Besichtigung dieser Veranstaltung. Eine besondere Plakatpropaganda im In- und Ausland für das Gotthardjubiläum als solches und für die sogenannte «Lichtwoche» gingen diesen Massnahmen voraus. Im weiteren liessen wir durch eine Zürcher Firma einen Gotthardtonfilm erstellen, der eine Episode aus der Zeit des Postverkehrs auf der Gotthardstrasse mit Bildern aus dem Dampf- und elektrischen Betrieb wirkungsvoll zusammenfügte. Der Film wurde von der Erstellerin in einer grossen Zahl von Kinotheatern im In- und Ausland als Beiprogramm vorgeführt und fand allgemein Anerkennung.

Zur Förderung des Reiseverkehrs im allgemeinen gaben wir eine Serie von 8 Tiefdruckplakaten in einer Gesamtauflage von 16 000 Stück in 3 Sprachen heraus, mit denen die ausländischen Reisebureaux bedient wurden, ferner Wintersportplakate in Tiefdruck, Sujet Schlittschuhläuferin, 2000 Stück englisch, Sujet Bobsleigh, 2500 Stück englisch, 1500 französisch und 2000 deutsch und je ein Plakat für Wintersport-Gesellschaftsfahrten und Wintersportbillette.

Der tägliche Winter-Wettermeldedienst für 29 Meldestationen wurde am 12., der Freitagsmeldedienst für 60 Stationen am 9. Dezember aufgenommen; der erstere dauert bis Ende Februar, der letztere bis Ende März.

Von unseren Agenturen im Ausland ist wiederum eine rege Propaganda entfaltet worden. In Wien wurden die neu eingerichteten Räume des Hauses an der Kärntnerstrasse 20 am 1. März im Beisein offizieller österreichischer Kreise, des schweizerischen Gesandten in Wien und von Vertretern unserer Generaldirektion, sowie der Presse eröffnet. Die Agenturen in Paris, Berlin und New York führten wieder eine Kollektivpropaganda in Zeitungen und Zeitschriften durch, an der sich zahlreiche schweizerische Verkehrsinteressenten beteiligten. Wir be-

legten ferner unter Mitwirkung der Schweizerischen Handelskammer in Paris an der Foire de Paris einen Stand, der als Auskunftsstelle für Reiseverkehr und Handelsfragen eingerichtet war.

Für die Ausstattung eines vom Konsulat in Zagreb an der dortigen internationalen Messe errichteten schweizerischen Auskunftsbureaus lieferten wir Bilder, Plakate und Werbematerial. Wir führen hier noch an, dass wir im Gebäude der Abrüstungskonferenz in Genf für die Dauer der Konferenz ein offizielles Auskunfts- und Reisebureau unterhielten und mit besonderem Propagandamaterial versahen.

An Werbematerial wurden erstellt: ein Gotthardplakat (Viadukt über den Kerstelenbach) in 2200 deutschen, 1100 französischen und 2200 englischen Exemplaren und das Jubiläumsplakat «50 Jahre Gotthardbahn» in 3180 deutschen, 2330 französischen, 610 italienischen und 905 englischen Exemplaren. Wir gaben ausserdem unter 2 Malen die Fahrplanbroschüre «Internationale Zugsverbindungen» in 21 500 bzw. 20 000 Stück heraus; ferner 67 800 Fahrplanblätter der Schnellzugsverbindungen im Durchgangsverkehr, eine englische Gotthardbroschüre in 31 600, eine deutsche in 40 000 und eine italienische in 20 000 Exemplaren; Gotthard- und Simplon-Faltprospekte in deutsch, französisch, italienisch und englisch in einer Auflage von 92 400 Stück; eine englische Simplonbroschüre in 30 000 Bändchen; den «kleinen Reisebegleiter für die Schweiz» in 18 000 Heften und einen Faltprospekt betreffend die Durchgangslinien der Schweiz mit deutschem, französischem und englischem Text in 100 000 Stück. Die Werbung für Generalabonnemente wurde mit 35 000 deutschen, 15 000 französischen, 10 000 englischen, 5000 italienischen und 5000 tschechoslowakischen Sonderprospekten unterstützt. Wir nennen ferner 50 000 Briefverschlussmarken in verschiedenen Sprachen, je 20 000 Texteinlagen für die Billetumschläge der Agenturen London und Berlin, ausserdem 91 000 Einlageblätter in die Restauflage der Familienbillet-Prospekte in drei Sprachen. Zur Verwendung in der Schweiz erschienen 220 000 illustrierte Ausflugsprospekte für die Städte Basel, Bern, Biel, Freiburg, Genf, Konstanz, La Chaux-de-Fonds, Lausanne, Luzern, Neuenburg, St. Gallen, Vevey-Montreux, Winterthur, Zürich sowie für den oberen Bodensee.

Zu erwähnen ist schliesslich noch die Anschaffung von je einer Kopie der Filme «Sitten und Gebräuche» und «Wintersport in der Schweiz».

Das Vertragsverhältnis mit der Schweizerischen Automaten-Gesellschaft A.-G. in Bern betreffend die Aufstellung und den Betrieb von Verkaufsautomaten und automatischen Personenwaagen auf Bahnhöfen und Stationen der SBB ist auf veränderter Grundlage für 3 Jahre neu geordnet worden.

VIII. Stations- und Zugsdienst.

A. Rekrutierung und Ausbildung des Personals.

1. Zur Deckung des Bedarfes an Stationsbeamten sind im Frühjahr 90 Stationslehrlinge eingestellt worden. Ferner wurden auf Grund der Vorschriften über die berufliche Ausbildung der Beamten des Stations- und Zugdienstes im Winter 1931/32 mehrere Instruktionskurse für Stationsbeamte und für das Zugspersonal abgehalten.

2. Für die im Jahre 1930 eingetretenen Lehrlinge des Stationsdienstes, die dieses Jahr ihre Lehrzeit beendigt und am vierwöchigen Schlusskurs teilgenommen haben, wurden die Wahlfähigkeitsprüfungen durchgeführt.

B. Personenverkehr.

1. Die auf 1. Februar 1931 eingeführte Annahme von Privattelegrammen in den Zügen, die bisher auf solche nach schweizerischen Bestimmungsstationen beschränkt war, wurde auf den Verkehr mit Belgien, Deutschland, Frankreich, Grossbritannien, Italien, Liechtenstein, Österreich, Ungarn, die Tschechoslovakei und die Niederlande ausgedehnt.

2. Am 6. September ist eine Allgemeine Dienstvorschrift betreffend den Gepäckträgerdienst in den Bahnhöfen der SBB erlassen worden.

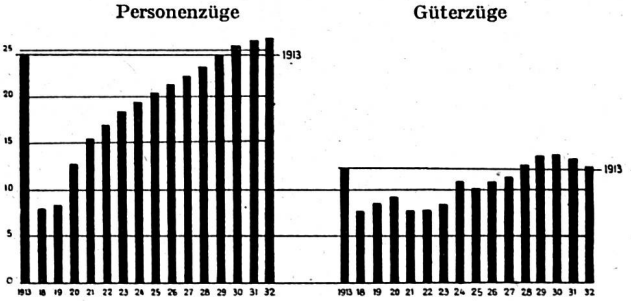
C. Güterverkehr.

Auf den Fahrplanwechsel vom 22. Mai ist auf der Strecke Winterthur–Romanshorn ein Versuch mit dem Asto-Dienst (Automobil-Stückgut-Transport-Organisation) eingeleitet worden. Die Stückgüter von und nach den Zwischenstationen Oberwinterthur bis Islikon, Felben-Wellhausen bis Märstetten und Bürglen bis Amriswil werden nicht mehr mit Güterzügen, sondern ab und nach den Bahnhöfen Winterthur, Frauenfeld, Weinfelden und Romanshorn mit Motorlastwagen transportiert. Von

Abbildung 16.

Anzahl der Züge pro Tag und Bahnkilometer.

1913—1932.



den an der Versuchsstrecke gelegenen Bahnhöfen und Stationen aus werden die Astokurse gleichzeitig auf eine grosse Anzahl abseits der Linie gelegene Ortschaften und Weiler ausgedehnt und diese dadurch in den Camionnagedienst einbezogen.

D. Fahrplan.

Zur Beratung des Entwurfes des vom 22. Mai 1932—14. Mai 1933 gültigen Fahrplans fand vom 23.—24. Februar in Bern die interkantonale Fahrplankonferenz statt. Sie behandelte im ganzen 449 Geschäfte, wovon 345 unsere Verwaltung betrafen. Der neue Fahrplan brachte gegenüber dem letztjährigen keine Mehrleistungen.

E. Betriebs-, Anschluss- und Mitbenützungsverträge.

1. Die Linie Wattwil–Ebnat-Kappel wurde ab 1. Juni an die Bodensee-Toggenburgbahn verpachtet.

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

F. Betriebsunfälle.

Am 13. Dezember stiessen um 15 Uhr im Gütschtunnel zwischen Luzern und der Signalstation Sentimatt der Zürcher Schnellzug 264 und der Gotthard-Personenzug 554 zusammen. Dabei wurden 3 Reisende und 3 Beamte getötet, 24 Reisende und 3 Beamte verletzt. Der Materialschaden ist erheblich. Der Zugsverkehr durch den Gütschtunnel war bis 15. Dezember, morgens 3 Uhr, vollständig unterbrochen. Er wurde zwischen Luzern und den nächstgelegenen Stationen durch die ordentlichen Tram- und Automobilkurse der städtischen Trambahn und durch einen Hilfsdienst mit Kraftwagen der städtischen Trambahn und von Privatfirmen ersetzt. Die Schnellzüge Basel–Gotthard wurden über die Aargauische Südbahn umgeleitet.

Ein weiteres Eisenbahnunglück ereignete sich am 17. Dezember in Oerlikon. Der Eilzug 3485 Zürich–Rapperswil ist bei dichtem Nebel ausserhalb der Einfahrweiche auf eine dort stehende Dampflokomotive aufgefahren. Durch den Zusammenstoss wurden 4 Reisende und 1 Beamter getötet, 15 Reisende und 3 Beamte verletzt.

IX. Zugförderungs- und Werkstättedienst.

A. Anschaffung und Ausrüstung von Rollmaterial.

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

Normalspur.

23 Einphasen-Wechselstromlokomotiven der Serie $A^{e\,4}/_{7}$,
1 Einphasen-Wechselstromlokomotive der Serie $A^{e\,8}/_{14}$,
5 Einphasen-Wechselstromrangierlokomotiven der Serie $E^{e\,3}/_{3}$,
9 Dampflokomotiven der Serie $E^{b\,3}/_{5}$, übernommen von der Bodensee–Toggenburg-Bahn,
2 Dampfrangierlokomotiven der Serie $E\,^{4}/_{4}$, umgebaut aus Dampflokomotiven der Serie $C\,^{4}/_{5}$,
5 Traktoren mit Verbrennungsmotoren der Serie Tm,
10 vierachsige Personenwagen der Serie $AB^{4ü}$,
16 » » » » $BC^{4ü}$,
31 » » » » $C^{4ü}$,
15 dreiachsige » » » B^{3}, umgebaut aus Wagen der Serie AB^{3},
78 dreiachsige Personenwagen der Serie C^{3}, umgebaut aus Wagen der Serien AB^{3}, $AB^{3ü}$ und BC^{3},
2 zweiachsige Personenwagen der Serie CF mit Gepäckraum, umgebaut aus Wagen der Serie CFm ½,
15 gedeckte Güterwagen der Serie J^{3},
172 offene Güterwagen der Serie M^{7},
1 Tiefladewagen von 60 t Tragfähigkeit der Serie O,
15 Schotterkippwagen der Serie S^{kt},
47 Schotterwagen der Serien S^{3t} und S^{t},
30 Dienstwagen der Serie X.

Die Schotter- und Dienstwagen wurden aus alten Wagen umgebaut.

Schmalspur (Brüniglinie).

1 Benzintraktor der Serie Tm,
5 vierachsige Personenwagen der Serie C^{4},
6 offene Güterwagen der Serie L^{4}, umgebaut aus Wagen der Serie BC^{3},
2 Dienstwagen der Serie X.

2. In Auftrag gegeben wurde folgendes Rollmaterial:

Normalspur.

5 Einphasen-Wechselstromtraktoren der Serie T^{e},
9 Einheitstraktoren der Serie T^{m},
10 vierachsige Personenwagen der Serie $AB^{4ü}$,
50 » » » » $C^{4ü}$,
60 gedeckte Güterwagen der Serie J^{3},
20 » » » » K^{3},
100 offene » » » M^{7},
10 Schotterkippwagen,
47 Schotterwagen.

Schmalspur (Brüniglinie).

3 vierachsige Personenwagen der Serie C^{4},
1 Benzintraktor der Serie Tm.

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

	427	Streckenlokomotiven,
	43	Rangierlokomotiven,
	46	Motorwagen,
	16	Akkumulatorenfahrzeuge,
	12	Traktoren.
Total	544	elektrische Triebfahrzeuge.

4. Wir haben den Umbau von 2 weiteren Dampflokomotiven der Serie $C\,^{4}/_{5}$, die im Streckendienst entbehrlich geworden sind und wegen defekten Feuerbüchsen oder andern erheblichen Schäden ausrangiert werden mussten, in Rangierlokomotiven der Serie $E\,^{4}/_{4}$ angeordnet.

5. Wir haben ferner beschlossen, weitere 35 Personenwagen der Serien AB^3, $AB^{3ü}$ und $AB^{4ü}$ in Personenwagen II. und III. Klasse der Serien B^3 und $C^{4ü}$ und in Doppelwagen II. und III. Klasse der Serien B-B, B-C und C-C sowie 6 Motorpersonenwagen der ehemaligen Seetalbahn, die als solche wegen Änderung des Stromsystems auf dieser Linie nicht mehr verwendbar waren, in vierachsige Personenwagen II./III. Klasse der Serie BC^4 umzubauen.

6. Es wurden 115 Personenwagen mit der elektrischen Heizung, 2 Personenwagen mit der elektrischen Luftheizung und 68 Güterwagen mit der elektrischen Heizleitung ausgerüstet.

B. Einmännige Bedienung elektrischer Lokomotiven.

Es sind weitere elektrische Lokomotiven mit der Sicherheitseinrichtung für einmännige Bedienung ausgerüstet worden. Seit dem 15. Mai stehen 308 und auf Ende des Jahres 343 mit dieser Sicherheitseinrichtung ausgerüstete Lokomotiven im Dienste. Einschliesslich der einmännig bedienten elektrischen Rangierlokomotiven standen auf Ende des Jahres zirka 540 Lokomotivführer oder 33 % im Einmanndienst. Auf Ende des Jahres wurden rund 45 % der kilometrischen Leistungen der elektrischen Lokomotiven einmännig gefahren.

C. Durchgehende Güterzugbremse.

Der Einbau der durchgehenden Güterzugbremse, System Drolshammer, in die Güterwagen wurde fortgesetzt. Auf Ende des Jahres waren 6118 Wagen mit der Drolshammer-Güterzugbremse und 3174 Wagen mit der Bremsleitung ausgerüstet. Von den letztern erhalten zirka 520 Güterwagen der Serie K^2 nach Ablieferung der noch ausstehenden Steuerventile ebenfalls die volle Bremsausrüstung. Von der Gesamtzahl der auf Ende des Jahres vorhandenen eigenen normalspurigen Güterwagen sind $36{,}_9$ % mit der durchgehenden Bremse und $19{,}_1$ % mit der Bremsleitung versehen.

D. Schiffbetrieb auf dem Bodensee.

Für den Personenverkehr auf dem Bodensee wurde ein Dieselmotorschiff mit Doppelschrauben in den Dienst genommen und ein weiteres solches Schiff in Auftrag gegeben; ferner wurde ein vorhandenes älteres Schiff den neuzeitlichen Anforderungen entsprechend umgebaut.

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 Freiburg–Schmitten . . . . . Fr. 3 825 000

b. Elektrische Stellwerkanlage im Personenbahnhof Zürich . . . » 2 144 000

Er erhöhte im weitern den Kredit für die Erstellung des II. Geleises Richterswil–Pfäffikon (Schwyz) von Fr. 4 648 000 auf Fr. 6 103 200.

2. Der Ausbau eingeleisiger Linien auf Doppelspur wurde weiter gefördert. Auf den Strecken Choindez–Courrendlin, Selzach–Solothurn-West und Riddes–Ardon mit einer Totallänge von 13 538 km ist das II. Geleise in Betrieb genommen worden. In Ausführung begriffen war das II. Geleise zwischen den Stationen Ependes und Yverdon, Freiburg und Schmitten, Zollikofen und Münchenbuchsee, sowie zwischen der Signalstation Al Sasso und der Station Rivera-Bironico. Der zweite Ceneritunnel ist fertiggestellt worden.

3. Folgende grössere Bauarbeiten sind vollendet worden:

Umbau und Erweiterung der Bahnhöfe Chiasso, Oerlikon, Wädenswil und Sargans; Erstellung von 5 neuen Perrongeleisen und Erweiterung der Geleiseanlagen in Zürich; die Arbeiten der ersten Bauetappe für den Rangierbahnhof auf dem Muttenzerfeld bei Basel sind zur Hauptsache beendigt; Umbau und Erweiterung der Stationen Les Hauts-Geneveys, Rheinfelden, Boniswil-Seengen, Frick und Murg; Verlängerung der Kreuzungs-, bzw. Überholungsgeleise auf den Stationen Bonstetten-Wettswil, Mettmenstetten und Riedtwil; Erweiterung der Güterdienstanlagen in Siders und Zofingen; Umänderung des Aufnahmegebäudes in Airolo; Erstellung einer Haltestelle bei Wipkingen; Erweiterung der Rangieranlagen in Biel; Ausbau der Depotanlagen in Meiringen; Erstellung eines Personendurchganges in Zofingen; Verbesserung und Auskleidung des Tunnels von Glovelier im Hinblick auf die Elektrifikation; Abbruch des Geleises der aufgelassenen Linie Weesen–Näfels.

4. In Ausführung begriffen waren folgende grössere Bauten:

Umbau und Erweiterung der Bahnhöfe Genf, Neuenburg, Burgdorf, Lugano und Brugg; das neue Aufnahmegebäude in Genf ist in Betrieb genommen worden; Verlegung des Stückgüterbahnhofes Villette in Bern nach Weiermannshaus; Erweiterung der Stationen Olten-Hammer und Zürich-Letten; Verbesserung und Auskleidung der Tunnel zwischen St. Ursanne und Courgenay im Hinblick auf die Elektrifikation dieser Strecke.

5. An Brückenbauten und Brückenverstärkungen wurden ausgeführt:

Umbau der Reussbrücke bei Mellingen, der Sarneraa- und der Grossen Melchaabrücken bei Sarnen und der Linthbrücke bei Rüti; Verstärkung der obern Linthbrücke bei Ziegelbrücke; Hebung der Eisenkonstruktion über den Grande Eau zwischen Yvorne und Aigle, sowie Umbau bzw. Verstärkung einer Anzahl kleinerer Brücken.

B. Niveauübergänge.

1. Im Berichtsjahre sind 31 Niveauübergänge aufgehoben und zum Teil durch Über- oder Unterführungen ersetzt worden. Als wichtigere Bauten nennen wir den Ersatz von 2 Niveauübergängen in Delsberg durch eine Überführung, den Ersatz des Niveauüberganges der Ortsverbindungsstrasse in Dottikon-Dintikon durch eine Unterführung, den Ersatz eines Niveauüberganges auf der Station Cadenazzo durch eine Unterführung, sowie die Erstellung einer Fussgängerunterführung zur Beseitigung eines Niveauüberganges beim Dorfe Pfungen. Anlässlich der Erstellung des II. Geleises sind 7 Niveauübergänge aufgehoben und durch 2 Über- und 3 Unterführungen ersetzt worden.

3 Niveauübergänge konnten durch Erstellung von Parallelwegen und 9 Niveauübergänge ohne Ersatz aufgehoben werden.

2. In Ausführung begriffen waren der Ersatz eines Niveauüberganges zwischen Genf-Cornavin und Pregny anlässlich der Verschiebung der Bahnlinie, die Beseitigung von 4 Niveauübergängen anlässlich der Verlegung der Staatsstrasse von Islikon bis Niederwil, sowie der Ersatz von 21 Niveauübergängen durch Über- oder Unterführungen anlässlich des Baues des II. Geleises.

3. Bei drei Niveauübergängen wurden die Schrankenanlagen durch selbsttätig von den Zügen ein- und auszuschaltende, optisch-akustische Warnsignale nach der bundesrätlichen Verordnung vom 7. Mai 1929 ersetzt.

C. Sicherungsanlagen.

1. Im Anschluss an den Umbau und die Erweiterung der Geleiseanlagen sind die Bahnhöfe Winterthur und Chur mit elektrischen Kraftstellwerkanlagen ausgerüstet worden. Dabei wurden die Vor- und Durchfahrsignale, sowie die Ein- und Ausfahrsignale als Lichttagessignale ausgestaltet.

Bei den Einfahrsignalen beider Bahnhöfe sind bei Tag und Nacht beleuchtete Geleisenummernsignale angeordnet, an denen das Fahrpersonal bei auf «Fahrt» stehendem Signal erkennen kann, für welche Bahnhofgeleise die Fahrstrasse eingestellt worden ist.

2. Zur Erhöhung der Betriebssicherheit und zur Ermöglichung grösserer Durchfahrgeschwindigkeiten wurden 16 Bahnhöfe und Stationen mit modernen Signal- und Sicherungseinrichtungen ausgerüstet.

3. Der elektrische Streckenblock wurde auf 11 Doppelspurstrecken und auf 3 Einspurstrecken ausgedehnt.

4. Auf 34 Bahnhöfen und Stationen wurde die elektrische Weichen- und Signalbeleuchtung eingerichtet.

5. Auf der Linie Bern-Thun wurden Dauerversuche mit der elektromagnetisch wirkenden automatischen Zugsicherung der Signum-A.-G. in Wallisellen angestellt, die auch im Jahre 1933 fortgesetzt werden sollen.

D. Besondere Arbeiten.

1. Ausser dem laufenden Unterhalt und der Erneuerung der Bahnanlagen, sowie der auf Seiten 84 und 85 der Erläuterungen zur Betriebsrechnung aufgeführten Geleise- und Weichenumbauten sind folgende ausserordentliche Unterhaltungsarbeiten ausgeführt worden:

Instandstellung der durch das Hochwasser der Grossen Schlieren am 5. August 1931 beschädigten Bahnanlage zwischen Alpnachdorf und Kerns; Erstellung von Futtermauern zum Schutze der Einschnittsböschung von La Châtelaine zwischen Genf und Vernier-Meyrin; Erstellung von Uferschutzbauten am Wallensee zwischen Weesen und Mühlehorn.

2. Die erste Bauetappe für die Verbauung des oberen Laufes des St. Barthélemybaches, die unter unserer Leitung von einem Konsortium ausgeführt wurde, an dem die Eidgenossenschaft, die Kantone Wallis und Waadt, die Stadt Lausanne und die Schweizerischen Bundesbahnen beteiligt waren, ist vollendet worden.

E. Betriebsstörungen durch Naturereignisse.

1. Am 10. März ging zwischen Kaiserstuhl und Lungern eine Lawine unmittelbar bei Durchfahrt des Zuges 2712 nieder, wobei das Geleise auf 60 m Länge überschüttet wurde. Die Lokomotive wurde durch einen in den Führerstand eindringenden Baumstamm gehoben und umgelegt.

2. Wegen rascher Schneeschmelze trat der Tzaupiardbach zwischen Granges und Siders über die Ufer und überdeckte das bergseitige Geleise mit Schlamm und Schutt. Der Verkehr konnte einspurig aufrecht erhalten werden.

3. In der Nacht vom 24./25. Mai stürzte zwischen Giubiasco und Al Sasso eine Felsmasse auf das bergseitige Geleise und brachte die Lokomotive eines Zuges zum Entgleisen. Beide Geleise wurden gesperrt. Der Betrieb konnte am folgenden Tage wieder aufgenommen werden.

4. Am 28. Juni entlud sich zwischen 19 Uhr und 20 Uhr in der Gegend von Bauma und Steg ein heftiges Gewitter, wodurch die Bahnlinie auf eine Länge von 450 m überschwemmt und unfahrbar gemacht wurde. Während des Unterbruches, der bis 29. Juni, 14 Uhr dauerte, wurde zwischen Bauma und Steg ein Automobildienst eingerichtet.

5. Durch Hochwasser wurde am 2. Juli das Geleise bei der Grossen Schlieren zwischen Alpnachdorf und Kerns und am 11. Juli zwischen Mosen und Beinwil für kurze Zeit unterbrochen.

6. In der Nacht vom 20./21. Juli verursachte ein heftiges Gewitter die Überschwemmung der Bahnlinie zwischen Berlingen und Ermatingen an drei Stellen, wodurch der Zugsverkehr bis in die Vormittagsstunden des 21. Juli gänzlich unterbrochen wurde.

XI. Elektrifizierung.

A. Allgemeines.

Mit der Schweizerischen Kraftübertragung A.-G. in Bern und der Motor-Columbus-A.-G. in Baden ist am 15. April ein Vertrag betreffend den Umbau des Dreiphasenstranges auf der von uns und der Schweizerischen Kraftübertragung-A.-G. erstellten Gemeinschaftsleitung Amsteg–Immensee von 80 kV auf 150 kV Betriebsspannung, sowie den Transport von Energie auf dieser Leitung und auf der von der Motor-Columbus-A.-G. zwischen dem Kraftwerk Piottino in Lavorgo und Amsteg und eventuell später zwischen Amsteg und Immensee zu erstellenden Leitung abgeschlossen worden.

Mit der Direktion der Emmenthalbahn in Burgdorf haben wir unterm 22. Juli einen Vertrag betreffend die Erstellung und den Betrieb einer 20-kV-Speiseleitung auf dem Gestänge der Fahrleitung der Linie Burgdorf–Langnau abgeschlossen.

Mit den Bernischen Kraftwerken in Bern, sowie der Emmenthalbahn in Burgdorf, der Burgdorf-Thun-Bahn in Burgdorf und der Solothurn-Münster-Bahn in Solothurn haben wir unterm 21. September einen Vertrag betreffend den Transit von Bahnenergie von Mühleberg nach Burgdorf und die Speisung der genannten Bahnen abgeschlossen.

Der Verwaltungsrat nahm in seiner Sitzung vom 10. Oktober in zustimmendem Sinne Kenntnis von einem Bericht über die Sicherstellung der Energieversorgung und die Erhöhung des Ausnützungsgrades der Wasserkraftwerke durch Bezug von Aushilfsenergie und genehmigte den mit den Bernischen Kraftwerken in Bern, den Nordostschweizerischen Kraftwerken in Baden und dem Elektrizitätswerk Olten-Aarburg in Olten abgeschlossenen Vertrag vom 20. August betreffend die Lieferung von elektrischer Energie.

Der mit der A.-G. l'Energie de l'Ouest-Suisse in Lausanne abgeschlossene Vertrag vom 30. April/2. Mai 1925 und der I. Nachtrag vom 7. September 1929 zu diesem Vertrag, betreffend die Lieferung von Überschussenergie aus dem Kraftwerk Vernayaz, wurden um 1 Jahr, d. h. bis zum 1. April 1934, verlängert.

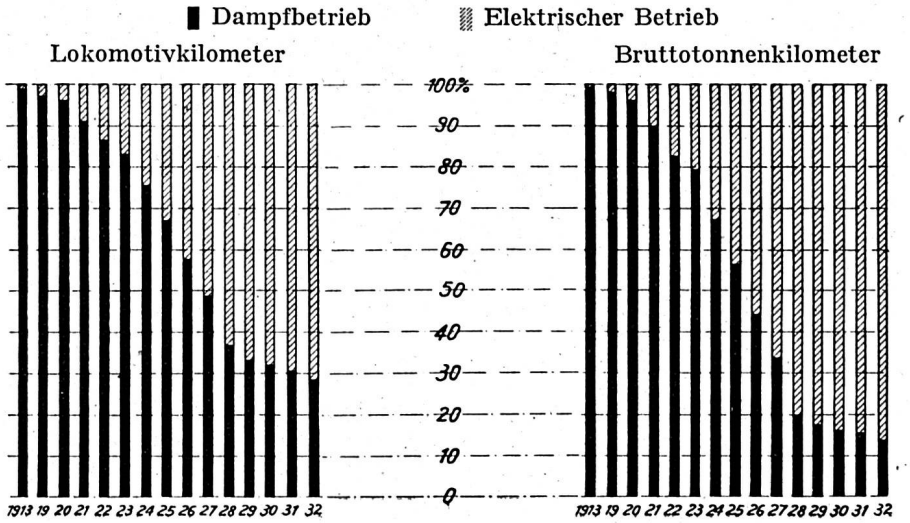
B. Kraftwerke.

1. Energiewirtschaft.

In den eigenen Bahnkraftwerken erzeugte Einphasenenergie:

	1932 kWh	1931 kWh
Kraftwerkgruppe Amsteg/Ritom	219 541 000	219 574 000
Kraftwerkgruppe Vernayaz/Barberine .	203 207 000	230 361 000
Kraftwerk Massaboden.	9 234 000	7 639 000
Total	431 982 000	457 574 000
Von bahnfremden Kraftwerken bezogene Energie	63 230 000	41 450 000
Summe der erzeugten und bezogenen Energie . .	495 212 000	499 024 000
Überschussenergie an Dritte für Industriezwecke:		
Kraftwerk Amsteg . . .	37 562 000	42 859 000
» Vernayaz . .	7 413 000	1 790 000
» Massaboden .	5 897 000	4 015 000
Total	50 872 000	48 664 000
In den eigenen Bahnkraftwerken erzeugte Einphasen- und Dreiphasenenergie.	482 854 000 (100 %)	506 238 000 (100 %)
Wovon:		
a. mit Hilfe der Stauseen in den Kraftwerken Ritom, Barberine und Vernayaz erzeugt . .	171 133 000 (35,4 %)	206 374 000 (40,8 %)
b. von den Flusswerken Amsteg (einschliesslich Göschenen), Vernayaz (einschliesslich Trient) und Massaboden erzeugt.	311 721 000 (64,6 %)	299 864 000 (59,2 %)

Abbildung 17.
Fortschritte der Elektrifizierung.



	1932 kWh	1931 kWh
Energieabgabe für die Zugförderung der SBB	472 953 000[1])	484 604 000

Der Mehrbezug von Energie aus nicht bahneigenen Kraftwerken rührt von der grossen Trockenheit im Frühjahr 1932 und den neuen vertraglichen Abmachungen her.

2. Kraftwerk Ritom.

Der Ritomsee befand sich Ende April, bei rund 1 Million m³ Nutzinhalt, auf seinem tiefsten Stand. Diese, im Vergleich zu den früheren Jahren starke Absenkung ist auf die aussergewöhnlich spät eingetretene Schneeschmelze zurückzuführen. Anfangs August erreichte der See wiederum seinen vollen Stauinhalt von 27 Millionen m³. Mit der Absenkung wurde erst gegen Ende Dezember begonnen, und am Schlusse des Berichtsjahres betrug die zur Verfügung stehende nutzbare Wassermenge noch rund 25,$_6$ Millionen m³. Durch die im Laufe des Sommers erfolgte Erneuerung des Verputzes an der Wasserseite der Staumauer, sowie durch Zementinjektionen in die Mauer und im Schieberschacht sind Wasserdurchsickerungen verhindert worden.

3. Kraftwerk Barberine.

Der Barberinesee verzeichnete Ende April bei 2,$_1$ Millionen m³ Nutzinhalt seinen tiefsten Stand und erreichte anfangs September seinen vollen Stauinhalt von 39 Millionen m³. Mit der Absenkung wurde Mitte November begonnen, und am Ende des Berichtsjahres betrug die noch verfügbare Wassermenge rund 29,$_6$ Millionen m³. Die wegen Frostschäden bereits im Vorjahre in Angriff genommene Steinverkleidung der Staumauer auf der Wasserseite wurde weitergeführt.

[1]) Der Minderverbrauch von 11 651 000 kWh gegenüber dem Vorjahr ist der Wirtschaftskrisis und dem damit verknüpften Verkehrsrückgang zuzuschreiben.

C. Unterwerke.

1. Unterwerk Muttenz.

Mit der Aufstellung der Eisenkonstruktion für die 33-kV-Freiluftanlage zur Speisung des Unterwerkes Delsberg wurde begonnen.

2. Unterwerk Delsberg.

Die Montage der Eisenkonstruktion der Freiluftanlage sowie die Erstellung des Dienstgebäudes wurden in Angriff genommen.

D. Fahrleitungen und Schwachstromanlagen.

Strecken Wallisellen–Uster–Rapperswil und Zürich–Affoltern–Zug.

Der elektrische Betrieb auf diesen beiden Strecken wurde am 2. bzw. 15. Oktober aufgenommen.

Strecke Delsberg–Delle.

Die Fundamente für die Tragwerke sind auf der ganzen Strecke erstellt worden. Die Aufstellung der Fahrleitungsmaste wurde beendet. Die Änderungen an den Schwachstromanlagen sind zum grössten Teil ausgeführt.

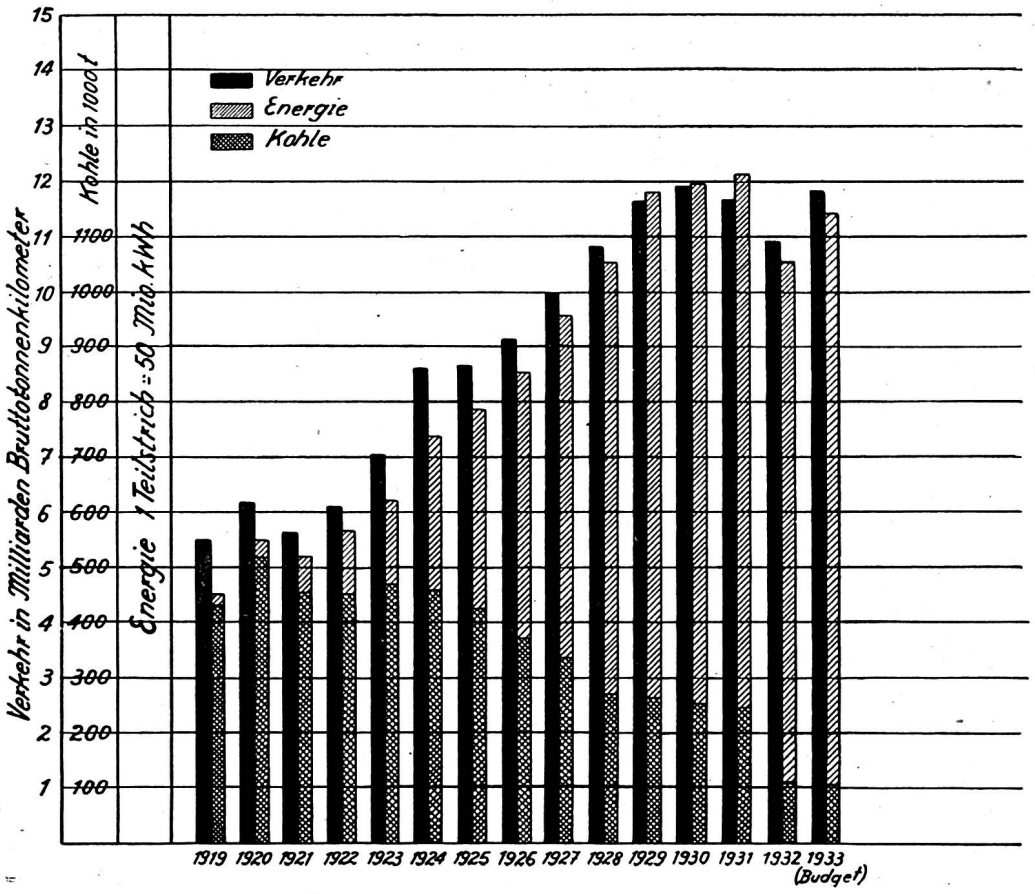
Strecke Bern–Luzern.

Die Montage der Fahrleitung und die Verkabelung der Schwachstromleitungen auf der Strecke Langnau–Obermatt wurden vollendet. Die Aufnahme des elektrischen Betriebes der Emmenthalbahn erfolgte am 8. Dezember. Im Bahnhof Konolfingen wurde, mit Rücksicht auf die baldige Einführung des Einphasen-Wechselstrom-Betriebes der Burgdorf-Thun-Bahn, mit der Kabellegung begonnen.

Strecke Uznach–Ziegelbrücke–Linthal.

Die Aufstellung der Tragwerke für die Fahrleitung ist durchgeführt. Die Legung der Schwachstromkabel wurde beendet, und mit der Montage der Schwachstromeinrichtungen ist begonnen worden.

Abbildung 18.



XII. Schlussbemerkungen und Anträge.

Der Ausgabenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1931 betrug Fr. 10 073 660. 24. Von diesem Betrag ist gemäss Beschluss der Bundesversammlung vom 16. Juni 1932 ein Teil von Fr. 6 215 882. 30 als Verzinsung des Kriegsdefizites dem Konto «Kriegsdefizit» belastet und der Rest von Fr. 3 857 777. 94 als Passivsaldo auf 1. Januar 1932 vorgetragen worden. Durch diese Verrechnungsweise erhöhte sich das Kriegsdefizit auf den gleichen Zeitpunkt von Fr. 138 130 718. 17 auf Fr. 144 346 600. 47.

Der Ausgabenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1932 würde Fr. 49 823 204. 06 betragen. Rechnet man dazu noch den Passivsaldo vom Vorjahre mit Fr. 3 857 777. 94, so ergibt sich auf Ende 1932 ein Passivsaldo von Fr. 53 680 982. Durch die Verzinsung des Kriegsdefizites wird die Gewinn- und Verlustrechnung bei $4,_5$ % mit Fr. 6 495 597 belastet. Wir empfehlen, wie es im Vorjahre geschah, diesen Teil des Fehlbetrages auf 1. Januar 1933 wiederum dem Konto «Kriegsdefizit» zu belasten und nur den Rest von Fr. 47 185 385 auf neue Rechnung vorzutragen. Das Kriegsdefizit erhöht sich dadurch auf Anfang des Jahres 1933 auf Fr. 150 842 197. 47.

Wir haben unserm Verwaltungsrat vorgeschlagen, Sie zu ersuchen, der Bundesversammlung folgenden

Antrag

zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen des Jahres 1932 und die Bilanz auf 31. Dezember 1932 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1932 wird genehmigt.

3. Vom Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung der Jahre 1931 und 1932 im Betrage von Fr. 53 680 982 wird auf 1. Januar 1933 ein Betrag von Fr. 6 495 597 dem Konto «Kriegsdefizit» belastet und der Rest von Fr. 47 185 385 als Passivsaldo auf neue Rechnung vorgetragen.

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

Bern, den 7. April 1933.

Für die Generaldirektion
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:
Schrafl.

Beilagen:

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