Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1935)

Artikel: Geschäftsbericht der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1935 an den schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung

Autor: Schrafl.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676199

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 14.12.2025

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

Geschäftsbericht

der

Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen

für das

Jahr 1935

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 1935 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 1935:

Baulänge 2877,452 km, Betriebslänge		2936,025 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		2918,879 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		2932,645 km

Sie verteilt sich auf die drei Kreise wie folgt:

Kreis I	954,886 km
Kreis II	976,495 »
Kreis III	1001,264 »

Die Bundesbahnen sind am Betriebe anderer Bahnen wie folgt beteiligt:

a. Der gesamte Betrieb wird besorgt auf den Strecken:		
Güterbahn: Basel-D. R. B.—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 »
Die Länge der Linien, an deren Betrieb die Bundesbahnen mitwirken, beträgt		80,619 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		3013,264 km

Wir haben dem eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement beantragt, es sei der Betrieb auf der Strecke Otelfingen–Niederglatt auf Grund des dringlichen Bundesbeschlusses vom 20. Dezember 1934 aufzuheben.

II. Allgemeine Lage und finanzielle Ergebnisse.

Die im Verlaufe des Jahres 1935 in verschiedenen Ländern beobachtete, allerdings vorwiegend durch die Lage auf dem Inlandmarkt bedingte langsam fortschreitende Wirtschaftsbelebung ist in der Schweiz noch nicht in Erscheinung getreten. Im Gegenteil, die bei uns später als in den meisten anderen Staaten sich auswirkende Krise hat im Berichtsjahre eine weitere Verschärfung erfahren, die vor allem durch die Schrumpfung des Aussenhandels, den Mangel an Beschäftigung bei unserer Industrie, den empfindlichen Rückgang der Bautätigkeit, die grossen Kapitaleinbussen, die Abnahme des Fremdenverkehrs, das Sinken der allgemeinen Kaufkraft sowie die Versteifung unseres Geldmarktes gekennzeichnet ist.

Unter diesem Einfluss der schlechteren Wirtschaftslage und der noch wachsenden Automobilkonkurrenz hat sich die seit 1930 einsetzende rückläufige Entwicklung der Verkehrseinnahmen, die im Jahre 1934 nahezu zum Stillstand gekommen war, im abgelaufenen Jahre erneut in wesentlich verstärktem Masse fortgesetzt.

Die Transporteinnahmen, die im Jahre 1933 noch den Betrag von 324,$_{17}$ Millionen Franken und im folgenden Jahre 321,$_{26}$ Millionen Franken erreichten, fielen im Jahre 1935 auf 303,$_{04}$ Millionen Franken und sind damit auf den bis jetzt tiefsten Stand der Nachkriegszeit gesunken. Während der Rückgang von 1932 auf 1933 nur 6,$_{58}$ Millionen Franken oder 2,$_{0}$ % und im nächsten Jahre noch 2,$_{91}$ Millionen Franken oder 0,$_{9}$ % betrug, stellt sich die finanzielle Einbusse im Jahre 1935 gegenüber dem Vorjahre auf 18,$_{22}$ Millionen Franken oder 5,$_{7}$ %. Im Vergleich zu den im Jahre 1929 erzielten Höchsteinnahmen von 401,$_{95}$ Millionen Franken ergibt sich innerhalb weniger Jahre ein Ausfall an Transporteinnahmen von 98,$_{91}$ Millionen Franken, das sind 24,$_{6}$ %.

Seit Beginn der Krise im Jahre 1930 haben die Bundesbahnen die folgenden jährlichen Rückschläge in den Verkehrseinnahmen erlitten:

Rückgang der:

	Einnahmen aus Personenverkehr		Einnahmen aus Güterverkehr		Verkehrseinnahmen Total	
	Mill. Fr.	%	Mill. Fr.	%	Mill. Fr.	%
1930—1931	8,$_{40}$	5,$_{3}$	9,$_{33}$	4,$_{0}$	17,$_{73}$	4,$_{5}$
1931—1932	13,$_{97}$	9,$_{3}$	28,$_{73}$	12,$_{9}$	42,$_{70}$	11,$_{4}$
1932—1933	1,$_{54}$	1,$_{1}$	5,$_{04}$	2,$_{6}$	6,$_{58}$	2,$_{0}$
1933—1934	2,$_{00}$	1,$_{5}$	0,$_{91}$	0,$_{5}$	2,$_{91}$	0,$_{9}$
1934—1935	6,$_{87}$	5,$_{2}$	11,$_{35}$	6,$_{0}$	18,$_{22}$	5,$_{7}$

Im Personenverkehr ist die Verkehrsbelebung, die Anfang 1934 langsam eingesetzt hatte, Mitte 1934 wiederum durch einen Rückschlag unterbrochen worden, der auch im Jahre 1935 anhielt. Verglichen mit den Frequenzziffern des Vorjahres wurden während des vergangenen Jahres im ersten Vierteljahr 3,$_{5}$ %, im zweiten Vierteljahr 6,$_{6}$ %, im dritten Vierteljahr 4,$_{1}$ % und im letzten Vierteljahr 1,$_{1}$ % weniger Reisende befördert. Im Gesamtergebnis des Jahres 1935 stellt sich die Reisendenzahl auf 109,$_{86}$ Millionen Personen, d. h. um 4,$_{43}$ Millionen Reisende oder 3,$_{9}$ % niedriger als 1934, wogegen der Verkehrsabgang im Jahre vorher nur 0,$_{5}$ % und im Jahre 1933 noch 1,$_{7}$ % ausmachte. Gegenüber dem Jahre 1930, in welchem der Personenverkehr mit 127,$_{91}$ Millionen Reisenden seinen höchsten Stand erreichte, hat sich die Reisendenzahl um 18,$_{05}$ Millionen, d. h. um 14,$_{1}$ % oder auf den Kopf der schweizerischen Bevölkerung gerechnet, von 31,$_{6}$ auf 26,$_{4}$ Personen vermindert. Der im Berichtsjahre eingetretene Verkehrsausfall ist sowohl auf den unter dem Einfluss der zunehmenden Arbeitslosigkeit stark gesunkenen Berufsverkehr als auch auf den Rückgang im übrigen Reise- und Ferienverkehr, der unter den gegenüber dem Vorjahre allgemein ungünstigeren Witterungsverhältnissen und den Erschwerungen im internationalen Touristenverkehr litt, zurückzuführen.

Entsprechend der rückläufigen Bewegung im Personenverkehr sind die Einnahmen aus diesem Verkehr mit einem Total von 126,$_{34}$ Millionen Franken um 6,$_{87}$ Millionen Franken oder 5,$_{2}$ % hinter dem Vorjahresergebnis zurückgeblieben, gegenüber einem Ausfall von 2,$_{00}$ Millionen Franken oder 1,$_{5}$ % im Jahre 1934 und von 1,$_{54}$ Millionen Franken oder 1,$_{1}$ % im Jahre 1933. Verglichen mit dem günstigen Ergebnis des Jahres 1930, das 159,$_{12}$ Millionen Franken einbrachte, sind die letztjährigen Einnahmen um 32,$_{78}$ Millionen Franken oder 20,$_{6}$ % niedriger ausgefallen.

Im Güterverkehr hat sich der seit dem Herbst 1934 festzustellende leichte Verkehrsrückgang im Gesamtergebnis des Jahres 1935 erheblich verstärkt. Die im Gepäck-, Tier-, Post- und Güterverkehr zur Beförderung gelangten Gütermengen, die im Jahre 1934 gegenüber 1933 eine bescheidene Erhöhung um 187 000 Tonnen oder 1,$_{3}$ % zu verzeichnen hatten, sanken im Berichtsjahre neuerdings auf 14,$_{24}$ Millionen Tonnen, d. h. um 745 000 Tonnen oder 5,$_{0}$ %. Gegenüber dem Jahre 1929, das mit 19,$_{28}$ Millionen Tonnen einen Höhepunkt in der Güterbeförderung darstellte, beträgt der Ausfall 5,$_{04}$ Millionen Tonnen oder 26,$_{1}$ %. Der im letzten Jahre eingetretene Rückgang erstreckt sich auf sämtliche Tarifklassen und ist verursacht durch die fortgesetzte Schrumpfung im Einfuhr-, Ausfuhr- und Binnenverkehr, während beim Durchfuhrverkehr eine weitere, wenn auch verlangsamte Steigerung zu beobachten war.

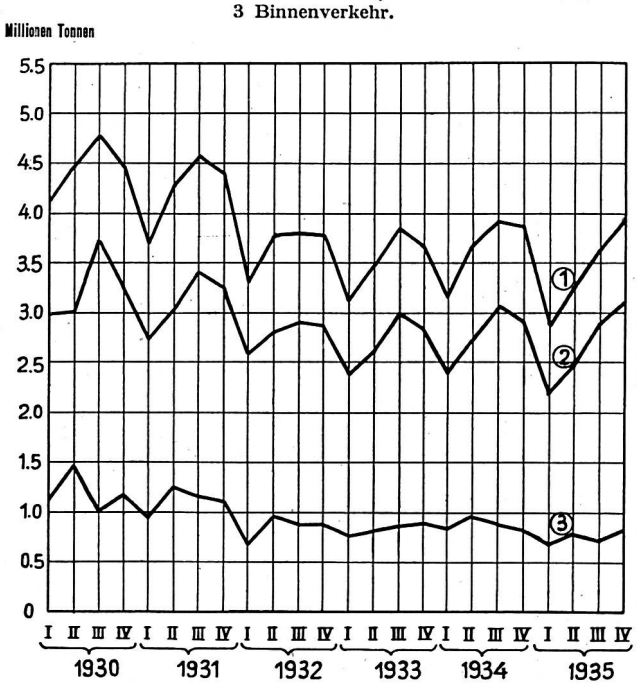
Die Einfuhr verringerte sich gegenüber dem Vorjahre mengenmässig um 537 000 Tonnen oder 6,$_{6}$ % auf insgesamt 7,$_{57}$ Millionen Tonnen und wertmässig um 151,$_{2}$ Millionen Franken oder 10,$_{5}$ % auf 1283 Millionen Franken, wogegen die Ausfuhr, die im Jahre vorher mengenmässig noch eine Zunahme um 5,$_{8}$ % aufwies, im Jahre 1935 neuerdings dem Gewicht nach um 86 000 Tonnen oder 16,$_{4}$ % auf 434 000 Tonnen und dem Werte nach um 22,$_{4}$ Millionen Franken oder 2,$_{6}$ % auf 822 Millionen Franken zurückfiel. Im Vergleich zu dem günstigen Wirtschaftsjahr 1929 ist bei der Einfuhr ein Mengenrückgang um 13 %, dagegen eine Wertsenkung um 53 % eingetreten, während die Ausfuhr gewichtsmässig einen Rückschlag um 58 % und wertmässig um 61 % erlitt.

Als Folge der wertmässig stark gedrosselten Einfuhr und der leicht rückgängigen Ausfuhr konnte das Aussenhandelsdefizit gegenüber dem vorjährigen weiterhin um 129 Millionen Franken auf 461 Millionen Franken gesenkt werden. Diese Verbesserung

Abbildung 1.

Güterverkehr der S. B. B. und Ein-, Aus- und Durchfuhrverkehr in den Quartalen der Jahre 1930—1935.

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



ist aber leider nicht einer Belebung der Ausfuhr, sondern einer infolge der Einfuhrbeschränkungen und der geschwächten Aufnahmefähigkeit des Inlandsmarktes stark verminderten Einfuhr zuzuschreiben. Bei Würdigung der Einfuhrbeschränkungen zum Schutz der Binnenwirtschaft ist jedoch anderseits darauf hinzuweisen, dass die in den letzten Jahren eingetretene starke Drosselung der Einfuhr, die mehr als die Hälfte der gesamten von den Bundesbahnen transportierten Gütermengen ausmacht, sich naturgemäss in sehr ungünstigem Sinne auf die Verkehrseinnahmen unserer Verwaltung auswirken musste.

Der schweizerische Durchfuhrverkehr, der im Jahre 1934 gegenüber dem Vorjahr eine Erhöhung um 453 000 Tonnen oder 22,$_9$ % aufwies, verzeichnet im Berichtsjahr eine weitere Steigerung um 269 000 Tonnen oder 11,$_1$ %, die im wesentlichen durch vermehrte Transitsendungen von Kohlen verursacht ist.

Im Zusammenhang mit der im abgelaufenen Jahre erfolgten Verschlechterung der Lage der für den Inlandsmarkt arbeitenden Wirtschaftszweige, die bis dahin eine bemerkenswerte Krisenfestigkeit aufwiesen, hat der schweizerische Binnenverkehr eine bedeutende Einbusse erfahren.

Als Folge der verringerten Gütertransporte fielen die Einnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr um 11,$_{35}$ Millionen Franken oder 6,$_0$ % auf 176,$_{70}$ Millionen Franken zurück, gegenüber einem Ausfall von bloss 915 000 Franken oder 0,$_5$ % im Jahre vorher. Zieht man die günstigen Frachteinnahmen des Jahres 1929 mit 245,$_{70}$ Millionen Franken zum Vergleich heran, so ergibt sich eine Ertragsverminderung von 69,$_{00}$ Millionen Franken oder 28,$_1$ %.

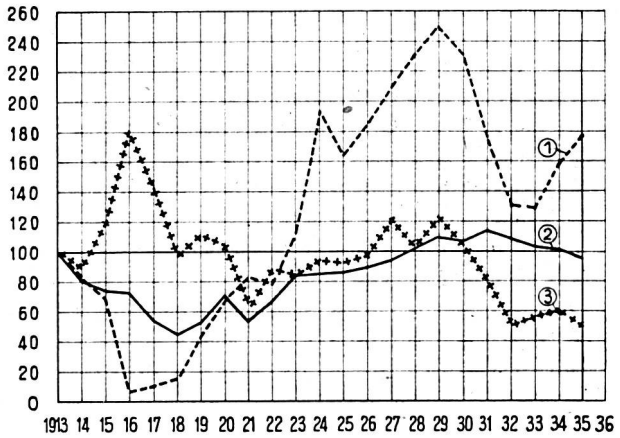
Nach den bis jetzt bekannt gewordenen Ergebnissen haben die wichtigsten europäischen Bahnen

Abbildung 2.

Aussenhandels- und Durchfuhrmengen.

1913=100 gesetzt.

1 Durchfuhr 2 Einfuhr 3 Ausfuhr



im Jahre 1935 gegenüber dem Vorjahre in den Verkehrseinnahmen die folgenden prozentualen Veränderungen zu verzeichnen:

	Einnahmen aus Personenverkehr %	Einnahmen aus Güterverkehr %	Verkehrseinnahmen %
Schwedische Staatsbahnen	+ 7,$_6$	+12,$_1$	+10,$_4$
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft	+ 7,$_9$	+ 8,$_6$	+ 8,$_4$
Dänische Staatsbahnen .	+10,$_1$	+ 2,$_1$	+ 6,$_3$
Tschechoslowakische Staatsbahnen	+ 2,$_7$	+ 4,$_1$	+ 3,$_7$
Norwegische Staatsbahnen	+ 3,$_5$	+ 4,$_0$	+ 3,$_8$
Englische Hauptbahnen.	+ 1,$_9$	+ 0,$_7$	+ 1,$_2$
Österreichische Bundesbahnen	— 0,$_6$	+ 0,$_6$	+ 0,$_2$
Ungarische Staatsbahnen	— 0,$_7$	+ 0,$_4$	+ 0,$_1$
Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen	+ 6,$_0$	— 3,$_0$	— 0,$_1$
Schweizerische Bundesbahnen	— 5,$_2$	— 6,$_0$	— 5,$_7$
Französische Hauptbahnen	— 4,$_7$	—11,$_6$	— 9,$_8$
Niederländische Eisenbahnen	— 8,$_9$	—20,$_0$	—14,$_2$

Abbildung 3.

Die Entwicklung der Betriebsleistungen.

1913—1935.

1 = Wagenachskilometer.
2 = Bruttotonnenkilometer.
3 = Lokomotivkilometer.
4 = Zugskilometer.

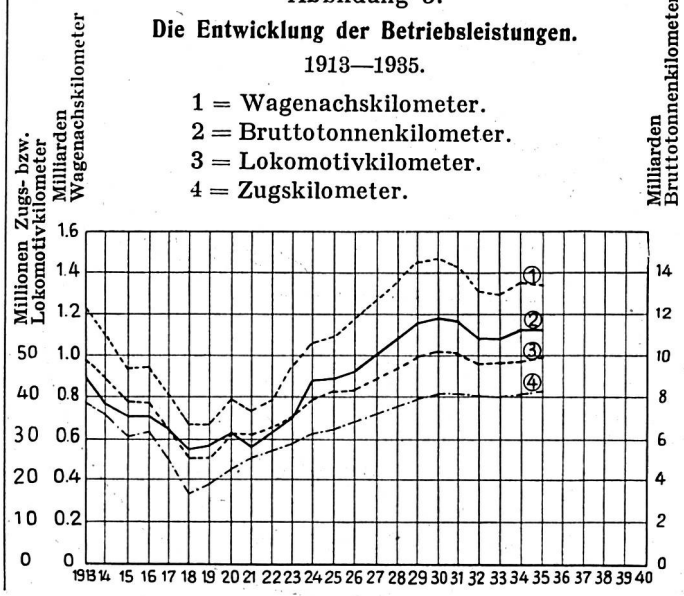
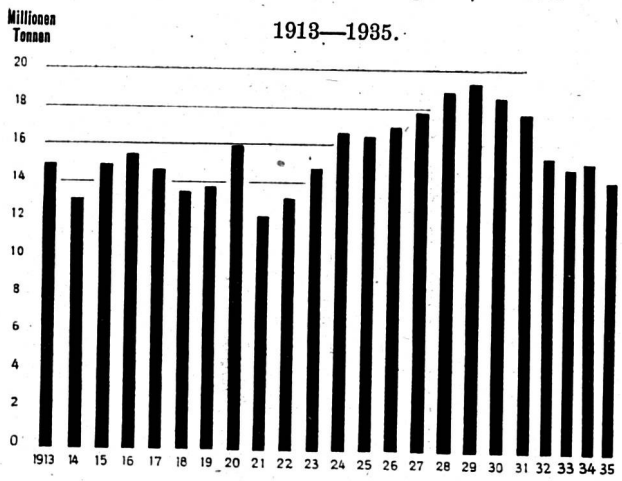


Abbildung 4.

Die Entwicklung des Gesamtgüterverkehrs.

1913—1935.



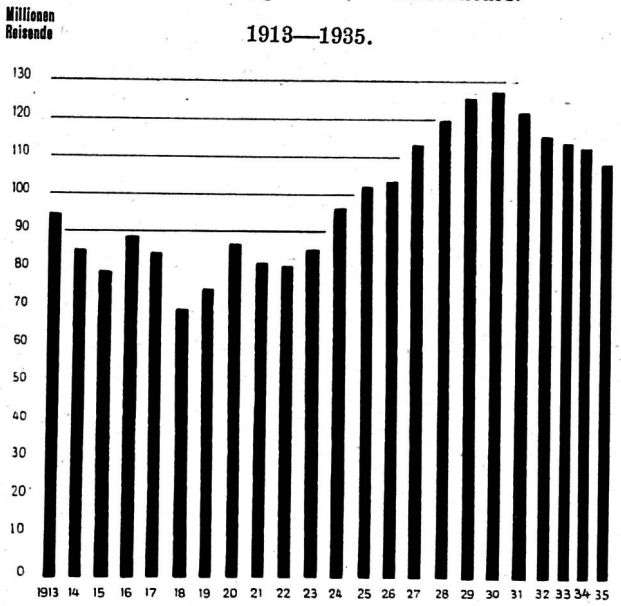
Die gesamten, in der Betriebsrechnung und in der Gewinn- und Verlustrechnung verrechneten Einnahmen der Schweizerischen Bundesbahnen haben im Jahre 1935 den Betrag von 339 Millionen Franken erreicht. Daran sind die Transporteinnahmen mit 303 Millionen Franken oder 89,$_3$ %, die Nebeneinnahmen mit 36 Millionen Franken oder 10,$_7$ % beteiligt. Von den Nebeneinnahmen entfallen auf die Pacht- und Mietzinse 10,$_4$, auf die Einnahmen aus dem Betrieb und Unterhalt von Gemeinschaftsbahnhöfen und Gemeinschaftsstrecken 6,$_4$, auf die Einnahmen aus der Besorgung des Zug- und Fahrdienstes für andere Bahnen 2,$_1$, auf die Zinse aus den Nebenbetrieben 13,$_7$, auf die Bauzinse und Erträgnisse aus den Wertbeständen und Guthaben 2,$_3$ und auf die sonstigen Erträgnisse 1,$_1$ Millionen Franken. Gegenüber 1934 haben die Nebeneinnahmen um 2,$_1$ Millionen Franken abgenommen.

Wiewohl die Möglichkeiten begrenzt sind, die Jahr für Jahr auftretenden Aufwendungen der Bundesbahnen einzuschränken, so haben die seit

Abbildung 5.

Die Entwicklung des Personenverkehrs.

1913—1935.



Jahren eingeleiteten und auch im Jahre 1935 fortgeführten Sparmassnahmen sich wiederum in einer weiteren spürbaren Senkung der Personal- und Sachausgaben ausgewirkt. So sind die Betriebsausgaben (ohne die Ausgaben zu Lasten der Spezialfonds) und die in der Gewinn- und Verlustrechnung verbuchten Personal- und Sachausgaben von 285,$_5$ im Jahre 1930 auf 253,$_8$ im Jahre 1934 und auf 248,$_7$ Millionen Franken im Jahre 1935 zurückgegangen. Innerhalb 5 Jahren haben sich somit diese Aufwendungen um 36,$_8$ Millionen Franken vermindert.

Die Tafel V dieses Berichtes, die dieses Jahr in einer etwas geänderten Darstellungsweise erscheint, gibt eine Übersicht über den Verlauf der Ausgaben für das Personal in den letzten 16 Jahren. Der Darstellung ist zu entnehmen, dass der Per-

Abbildung 6.

Die Verteilung der Betriebseinnahmen 1935.

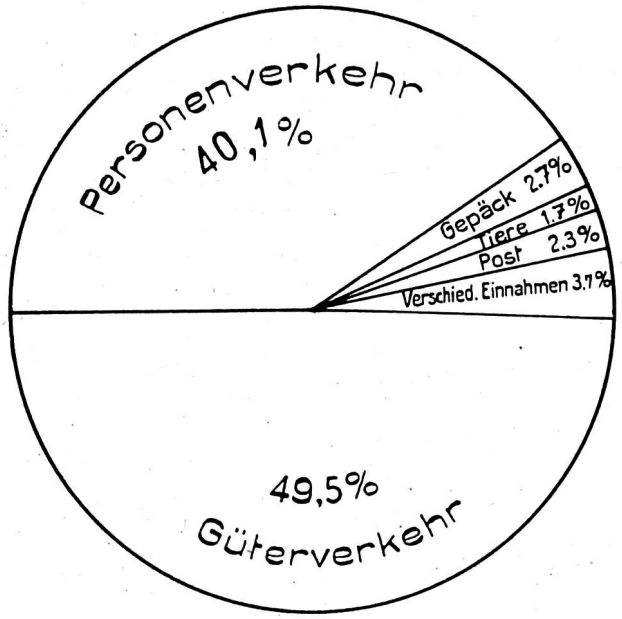


Abbildung 7.

Die Verteilung der Betriebsausgaben 1935.

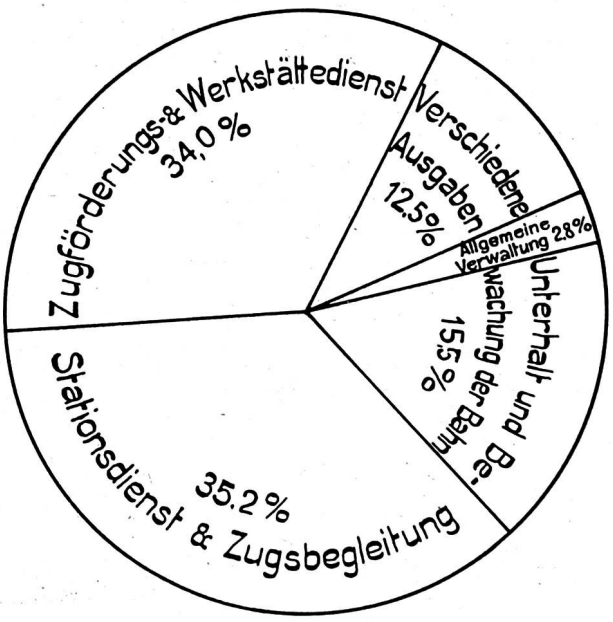
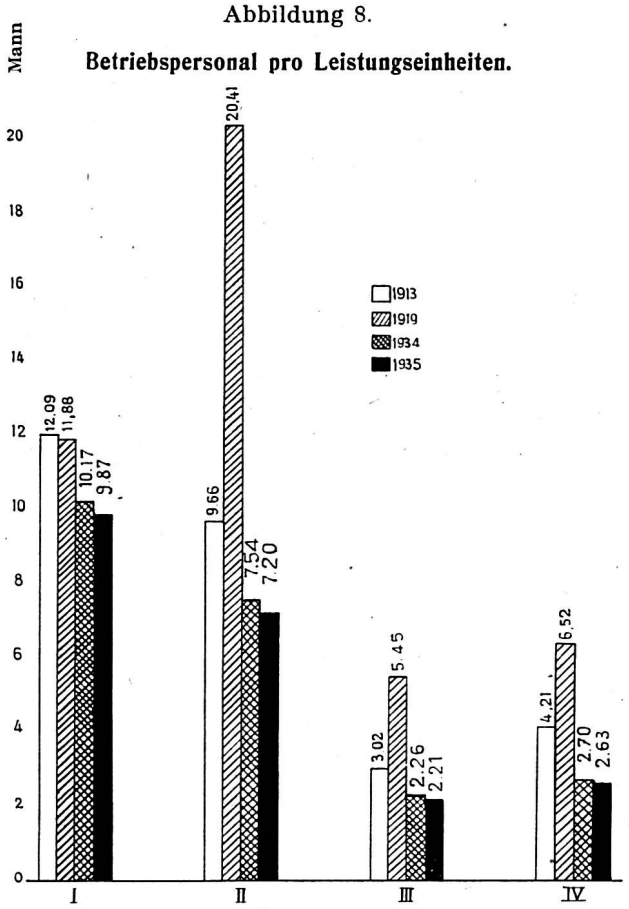


Abbildung 8.

Betriebspersonal pro Leistungseinheiten.



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

sonalbestand von 39 410 als Mittel des Jahres 1920 auf 29 834 als Mittel des Jahres 1935 herabgesetzt wurde. Im Monat Februar d. J. waren noch 28 665 Bedienstete beschäftigt. Seit dem Jahre 1920 hat namentlich die Zahl der im Taglohn beschäftigten Arbeiter stark abgenommen, weil im Zusammenhang mit der im Jahre 1921 durchgeführten Revision der Statuten der Pensions- und Hilfskasse und entsprechend der Tendenz des neuen Beamtengesetzes nach und nach mehr Bedienstete die Beamteneigenschaft erhielten als früher.

Die Tafel II gibt Auskunft darüber, wie gleichzeitig mit diesem Personalabbau die Betriebsleistungen an Bruttotonnenkilometern, Zugskilometern und Wagenachskilometern zugenommen haben, wobei darauf hinzuweisen ist, dass mit dem im Jahre 1930 beginnenden Rückgang der beförderten Gütermengen und Reisenden die Betriebsleistungen aus fahrplantechnischen und Konkurrenzgründen nicht in gleichem Umfang gesenkt werden konnten wie die Transportleistungen zurückgegangen sind. Im Jahre 1935 waren die geleisteten Bruttotonnenkilometer immer noch um 79,$_6$ %, die Zahl der Zugskilometer um 79,$_9$ % und die Zahl der Wagenachskilometer um 70,$_4$ % grösser als im Jahre 1920.

In der gleichen Zeit sind die Ausgaben für Besoldungen, Löhne und Sozialzulagen (Teuerungszulagen, Orts- und Kinderzulagen) von 207,$_5$ Millionen im Jahre 1920 auf 152,$_7$ Millionen im Jahre 1935, d. h. um 54,$_8$ Millionen zurückgeganngen. In den Jahren 1921—1923 hat eine erste Senkung dieser Ausgaben stattgefunden im Zusammenhang mit dem Abbau der früheren Teuerungszulage. In den Jahren 1928—1931 haben die Ausgaben trotz des Personalabbaus im Zusammenhang mit dem vom Bunde erlassenen neuen Beamtengesetz wieder etwas zugenommen. In den Jahren 1934 und 1935 wirkte sich der im I. Finanzprogramm vom 13. Oktober 1933 angeordnete Abbau der Gehalte, Löhne und Nebenbezüge mit etwa 7 Millionen Franken im Jahr aus; der im II. Finanzprogramm vom 31. Januar 1936 verfügte weitere Lohnabbau ist erst mit dem 1. Februar 1936 wirksam geworden. Er wird eine nochmalige Senkung der Personalausgaben um etwa 8 Millionen jährlich mit sich bringen.

Die Nebenbezüge des fahrenden Personals haben im Jahre 1928 eine Abnahme erfahren, weil ein Teil dieser Bezüge durch das neue Beamtengesetz den Gehalten zugeschlagen wurde. Die Kosten der Dienstkleider sind im Laufe der Jahre zurückgegangen infolge der Verminderung des Personalbestandes und des Rückganges der Stoffpreise. Die Barbezüge des Personals einschliesslich der Dienstkleider sind von 226,$_2$ Millionen im Jahre 1920 auf 163,$_2$ Millionen im Jahre 1935, d.h. um 63 Millionen oder 28 % zurückgegangen.

Eine starke Zunahme haben in der gleichen Zeit die Leistungen der Verwaltung für die Pensions- und Hilfskasse erfahren. Sie stiegen von 8,$_1$ Millionen im Jahre 1920 auf 32,$_9$ Millionen im Jahre 1935, was der im Jahre 1921 erfolgten Revision der Kassenstatuten und den seitherigen Anstrengungen der Verwaltung, wenigstens eine teilweise Sanierung der Kasse herbeizuführen, zuzuschreiben ist.

Von den 32,$_9$ Millionen, die von der Verwaltung im Jahre 1935 in die Pensionskasse eingelegt wurden, müssen 22,$_2$ Millionen Franken als Tilgung auf dem Fehlbetrag angesehen werden, denn hätte die Verwaltung nur die ordentlichen Beiträge in Rechnung zu setzen (7 und 7$^1/_4$ %), so wäre lediglich eine Belastung von 10,$_7$ Millionen Franken in der Jahresrechnung eingetreten.

Wegen der nicht vollen Verzinsung des Fehlbetrages sowie infolge der grossen Zahl der Versetzungen in den Ruhestand im Jahre 1935 und dem Ausbleiben des jungen Nachwuchses hat sich der Fehlbetrag im Deckungskapital der Kasse wiederum erhöht; er ist von 362,$_7$ Millionen Franken Ende 1934 auf 377,$_1$ Millionen Franken Ende 1935 angestiegen.

Neben den Aufwendungen für die Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung sind der Verwaltung für die Unfallversicherung 3 Millionen Franken Ausgaben entstanden. Da das Personal sich an den Nichtbetriebsunfallprämien seit 1935 zu einem Fünftel beteiligt und die versicherte Gehalts- und Lohnsumme zurückgegangen ist, hat sich die seit 1. Januar 1935 eingetretene Prämienerhöhung um 1 $^0/_{00}$ für die Nichtbetriebsunfallversicherung nicht in einer Mehrbelastung der Verwaltung ausgewirkt. Die Zusammenrechnung der Bezüge des Personals und der Wohlfahrtsausgaben im Jahre 1935 ergibt einen Gesamtaufwand für das Personal von 199,$_5$ Millionen Franken. Im Vergleich zu den Jahren 1930 und 1934 beträgt die Abnahme 23,$_5$ Millionen Franken oder 10,$_5$ % und 4,$_7$ Millionen Franken oder 2,$_3$ %.

Die Übersicht der Tafel V gibt deutlichen Aufschluss über den Erfolg der seit Jahren unternommenen Bemühungen, die darauf gerichtet waren, die Personalkosten innerhalb der der Verwaltung gesteckten Grenzen nach Möglichkeit herabzusetzen, und sollte geeignet sein, manchen gegenüber den Bundesbahnen noch bestehenden Vorurteilen zu begegnen.

Der Verlauf der Sachausgaben, des Zinsendienstes und der Verschiedenen Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung sind aus der Tafel VIII ersichtlich.

Über die Abschreibungen, die die Erhaltung des Unternehmungsvermögens bezwecken, unterrichtet die nachfolgende Zusammenstellung:

1. Anlagevermögen.

a. Ordentliche Abschreibungen:

	Fr.	Fr.
Einlagen in den Erneuerungsfonds:		
Bahnbetrieb	20 863 367	
(davon Wattwil–Ebnat-Kappel Fr. 6 702)		
Materialverwaltung	1 874	
Kraftwerke	2 731 817	
Übertrag	23 597 058	
Übertrag	23 597 058	
Werkstätten	106 617	
Werfte	927	23 704 602
Abschreibungen vom Baukonto:		
Materialverwaltung	12 086	
Werkstätten	527 668	
Schiffbetrieb	95 372	
Werfte	13 581	648 707
b. Ausserordentliche Abschreibungen:		
Untergegangene Bahnanlagen		924 270
Werkstätten	62 019	
Depotwerkstätten	2 277	64 296

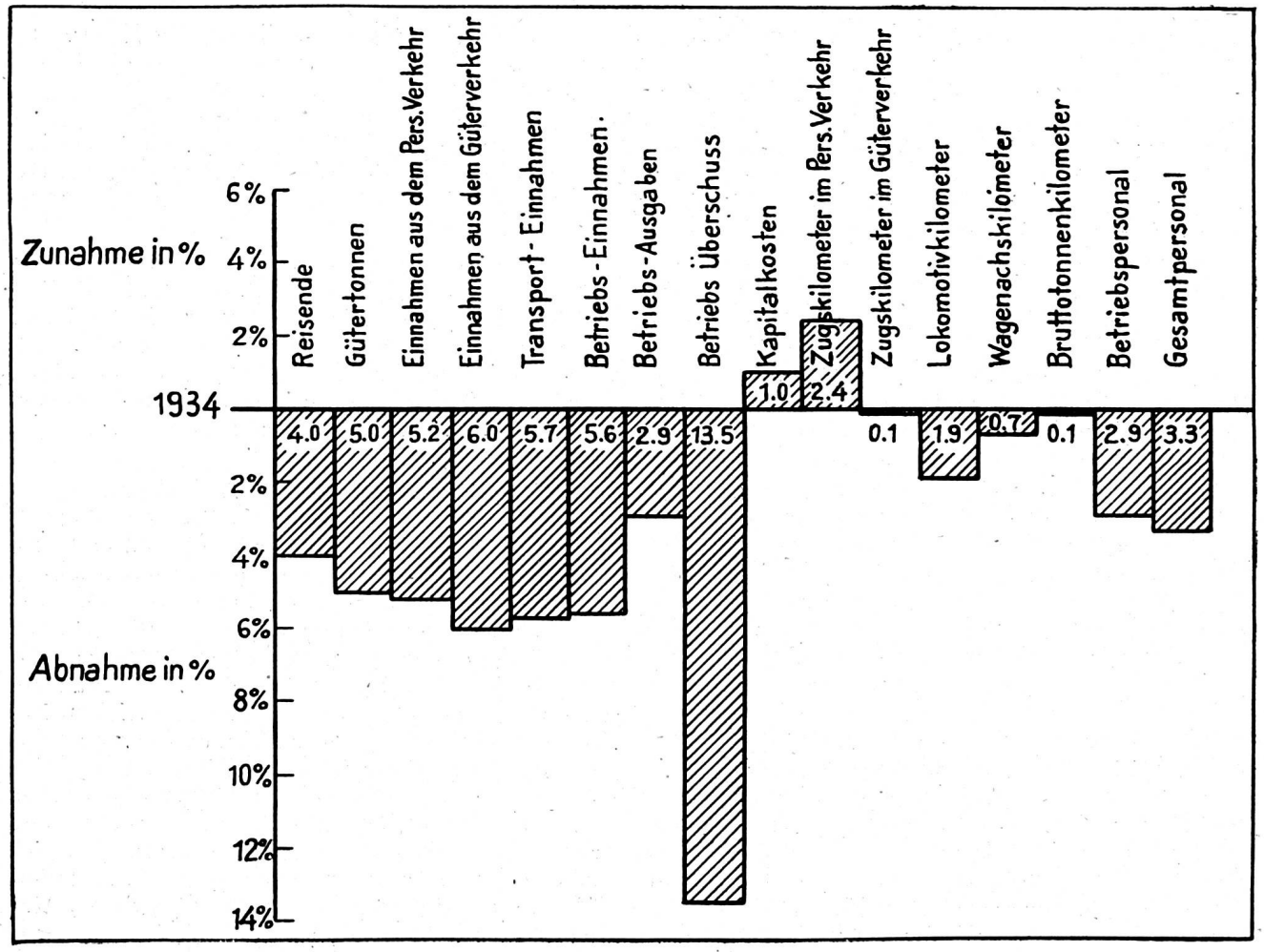
2. Betriebsvermögen.

a. Magazin- und Betriebsvorräte:

Materialverwaltung	227 216	
Werkstätten	161 301	
Depotwerkstätten	1 666	
Werfte	3 434	393 617
b. Kursverlust und Minderwert von Titeln		918 002
Zusammen		26 653 494

Abbildung 9.

Betriebs- und Wirtschaftszahlen 1934 und 1935.



Neben den Abschreibungen haben die Bundesbahnen im Jahre 1935 folgende Tilgungen auf dem Anlagekapital in ihren Rechnungen verbucht:

	Fr.
Gesetzliche Tilgung (Tilgung in 100 Jahren)	5,659,817
Tilgung der Kraftwerke (Tilgung in 60 Jahren)	876,340
	6,536,157

Die Kapitalkosten der Bundesbahnen haben in den letzten zwei Jahren betragen:

	1934 Fr.	1935 Fr.
Verzinsung der Anleihen und Depotscheine . .	116 349 335	114 957 382
Verzinsung des Unfallrentenfonds	148 535	141 282
Verzinsung der schwebenden Schulden	1 737 514	1 969 150
Finanzunkosten	244 181	334 687
Tilgung von Anleihenskosten	2 442 778	2 917 447
Gesamte Kapitalkosten .	120 922 343	120 319 948
— Bauzinse und Erträgnisse aus Wertbeständen und Guthaben. .	3 292 201	2 337 152
Verbleiben	117 630 142	117 982 796

Trotzdem im Jahre 1935 auch der Fehlbetrag des Jahres 1934 ganz und derjenige des Jahres 1935 teilweise zu verzinsen waren, sind die mit dem Schuldendienst zusammenhängenden Mehrkosten geringfügig. Hierzu hat vor allem die Anleihenskonversion im Frühjahr 1935 beigetragen, die zu verhältnismässig günstigen Bedingungen vorgenommen werden konnte.

Günstig hat sich sodann die Einschränkung der Bauausgaben ausgewirkt, sind doch die aus den Abschreibungen und Tilgungen verfügbaren Mittel nicht vollständig für Bauzwecke beansprucht worden. Das geht aus der folgenden Gegenüberstellung hervor:

1. Bauausgaben im Jahre 1935:

	Fr.
a. Ausgaben zu Lasten des Baukontos.	18 692 500
b. Ausgaben zu Lasten der Betriebsrechnung (ohne Ausgaben zu Lasten des Erneuerungsfonds) .	1 587 690
	20 280 190
c. Ausgaben zu Lasten des Erneuerungsfonds	6 859 770
Zusammen	27 139 960

2. Verfügbare Mittel im Jahre 1935:

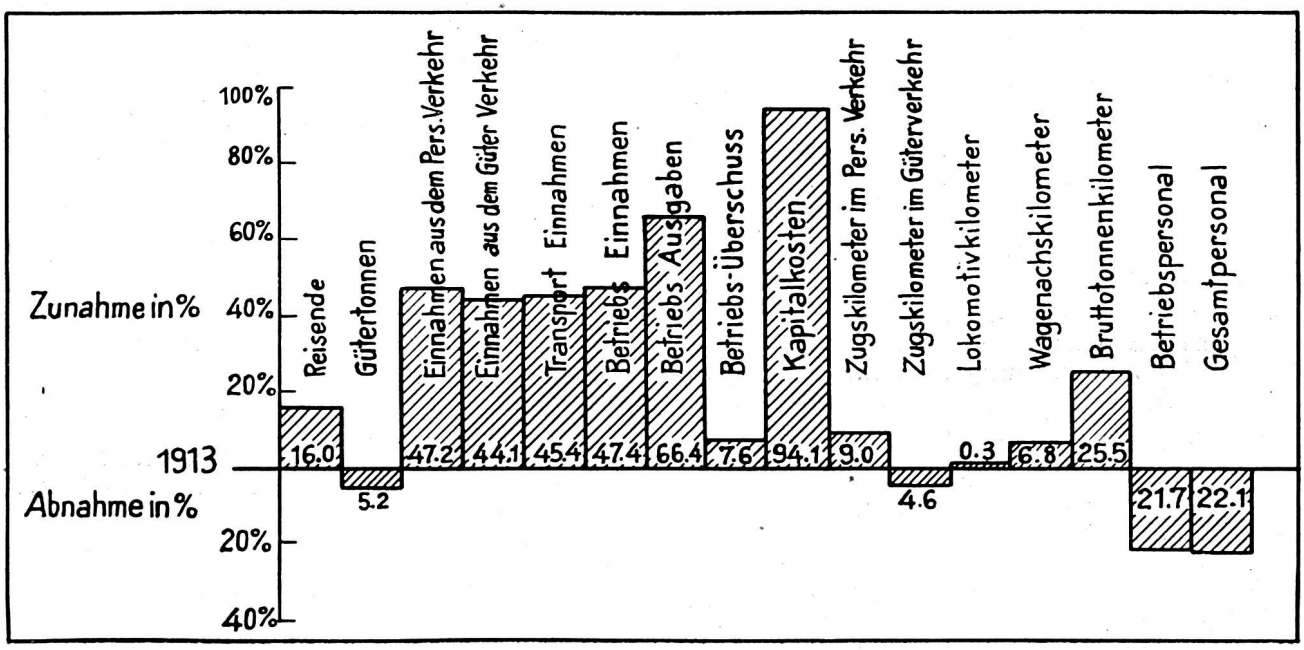
a. Aus den Altmaterialerlösen . .	163 745
b. Aus dem Betriebsertrag (Bauausgaben zu Lasten der Betriebsrechnung)	1 587 690
	1 751 435
c. Aus den Abschreibungen und Tilgungen (ohne die Abschreibungen auf Magazinvorräten und Wertbeständen).	34 795 479
Zusammen	36 546 914

Die durch Abschreibungen verfügbar gewordenen Mittel überschreiten demnach im Jahr 1935 zum erstenmal die Bauausgaben, die zulasten des Baukontos und des Erneuerungsfonds verbucht wurden, und zwar um Fr. 9 406 954, während die Bauausgaben im Jahre 1934 noch um Fr. 3 785 672 höher als die Abschreibungen waren.

Damit ist, was die Einschränkung der Bauausgaben anbetrifft, der Zustand erreicht, den wir in unserem Finanzbericht vom 7. Februar 1933 als die erste zur Sanierung der Finanzlage der Bundesbahnen

Abbildung 10.

Betriebs- und Wirtschaftszahlen 1913 bis 1935.



zu ergreifende Massnahme bezeichnet hatten.

Auf Ende 1935 ist der Beitrag des Bundes von 60 Millionen an die Kosten der beschleunigten Elektrifikation, der in der Bilanz vom 31. Dezember 1934 unter den Passiven als besonderer Posten aufgeführt worden war, auf die einzelnen Anlagen, Einrichtungen und Betriebsmittel aufgeteilt worden. An dem Beitrag sind im Sinne des Bundesbeschlusses vom 2. Oktober 1923 über die Gewährung eines Bundesbeitrages für die Beschleunigung der Elektrifikation der Schweizerischen Bundesbahnen lediglich die in das Anfangsprogramm und in das neue Programm einbezogenen Strecken (bis März 1923 und bis 1928 elektrifizierte Linien) beteiligt worden. Was die Verteilung auf die einzelnen Anlagen und Betriebsmittel anbetrifft, so haben wir uns von der Erwägung leiten lassen, in erster Linie solche auf Baukonto getragene Verwendungen abzuschreiben, die eine Vermehrung oder wesentliche Verbesserung der Anlagen und Einrichtungen nicht zur Folge gehabt haben. Es sind dies vor allem die Beiträge der Bundesbahnen an die Verlegung der Schwachstromanlagen der eidgenössischen Telephon- und Telegraphenverwaltung, die Ausgaben für die Herstellung des Lichtraumprofiles sowie die Kosten des Probebetriebes. Gerade diese Ausgaben vom Baukonto abzuschreiben, hat sich auch deshalb empfohlen, weil sie von den regelmässigen Abschreibungen (Einlagen in den Erneuerungsfonds) nicht erfasst werden.

Der beschleunigten Elektrifikation wegen mussten bekanntlich der Oberbau einiger Strecken vorzeitig erneuert und verstärkt und eine Anzahl noch gut brauchbarer Dampflokomotiven ausgemustert werden. Die dadurch entstandenen ausserordentlichen Abschreibungen sind nicht den Jahresrechnungen, sondern dem Erneuerungsfonds belastet worden, was dazu führte, dass dem Erneuerungsfonds Beträge entnommen wurden, die bei Beibehaltung der Dampftraktion erst im Laufe der Jahre durch die regelmässigen Einlagen in den Erneuerungsfonds zu decken gewesen wären. Aus diesem Grunde haben wir einen Teil des Bundesbeitrages den Erneuerungsfonds für den Oberbau und die Dampflokomotiven zugewiesen.

Über die Einzelheiten der Verteilung des Bundesbeitrages gibt die Übersicht auf S. 66 des Geschäftsberichts Aufschluss.

III. Allgemeine Verwaltungsangelegenheiten.

A. Internationale Verkehrsorganisationen.

1. Die internationale Simplondelegation versammelte sich am 10. Mai und am 25. Oktober in Bern zur Beratung der üblichen Fahrplan- und Tariffragen, sowie zur Entgegennahme der Bau- und Betriebsrechnung der Strecke Brig-Iselle für das Jahr 1933.

2. Das Internationale Eisenbahntransportkomitee hielt seine jährliche Sitzung unter unserem Vorsitz am 25. und 27. Juni in Hofgastein ab. Es behandelte u. a. die Aufstellung einheitlicher Zusatzbestimmungen zu den in Rom revidierten internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn- Personen- und Gepäckverkehr (I. Ü. P.), sowie den Frachtverkehr (I. Ü. G.) und die Anpassung der Abfertigungsvorschriften für diese Verkehre an die beiden revidierten Übereinkommen. Die Bestimmungen über die Vereinheitlichung der internationalen Fahrausweise samt der zugehörigen Fahrkartenmustersammlung wurden endgültig genehmigt und auf den 1. Januar 1936 in Kraft gesetzt.

3. Die diesjährigen Sitzungen der Ausschüsse des Internationalen Eisenbahnverbandes fanden vom 3. bis 15. Juni in Warschau statt. Wir waren vertreten in den Ausschüssen für den Personen- und Güterverkehr, für den Austausch des Wagenmaterials und für technische Angelegenheiten. Diese befassten sich mit folgenden wichtigeren Geschäften: Erleichterungen für die Beförderung von Sportgesellschaften und Musterkoffern, sowie Massnahmen zur Anwendung der in den verschiedenen Ländern für ihren internen Verkehr bewilligten Fahrpreisermässigungen im internationalen Verkehr; Aussprache über die Möglichkeit der Vereinheitlichung des Transportrechtes der verschiedenen Staaten; Heizung der Züge mit Dampf und elektrische Heizung der Züge; Verwendung und Betrieb der durchgehenden Güterzugbremse; Gewichtsmerkmale der im internationalen Verkehr zugelassenen Güterwagen; Entwurf einer neuen Fassung der technischen Einheit (Prüfung der Änderungsvorschläge einzelner Regierungen).

Der Unterausschuss für die Bremse des technischen Ausschusses des Internationalen Eisenbahnverbandes hielt unter dem Vorsitz unserer Verwaltung Sitzungen in Amsterdam, Bern und München ab zur Aufstellung eines Entwurfes für internationale Bedingungen für die Personenzugbremse und der Entwürfe für Ergänzungen und Änderungen der Vorschriften für die Güterzugbremse.

Der geschäftsführende Ausschuss des Internationalen Eisenbahnverbandes war am 7. und 8. November in Paris vereinigt. Es lag ihm die Prüfung und Genehmigung der Anträge der Arbeitsausschüsse ob. Sodann setzte er das Arbeitsprogramm der Ausschüsse für das Jahr 1936 fest. Im Anschluss an die Sitzung des geschäftsführenden Ausschusses fand die Generalversammlung statt. Die Geschäftsführung des Verbandes wurde für eine weitere Amtsdauer von 3 Jahren den französischen Bahnen übertragen.

4. Der Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen hielt am 11. und 12. September 1935 in Lugano eine Vereinsversammlung ab, die Berichte über die Tätigkeit der verschiedenen Ausschüsse (Verwaltungsausschuss, Personenverkehrsausschuss, Güterverkehrsausschuss, Wagenausschuss, Technischer Ausschuss, Preisausschuss) entgegennahm, den Bericht über die Tätigkeit der geschäftsführenden Verwaltung, die Rechnungslegung der Vereinskasse und der Versorgungskasse (1932—1934) genehmigte und die geschäftsführende Verwaltung und die ständigen Ausschüsse neu wählte.

Im übrigen entfaltete sich während des Berichtsjahres die Haupttätigkeit des Vereins in den ständigen Hauptausschüssen, in denen wir vertreten sind. Sie befassten sich mit folgenden wichtigeren Geschäften: Fragen des Kraftwagenwettbewerbes und der Kraftwagenstatistik; Aufstellung von Leitsätzen für die Vereinfachung und Beschleunigung des Geschäftsganges in den Vereinsverwaltungen auf Grund des Erfahrungsaustausches; Ausgestaltung der Vereinszeitung; Aufstellung gemeinsamer Richtlinien für die Einführung eines einheitlichen Frachtrechtes der Vereinsländer; Vorarbeiten für die Schaffung eines internationalen Gütertarifs; Regelung verkehrsdienstlicher Fragen über Güter, deren Beförderung aussergewöhnliche Schwierigkeiten verursacht; Untersuchungen über den Stand des Behälterverkehrs in den Vereinsländern und Überprüfung der Vereinszusatzbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr (I. Ü. G.) und des Vereinsübereinkommens über den Güterverkehr im Hinblick auf die Neuausgabe des I. Ü. G.; die Fortbildung der beiden Vereins-Tarifmuster für den internationalen Personen- und Gepäckverkehr, sowie den internationalen Expressgutverkehr; Vereinfachung verschiedener Dienstvorschriften des Vereins, namentlich der Abfertigungsvorschriften, des Erstattungsübereinkommens und des Übereinkommens über Gesellschaftsfahrten in Extrazügen durch Zusammenfassung mit andern Vereinsbestimmungen; Ausgabe internationaler Fahrausweise an den Bahnhofschaltern, unter Berücksichtigung der bestehenden ausserordentlichen Ermässigungen.

5. Vom 30. September bis 5. Oktober wurde in Helsinki unter dem Vorsitz unserer Verwaltung die Europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz für das Fahrplanjahr 1936/1937 abgehalten, an der 21 Regierungen und 113 Verwaltungen vertreten waren.

6. Vom 8.—13. April fanden in Budapest und vom 21.—26. Oktober in Oslo und Bergen internationale Güterzugfahrplankonferenzen statt, an denen unsere Verwaltung vertreten war. Diese Konferenzen befassten sich mit der Aufstellung von Ferngüterzugverbindungen für Wagenladungsgüter im internationalen Verkehr sowie mit der Behandlung allgemeiner Betriebsfragen dieses Verkehrs.

B. Sachversicherung und Haftpflicht.

1. Von den kantonalen Brandversicherungsanstalten sind uns für 8 Brandfälle Fr. 104 307 vergütet worden.

2. Die unserer Selbstversicherung unterstellten Werte wurden im Berichtsjahr von 45 Brandfällen betroffen. Zu Lasten des Feuer- und Unfallversicherungsfonds sind Fr. 68 177 verrechnet worden.

3. Die Anzahl der Unfälle und der Betrag der im Jahre 1935 ausbezahlten Haftpflichtentschädigungen sind aus den statistischen Tabellen und den Rechnungen ersichtlich.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden von den Kreisdirektionen 104 Haftpflichtfälle erledigt (1934: 111).

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

a. Bei den Schweizerischen Bundesbahnen eingereichte Reklamationen.

Aus dem Jahre 1934 wurden unerledigt übernommen	745	Reklamationen	(1934: 479)
Im Berichtsjahr sind dazugekommen	12 158	»	(1934: 12 499)
Erledigt wurden: durch Abweisung	4 463	»	(1934: 4 100)
durch Zahlung	8 041	»	(1934: 8 133)

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

Den Bundesbahnen wurden von andern Verwaltungen überwiesen	1289	Reklamationen	(1934: 1555)
Zu einer Zahlung der Bundesbahnen gaben Anlass	1224	»	(1934: 1335)

c. Unregelmässigkeiten.

Wegen Beschädigung oder Minderung sind	349	(1934: 338)	
und wegen Ablieferungshindernissen . . .	856	(1934: 852)	Meldungen eingegangen.

d. Prozesse.

Aus dem Vorjahr hängige Prozesse .	2	(1934: 1)
Im Berichtsjahr neu dazugekommen.	2	(1934: 3)
Im ganzen erledigt	2	(1934: 2)

C. Automobil und Eisenbahn.

a. Gesetzgebung.

Ein wichtiges Ereignis des Jahres stellt die starke Verwerfung des Verkehrsteilungsgesetzes in der Volksabstimmung vom 5. Mai dar. Mit Ausnahme der zwei Kantone Graubünden und Tessin wurde die Vorlage von sämtlichen Ständen verworfen, bei einem Stimmenverhältnis von 484 389 verwerfenden und 231 982 bejahenden Stimmen. Damit wurden für einmal die Anstrengungen auf eine Beseitigung der rechtlichen Verschiedenbehandlung des Gütertransportes auf der Schiene und auf der Strasse zunichte gemacht und eine Abgrenzung der Aufgaben von Bahn und Automobil nach dem Prinzip der besonderen Eignung der Transportmittel verhindert.

Dies ist sehr bedauerlich, weil so die Schweiz auf dem Gebiete der Wettbewerbsgesetzgebung gegenüber dem Ausland ernstlich ins Hintertreffen geraten ist und die Gefahr der Zerstörung grosser öffentlicher und privater Werte andauert. Als man

um die Mitte des letzten Jahrhunderts in unserem Land anfing, Eisenbahnen zu bauen, glaubte man, wie heute, der Konkurrenz freies Spiel lassen zu sollen, und erst nachdem man sehr bedeutende Summen als Lehrgeld bezahlt hatte — wir erinnern z. B. an die mit der Nationalbahn und Nordostbahn gemachten Erfahrungen —, erkannte man, dass eine bundesstaatliche Ordnung für den Ausbau des Eisenbahnnetzes und die Regelung der Eisenbahntransporte unerlässlich sei, wenn das Land nicht schweren Schaden leiden sollte. Heute machen wir infolge des Auftretens des Automobils eine ähnliche Krise durch, und es drohen wiederum sehr beträchtliche Summen verloren zu gehen, bis man in der Öffentlichkeit einsieht, dass die wilde Konkurrenz zwischen Schiene und Strasse zu einer Vernichtung grosser wirtschaftlicher Werte führen muss und dass es dringend notwendig ist, dass der Bund wiederum ordnend eingreift. Diese Erkenntnis liegt heute um so näher, als in unseren Eisenbahnen, deren Existenz auf dem Spiele steht, rund 4 Milliarden investiert sind, die zum weitaus grössten Teil der öffentlichen Hand gehören. Eine ausreichende Sanierung unserer Eisenbahnen, die sich finanziell in erträglichen Grenzen bewegt, ist ohne die Regelung der Konkurrenz zwischen Schiene und Strasse kaum denkbar. Wir haben uns in den letzten Jahren wiederholt bemüht, auf diese Tatsache aufmerksam zu machen; Verwaltungsrat und Generaldirektion taten dies in ihrem letzten Bericht über die Reorganisation und Sanierung der Schweizerischen Bundesbahnen wieder mit allem Nachdruck.

b. Automobilergänzungsdienste.

Mit der Verwerfung des Verkehrsteilungsgesetzes ergab sich für unsere Verwaltung die Notwendigkeit, sich einer einfacheren und billigeren Organisation des Zubringer- und Verteilerdienstes zuzuwenden. Durch eine kleine Kommission des Verwaltungsrates wurde zunächst der ganze Fragenkomplex eingehend untersucht, worauf der Verwaltungsrat beschloss, vorbehältlich des endgültigen Entscheides durch neue Versuche die Möglichkeit einer bessern Zusammenarbeit von S. B. B. und Post in der Stückgutbeförderung abzuklären.

Die nach den Vorschlägen unserer Abteilung für den Stations- und Zugdienst durchgeführten neuen Versuche bezwecken die Erreichung einer möglichst lückenlosen Haus-Hauslieferung, aber unter Verzicht auf die sog. Parallelfahrten zur Bahn und des Prinzips einer kilometrischen Entschädigung für die Automobildienste. Der Übergang zu einer solchen Ordnung ist heute möglich geworden, weil durch die Verwerfung des Verkehrsteilungsgesetzes die Verpflichtung der Schweizerischen Bundesbahnen, dem Autotransportgewerbe in der Nahzone als Entgelt für den Verzicht auf den gewerbsmässigen Fernverkehr gewisse Mindestverkehrsleistungen zuzuhalten, dahingefallen ist. Die im Zusammenhang mit dem Astodienst in der Bahnbeförderung eingeführten Neuerungen bleiben bestehen.

D. Beteiligung an andern Unternehmen.

1. Die Bahnhof-Kühlhäuser in Genf und Basel vermögen sich infolge der bestehenden Einfuhrverbote und Verkehrsbeschränkungen nicht in der erhofften Weise zu entwickeln. Dazu sind die Lagergebühren durch die Konkurrenz gedrückt. Sowohl in Genf als auch in Basel stehen die Überschüsse der Einnahmen über die Ausgaben etwas hinter denjenigen des Jahres 1934 zurück; sie werden zur Amortisation verwendet. Eine Dividende auf das Aktienkapital gelangt nicht zur Austeilung. Die Bahnen finden einen Ausgleich in den mit der Existenz der Kühlhäuser zusammenhängenden Transporten.

Auf den 1. Januar 1935 hat sich die Société de Gares frigorifiques in Genf mit der Société des Glacières et Frigorifiques de Genève vereinigt. Die neue Gesellschaft betreibt unter dem Namen «Société de Gares frigorifiques, Ports-francs et Glacières de Genève» das Bahnhof-Kühlhaus, die Kühlräume im Genfer Schlachthaus und in der Markthalle des Paquis und die Eisfabrik im Genfer Schlachthaus. Zweck der Zusammenlegung der beiden Gesellschaften waren die Beseitigung der gegenseitigen Konkurrenz und die Erreichung eines einheitlichen und billigeren Betriebes. Für unsere Verwaltung war die Zusammenlegung mit keiner weitern Kapitalbeteiligung verbunden.

2. Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft Basel. Der Ertrag im Berichtsjahr hat gegenüber dem letzten Jahr wiederum eine Erhöhung erfahren.

Der Güterumschlag in den Basler Rheinhafenanlagen stand ebenfalls im Zeichen der Zunahme. Zum erstenmal wurde eine Gesamtmenge von 2 Millionen Tonnen überschritten. Der Umschlag im Berichtsjahr erreichte 2 216 977 Tonnen gegenüber 1 897 903 Tonnen im Vorjahr.

3. Das Aktienkapital der Etzelwerk AG. von 20 000 000 Fr., an dem wir mit 55% oder mit 11 Millionen beteiligt sind, ist im Berichtsjahr voll einbezahlt worden. Die über das Aktienkapital und das Obligationenanleihen vom Jahre 1934 im Betrage von 10 000 000 Fr. hinaus erforderlichen Mittel für den Bau des Etzelwerkes werden einstweilen durch Vorschüsse der beiden Partner (Schweizerische Bundesbahnen und Nordostschweizerische Kraftwerke) gedeckt. Über die Bauaufwendungen und den Baufortschritt wird in Abschnitt XI (Elektrifizierung), berichtet. Für das investierte Kapital werden Bauzinsen ausgerichtet.

4. Das Geschäftsergebnis der Schweizerischen Kraftübertragungs-AG. hat sich im Jahre 1935 gegenüber dem Vorjahr neuerdings etwas verbessert. Das Aktienkapital bleibt trotzdem ohne Verzinsung. An den Anlagen werden aber vermehrte Abschreibungen vorgenommen. Bauaufwendungen von Belang sind im Berichtsjahr nicht gemacht worden.

5. Die Tätigkeit der SESA, Schweizerische Express AG., hat im Berichtsjahre keine Änderungen grundsätzlicher Art erfahren. Die von ihr innerhalb des Rahmens bahnamtlicher Verfügungen und von durch den kommerziellen Dienst unserer Verwaltung aufgestellten Richtlinien zu treffenden tarifarischen Massnahmen sind nach dem negativen Ausgang der Volksabstimmung vom 5. Mai 1935 über das Verkehrsteilungsgesetz, der eine starke

Zunahme der Strassentransporte bewirkte, verschärft worden. Die Zahl der mit Verfrachtern abgeschlossenen Vereinbarungen über die Gewährung von Vergünstigungen, mit denen den Bahnverwaltungen Transporte erhalten werden sollen, die sonst auf der Landstrasse befördert würden, ist seither beträchtlich angewachsen. Die Bahntransport-Ergänzungsdienste (Camionnagedienste) wurden in allen Landesgegenden weiter ausgebaut, der Sesa-Franko-Domizil (S. F. D.)-Dienst ist mit der am 1. Dezember 1935 erfolgten Ausgabe eines vollständig umgearbeiteten S. F. D.-Tarifs vereinfacht und erheblich erweitert und verbilligt worden. Die Zahl der S. F. D.-Sendungen hat wieder in erfreulichem Masse zugenommen. Der mit einzelnen Agentur-Inhabern und mit verschiedenen Speditionshäusern organisierte Sammelwagenverkehr hat sich ebenfalls in aufsteigender Linie entwickelt. Durch die Verwerfung des Verkehrsteilungsgesetzes hat der mit der ASTO verwirklichte Gedanke einer Zusammenarbeit zwischen Schiene und Strasse im schweizerischen Güterverkehr an Berechtigung stark eingebüsst; die ASTO-Automobil-Betriebsleistungen sind deshalb bereits im vergangenen Sommer und besonders gegen Ende des Berichtsjahres teilweise stark abgebaut worden und werden aller Voraussicht nach mit dem 15. Mai 1936 ganz aufhören. Die Sesa wird für das Jahr 1935 eine Dividende von 4 % ausrichten.

E. Geschäftsleitung.

Die Generaldirektion hat in 44 Sitzungen 286 Geschäfte behandelt.

Im Laufe des Berichtsjahres fanden 7 Direktorenkonferenzen statt, in denen folgende wichtigere Geschäfte behandelt wurden:

Änderungen des Organisationsgesetzes auf Grund von Ziffer 1 des dringlichen Bundesbeschlusses vom 20. Dezember 1934; Instruktion für den passiven Luftschutz; Angestelltenordnung; Wiederwahlen für die neue Amtsperiode; Reorganisation des Rechnungsdienstes; Sparmassnahmen.

F. Verwaltungsrat.

Der Verwaltungsrat hat während des Geschäftsjahres in 7 Sitzungen 26 Geschäfte beraten, die in der Hauptsache in den Abschnitten IV—XI des allgemeinen Teils des Geschäftsberichtes erwähnt sind.

G. Kreiseisenbahnräte.

Im Berichtsjahr sind von den Kreiseisenbahnräten I und III je 2 und vom Kreiseisenbahnrat II 3 Sitzungen abgehalten worden.

Neben den ordentlichen Geschäften wurden in der Hauptsache, in Form von Anregungen, Interpellationen und Wünschen, Tarif- und Fahrplanangelegenheiten sowie Baufragen behandelt. Als wichtigere Geschäfte sind zu nennen: Verkehrsteilungsgesetz; Billetkontrolle und Bahnsteigsperre; Astobetrieb; Leichttriebwagenbetrieb.

Auf die Abhaltung gemeinsamer Sitzungen wurde im Berichtsjahr gänzlich verzichtet.

Durch Beschluss vom 24. Dezember hat der Bundesrat gestützt auf den dringlichen Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1934 aus Ersparnisgründen bis auf weiteres auf die Anwendung der Art. 23—26 des Organisationsgesetzes vom 1. Februar 1923 verzichtet. Das Mandat der Mitglieder der Kreiseisenbahnräte ist daher nicht mehr erneuert worden.

IV. Finanz- und Rechnungswesen.

A. Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung.

1. Auf 15. März und 15. April 1935 wurden die 5 % Bundesbahnanleihe von 1925 (VI. Elektrifikations-Anleihe von Fr. 50 000 000) und die 5 % Bundesbahnanleihe von 1924 (IV. Elektrifikations-Anleihe von Fr. 150 000 000) zur Rückzahlung fällig.

Die erforderlichen Mittel mussten auf dem Anleihenswege beschafft werden. Um eine gewisse Schonung des Kapitalmarktes zu erreichen, erklärten sich einige Gross- und Kantonalbanken bereit, einen Betrag von Fr. 100 000 000 in 3½ % Kassenscheinen der Bundesbahnen mit einer Laufzeit von 6 Jahren zum Kurse von 98 % fest zu übernehmen. Eine öffentliche Emission dieser Kassenscheine darf bis 15. März 1937 ohne Einverständnis der Schweizerischen Nationalbank nicht vorgenommen werden. Um die Konversion oder Rückzahlung der restlichen 100 Millionen sicherzustellen, wurde im Einverständnis mit dem Bundesrat eine neue 3½ % Bundesbahnanleihe von Fr. 100 000 000 ausgegeben, die vom Kartell schweizerischer Banken und vom Verband schweizerischer Kantonalbanken übernommen wurde. Diese Anleihe wurde seitens des Bankensyndikates vom 1. bis 8. März 1935 den Titelinhabern der eingangs erwähnten rückzahlbaren Anleihen zum Kurse von 93,$_{65}$ % plus 0,$_{6}$ % Stempel zum Umtausche angeboten. Von einer Barzeichnung wurde abgesehen. Zur Konversion wurden angemeldet:

Von der IV. Elektrifikations-Anleihe	Fr.	67 344 000
» » VI. Elektrifikations-Anleihe	»	24 062 000
Zusammen	Fr.	91 406 000

2. Im Laufe des Jahres ist der Pensions- und Hilfskasse der Überschuss der Einnahmen über die Ausgaben in 4¼ % Depotscheinen im Betrage von Fr. 5 175 000 zugewiesen worden. Auf Ende des Jahres besass die Kasse für Fr. 279 960 000 solcher Scheine gegen Fr. 274 785 000 im Vorjahre.

3. Wie bereits erwähnt, sind an Stelle der zwei zurückbezahlten Anleihen neue Anleihen im gleichen Betrage getreten. Anderseits waren die planmässigen Kapitalrückzahlungen um Fr. 12 221 210.11 höher als die gegenüber der Pensions- und Hilfskasse neu entstandene Depotscheinschuld, so dass unsere Anleihensschuld von Fr. 2 937 249 257.94 auf Fr. 2 925 028 047.83 zurückgegangen ist.

Dagegen hat unsere schwebende Schuld hauptsächlich infolge der Ausfälle in der Betriebsrechnung auf Jahresende eine Erhöhung von

Fr. 5 000 000 auf Fr. 88 000 000 erfahren. Davon wurden 50 Millionen durch Reskriptionen bei der Schweizerischen Nationalbank beschafft, der Rest von 38 Millionen wurde uns vom eidgenössischen Finanzdepartement vorgeschossen.

4. Die Sparkasse des Personals weist auf Ende des Jahres 9572 Konti auf oder 57 weniger als im Vorjahre.

5. Von Unternehmern, Lieferanten, Frachtenkreditnehmern usw. waren auf Ende des Jahres bei der Hauptkasse folgende Sicherheiten hinterlegt:

1501	Barhinterlagen und Garantierücklässe	Fr. 2 043 277. 80
1061	Wertschriftenhinterlagen .	» 11 346 695. 95
2693	Bürgschaften	» 22 150 295. 85
5255	Sicherheiten im Gesamtbetrage von	Fr. 35 540 269. 60

(1934: Fr. 36 792 193. 80).

6. Im Laufe des Jahres wurden für Rechnung der Pensions- und Hilfskasse an 20 Bedienstete Hypothekardarlehen im Gesamtbetrage von Fr. 339 000 ausgerichtet.

Während des Berichtsjahres erfolgten auf die Hypothekardarlehen Kapitalrückzahlungen im Betrage von Fr. 1 017 157. 70. Auf Jahresende belief sich der Gesamtbetrag der Hypothekardarlehen auf Fr. 60 819 517. 30 gegen Fr. 61 382 944. 55 im Vorjahre. Hievon entfallen Fr. 48 464 291. 60 auf Liegenschaften des Personals.

Der Zinsfuss für Hypothekardarlehen im I. Range an Private betrug $4^1/_4$ %, an Angestellte und an Eisenbahnerbaugenossenschaften 4 %.

7. Das Portefeuille der eigenen Wertschriften hat sich im Jahre 1935 um Fr. 7 221 849. 75 vermehrt, was hauptsächlich von der Einzahlung des Aktienkapitals der Etzelwerk AG. herrührt, anderseits ergab die Neubewertung der Wertschriften einen Minderwert von Fr. 903 663. 70, infolge des allgemeinen Kursrückganges auf den Obligationen und der vorgenommenen Abschreibungen auf Beteiligungen. Auf Ende des Jahres weist das Portefeuille der eigenen Wertschriften einen Buchwert von Fr. 22 147 230. 90 auf gegen Fr. 15 829 044. 85 im Vorjahre.

B. Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung.

1. Im Rahmen der Reorganisation des Rechnungsdienstes wurden am 1. Juli 1935 die Sektionen für das Rechnungs- und Kassenwesen der Kreise II und III aufgelöst. Die Obliegenheiten der Bureaux für das Ausgabenrechnungswesen und des Rechnungsrevisors dieser zwei Kreise sind infolgedessen, wie im vorhergehenden Jahr beim Kreis I, teils von den Rechnungsbureaux der Fachabteilungen (Bauabteilung, Betriebsabteilung, Stations- und Zugdienst, Zugförderungsdienst), teils von der Rechnungskontrolle in Bern übernommen worden; die Kreisbuchhaltungen und die Kreiskassen wurden aufgehoben und die Geschäfte dieser zwei Dienststellen der Hauptkasse und der Hauptbuchhaltung in Bern übertragen; die Bureaux für Personalversicherung sind den Sektionen für Personalangelegenheiten angegliedert worden. Seit dem 1. Juli 1935 werden sämtliche Revisionen durch die Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung vorgenommen; diese Dienststelle steht, wenn nötig, auch den Kreisdirektionen direkt zur Verfügung.

2. Unter Mitwirkung eines betriebswirtschaftlichen Beraters wurden die Vorarbeiten für die Einführung der Betriebsbuchhaltung bei der gesamten Verwaltung aufgenommen.

3. Im Verlaufe des Jahres 1935 sind folgende Revisionen bei den Rechnungs- und Kassenstellen der Generaldirektion und der Kreisdirektionen vorgenommen worden:

Durch Organe der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung 3 Revisionen des Kassabestandes bei der Hauptkasse; Prüfung der Jahresergebnisse pro 1934 über den Bahnhofbuchhandel und über die Bahnhofreklame, sowie Prüfung der Geschäftsbücher der Jahre 1932—1934 von 12 Bahnhofwirtschaften; ferner eine Anzahl Revisionen von Vorschusskassen der Dienststellen; im weiteren beteiligten sich Organe der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung an den Bestandesaufnahmen der Oberbaumaterialvorräte im Hauptdepot und bei einigen Bahnmeisterbezirken und der Brenn- und Schmiermaterialvorräte in mehreren Haupt- sowie Nebendepots.

Durch Organe der Kreise wurden 3 Revisionen der Kreiskassen, eine Anzahl Revisionen von Vorschusskassen der Dienststellen, sowie eine Revision der Kasse einer Speiseanstalt vorgenommen.

Sämtliche Revisionen haben die Richtigkeit der vorhandenen Barbestände und die Übereinstimmung mit der Buchführung ergeben, mit Ausnahme einiger kleiner Differenzen, die jeweilen sofort aufgeklärt und ausgeglichen wurden.

In Verfolgung der mit der Zusammenfassung des Revisionswesens eingeführten Grundsätze sind einige Vorschusskassen aufgehoben, andere in ihrem Bestande erheblich herabgesetzt worden.

4. Die Bau- und Betriebsrechnungen der Simplonlinie Brig–Iselle für das Jahr 1933 sind am 29. März durch eine Kommission der internationalen Simplondelegation geprüft worden. Die Rechnungen des Jahres 1934 wurden am 1. Juli der internationalen Simplondelegation zugestellt.

C. Verkehrskontrolle.

1. Am 1. April traten die Vorschriften betreffend den Bezug und die Benützung der Beamtenbillette mit neuem Bezugsverfahren in Kraft.

2. Einzelne Gepäckexpeditionen wurden mit Apparaten für die Ausgabe der Handgepäckscheine ausgerüstet.

3. Die Neuausgabe der Instruktion für die Abfertigung und Verrechnung, sowie die Abrechnung und Saldierung des direkten italienisch-schweizerischen Güterverkehrs via Gotthard und Simplon erfolgte auf den 1. Februar.

4. Das Reglement betreffend die Abrechnung und Saldierung im direkten schweizerischen Verkehr wurde mit Gültigkeit ab 1. April neu herausgegeben.

5. Die den Geschäftsfirmen auf den Stationen eröffneten Frachtkredite haben folgende Änderungen erfahren: neu eröffnet 504, aufgehoben 214; Stand Ende Dezember 1935: 4526.

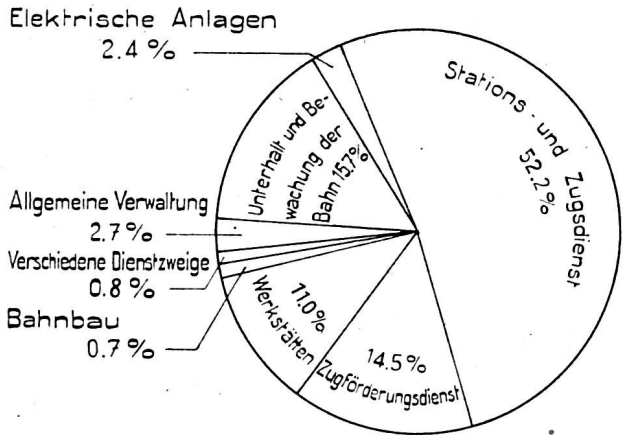
V. Personalangelegenheiten.

A. Allgemeine Personalangelegenheiten.

1. Gestützt auf Art. 1, Ziffer 3, des Bundesbeschlusses vom 20. Dezember 1934 über vorübergehende Massnahmen zur Vorbereitung der Reorganisation und Sanierung der Schweizerischen Bundesbahnen sind keine nach dem 1. Januar 1935 eingetretenen Bediensteten mehr als Beamte auf Amtsdauer gewählt, sondern auf Grund von Art. 62 des Beamtengesetzes als Angestellte mit Monatsgehalt oder als Taglohnarbeiter angestellt worden.

Abbildung 11.

Die Gliederung des Personals nach Dienstzweigen 1935.



Das Dienstverhältnis der Angestellten mit Monatsgehalt und der im Taglohn beschäftigten Betriebsarbeiter wurde auf Grund hiefür ausgearbeiteter Reglementsentwürfe vom 26. Mai provisorisch und unter dem Vorbehalt der Genehmigung durch Verwaltungsrat und Bundesrat geordnet.

Bei der Neuordnung des Gehalts- und Lohnverhältnisses des neu anzustellenden Personals wurde vor allem darauf Bedacht genommen, eine den tatsächlichen Verhältnissen besser entsprechende Differenzierung der Gehälter und Löhne für die verschiedenen Regionen herbeizuführen. Auf die Notwendigkeit der bessern Anpassung der Bezüge an die Lebenshaltungskosten der einzelnen Orte wurde in der Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den Erlass des vorgenannten Bundesbeschlusses vom 16. November 1934 besonders hingewiesen.

Die stärkere Differenzierung der Bezüge wurde herbeigeführt, indem an Stelle von sechs Zonen neun Stufen gebildet wurden und der Ortszuschlag in der obersten (ersten) Stufe von Fr. 480 auf Fr. 800 für einen verheirateten Bediensteten erhöht wurde. In den folgenden Stufen vermindert sich der Ortszuschlag bis zur achten Stufe um je Fr. 100, und in der untersten (neunten) Stufe besteht kein Anspruch mehr auf einen Ortszuschlag. Um den Betrag, um den in der obersten Stufe der Ortszuschlag erhöht wird, also um Fr. 320, wurden die Gehalts- und Lohnansätze herabgesetzt. In der obersten Stufe, in die die Orte mit den höchsten Lebenshaltungskosten eingereiht werden, erfahren die Bezüge der Bediensteten durch die stärkere Differenzierung keine Änderung. Dagegen vermindern sich wegen der stufenweisen Abnahme des Ortszuschlages um je Fr. 100 in den untern Stufen die Bezüge stärker als bisher, und zwar ungefähr im gleichen Masse, in dem die Kosten der Lebenshaltung in den einzelnen Orten abnehmen. In der untersten Stufe sind die Bezüge der auf Grund dieser Beordnung neu einzustellenden Bediensteten um rund Fr. 200 niedriger als für das Personal, das am 31. Dezember 1934 bereits im Dienste stand.

Im weitern wurde mit der Neubeordnung des Dienstverhältnisses eine etwas lockerere Bindung des Bediensteten an die Verwaltung angestrebt, damit der Bestand des Personals leichter als bis anhin den Anforderungen des Verkehrs angepasst werden kann.

Zwecks endgültiger Beordnung des Dienstverhältnisses der Angestellten mit Monatsgehalt und der im Taglohn beschäftigten Betriebsarbeiter sind die provisorischen Weisungen der Generaldirektion und die Reglementsentwürfe vorgängig der Vorlage an den Verwaltungsrat und an den Bundesrat den wichtigeren Personalverbänden zur Vernehmlassung zugestellt und diese zu einer Besprechung der Erlasse eingeladen worden. Die Besprechung fand am 17. Oktober 1935 statt. Eine Einigung mit den Personalvertretern konnte aber nicht erzielt werden.

2. Die Disziplinarkommissionen hatten 16 Disziplinarbeschwerden zu begutachten. Sie bestätigten in 9 Fällen die durch die erste Instanz verfügten Strafen; in 7 Fällen wurde eine Milderung empfohlen. In allen Fällen stimmte die Beschwerdeinstanz den Anträgen der Disziplinarkommission zu.

3. In 11 Sitzungen haben die Personalausschüsse verschiedene, die Verwaltung berührende Fragen begutachtet.

4. Vom Personal sind 118 Prämiierungsvorschläge für die Vereinfachung, Verbesserung oder Verbilligung des Betriebes eingereicht worden. An 21 Einsender solcher Vorschläge konnten Prämien ausgerichtet werden.

5. Zu Lasten des «Hilfsfonds für nicht pensionsberechtigte Bedienstete» sind in 3 Fällen Unterstützungen im Gesamtbetrage von Fr. 1080 jährlich verabfolgt worden.

6. Aus dem Guyer-Zeller-Fonds wurden in 9 Fällen Belohnungen im Gesamtbetrage von Fr. 330 für die Verhütung von Unfällen oder die Abwendung von Gefahren ausgerichtet.

7. Psychotechnik. Eignungstechnisch begutachtet wurden wie bisher die Lehrlingsanwärter der Werkstätten, des Stationsdienstes und des Kondukteurdienstes. Die Vorarbeiten zu einem psychotechnischen Prüfverfahren der Bewerber für den Lokomotivdienst sind soweit gediehen, dass mit den Probeuntersuchungen begonnen werden kann.

8. Unfallverhütungsdienst. Die Bemühungen zur Verhütung von Betriebsunfällen in den Werkstätten wurden fortgesetzt und hatten eine weitere Abnahme der Unfallhäufigkeit zur Folge. Sie beträgt im Berichtsjahre $8,_4$ (d. h. $8,_4$ Unfälle auf 100 000 Arbeitsstunden), gegenüber $21,_1$ im Jahre 1928, was einer Abnahme der Unfälle um 60 % entspricht. Die intensive Durchführung der Vorschriften über den Augenschutz hat sich sehr gut ausgewirkt. Die Häufigkeit der Augenunfälle beträgt im Berichtsjahre $2,_1$, gegenüber $6,_1$ in der Periode 1929—1932, was einer Abnahme um 65 % gleichkommt. Infolge der Abnahme der gesamten Unfallhäufigkeit im Werkstättedienst konnte auf den 1. Januar 1936 eine Herabsetzung des Prämiensatzes von 13 auf 11 ‰ erwirkt werden. Dadurch ergibt sich für die Haupt- und Depotwerkstätten eine jährliche Ersparnis an Betriebsunfallprämien von Fr. 35 000. Eine weitere Senkung des Prämiensatzes, die den Erfolgen der Jahre 1934 und 1935 Rechnung trägt, ist nach der gegenwärtigen Praxis der Unfallversicherungsanstalt hinsichtlich der Prämiengestaltung erst in 2—3 Jahren zu erwarten.

Die Bestrebungen zur Verhütung von Starkstromunfällen wurden auch im Berichtsjahre fortgesetzt. Der Verlauf der Unfallhäufigkeit ergibt sich aus nachfolgenden Zahlen:

auf 100 elektrifizierte Geleisekilometer fallen

Unfälle beim	im Jahre 1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
SBB-Personal	$0,_{55}$	$0,_{38}$	$0,_{51}$	$0,_{36}$	$0,_{20}$	$0,_{23}$	$0,_{09}$	$0,_{17}$
Unfälle Total .	$0,_{67}$	$0,_{65}$	$0,_{80}$	$0,_{78}$	$0,_{67}$	$0,_{43}$	$0,_{27}$	$0,_{30}$

Gegenüber der durchschnittlichen Unfallhäufigkeit der Periode 1928—1931 ergibt sich im Berichtsjahr eine Abnahme der Starkstromunfälle um 55 %.

Die Unfallhäufigkeit beim gesamten SBB-Personal (d. h. die Zahl der Betriebsunfälle auf 100 Bedienstete) hat ihre sinkende Tendenz auch im Berichtsjahre beibehalten.

Betriebsunfälle auf 100 Bedienstete:

	im Jahre 1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Häufigkeit	$13,_{30}$	$13,_{37}$	$12,_{24}$	$11,_{93}$	$11,_{01}$	$10,_{37}$	$10,_{07}$	$8,_{88}$

Gegenüber der Unfallhäufigkeit im Jahre 1928 haben die Unfälle im Berichtsjahre um 33 % abgenommen.

Tödliche Betriebsunfälle auf 1000 Bedienstete.

Periode	Anzahl Todesfälle	Häufigkeit
1920—1928	264	$0,_{815}$
1929—1935	153	$0,_{671}$

Abnahme = $17,_7$ %.

Tödliche Betriebsunfälle auf 1 Million Zugskilometer.

Periode	Anzahl Todesfälle	Häufigkeit
1920—1928	—	$0,_{946}$
1929—1935	—	$0,_{525}$

Abnahme = $44,_5$ %.

Tödliche Betriebsunfälle beim SBB-Personal, ausgeschieden nach Veranlassungen.

	Unfallveranlassung	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	Total 1929/35
1.	Aufspringen auf rollende Fahrzeuge	3	—	2	1	2	2	1	11
2.	Abspringen von rollenden Fahrzeugen	—	1	1	—	1	1	—	4
3.	Überfahrenwerden	7	13	6	5	7	3	7	48
	Davon durch Strassenfahrzeuge	(2)	(—)	(1)	(—)	(—)	(—)	(—)	(3)
4.	Sturz von rollenden Fahrzeugen.	—	1	2	3	—	1	—	7
5.	Hinauslehnen aus rollenden Fahrzeugen . . .	1	—	1	—	—	3	—	5
6.	Starkstrom	3	8	4	4	3	2	—	24
7.	Zusammenstösse	1	4	1	4	—	—	—	10
8.	Entgleisungen	—	2	—	—	—	—	—	2
9.	Zwischen den Puffern erdrückt:								
	a. beim An- und Abkuppeln	1	3	—	4	1	—	2	11
	b. beim Überschreiten der Geleise	1	1	1	—	—	—	1	4
10.	Sturz allgemein	—	—	3	2	1	1	—	7
11.	Fahrten zu bahndienstlichen Zwecken (Reglement 62)	—	—	4	–	1	—	—	5
12.	Infizierte Wunden	—	—	1	2		—	—	3
13.	Verschiedenes	3	4	1	1	3	—	—	12
	Total	20	37	27	26	19	13	11	153
	Betriebsunfälle pro 1000 Bedienstete.	$0,_{59}$	$1,_{08}$	$0,_{79}$	$0,_{78}$	$0,_{59}$	$0,_{42}$	$0,_{39}$	$0,_{61}$

B. Personalversicherung.

1. Pensions- und Hilfskasse.

a. Es sind die nachstehend aufgeführten Fälle gemäss den Statuten der Pensions- und Hilfskasse erledigt worden:

Fälle	GD	Kreise I	Kreise II	Kreise III	Zusammen
Invalide:					
mit Pension	34	403	417	302	1156
» Abfindung	—	1	—	—	1
Gestorbene Aktive	5	49	62	60	176
als Folge hievon wurden pensioniert: Witwen	4	42	50	55	151
als Folge hievon wurden pensioniert: Waisen	4	30	60	47	141
als Folge hievon wurden pensioniert: Doppelwaisen	—	—	—	—	—
Gestorbene Invalide	39	136	187	179	541
pensionierte Witwen	24	85	119	111	339
» Waisen	4	13	42	15	74
» Doppelwaisen	—	3	5	1	9
Gestorbene Witwen	29	53	82	82	246
pensionierte Doppelwaisen	1	3	4	4	12
Wiederverheiratete Witwen	—	5	2	4	11
Ausgeschiedene Waisen	12	50	99	62	223
» Doppelwaisen	1	6	8	6	21
Abfindungen (Art. 41)	—	2	—	2	4

Ausserdem sind von den Hilfskassenkommissionen Unterstützungen im Sinne von Art. 43 der Statuten im Betrage von Fr. 79 253.85 zugesprochen worden (212 Fälle).

b. Über den Stand an versicherten Aktiven und des anrechenbaren Jahresverdienstes auf den 31. Dezember 1935, sowie an pensionierten Invaliden, Witwen, Waisen und Unterstützten gibt nachstehende Zusammenstellung Auskunft.

Versicherte Aktive:	1935	1934	Anrechenbarer Jahresverdienst: 1935	Anrechenbarer Jahresverdienst: 1934
Vollversicherte	28 259	29 698	Fr. 146 078 997	Fr. 153 565 686
Spareinleger	570	549	» 1 701 833	» 1 725 186

	1935	1934	Betrag der Jahrespension: 1935	Betrag der Jahrespension: 1934
Pensionierte Invalide	11 343	10 665	Fr. 40 633 432	Fr. 37 568 391
» » vorübergehend, zu Lasten des Betriebes	35	47	» 205 844	» 288 568
» teilweise Invalide	146	90	» 56 822	» 30 374
» Witwen	6 466	6 235	» 10 151 080	» 9 617 035
» Waisen	1 335	1 372	» 652 617	» 663 512
» Doppelwaisen	108	112	» 103 847	» 106 809
» erwerbsunfähige Waisen	301	280	» 164 275	» 151 426
Unterstützte Verwandte	81	88	» 44 572	» 46 772
» gem. Art. 56 des Beamtengesetzes	19	21	» 24 296	» 25 015

Die Zahl der versicherten Aktiven und der Betrag der anrechenbaren Besoldung sind infolge der Personalverminderung, wie im Vorjahre, zurückgegangen. Die Abnahme betrug bei der Zahl der versicherten Aktiven 1418 und bei der anrechenbaren Besoldungssumme Fr. 7 510 042. Neu sind im Rechnungsjahre bloss 77 Mitglieder in die Kasse (8 in die Vollversicherung und 69 in die Sparversicherung) aufgenommen worden.

c. Die Gewinn- und Verlustrechnung weist auf den 31. Dezember 1935 eine Zunahme der erforderlichen Erhöhung der Reserven um rund 14,$_3$ Millionen Franken auf. Die Reserve hat infolge der nicht vollen Verzinsung des Fehlbetrages und wegen der auf den Ablauf der Amtsperiode stattgefundenen intensivern Inaktivierung zugenommen. Gegen 756 zu erwartende Invalide waren es in Wirklichkeit deren 1181. Anderseits ist eine Verminderung eingetreten infolge des durch Bundesbeschluss vom 31. Januar 1936 verfügten Abbaues der Leistungen der Versicherungskassen des Bundes für die Jahre 1936 und 1937. Die Einsparungen für unsere Kasse betragen für die beiden Jahre rund 5 Millionen Franken.

In der Sitzung vom 27. November 1935 hat der Verwaltungsrat einer Vereinfachung der Verwaltung der Pensions- und Hilfskasse zugestimmt. Demgemäss sind die bis anhin von den Kreisen für die Kasse verrichteten Arbeiten von der Abteilung für Personalangelegenheiten in Bern zu besorgen.

Über die auf den 31. Dezember 1935 abgeschlossene Bilanz gibt die Seite 136 Auskunft.

d. Der Wertschriftenbestand der Pensions- und Hilfskasse hat sich im verflossenen Jahre von Fr. 337 201 450. 55 um Fr. 4 276 972. 75 auf Franken 341 478 423. 30 vermehrt. Die Bewertung des Titelportefeuilles ergab eine Wertverminderung von Fr. 28 505, herrührend vom allgemeinen Rückgang der Obligationenkurse.

2. Unfallversicherung.

a. Für die Versicherung unseres Personals haben wir der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern im Jahre 1935 folgende Prämien bezahlt:

Für Betriebsunfälle	1935	1934
Versicherte Lohnsummen	Fr. 143 018 828	Fr. 146 374 739
Prämien	» 2 054 175	» 2 103 320
Mittlerer Prämiensatz	14,36 ‰	14,37 ‰
Für Nichtbetriebsunfälle		
Versicherte Lohnsummen	Fr. 142 319 882	Fr. 145 828 597
Prämien	» 706 311	» 577 800
Mittlerer Prämiensatz	4,96 ‰	3,96 ‰

Als Agenturdienstentschädigung hat uns die Anstalt Fr. 204 406 (1934: 214 489) vergütet. Als Nachlass auf den Prämien für Betriebsunfälle hat sie uns Fr. 205 418 rückerstattet.

b. Auf Grund der Erfahrungen der letzten Jahre (starke Zunahme der Unfälle mit Motorfahrzeugen) sah sich die Unfallversicherungsanstalt genötigt, die Prämie für Nichtbetriebsunfälle vom 1. Januar 1935 an um 1 ‰ zu erhöhen. Sie beträgt nun 5 ‰ für die männlichen Versicherten und 3 ‰ für die weiblichen Versicherten.

c. Vom Verwaltungsrat ist am 17. Oktober 1934 ein Antrag der Generaldirektion gutgeheissen worden, wonach ab 1. Januar 1935, in Abänderung des bisherigen Verfahrens, nach welchem die Bundesbahnen die Prämien für die Nichtbetriebsunfallversicherung ganz bezahlten, jeder Versicherte zur Deckung der Heilungskosten mit einem Beitrag von $^1/_5$ an der für sein versicherungspflichtiges Einkommen der Unfallversicherungsanstalt zu leistenden Prämie beteiligt wird. Der Beitrag der Versicherten beträgt pro 1935 rund Fr. 142 320.

d. Den Haftpflichtrentnern ist auch im Jahre 1935, bei weiterem 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 1935 zu Lasten des Betriebes ausgerichtet. Die ausbezahlten Hilfeleistungen und Teuerungszulagen betrugen insgesamt Fr. 39 167. 35 (1934: Fr. 39 817. 15).

3. Krankenkasse.

Am 31. Dezember 1935 waren gemäss Art. 16 und 17 der Statuten versichert (die entsprechenden Zahlen des Vorjahres sind in Klammern angegeben):

Klasse *a* (nur für Krankenpflege) 22 532 (22 760) Männer und 1190 (1195) Frauen;

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

Klasse *c* (für Krankenpflege und Krankengeld) 168 (173) Männer und 12 (13) Frauen.

Über die Gewinn- und Verlustrechnung geben die Seiten 139 und 140 Auskunft.

Die Versicherungsklasse *a* hat einen Vorschlag von Fr. 13 566. 10 (1934: Fr. 140 299. 50) aufzuweisen. Die Krankenpflegekosten haben gegenüber dem Vorjahr zugenommen, was auf die am Anfang des Jahres herrschende Grippeepidemie zurückzuführen ist. Auf Ende des Rechnungsjahres beträgt der Ausgleichsfonds Fr. 471 587. 70 (1934: Franken 458 021. 60).

Die Versicherungsklasse *b* verfügt über einen Reservefonds von Fr. 8369. 55 (1934: Fr. 8107. 35).

Die Versicherungsklasse *c* hat einen Vorschlag von Fr. 55. 70 (1934: Rückschlag von Fr. 633. 20) aufzuweisen, welcher Betrag als Ausgleichsfonds vorgetragen wird.

Der Spezialfonds hat um Fr. 3961. 80 (1934: Fr. 3143. 90) zugenommen und beträgt auf Ende des Rechnungsjahres Fr. 133 299. 45 (1934: Fr. 129 337. 65).

Über die Krankheitsverhältnisse im Rechnungsjahr gibt die «Statistik zur Gewinn- und Verlustrechnung pro 1935» auf Seite 141 dieses Berichtes Auskunft. Die auf einen Versicherten entfallenden Heilungskosten (Arzt-, Arznei- und Spitalkosten) betrugen bei den Werkstättenkrankenkassen Fr. 46. 04 (1934: Fr. 39. 41) und bei den Kreiskrankenkassen Fr. 44. 02 (1934: Fr. 38. 32). Die Verhältnisse sind somit etwas ungünstiger geworden. Während von den neun administrativen Kasseneinheiten im Vorjahr nur eine Kasseneinheit (Werkstätte Bellinzona) einen Verlust aufzuweisen hatte, haben im Rechnungsjahr deren drei (Kreiskrankenkasse Lausanne und Werkstättekrankenkassen Yverdon und Bellinzona) mit Verlust abgeschlossen.

Die dem Bundesamt für Sozialversicherung vorgelegte Rechnung unserer Krankenkasse pro 1934 hat dieser Behörde keinen Anlass zu Bemerkungen oder Verfügungen gegeben.

C. Bahnärztlicher Dienst.

1. Im Jahre 1935 kamen 16 851 Krankheitsfälle und 4007 Unfälle zur Anmeldung, gegenüber 13 888 Krankheitsfällen und 4621 Unfällen im Jahre 1934. Die Zahl der Krankheits- und Unfalltage beträgt 516 654 (1934: 484 284). Das ergibt auf einen Beschäftigten eine Morbidität von $17,_{97}$ Tagen (1934: $15,_{70}$). Die Erhöhung der Morbidität und der Krankheitshäufigkeit ist zum grössten Teil auf die Grippewelle des Frühjahrs 1935, zum kleineren Teil auf die langen Dienstaussetzungen der vielen auf Ende der Amtsperiode zu pensionierenden Bediensteten zurückzuführen (Zeit zwischen der Invaliderklärung und der Überweisung an die Pensionskasse).

Die mittlere Heilungsdauer betrug:

	1935	1934
bei Krankheiten (ohne Kurzabsenzen) Tage	$25,_{95}$	$25,_{31}$
bei Unfällen » » »	$19,_{82}$	$19,_{83}$

2. Im Berichtsjahr fanden statt:

Aufnahmeuntersuchungen	174	197
Begutachtungen auf Invalidität . .	911	679
Kontrolluntersuchungen bei Dienstaussetzungen wegen Krankheit. .	1217	1312

3. Ausserdem wurden vom Oberbahnarzt und seinen Mitarbeitern sämtliche unbeschränkt verwendeten Lokomotivführer von 50 und mehr Jahren hinsichtlich ihrer Gesundheit und Dienstfähigkeit untersucht.

VI. Materialverwaltung.

A. Materialbeschaffung.

Im Berichtsjahre sind folgende wichtigeren Materialien beschafft worden:

Oberbau- und Stellwerkmaterial . . .	17 749 t
Holzschwellen (Schweizerholz) Stück .	43 160
Betriebsstoffe für die Zugförderung (ohne Kohlen)	7 123 t
Eisen und Metalle für die Werkstätten und übrigen Dienste	6 945 t
Verschiedene Artikel für die Werkstätten und übrigen Dienste im Werte von . . . . . Fr.	860 020
Baumaterialien (Zement, Karbid usw., Farben)	1 439 t
Materialien für Heizung, Beleuchtung und Reinigung; elektrisches Material, Einfriedigungen, Staubbekämpfungs- und Unkrautvertilgungsmittel usw.; ferner Inventargegenstände, Bureaumaterial usw. im Werte von . . Fr.	2 730 290
Dienstkleider im Werte von »	1 436 930

B. Verkauf von Altmaterial.

Es wurde verkauft:

Altmaterial aus den Werkstätten und übrigen Diensten für rund . . . Fr.	487 000
Altmaterial aus dem Oberbau für rund »	863 000

C. Kohlenversorgung.

Gesamteingänge an fossilem Brennmaterial:

Holland	4 345 t
Frankreich	13 513 t
Saargebiet.	51 070 t
Deutschland	43 167 t
Belgien	674 t
Polen	1 923 t
England	8 879 t
im ganzen	123 571 t
(1934:	115 491 t)

Der Kohlenlagerbestand betrug:

Anfang 1935: 137 711 t
Ende 1935: 111 756 t

VII. Tarifwesen und Verkehrswerbung.

A. Allgemeines.

Die Kommerzielle Konferenz der Schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten hielt am 8. Januar ihre 44. und am 28. Mai ihre 45. Sitzung ab. Ferner tagte am 28. Februar, 1. und 2. März ein Unterausschuss der Kommerziellen Konferenz für die Vorbereitung einer Neuausgabe der allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterklassifikation.

B. Personen- und Gepäckverkehr.

1. Auf 1. Februar ist in Anpassung an die veränderten Lebensverhältnisse die Lohngrenze für den Bezug von Arbeiterabonnements von Fr. 18 auf Fr. 17 im Tag, von Fr. 450 auf Fr. 425 im Monat und von Fr. 5400 auf Fr. 5100 im Jahr herabgesetzt worden.

2. Am 1. Mai wurde die Gültigkeitsdauer der Geschenkgutscheine von 3 Monaten auf ein Jahr verlängert. Im Berichtsjahre sind von den SBB-Stationen 13 533 Gutscheine für einen Gesamtbetrag von Fr. 136 192 ausgegeben worden, gegen 10 086 Gutscheine und einen Gesamtbetrag von Fr. 126 023 im Jahre 1934.

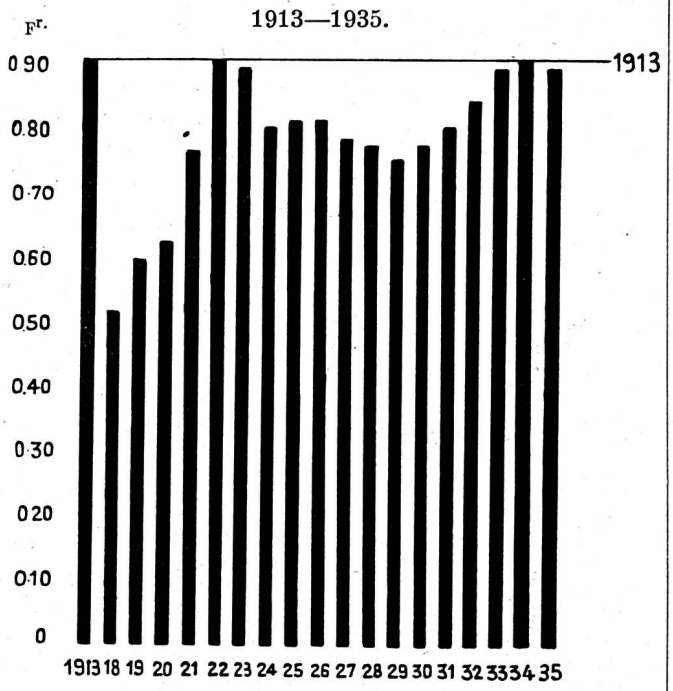
3. Am 1. Juni trat ein neuer Tarif für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen mit folgenden hauptsächlichen Änderungen in Kraft: Die Mindestteilnehmerzahl wurde von 8 auf 6 (bei Schulen 5 Schüler und 1 Lehrer) herabgesetzt. Für Rundfahrten wird nun die gleiche Ermässigung gewährt wie für Retourfahrten. Bei Bezahlung des Fahrpreises für 15 bis 50 Personen wird ein Teilnehmer und auf je weitere 50 Personen ein weiterer Teilnehmer taxfrei befördert. Die gleiche Vergünstigung gilt auch für Begleitpersonen bei Schulausflügen. Die Gültigkeitsdauer der Kollektivbillette beträgt nun einheitlich 10 Tage. Die Gültigkeit der Fahrausweise, die bei Gesellschaftsfahrten zur Einzelrückreise berechtigen, kann unter den gleichen Bedingungen verlängert werden wie für ein gewöhnliches, 10 Tage gültiges Retourbillet.

4. Am 1. Juni ist ein neuer Tarif für die Ausführung von «leichten Extrazügen» auf Bestellung in Kraft gesetzt worden. Solche Züge können gegen Zahlung der Taxe für mindestens 60 Personen bewilligt werden zur Ausfüllung von Fahrplanlücken oder zur Herstellung von Anschlüssen an Fernverbindungen.

Abbildung 12.

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

1913—1935.



Für Zirkusextrazüge wurde der Tarif herabgesetzt; er bietet Ermässigungen je nach der Achsenzahl und der Länge der Transportstrecke.

5. Zur Förderung des Reiseverkehrs aus dem Ausland beschlossen die schweizerischen Transportunternehmungen (einschliesslich der Postverwaltung) mit Unterstützung des Bundes auf den vom 15. Juni bis 31. Oktober 1935 und vom 15. Dezember 1935 bis 30. April 1936 im Ausland bei Reisebureaux und Bundesbahn-Agenturen sowie bei schweizerischen Grenzstationen gelösten schweizerischen Fahrausweisen wiederum eine ausserordentliche Ermässigung zu gewähren, unter der Bedingung eines Mindestaufenthaltes der Reisenden von 6 Tagen (früher 7 Tage) in der Schweiz. Die Ermässigung beträgt auf den Einzelfahrausweisen 30 % und auf den 8- und 15tägigen Generalabonnements, den Familienbilletten und Gesellschaftsbilletten (für Gruppen von 6—99 Personen) 15 %.

Die bahnamtlichen Billettausgabestellen in England, Frankreich, den Niederlanden und in Italien sind ebenfalls ermächtigt worden, auf den Preisen der direkten Retourbillette nach der Schweiz eine Ermässigung von 30 % der auf die schweizerische Strecke entfallenden Preise zu gewähren, sofern die Reisenden sich mindestens 6 Tage in der Schweiz aufhalten. Verhandlungen über die gleichartige Ermächtigung auch der belgischen und deutschen Billettausgabestellen sind im Gange.

6. Auf 21. September wurde der Tarif für Sonntagsbillette mit Gültigkeit bis 5. April 1936 neu herausgegeben. Die Ausgabe der Sonntagsbillette bereits ab 21. September (1934 ab 6. Oktober) bedeutete ein weiteres Entgegenkommen zugunsten des Herbstreiseverkehrs. Abgesehen von der Erhöhung der Mindestfahrpreise auf Fr. 4 (früher Fr. 3) für die I. Klasse, Fr. 2.80 (früher Fr. 2.10) für die II. Klasse und Fr. 2 (früher Fr. 1.50) für die III. Klasse sind die Ausgabebedingungen zur Hauptsache die gleichen wie sie im Tarif für 1934/35 vorgesehen waren.

7. Durch einen neuen, auf 1. August in Kraft gesetzten Tarif wurde für den Verkehr zwischen der Schweiz und Italien die Ausgabe direkter Sonntagsbillette für Hin- und Rückfahrt sowie die Ausgabe direkter Spezialbillette für Hin- und Rückfahrt mit Berücksichtigung der in der Schweiz und in Italien gewährten ausserordentlichen Fahrpreisermässigungen für Ausländer geregelt.

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

a. Streckenabonnemente:

		Anzahl der ausgegebenen Abonnemente (mit und ohne Schnellzugzuschlag)		Einnahmen einschl. Ausfertigungsgebühr, aber ohne Schnellzugzuschläge Fr.	
		1935	1934	1935	1934
Serie I	Allgemeine Abonnemente für beliebige Fahrten	57 514	56 893	969 668	982 765
Serie I*a*	Allgemeine Abonnemente für täglich 2 einfache Fahrten	83 823	89 500	1 261 757	1 357 376
Serie II	Schülerabonnemente für beliebige Fahrten	149 459	143 891	1 492 739	1 456 064
Serie II*a*	Schülerabonnemente für beliebige Fahrten an bestimmten Tagen	45 284	38 796	307 842	285 393
Serie III	Arbeiterabonnemente für werktäglich 1 Hin- und Rückfahrt	384 368	426 477	3 639 289	4 042 363
Serie III*a*	Arbeiterabonnemente für werktäglich 2 Hin- und Rückfahrten	93 071	91 628	727 845	721 985
Serie IV	Abonnemente für beliebig zusammengestellte Strecken	964	806	272 757	259 818
Serie A	Abonnemente für 20 einfache Fahrten in 3 Monaten	41 302	35 638	416 045	377 196
Serie B	Abonnemente für 10 Hin- und Rückfahrten in 3 Monaten	47 440	47 087	1 165 289	1 171 322
Arbeiterabonnemente zum Besuche der Familie		2 117	1 754	27 455	21 607
	Im ganzen	905 342	932 470	10 280 686	10 675 889

b. Generalabonnemente:

Generalabonnemente für	Anzahl der ausgegebenen Abonnemente ohne Schnellzugzuschlag 1935	1934	mit Schnellzugzuschlag 1935	1934	im ganzen 1935	1934
8 Tage	—	—	5 000	5 475	5 000	5 475
15 »	—	—	4 169	4 547	4 169	4 547
30 »	—	—	1 845	1 829	1 845	1 829
Kurzfristige Abonnemente	—	—	11 014	11 851	11 014	11 851
3 Monate, gültig für 1 Person [1])	1 129	1 193	10 479	10 794	11 608	11 987
3 » » » 2 Personen [1])	16	17	310	333	326	350
6 » » » 1 Person [2])	471	510	4 577	4 711	5 048	5 221
6 » » » 2 Personen [2])	6	7	144	158	150	165
12 » » » 1 Person	69	86	648	648	717	734
12 » » » 2 Personen	4	5	27	36	31	41
Langfristige Abonnemente	1 695	1 818	16 185	16 680	17 880	18 498

Die Einnahmen (einschliesslich Schnellzugzuschlag) betrugen:

im ganzen 1935	1934	Anteile SBB 1935	1934
Fr. 8 440 551	Fr. 8 811 347	Fr. 7 099 873	Fr. 7 440 932

c. Abonnemente zum Bezuge halber Billette:

	Anzahl der ausgegebenen Abonnemente 1935	1934	Einnahmen im ganzen 1935	1934	Anteile SBB 1935	1934
für 3 Monate	2 822	3 198	Fr. 394 560	Fr. 439 400	Fr. 348 556	Fr. 388 298
» 12 »	650	695				

d. Schweizerische zusammenstellbare Billette:

Anzahl der ausgegebenen Billette 1935	1934	Einnahmen im ganzen 1935	1934	Anteile SBB 1935	1934
165 179	157 856	Fr. 6 764 560	Fr. 6 180 204	Fr. 4 218 574	Fr. 4 089 558

e. Internationale zusammenstellbare Billette:

Anzahl der in der Schweiz ausgegebenen Billette 1935	1934	Einnahmen [3]) alle schweizerischen Verwaltungen 1935	1934	Anteile SBB 1935	1934
8 511	4 025	Fr. 911 309	Fr. 486 267	Fr. 851 285	Fr. 437 275

f. Die Einnahme der schweizerischen Bundesbahnen aus dem Verkauf von Streckencoupons für ihre Strecken durch private Reiseunternehmungen betrug Fr. 6 548 752 (im Vorjahre Fr. 6 778 311).

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. 1 975 445 (im Vorjahr Fr. 2 171 743),
davon für die Schweiz Fr. 1 087 948 (1 118 910);
» » Paris Fr. 2 068 721 (im Vorjahr Fr. 2 170 507),
davon für die Schweiz Fr. 987 055 (1 068 499);
» » Berlin Fr. 2 190 025 (im Vorjahr Fr. 1 562 103),
davon für die Schweiz Fr. 1 059 530 (657 898);
» » New York Fr. 134 793 (im Vorjahr Fr. 120 468),
davon für die Schweiz Fr. 83 382 (69 400);
» » Wien Fr. 187 007 (im Vorjahr Fr. 154 120),
davon für die Schweiz Fr. 184 021 (151 412);
» » Rom Fr. 166 079 (im Vorjahr Fr. 140 781),
davon für die Schweiz Fr. 124 434 (112 157).

h. Die Einnahme der schweizerischen Bundesbahnen aus dem Verkauf der Spezialbillette für Verwaltungsextrazüge zu ermässigten Preisen betrug nach Abzug der sich auf rund Fr. 25 000 (im Vorjahre Fr. 38 000) belaufenden Propagandakosten Fr. 471 000 (Fr. 769 000). Die Verminderung rührt davon her, dass wegen der Ausgabe von Sonntagsbilletten bis 12. Mai und dann wieder ab 21. September weniger Verwaltungsextrazüge ausgeführt wurden.

[1]) einschliesslich der Ratenkarten zu 12monatigen Abonnementen.
[2]) es handelt sich hier um die 3. Ratenkarte zu 12monatigen Abonnementen.
[3]) aus den in der Schweiz und im Auslande ausgegebenen Billetten.

i. Aus den von den Stationen veranstalteten Gesellschaftsfahrten zu ermässigten Preisen betrug die Einnahme der schweizerischen Bundesbahnen nach Abzug der sich auf rund Fr. 39 900 (im Vorjahre Fr. 38 000) belaufenden Propagandakosten Fr. 777 000 (Fr. 770 000).

C. Güter- und Tierverkehr.

1. Für Transporte von Sömmerungsvieh wurden folgende Ermässigungen gewährt:
für die Hinbeförderung der Tiere im Frühjahr 25 % und für ihre Rückbeförderung im Herbst, sofern die erstere mit der Bahn erfolgte, 50 % statt wie bisher 25 % der gewöhnlichen Fracht. Werden die Tiere nur auf dem Rückweg mit der Bahn befördert, so sind dafür 75 % der gewöhnlichen Fracht zu bezahlen.

Zur Bekämpfung der Autokonkurrenz wurde ferner die taxfreie Fahrt der Begleiter in bedeutend erweitertem Umfange zugestanden.

2. Seit 15. August können für Hunde, die von Reisenden mitgeführt werden, zum halben Preis nicht mehr nur gewöhnliche Billette einfacher Fahrt, sondern auch andere Fahrausweise (Hin- und Rückfahrtbillette, Rundfahrtbillette, Sonntagsbillette usw.) gelöst werden. Dagegen ist bei Benützung zuschlagpflichtiger Schnellzüge, entgegen der bisherigen Regelung, auch der halbe Schnellzugzuschlag zu bezahlen.

3. Auf Veranlassung der Aufsichtsbehörde ist für den Güter- und Tierverkehr Schweiz-Italien ein Nachnahmeverbot erlassen worden.

4. Am 1. Mai ist eine Neuausgabe der Anlage I zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (I. Ü. G.) erschienen, enthaltend die Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Güter.

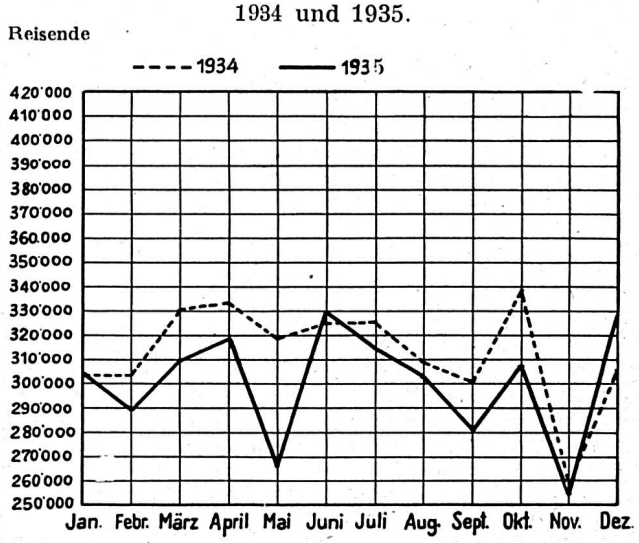
5. Die schweizerischen allgemeinen Tarifvorschriften und die Güterklassifikation wurden wie folgt ergänzt:

Die Artikel «Schotter, geteerter, trockener» und «Torfdünger aus Torf schweizerischer Herkunft» sind in den Art. 48 (Verzeichnis der in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter) einbezogen worden.

Abbildung 13.

Täglich beförderte Reisende.

1934 und 1935.



In der Güterklassifikation wurden «rohe hölzerne Möbel und Möbelbestandteile» dem Spezialtarif I und «Torfdünger aus Torf schweizerischer Herkunft» dem Spezialtarif III zugewiesen.

6. Die Anwendung des Reglements über die Gewährung von Taxermässigungen für Ausstellungsgegenstände wurde für 32 Güter- und 97 Tierausstellungen zugestanden.

7. Im schweizerischen Nebengebührentarif ist für die Nachnahme- und die Zollprovision je ein Höchstbetrag von Fr. 10 für jede Sendung festgesetzt worden.

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

Die Ausnahmetarife Nr. 3 für Lebensmittel und Nr. 4 für Brot, frische Butter usw. sind nun auch anwendbar für geschlachtete Zuchtkaninchen und für Fleisch von solchen.

In die Artikelverzeichnisse der vorgenannten A. T. und des Ausnahmetarifs Nr. 9 für landwirtschaftliche Produkte als Frachtstückgut ist «eingesottene Butter» aufgenommen worden.

In den Ausnahmetarif Nr. 14 für Düngemittel usw. wurde «Torfdünger aus Torf schweizerischer Herkunft» einbezogen.

Zu dem vorerwähnten A. T. und zum Ausnahmetarif Nr. 22 (Schweizer Kohle usw.) ist je ein Nachtrag mit Taxen für 5-Tonnen-Ladungen in Kraft getreten.

Am 15. Juni erschien eine Neuausgabe des Ausnahmetarifs Nr. 18 (Holz und Torf) mit einer durchschnittlichen Ermässigung von 20 % der Taxen für Schnittholz, Stammholz, Brennholz und Torf schweizerischer Herkunft.

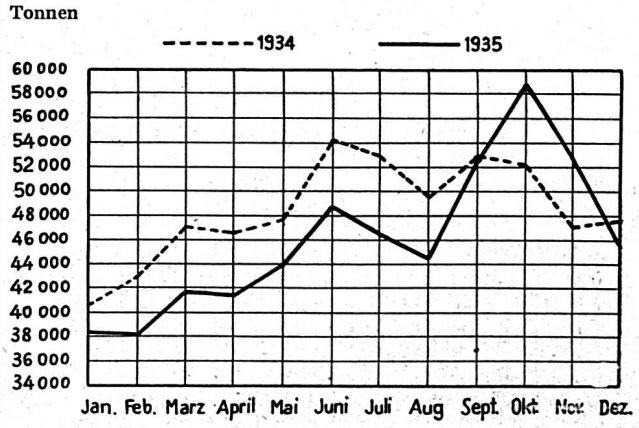
Der Ausnahmetarif Nr. 20 für Steinkohlen usw. wurde im internen und direkten Verkehr der Bernina-Bahn aufgehoben.

In den Ausnahmetarif Nr. 31 für den Export verschiedener Güter schweizerischer Herkunft sind in die Serie 1 «Gelierstoff aus Früchten (Pektin)» und in die Serie 2 «Kunstseidenabfälle» aufgenommen

Abbildung 14.

Werktäglich beförderte Tonnen im Gesamtgüterverkehr.

1934 und 1935.



worden. Vom 15. Februar bis 31. Dezember war dieser Tarif sodann anwendbar auf alle metallhaltigen oder Metallverbindungen enthaltenden Abfälle und Zwischenerzeugnisse schweizerischer Herkunft der Positionen A 10/12 der Güterklassifikation. Dabei richtete sich die Zuteilung der verschiedenen Artikel zu den Serien des A. T. Nr. 31 wie folgt nach der normalen Tarifierung:

für Artikel der allgemeinen Wagenladungsklassen A und B galten die Taxen der Serie 1,
für Artikel des Spezialtarifs I die Taxen der Serie 2,
für Artikel des Spezialtarifs II die Taxen der Serie 3 und
für Artikel des Spezialtarifs III die Taxen der Serie 4.

Am 1. April wurde der Tarif neu herausgegeben. Er enthält als wesentlichste Neuerung ermässigte Taxen für die den Serien 1—3 zugewiesenen Güter in Frachtstückgutsendungen von mindestens 1000 kg. Der Tarif ist sodann ungültig erklärt worden für Sendungen, die ab den schweizerischen Grenzstationen oder ab den ausländischen Bestimmungsstationen in Konkurrenz zur Eisenbahn auf der Strasse weiterbefördert werden.

Der temporäre Ausnahmetarif Nr. 50 für landwirtschaftliche Produkte schweizerischer Herkunft wurde auch für das Jahr 1935 gültig erklärt. Am 15. Juni trat eine Neuausgabe dieses Tarifs mit den folgenden wesentlichsten Änderungen und Ergänzungen in Kraft:

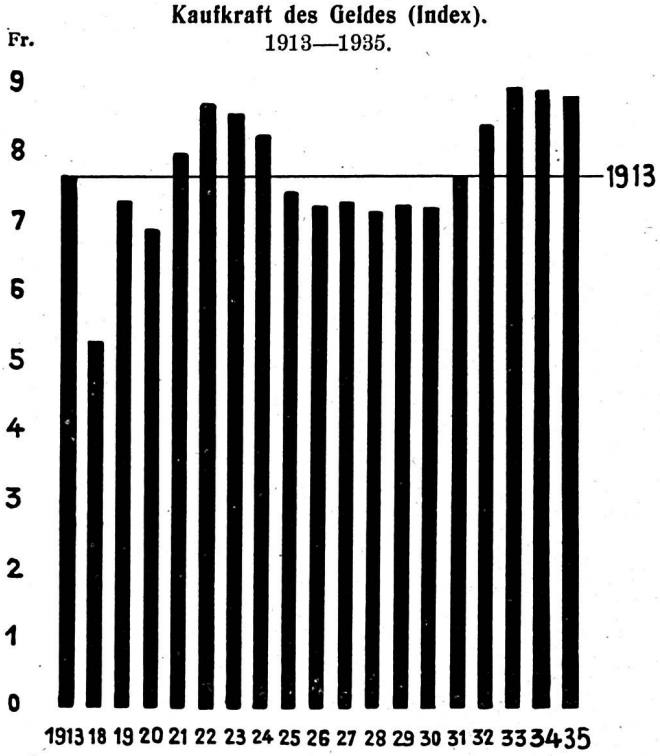
a. Einführung einer neuen Serie mit ermässigten Taxen für sämtliche diesem Tarif zugewiesenen Artikel, in Frachtgutladungen von mindestens 2000 kg oder dafür zahlend;

b. Einbezug von Flaschenwein und eingestampften Trauben in die Position Weinmost (Sauser) und Wein;

Abbildung 15.

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

1913—1935.



c. Anwendbarkeit des Tarifs während des ganzen Jahres für Wein, Obstwein sowie für Feld- und Gartengewächse und vom 1. Juni bis 31. Dezember für alle übrigen Produkte;

d. Ermässigung der Taxen für Entfernungen von 1 bis 100 km für Äpfel, Birnen, Kirschen und Zwetschgen in Frachtgutladungen von 5 und 10 Tonnen;

e. Einführung ermässigter Taxen für Aprikosen und Pfirsiche in Frachtgutladungen von mindestens 5 und 10 Tonnen.

In Anlehnung an Art. 1, lit. B, des Bundesratsbeschlusses über den Verschnitt von Wein, vom 16. September 1935, wurden die Taxen für Wein schweizerischer Herkunft bis auf weiteres auch anwendbar erklärt für Verschnittweine, wenn die Deklaration vorschriftsgemäss erfolgt.

9. Ausser den im temporären Ausnahmetarif Nr. 50 vorgesehenen, sind noch folgende vorübergehende Taxermässigungen gewährt worden:

a. vom 15. Februar bis 31. März für Wein und Obstwein schweizerischer Herkunft, in Fässern sowie in Fass- und Zisternenwagen, bei Aufgabe von 5000 und 10 000 kg als Frachtgut, die Taxen des II. Nachtrages des temporären Ausnahmetarifs Nr. 50;

b. vom 23. Januar bis auf weiteres für Sendungen von frischen einheimischen Feld- und Gartengewächsen, die von einzelnen schweizerischen Gemüsepflanzern oder von schweizerischen Gemüsezuchtgenossenschaften aufgegeben werden, versuchsweise die Taxen der Serien 2, 2*a* und 4*a* des Ausnahmetarifs Nr. 50 (die Taxen der Serie 2*a* gelten schon für Gewichte von 2000 kg an);

c. vom 27. März bis 30. April für rohe Stangen in Ladungen von 10 t, die aus schweizerischen Windwurfgebieten an Imprägnierwerke verfrachtet wurden, die für Papierholz gültigen Taxen;

d. vom 1. Mai 1935 bis 30. April 1936 für die als Eilgut leer zurückgehenden Verpackungen (Transportkisten) von Rahmeissendungen, die zuvor als Expressgut nach Stationen im Bereich des direkten schweizerischen Expressgutverkehrs aufgegeben worden sind, ohne Rücksicht auf die Entfernung und das Gewicht, eine einheitliche Taxe von 50 Rp. pro Sendung;

e. vom 15. Oktober 1935 bis 30. April 1936 für feldbesichtigte und anerkannte Saatkartoffeln inländischer Herkunft bei Aufgabe als Eil- und Frachtgut, in Einzelsendungen und in Wagenladungen um 50 % ermässigte Taxen;

f. vom 23. Oktober bis 31. Dezember für Trester (Trauben- und Obsttrester) schweizerischer Herkunft in Wagenladungen die Taxen der Serien 8 und 10 des Ausnahmetarifs Nr. 50;

g. vom 11. Dezember 1935 bis 31. März 1936 für Mineralwasser (auch mit Kohlensäure- und Fruchtzusatz) sowie für Limonade und andere ähnliche künstliche Getränke bei Aufgabe als Eilstückgut die Taxen des Ausnahmetarifs Nr. 1 für Bier.

10. Die Schweizerischen Bundesbahnen und die Mehrzahl der schweizerischen Privatbahnen ge-

währen ab 15. Mai bis auf weiteres den Firmen, die sich verpflichten, Transporte von Kohlen, Koks und Briketts mit Lastwagen zu verhindern, einen verbilligten Kohlentarif. Die Verpflichtungen sind sowohl vom Lieferanten als auch vom Abnehmer einzugehen, die als Absender und Empfänger oder in anderer Weise aus dem Frachtbrief ersichtlich sein müssen.

11. Durch Bundesratsbeschluss ist der seit 11. Dezember 1933 bestehende Höchstfrachtsatz für Stroh am 1. Juli von Fr. 1.40 auf Fr. 1.20 für 100 kg herabgesetzt worden. Die diesen Satz übersteigenden Beträge werden, wie bisher, vom Bund übernommen.

12. Ab 1. September werden bis auf weiteres für gepflücktes, in Kisten, Körben, Harassen oder Fässern verpacktes oder in dieser Verpackung zur Bahn geführtes Tafel- und Kochobst (Äpfel, Birnen, Quitten) schweizerischer Herkunft folgende Maximalfrachtsätze berechnet:

a. bei Aufgabe als Eil- oder Frachtstückgut höchstens Fr. 2 für 100 kg;

b. bei Aufgabe in Frachtgutladungen von 5 und 10 Tonnen höchstens Fr. 1.50 für 100 kg.

Die diese Sätze übersteigenden Frachten übernimmt der Bund.

13. Ausnahmetaxen für Güter in Wagenladungen wurden eingeführt:

a. im innerschweizerischen Verkehr für:
Abfälle von Tabakstaub Renens (Vd.)–verschiedene Stationen; Abgangsalz Möhlin–Pratteln und Uetikon SBB; Ameisensäure Visp (Viège)–Wattwil; Gaskoks Solothurn Hbf.–St-Sulpice; Granit Göschenen, Gurtnellen und Wassen–Einsiedeln, Osogna C.–Cadenazzo und Claro; Hourdis Frick und Zürich-Giesshübel–südtessinische Stationen; Kastanienholzextrakt und Quebrachoholzextrakt Maroggia M.–verschiedene Stationen; Koksgriess Schlieren–Baulmes und St-Sulpice; Natriumsulfat (Glaubersalz) Pratteln und Uetikon SBB–verschiedene Stationen; Pflastersteine Alpnach Dorf–Locarno, Lavorgo und Mendrisio–verschiedene Stationen; Quarzsand Marthalen–Altstätten SBB, Romanshorn und Wohlen (Aarg.); eiserne Röhren Choindez–Kreuzlingen Bf. und Kreuzlingen-Ost; Sand und Schotter verschiedene Stationen–Goldach; Schamottebruch Interlaken Bf.–Lausen; verzinkte Eisenröhren Zürich-Altstetten–verschiedene Stationen;

b. für die Ausfuhr von:
Natriumsulfat (Glaubersalz) Pratteln–schweizerisch-italienische Grenzstationen;

c. für die Einfuhr von:
Holzkohle Basel transit–Bodio; Pyrit Genève C. transit–Uetikon SBB.

14. Auf 1. Juni musste verschiedener ausländischer Taxänderungen wegen der temporäre Anhang zum Gütertarif Basel SBB-Schweiz, enthaltend Konkurrenztaxen für Kohlen, neu herausgegeben werden.

15. Im deutsch-schweizerischen Güterverkehr trat für Kalidüngersalze in Wagenladungen ein direkter Tarif in Kraft. Neu erschienen sind der Ausnahmetarif für Kohlen hauptsächlich wegen der erforderlichen Einbeziehung der Saargrubenstationen sowie der Ausnahmetarif für Zement, Kalk, Gips, gebrannte Steine aus Ton und Tonwaren Thayngen–schweizerische Stationen wegen zahlreicher Änderungen und Ergänzungen.

16. Im Verkehr Korneuburg Donaulände, Wiener und deutsche Donauumschlagsbahnhöfe–Schweiz war infolge Erhöhung der Auslandtaxen eine Neuausgabe des Ausnahmetarifs für Mineralöle nötig. Sodann trat für Getreide und Hülsenfrüchte nach der Zentral- und Westschweiz ein direkter Tarif in Kraft.

17. Im Verkehr Ungarn–Schweiz sind am 1. April, als Ersatz für den aufgehobenen Teil IV, die Teile I und II eingeführt worden. Es enthält der Teil I besondere Zusatzbestimmungen zum I. Ü. G. sowie allgemeine Tarifbestimmungen und der Teil II die Stationsverzeichnisse, Entfernungsanzeiger und Leitungsvorschriften. Die letztern haben insofern eine Änderung erfahren, als der Verkehr mit den Stationen an und südlich der Linie Pully–Vevey–Martigny–Brig (Brigue) sowie Airolo und südlich nunmehr über Jugoslawien–Italien geleitet wird. Wegen geänderter Konkurrenzverhältnisse musste der Ausnahmetarif für Zucker neu erstellt werden. Für die Beförderung von Malz ist sodann ein direkter Tarif eingeführt worden.

18. Im tschechoslowakisch-schweizerischen Verkehr sind infolge ausländischer Taxänderungen der Ausnahmetarif für Eisen und der Tarif für verschiedene Frachtgüter, ferner wegen Verbilligung der Wasserfrachten Elbe–Hamburg–Basel der Ausnahmetarif für Zucker neu herausgegeben worden.

19. Für Petroleumpech, Benzin und Mineralöle in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von den französischen Nordseehäfen nach der Schweiz trat ein direkter Tarif in Kraft.

20. Im Verkehr Österreich–schweizerisch- und deutsch-französische Grenzübergänge ist für Güter in Wagenladungen ein direkter Tarif erschienen. Ferner wurde eine wegen zahlreicher Ergänzungen nötig gewordene Neuausgabe des Ausnahmetarifs für Stammholz eingeführt.

21. Von deutschen nach französischen Bahnen ist für Holzzellstoff, Holzschliff und Strohstoff ein direkter Tarif eingeführt worden.

22. Die deutsch-italienischen Gütertarife wurden durch Einbeziehung der Saarbahnstationen ergänzt.

23. Im tschechoslowakisch-italienischen Güterverkehr erschien eine wegen der tschechischen Kronenabwertung nötig gewordene Neuausgabe des Eisentarifs. Für Malz und Zichorienwurzeln wurde ein direkter Tarif geschaffen.

24. Da die Gütertarife zwischen Belgien und Italien Frachtsätze in belgischer Währung enthalten, mussten Bestimmungen erlassen werden, die jederzeit gestatten, zum Ausgleich der Währungsabwertung die notwendige Anpassung durchzuführen. Am 15. April wurden deshalb zu diesen Tarifen Koeffizienten für die Ermittlung der neuen

Frachtsätze veröffentlicht. Dadurch erhalten die Transitbahnen wieder annähernd die frühern, vor der belgischen Abwertung bezogenen Frachtanteile.

25. Wegen zahlreicher Änderungen und Ergänzungen musste der Südfrüchtetarif Spanien-Deutschland neu herausgegeben werden.

D. Verkehrswerbung.

1. Unsere Propaganda im Ausland vollzog sich unter immer schwierigeren Bedingungen, indem nicht nur die übrigen Reiseländer mit wesentlich erhöhten Mitteln fast in allen Zentren des Weltverkehrs intensiv warben, sondern auch in einigen Staaten eine zunehmende Abschliessungstendenz sich geltend machte. Abgesehen von der Sorge um die Aufrechterhaltung der Devisenlage und des Gleichgewichts im Kompensationsverkehr, was namentlich gegenüber Deutschland zu eigentlichen Stockungen im Reiseverkehr führte, übte die Kriegsgefahr in Ostafrika schon lange, bevor die Feindseligkeiten ausbrachen und die wirtschaftlichen Sanktionen verhängt wurden, eine hemmende Wirkung aus. Die Ergebnisse der Sommer-Reisesaison und namentlich der Herbstmonate waren denn auch weder bei den Transportanstalten noch bei der Hotellerie befriedigend, trotzdem es im Dezember gelang, noch etwas vom Ausfall der frühern Monate hereinzubringen. Ausgiebiger Schneefall sowie günstiges Winterwetter, das bis zum 22. Dezember anhielt, brachten unsern Sportplätzen eine günstige Vorsaison; allein, die Feiertage, an denen starkes Tauwetter einsetzte, und die plötzlichen Schwierigkeiten mit Deutschland liessen die Hoffnungen auf eine gute Wintersaison nicht mehr recht aufkommen.

2. Das Berichtsjahr brachte einen weitern Ausbau des Agenturnetzes der Bundesbahnen. Auf 1. April wurde die Werbe- und Auskunftstelle in Cairo ausgebaut und in ein neues Lokal an der Kasr el Nil Street verlegt. In Paris bezog unsere Agentur neue, modern ausgestattete Räume im ersten Stock des Gebäudes, in welchem sie bisher bloss ein Parterrelokal innehatte. Am 7. Dezember fand die Eröffnung einer weiteren, unter der Geltung des Projektes Keller zustande gekommenen Auslandvertretung, der Agentur in Amsterdam am Koningsplein statt. Die Lage dieses Bureaus kann wie diejenige aller übrigen Bundesbahn-Vertretungen im Ausland als hervorragend bezeichnet werden. Ein Teil des früher von der Schweizerischen Verkehrszentrale in Amsterdam beschäftigten Personals wurde von unserer Verwaltung übernommen. Mit Beginn der Sommersaison traten in den Agenturen in Paris und Berlin die im Projekt Keller vorgesehenen Auskunftsbeamten für Auto- und Luftreisen ihren Dienst an. Zu erwähnen ist hier auch die Errichtung eines neuen Reise- und Auskunftbureaux mit Wechselstube im Hauptbahnhof in Bern.

Eine Verständigung mit einem schweizerischen Bankenkonsortium hat uns erlaubt, in Berlin in dem an der Ecke Unter den Linden-Friedrichstrasse entstehenden, mit Stillhaltegeldern finanziertem „Haus der Schweiz" für die Bedürfnisse unserer Agentur neue Lokalitäten zu mieten, die auf 1. April 1936 bezugsbereit sein werden. Wir haben uns damit für unsere Berliner Agentur auf absehbare Zeit hinaus zweckmässige Räume an allererster Verkehrslage gesichert.

3. Verhältnismässig zahlreich waren unsere Beteiligungen an aus- und inländischen Messen und Ausstellungen.

Für die Wasserwirtschaftsausstellung in Lyon stellten wir Material zur Verfügung, das später auch an der Mustermesse in Nantes gezeigt werden konnte. Im Einvernehmen mit dem Verband der Pferdezuchtgenossenschaften des Kantons Bern beschickten wir die landwirtschaftliche Messe in Verona mit touristischem Bildermaterial, das der schweizerischen Gesamtbeteiligung eine charakteristische Note gab. Wir haben uns sodann gemeinsam mit der Schweizerischen Verkehrszentrale und der Zentrale für Handelsförderung an der Mailänder Mustermesse beteiligt und im Schweizer Sektor durch unsern Mailänder Vertreter den Auskunftdienst besorgen lassen. Bedeutenderen Umfang nahm unsere Mitwirkung an der Foire de Paris an, wo besonders das Modell einer Eisenbahnlinienentwicklung grosse Beachtung fand. Wir stellten dort auch einen der beiden Auskunftbeamten. Zum erstenmal beschickten wir ferner zusammen mit der Zentrale für Handelsförderung in Zürich die Fiera del Levante in Bari.

An den wichtigsten Messen und Ausstellungen im Inland waren die Bundesbahnen teils durch Bilder- und anderes Werbematerial, teils durch Auskunftpersonal vertreten. Als sehr wirksam erwies sich die grosse beleuchtete Verkehrskarte am Comptoir Suisse in Lausanne, wo gleichzeitig ein Bahnmodell für automatische Zugsicherung im Betrieb gezeigt wurde. Für die erste schweizerische Verkehrsausstellung in Luzern ist die im Frühjahr in Paris dargestellte Eisenbahnlinienentwicklung, ferner je ein Modell des Schnelltriebwagens und der ersten Lokomotive der Linie Baden–Zürich sowie historisches und neuzeitliches Bildermaterial verwendet worden. Wir waren auch an der Schweizer Mustermesse und an der Ausstellung «Land- und Ferienhaus» in Basel mit eigens dafür bereitgestelltem Material beteiligt.

4. In zwei Fällen hatten wir Gelegenheit, ausländischen Pressevertretern Gastfreundschaft zu erweisen. Eine von der Schweizerischen Verkehrszentrale veranstaltete Reise französischer und belgischer Journalisten nach den hauptsächlichsten Wintersportplätzen Graubündens und des Berner Oberlandes unterstützten wir durch Gewährung freier Fahrt. Leiter der Gruppe war der Chef unserer Pariser Agentur.

In ausserordentlich aufmerksamer Weise nahmen die Verkehrsinteressenten eine Anzahl italienischer Journalisten auf, die wir durch Vermittlung der Gesandtschaft in Rom zu einer ausgedehnten Studienfahrt durch die Schweiz eingeladen hatten. Diese Gruppe wurde vom Chef unserer Römer Agentur begleitet und in Anwesenheit von zwei Mitgliedern des Bundesrates von der Generaldirektion in Bern empfangen. Wir weisen hier noch auf die neuartige Propaganda durch einen ad hoc gebildeten Spezialchor von Beamten der Bundesbahnen hin, der im März in der Albert Hall in London und in Paris vor überfüllten Häusern begeistert auf-

genommene Proben schweizerischer Gesänge und Jodellieder darbot.

5. Unter den ordentlichen Werbemassnahmen erwähnen wir die Bekanntgabe der jeweiligen Wiedereinführung der 30 %igen Ermässigung auf den im Ausland bezogenen Fahrausweisen mittels 14 660 Plakaten in fünf und 462 000 Sommer- und Winterfaltprospekten in sechs Sprachen. Daneben wurde die Extrazugreklame in gewohnter Weise durchgeführt und für Bekanntmachung der Sonntagbillette durch Plakate und Handzettel gesorgt. Wir verweisen auch auf die gemeinsam mit der Schweizerischen Verkehrszentrale veranlasste Sommer-Kollektivreklame in Deutschland, England und Frankreich sowie auf die von der Bundesbahnagentur in New York in der Presse der Vereinigten Staaten veranstaltete Kollektivreklame. In gewohnter Weise wurde ferner der Winterwetter-Meldedienst durchgeführt, der täglich 30 Stationen und am Freitag 63 umfasst.

6. Zur Verwendung im Ausland wurden je 5400 Tiefdruckplakate «Schweizer Bergbahnen im Winter» und «Schweizer Badekurorte» in vier und 13 000 Gotthardplakate in fünf Sprachen, eine Reisekarte der Schweiz im Massstab 1 : 750 000 in Auflagen von 60 000 Stück mit englischem, 40 000 mit französischem und 20 000 mit deutschem Text, ausserdem 17 000 deutsche sogenannte «Kleine Reisebegleiter für die Schweiz», eine Frühjahrs- und eine Herbstausgabe der «Internationalen Zugsverbindungen» in zusammen 54 700 Exemplaren, 51 750 deutsche und französische Faltprospekte «Die Durchgangslinien der Schweiz» und 20 000 Einlagen in die Billettumschläge der Agentur in Rom bereitgestellt.

Für den Gebrauch in der Schweiz und zum Teil auch im Auslande wurden verschiedene Auflagen von Generalabonnementsprospekten (25 000 Stück) erstellt, im weitern 206 000 illustrierte Hefte für Einzel- oder Gesellschaftsfahrten von 13 verschiedenen schweizerischen Bevölkerungszentren aus (sogenannte Städteprospekte) und 160 000 kleine Touristenkarten der Schweiz mit aufgedruckten Reisevorschlägen zur Verwendung im Bodenseegebiet. Wir haben auch durch je 5000 Plakate in den Personenwagen für unser offizielles Kursbuch und für die Gutscheine für Billette geworben. Mit der Verteilung von nahezu 20 000 Bundesbahn-Abreisskalendern in den drei Landessprachen erzielten wir eine erfolgreiche Werbung für unsere Einrichtungen, wie die günstige Beurteilung dieser Publikation in der Presse und die ständige Nachfrage beweisen. Gleich gute Aufnahme fand der sorgfältig ausgestattete Schweizer Reise-Almanach, von dem unsere Verwaltung 1700 Exemplare gratis verteilte.

Schliesslich sei auch noch auf die Ergänzung unserer Filmbestände hingewiesen. Wir erwarben 10 deutsche und 6 französische Schmalkopien von «Bergwelt-Wunderwelt», 1 Schmalkopie «Die Gotthardbahn», 2 Kopien 35 mm mit deutsch-französischem Text, je 2 Kopien mit deutsch-französischem bzw. englischem Text «Den Gipfeln entgegen», 1 Kopie 35 mm, 2 Kopien 16 mm deutsch-französisch und 1 Kopie 16 mm englisch «Zermatt, das hochalpine Winterparadies», 3 deutsche, 1 französische und 3 englische Kopien 16 mm des Films «Gotthardfahrt», ferner je eine deutsche Kopie der Films «Unsichtbare Kraft» (Tonfilm) und «Bergwelt-Wunderwelt» 35 mm.

VIII. Stations- und Zugsdienst.

A. Rekrutierung und Ausbildung des Personals.

1. Zur Deckung des Bedarfs an Stationsbeamten sind 41 Stationslehrlinge eingestellt worden.

2. Für die im Jahre 1933 eingetretenen Lehrlinge des Stationsdienstes, die dieses Jahr ihre Lehrzeit beendigt und am vierwöchigen Schlusskurs teilgenommen haben, wurden die Wahlfähigkeitsprüfungen durchgeführt.

3. Für die Aufnahme und die berufliche Aus- und Weiterbildung der Arbeiter für den äussern Stations-, Güter- und Lagerhausdienst und deren unmittelbare Vorgesetzte wurden Vorschriften aufgestellt.

4. Am 1. November ist ein neues Dienstreglement für das Zugpersonal in Kraft getreten. Es ersetzt dasjenige vom 1. Mai 1899.

B. Personenverkehr.

1. Mit der Schweizerischen Speisewagen-Gesellschaft in Bern ist ein neuer Vertrag über den Speisewagenbetrieb auf den Schweizerischen Bundesbahnen abgeschlossen worden. Der neue Vertrag dauert bis 31. Dezember 1948. Er ersetzt denjenigen vom 14./25. Februar 1919.

2. Die Vorteile des Automobils gegenüber der Bahn treten für Geschäftsleute namentlich bei der Besorgung von Geschäften in Ortschaften abseits der Bahn oder an Nebenlinien mit schwachem Zugverkehr in Erscheinung. Um den Inhabern von Generalabonnementen und Abonnementen zum Bezuge halber Billette die mit der Benützung des Automobils verbundenen Annehmlichkeiten ebenfalls zu bieten, haben wir mit einer Anzahl Automobilunternehmungen auf grössern Plätzen Abkommen getroffen, wonach den Inhabern der genannten Abonnemente Automobile, sowohl mit Chauffeur als auch für Selbstfahrer, zu ermässigter Taxe zur Verfügung gestellt werden.

C. Güterverkehr.

1. Mit Beginn des neuen Fahrplanes, d. h. ab 15. Mai 1935, wurden die Versuche mit dem Astodienst auf folgende Strecken ausgedehnt:

a. im Kreis I: Biel–Sonceboz–Delsberg,
Delsberg–Basel,
Delsberg–Boncourt;

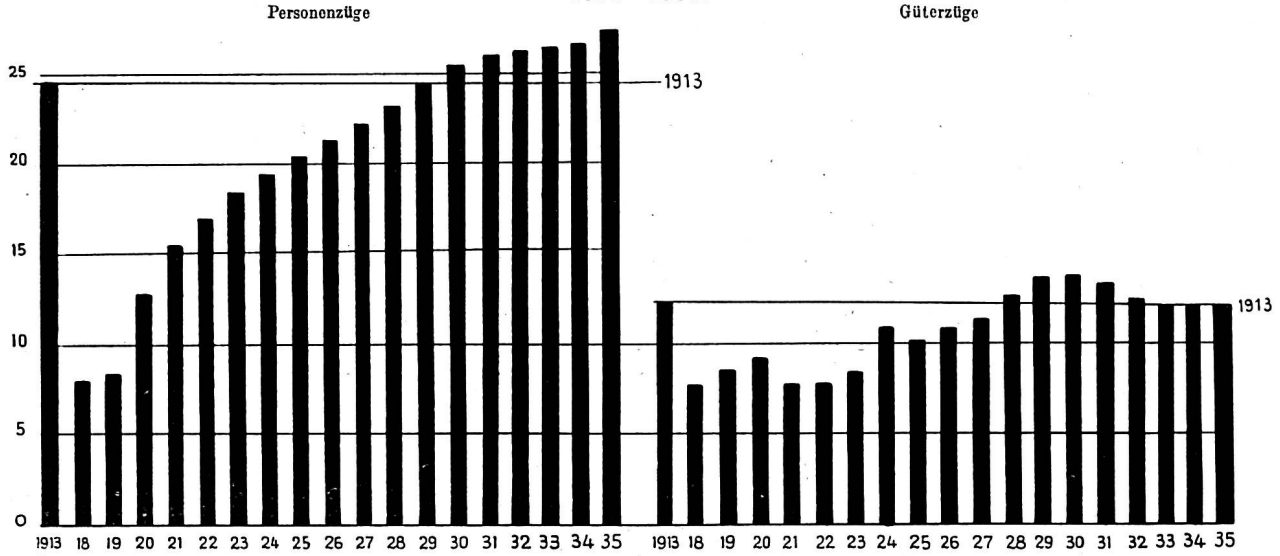
b. im Kreis II: Olten–Bern,
Bellinzona–Chiasso,
Beromünster–Beinwil;

c. im Kreis III: Zürich–Meilen–Rapperswil,
Zürich–Uster–Rapperswil,
Rapperswil–Schänis,
Uznach–Kaltbrunn,
Effretikon–Hinwil,
Winterthur–Bauma–Rüti (Zch.),
Brugg–Stein/S.–Basel.

Abbildung 16.

Anzahl der Züge pro Tag und Bahnkilometer.

1913—1935.



2. Auf sämtlichen Stationen der Strecken Luzern–Langnau–Bern und Zug–Affoltern a. A.–Zürich wurde der offizielle Camionnagedienst, soweit nicht schon Sesa-Agenturen bestunden, eingerichtet. Dadurch wurde die Möglichkeit geschaffen, nicht nur in den Ortschaften, in denen sich die Stationen befinden, sondern auch in den in ihrem Einzugsgebiet gelegenen Dörfern und Weilern die Express-, Eil- und Frachtgüter ins Haus der Empfänger zu liefern und im Haus der Versender abzuholen. Die Camionnagetaxen sind möglichst niedrig gehalten.

Die Bedienung von abseits der Bahn liegenden Gegenden wird durch Camionneure, Boten oder Postautomobile besorgt.

Gleichzeitig wurde durch betriebliche Massnahmen, wie schlankere Führung der Stückgüterzüge, eine raschere Beförderung dieser Güter ermöglicht.

3. Zur Herbeiführung einer engern Zusammenarbeit zwischen der Bahn und den Sesa-Agenturen wurde eine allgemeine Dienstvorschrift erlassen.

D. Fahrplan.

1. Zur Beratung des Entwurfes des vom 15. Mai 1935 bis 14. Mai 1936 gültigen Fahrplans fand am 18. Februar in Bern die interkantonale Fahrplankonferenz statt. Sie behandelte im ganzen 404 Geschäfte, wovon 299 unsere Verwaltung betrafen. Der neue Fahrplan brachte gegenüber dem letztjährigen Mehrleistungen von 695 500 Zugkilometern, wovon 317 200 auf die neuen Leichttriebwagen entfallen.

2. Infolge des Rückganges des Güterverkehrs mussten ab 15. Mai einige Güterzüge aufgehoben werden.

E. Betriebs-, Anschluss- und Mitbenützungsverträge.

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

F. Eröffnung neuer Haltestellen.

Im Laufe des Jahres 1935 wurden die nachfolgend bezeichneten unbedienten Haltestellen in Betrieb genommen.

am 1. März: Merlischachen zwischen den Stationen Meggen und Küssnacht;

am 6. Oktober: Schachen zwischen den Stationen Wolhusen und Malters.

IX. Zugförderungs- und Werkstättedienst.

A. Anschaffung und Ausrüstung von Rollmaterial.

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

Normalspur.

2 elektrische Leichttriebwagen der Serie CLe $^2/_4$,
2 Leichttriebwagen mit Antrieb durch Dieselmotoren der Serie CLm $^2/_4$,
12 Traktoren mit Verbrennungsmotoren der Serie Tm,
31 vierachsige Personenwagen der Serie C^{4ü},
1 vierachsiger Personenwagen der Serie AB ^{4ü},
2 gedeckte vierachsige Güterwagen der Serie J $^{4\,1}$,
88 gedeckte Güterwagen der Serie K ^{3},
3 Tiefgangwagen der Serie O ^{1},
28 Dienstwagen der Serie X,
17 Schotterwagen der Serie S ^{3t};

Schmalspur (Brüniglinie).

4 vierachsige Personenwagen der Serie C^4.

2. In Auftrag gegeben wurde folgendes Rollmaterial:

4 elektrische Leichttriebwagen der Serie CLe $^2/_4$,
12 Traktoren mit Verbrennungsmotoren der Serie Tm für den Stations- und Bahnunterhaltungsdienst,
10 Personenwagen der Serie AB^{4ü} mit Seitengang,
35 » » » C^{4ü} » »
12 Gepäckwagen der Serie F ^{4ü},
50 Güterwagen der Serie K ^{3},
4 Schmalspur-Personenwagen der Serie C^4 (Brünig),
4 Schotterkippwagen der Serie S^k.

An die Kosten eines Teils der Personen-, Gepäck- und Güterwagen leistet der Bund gestützt auf Art. 5 des Bundesbeschlusses über die Krisenbekämpfung und Arbeitsbeschaffung vom 21. Dezember 1934 einen Beitrag von Fr. 1 352 000.

3. Im Berichtsjahr wurde folgendes Rollmaterial umgebaut:
12 dreiachsige Personenwagen der Serie B ^{3}, umgebaut aus A ^{3ü},
14 dreiachsige Personenwagen der Serie C ^{3}, umgebaut aus AB ^{3}, AB ^{3ü} und B ^{3}.
15 weitere Personenwagen der Serie AB ^{4ü} wurden zum Umbau in C^{4ü} in Auftrag gegeben.

4. Mit der Ausrüstung der elektrischen Triebfahrzeuge mit der automatischen Zugsicherung ist begonnen worden, welche das Überfahren geschlossener Einfahrsignale bei Unaufmerksamkeit oder Dienstunfähigkeit des Lokomotivführers verhindert. Bis Ende 1935 wurden 155 elektrische Lokomotiven, Motorwagen und Zugführungswagen mit der Einrichtung für die automatische Zugsicherung ausgerüstet. Es bleiben noch auszurüsten: 312 elektrische Lokomotiven, 32 Motorwagen und 3 Zugführungswagen.

5. Am 15. Mai 1935 wurden die beiden im Jahre 1933 bestellten elektrischen Leichttriebwagen in Betrieb genommen. Sie fanden Verwendung für die Ausführung von fahrplanmässigen Fahrten mit einer Tagesleistung von 443—579 km (Ersatz für bestehende, nur mässig frequentierte Züge und zur Ausfüllung von Fahrplanlücken) sowie zur Ausführung von bestellten Extrafahrten und für den Ausflugverkehr.

Anfangs Dezember 1935 wurden mit dem ersten der beiden Dieselmotor-Leichttriebwagen der Serie CLm $^2/_4$ die ersten Probefahrten ausgeführt, die zur Zufriedenheit verliefen. Diese Triebwagen haben am 1. Januar 1936 den fahrplanmässigen Dienst auf der Linie Lausanne–Payerne–Lyss–Solothurn aufgenommen.

6. Auf Ende 1935 waren folgende Traktoren für leichteren Rangierdienst auf Stationen im Dienst:
16 Traktoren mit Akkumulatoren,
21 » » Anschluss an die Fahrleitung,
89 » » Verbrennungsmotoren.

Durch die Verwendung dieser Fahrzeuge an Stelle der Zuglokomotiven wird nicht nur die Güterbeförderung beschleunigt, sondern es werden zudem durch Kürzung der Aufenthalte der Güterzüge auf den Stationen namhafte Ersparnisse erzielt.

7. Mit Ende des Berichtsjahres waren 6 Lokomotivdepots mit Anlagen zum Abspritzen der Lokomotiven zur Erzielung von Ersparnissen bei der Lokomotivreinigung und zur Verbesserung derselben ausgerüstet.

B. Durchgehende Güterzugbremse.

Der Einbau der durchgehenden Güterzugbremse, System Drolshammer, in die Fahrzeuge wurde fortgesetzt. Auf Ende des Jahres waren 10 619 Fahrzeuge mit der Drolshammer-Güterzugbremse ausgerüstet.

Von der Gesamtzahl der eigenen normalspurigen Güterwagen waren auf Ende des Jahres 67 % mit der durchgehenden Bremse und 17,$_2$ % mit der Bremsleitung versehen. Weitere 15,$_8$ % besitzen zurzeit noch die Westinghouse-Personenzugbremse. Der Einbau der automatischen Güterzugbremse ist somit für die der Bahn gehörenden Güterwagen beendet.

C. Einmanndienst.

Die einmännige Bedienung der elektrischen Triebfahrzeuge ist im Laufe des Jahres weiter ausgedehnt worden. Am Ende des Jahres wurden 65 % der Lokomotivkilometer des Liniendienstes mit einmänniger Besetzung der Triebfahrzeuge gefahren. Die dadurch erreichten Ersparnisse belaufen sich, auf das Jahr bezogen, auf ca. Fr. 4 300 000.

X. Bahnbau und Bahnunterhalt.

A. Neu- und Ergänzungsbauten.

1. Der Verwaltungsrat bewilligte mit Rücksicht auf die Betriebssicherheit einen Kredit von Fr. 9 870 000 für das bereits im Jahr 1933 genehmigte Projekt für die Verlegung der Linie zwischen Bern und Wilerfeld mit gleichzeitigem Ausbau auf zwei Doppelspuren. Vom Bund, dem Kanton Bern und der Gemeinde Bern werden Subventionen im Gesamtbetrage von Fr. 4 330 000 ausgerichtet.

2. Mit der im Berichtsjahr erfolgten Eröffnung des II. Geleises auf der Strecke Sargans–Mels (2345 m) ist im Ausbau eingeleisiger Strecken auf Doppelspur vorläufig ein Stillstand eingetreten. Auf Ende 1935 waren von den selbstbetriebenen Linien des eigenen Netzes von total 2919 km 1106 km zweigeleisig ausgebaut.

3. Folgende wichtigere Bauten sind vollendet worden:

Umbau und Erweiterung des Bahnhofes Brugg und der Stationen Dulliken, Rothrist und Olten-Hammer; Einrichten der Zentralheizung und der Ventilation im Aufnahmsgebäude im Bahnhof Olten; Verbesserung der Geleiseanlagen auf den Stationen Clarens, Riddes, Courtemaîche und Zofingen; Instandstellung der Tunnel auf der Strecke Sonceboz–Moutier; Umbau der Depotanlagen in Bellinzona; Erstellen einer Kanalisation in Bülach; Erstellen einer neuen Zollrampe, Erweiterung der Stromversorgungs- und Verstärkeranlage, sowie Einrichtung von Räumen für das offizielle Verkehrsbureau im Bahnhof Zürich; Erweiterung der Telephonzentrale im Verwaltungsgebäude an der Sihl in Zürich.

4. In Ausführung begriffen waren folgende grössere Bauten:

Umbau und Erweiterung der Bahnhöfe Genf und Neuenburg; Erweiterung der Station Chambrelien;

Anpassung der Geleiseanlagen des Personenbahnhofes Bern an die durch die Verlegung des Stückgüterbahnhofes nach Weiermannshaus entstandenen Verhältnisse; Erweiterung der Bahnhofwirtschaft im Bahnhof Luzern; Ausweichstation Würzenbach; Neue Weichenverbindung für die Güterzüge von Zürich-Oerlikon und Zürich-Letten; Änderung der Telephonkabelanlage im Vorbahnhof und auf den Bahnsteigen, sowie der Licht- und Fahrleitungsanlagen des Bahnhofes Zürich; Elektrische Stellwerkanlage im Personenbahnhof Zürich; Automatische Telephonanlage im Bahnhof Schaffhausen; Verlegung der Stammlinie und Ersatz der bestehenden eisernen Birsbrücken bei Basel.

5. An Brückenbauten und Brückenverstärkungen sind fertiggestellt worden:

Ersatz des eisernen Überbaues der Strassenunterführung in Moutier durch ein Gewölbe; Umbau verschiedener kleinerer Brücken mit einbetonierten Trägern; Erstellung von zwei Brücken für Unterführungen bei Reinach, Beinwil–Münster sowie bei Kröschenbrunnen der Strecke Bern–Luzern; Verstärkung der grösseren eisernen Brücken der Linie Winterthur–Bauma–Wald.

B. Niveauübergänge.

1. Im Berichtsjahr sind 18 Niveauübergänge aufgehoben worden. Davon wurden 8 ersetzt durch 4 Unter- und 1 Überführung. 10 Niveauübergänge konnten ohne Ersatz geschlossen werden.

Von den wichtigeren fertiggestellten Ersatzbauten sind zu erwähnen: Ersatz von zwei Niveauübergängen durch eine Überführung zwischen Tavannes und Reconvilier; Ersatz von drei Niveauübergängen durch die Verlegung der Kantonsstrasse und Erstellung von zwei Wegunterführungen auf der Strecke Claro–Castione.

2. In Ausführung begriffen waren:

Erstellen einer zentralen Strassenunterführung in Liestal; Beseitigung von vier Niveauübergängen der Kantonsstrasse zwischen Trubschachen und Wiggen.

3. Bei verschiedenen Ersatzbauten handelt es sich um Notstandsarbeiten, die von den Kantonen oder Gemeinden veranlasst und von diesen selber ausgeführt wurden. Die Bahnverwaltung beteiligte sich daran mit Beiträgen.

4. Bei fünf Niveauübergängen wurden die Schranken durch optisch-akustische Warnsignale, die vom fahrenden Zug gesteuert werden, ersetzt.

C. Weichen- und Sicherungsanlagen.

1. Auf 17 Stationen wurden zur Erhöhung der Betriebssicherheit die mechanischen Vorsignale zu Einfahrsignalen durch elektrische Lichttagessignale ersetzt.

Auf dem Bahnhof Brugg ist anlässlich der Inbetriebnahme der neuen elektrischen Kraftstellwerkanlage bei den Vor- und Durchfahrsignalen ein dritter Signalbegriff eingeführt worden, durch den man an diesen Signalen erkennt, ob die Ein- oder Ausfahrt untersagt ist oder ob sie über Weichen in gerader oder ablenkender Stellung zu erfolgen hat.

2. Bei allen Vor- und Durchfahrsignalen wurde in der Warnstellung das grüne Signallicht durch brandgelbes Licht ersetzt. Die mechanischen Klappscheibensignale werden sukzessive von grün in brandgelb umgestrichen.

3. Zur Erhöhung der Betriebssicherheit und zur Ermöglichung höherer Durchfahrgeschwindigkeiten wurden 7 Stationen mit neuen Signal- und Sicherungseinrichtungen ausgerüstet.

Die Haltestelle Merlischachen, die nur im Bedarfsfalle von einzelnen Zügen bedient wird, ist mit elektrischen Bedarfshaltsignalen versehen worden.

4. Der elektrische Streckenblock wurde auf weitere 7 Einspur- (28 km) und 4 Doppelspurstrecken (18 km) ausgedehnt.

5. Auf 15 Stationen wurde die elektrische Weichen- und Signalbeleuchtung teils vollständig neu eingerichtet, teils erheblich erweitert.

6. Auf den Strecken Brig–Lausanne–Vallorbe, Genf–Lausanne–Bern–Biel, Lausanne–Neuchâtel–Biel—Olten, Schinznach/Bad—Olten—Murgenthal, Fluhmühle–Langnau–Gümligen, Augst–Brugg–Zürich-Altstetten, Zürich-Wiedikon–Ziegelbrücke–Mels, Wallisellen–Uster–Rapperswil und Zürich/Letten–Meilen–Rapperswil sind die Streckengeräte für die automatische Zugsicherung, Bauart Signum, verlegt worden.

D. Besondere Arbeiten.

Ausser den gewöhnlichen regelmässig wiederkehrenden Unterhaltungsarbeiten wurden ausgeführt: Instandstellung der Fahrbahn des Viaduktes auf der Linie Zürich–Oerlikon; Umbau von zwei Perronhallen im Personenbahnhof Basel; verschiedene Instandstellungsarbeiten zur Behebung der Hochwasserschäden der Jahre 1934 und 1935 und des Felssturzes vom 2. Dezember 1935 zwischen Biasca und Osogna.

E. Verkehrsstörungen durch Naturgewalten.

1. Infolge der starken Schneeschmelze erreichte die Rhone Ende Juni einen ausserordentlich hohen Wasserstand, der in der Nacht vom 29./30. Juni 1935 einen Bruch des rechten Rhonedammes unterhalb Sion bei der Einmündung der Morge auf eine Länge von 120 m herbeiführte. Dadurch wurde die Ebene zwischen Châteauneuf/Conthey und Ardon überflutet und der Bahnbetrieb am 30. Juni, morgens, durch Überschwemmung der Bahngeleise zwischen km $86,_4$ und $87,_0$ unterbrochen.

Die internationalen Schnellzüge und teilweise auch der Güterverkehr wurden während des bis 2. Juli abends dauernden Unterbruches über Bern–Lötschberg umgeleitet. Der Lokalverkehr wurde auf der Strecke Sion–Ardon durch Automobile aufrechterhalten. Die beiden Geleise sind an der gefährdeten Stelle um 80 cm gehoben worden.

2. Am 7. Juli, morgens 4.30 Uhr, brannte der 70 m lange und 15 m breite in Riegelwerk und Holz erstellte Eilgutschuppen im Bahnhof St. Gallen, der dem Postzoll, dem Zollgepäck- und Eilgutverkehr diente und auch Räume für das Bahndienst- und Stationspersonal enthielt, aus unbekannter Ursache vollständig nieder. Ausser dem durch die kantonale Brandversicherung gedeckten Gebäude-

schaden von Fr. 104 200 entstand ein Sachschaden von zirka Fr. 50 000. Das Gebäude wird nicht mehr aufgebaut, da alle Dienste anderweitig untergebracht werden können.

3. In der Nacht vom 16./17. Juli brannte der sogenannte Petrolkeller im Güterbahnhof Wolf in Basel und sechs grösstenteils aus Holz erstellte Lagerschuppen vollständig nieder. Die Brandursache konnte nicht mit Sicherheit festgestellt werden; man vermutet Selbstentzündung. Die Gebäude dienten in der Hauptsache zur Einlagerung von feuergefährlichen Materialien, wie Öle, chemische Präparate, Zelluloidabfälle, Gase usw. durch Dritte. Ausser dem durch die kantonale Gebäudeversicherung zu deckenden Gebäudeschaden von Fr. 212 500 und dem Fr. 303 000 betragenden Schaden an den von den Mietern versicherten Waren entstand unserer Verwaltung ein Schaden von zirka Fr. 155 000. Durch Splitterwirkung von explodierenden Gasbehältern wurde ein Passant schwer und einer leicht verletzt.

4. Am 2. Dezember 1935 um 23.23 Uhr ereignete sich zwischen der Crocetto- und Giustizia-Gallerie der Strecke Biasca–Osogna aus zirka 230 m Höhe ein Felssturz von zirka 6000 m³. Die Bahnlinie und die daneben verlaufende Kantonsstrasse wurden mit zirka 1500 m³ z. T. sehr grossen Granitblöcken überschüttet und der Verkehr vollständig unterbrochen. Die Räumungsarbeiten und die Wiederherstellung der beiden auf zirka 200 m Länge demolierten Geleise sowie der Fahr- und Übertragungsleitungen wurden mit aller Energie gefördert, so dass der einspurige Betrieb auf dem rechten Geleise bereits am 4. Dezember mit Zug 554 wieder aufgenommen werden konnte. Das bergseitige Geleise blieb mit Rücksicht auf eine rationelle Durchführung der Räumungs- und Sicherungsarbeit noch 14 Tage ausser Betrieb. Die Wiederaufnahme des doppelspurigen Betriebes erfolgte am 18. Dezember mit Zug 2552. Am 29. Dezember sind zwei weitere Felsblöcke auf die Bahn niedergegangen, wobei beide Geleise für kurze Zeit unterbrochen wurden.

Am 3. und 4. Dezember wurde der Verkehr von Reisenden, Gepäck und Post durch Automobile auf der Strecke Biasca–Osogna aufrechterhalten. Bis zur Wiederherstellung der demolierten Schutzbauten und zur Sicherung des Zugsverkehrs gegen weitere Abstürze wurden besondere Sicherungsmassnahmen getroffen, bestehend in der Aufstellung von zwei Wärterposten mit den nötigen Verbindungs- und Beleuchtungsmitteln sowie von zwei Deckungssignalen.

Der durch diese Felsstürze der Bahn erwachsene Schaden beläuft sich auf Fr. 150 000.

XI. Elektrifizierung.

A. Allgemeines.

Die Seilbahn beim Kraftwerk Barberine ist mit Zustimmung des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes am 15. Mai dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

B. Kraftwerke.

1. Energiewirtschaft.

In den eigenen Kraftwerken erzeugte Einphasenenergie:

	1935 kWh	1934 kWh
Kraftwerkgruppe Amsteg/Ritom	274 328 000	241 414 000
Kraftwerkgruppe Vernayaz/Barberine	198 162 000	209 147 000
Kraftwerk Massaboden	7 871 000	9 983 000
Total	480 361 000	460 544 000
Von bahnfremden Kraftwerken bezogene Energie	84 231 000	77 700 000
Summe der erzeugten und bezogenen Energie	564 592 000	538 244 000
Überschussenergie an Dritte für Industriezwecke:		
Kraftwerk Amsteg	38 872 000	41 180 000
» Vernayaz	—	4 228 000
» Massaboden	3 536 000	4 115 000
Total	42 408 000	49 523 000
In den eigenen Kraftwerken erzeugte Einphasen- und Dreiphasenenergie	522 769 000 (100 %)	510 067 000 (100 %)

Wovon:	1935 kWh	1934 kWh
a. mit Hilfe der Stauseen in den Kraftwerken Ritom, Barberine und Vernayaz erzeugt	169 733 000 (32,5 %)	185 551 000 (36,4 %)
b. von den Flusswerken Amsteg (einschliesslich Göschenen), Vernayaz (einschliesslich Trient) und Massaboden erzeugt	353 036 000 (67,5 %)	324 516 000 (63,6 %)
Energieabgabe für die Zugförderung der SBB	539 452 000[1])	515 742 000

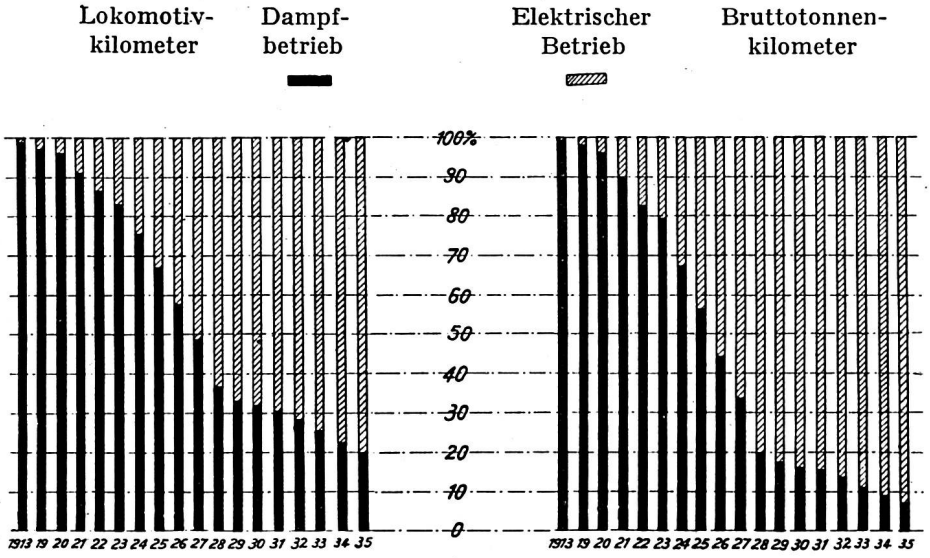
2. Kraftwerk Ritom.

Der Ritomsee befand sich anfangs Mai bei 3,6 Millionen m³ Nutzinhalt auf seinem tiefsten Stand und erreichte Mitte Juli seinen vollen Stauinhalt von 27 Millionen m³. Mit der Absenkung wurde erst anfangs Dezember begonnen, und am Schlusse des Berichtsjahres betrug die zur Verfügung stehende nutzbare Wassermenge noch 24,1 Millionen m³.

[1]) Der Mehrverbrauch von 23 710 000 kWh gegenüber dem Vorjahr ist in der Hauptsache auf die im Jahre 1934 erfolgte Elektrifizierung der Strecken Biel—Sonceboz—La Chaux-de-Fonds, Bern—Luzern und Rorschach—Buchs sowie auf den grösseren Transitgüterverkehr während des IV. Quartals zurückzuführen.

Abbildung 17.

Fortschritte der Elektrifizierung.



3. Kraftwerk Amsteg.

Infolge des starken Hochwassers vom 13. August wurde im Umlauftunnel beim Pfaffensprung an mehreren Stellen die Sohle aufgerissen und oberhalb der Etzlibachfassung die linksseitige Uferbefestigung auf eine grössere Länge beschädigt. Die Wiederherstellungsarbeiten wurden im Dezember begonnen.

4. Kraftwerk Barberine.

Der Barberinesee verzeichnete anfangs Mai bei $8,_3$ Millionen m³ Nutzinhalt seinen tiefsten Stand und erreichte bereits Mitte Juli seinen vollen Stauinhalt von 39 Millionen m³. Mit der Absenkung wurde Ende November begonnen, und am Schlusse des Berichtsjahres betrug die zur Verfügung stehende nutzbare Wassermenge noch $33,_7$ Millionen m³.

Die im Herbst vorigen Jahres nahezu vollendete Steinverkleidung auf der Wasserseite der in Gussbeton ausgeführten Staumauer wurde im April fortgesetzt und zu Ende geführt. Am Barberinebett mussten, zur Vermeidung von Uferangriffen, Schutzbauten erstellt werden.

5. Kraftwerk Vernayaz.

Zur Verminderung starker Vibrationen wurden an einem Einphasen-Generator die vorhandenen kurzen Fundamentanker durch längere, bis in den Felsen reichende, ersetzt und die Fundamente durch Zementeinpressungen verstärkt. Diese Massnahmen haben sich als wirksam erwiesen.

6. Kraftwerk Massaboden.

Die am 23. September begonnenen Instandstellungsarbeiten an der Wasserfassung und am Zulaufstollen sowie die Reinigung und der Neuanstrich der Druckleitung innen und aussen erforderten eine 6wöchige Betriebseinstellung des Werkes.

7. Etzelwerk.

Die Bauaufwendungen des zu Fr. 65 000 000 veranschlagten Werkes betragen auf Ende des Berichtsjahres Fr. 29 300 000, wovon Fr. 11 700 000 auf den Landerwerb entfallen. An die Siedlungen, die vom Bezirk Einsiedeln ausgeführt werden, wurden Beiträge in der Höhe von rund Fr. 500 000 geleistet.

Die Strassenbauten Rüti–Euthal, Euthal–Gross–Birchli und Birchli–Hühnermatt sowie die Auffüllungen bei Gross und Willerzell mit Ricken- und Dimmerbachkorrektion sind in Ausführung begriffen. Vergeben wurden die Erstellung der Strasse Rüti–Ahornweid–Steinbach, der Auffüllung bei Euthal mit Eubachverbauung und der Sihlkorrektion am hintern Seeende. Die rechtsufrige Seestrasse von Euthal bis zur Staumauer ist nahezu vollendet. Die linksufrige Zufahrtsstrasse zur Staumauer ist schon im Jahre 1933 erstellt worden. Mit den Arbeiten an den Viadukten bei Steinbach und Willerzell sowie am Damm in der Hühnermatt ist begonnen worden. Die im Herbst angeordneten Sondierbohrungen zur besseren Abklärung der Untergrundverhältnisse des Dammes sind mit befriedigendem Resultat zum Abschluss gelangt. Die linke Hälfte der Staumauer in den Schlagen ist nahezu fertiggestellt. Am 12. Dezember wurde die Sihl durch einen in diesem Mauerteil ausgesparten Grundablass geleitet. Für die Erstellung der rechten Hälfte der Staumauer sind die erforderlichen Fangdämme errichtet worden. Im Druckstollen von rund 2900 m Länge ist der Vortrieb auf 2560 m und die Mauerung auf 2380 m ausgeführt. Die Fabrikation der Rohre für die Druckleitung in den Lieferwerken geht voran. Mit dem Innenausbau des Maschinenhauses und der Dienstwohnhäuser, die im Rohbau erstellt sind, ist begonnen worden.

Vier Turbinen, zwei Einphasen-Generatoren und zwei 60-t-Maschinensaalkrane sind fertiggestellt und in den Maschinenfabriken abgenommen worden. Einige Teile der Turbinenanlage wurden bereits im Maschinenhaus eingelagert. Die restlichen zwei Turbinen und der dritte Einphasen-Generator befinden sich in fortgeschrittener Bearbeitung. Nahezu vollendet sind auch die Dreiphasen-Generatoren sowie die Einphasen- und Dreiphasen-Transformatoren.

C. Übertragungsleitungen.

Die im Februar durch einen Sturm verursachten Störungen an den Übertragungsleitungen veranlassten uns, ergänzende Sicherungsmassnahmen in den Waldschneisen zu treffen, um zu verhindern, dass fallende Bäume die Übertragungsleitungen beschädigen und dadurch weitere schwere Betriebsstörungen verursachen.

D. Unterwerke.

In den Unterwerken wurden im Berichtsjahr folgende Arbeiten ausgeführt:

1. Unterwerke Biel, Puidoux, Emmenbrücke.

Einbau von Anzapfschaltern und Anzapfungen an den Bahntransformatoren zur Verbesserung der Spannungsverhältnisse und des Parallelbetriebes mit den benachbarten Unterwerken.

2. Unterwerke Biel, Emmenbrücke, Grüze, Sargans.

Umbau der Prüfwiderstände von 2000 auf 375 Ohm zwecks besserer Eingrenzung der Störungen bei Kurzschlüssen auf den Fahrleitungen.

3. Unterwerke Sargans, Grüze, Biel.

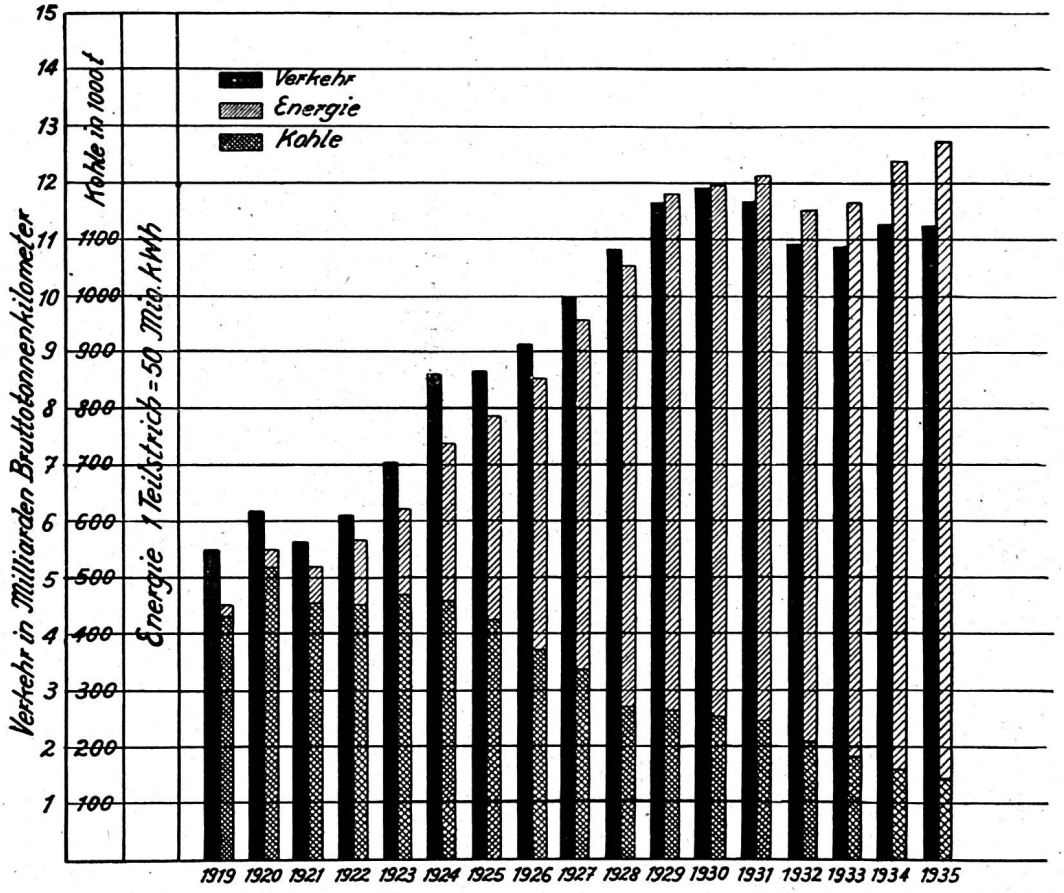
Verbesserung der Relais in der Speisepunkt-Automatik.

E. Fahrleitungen und Schwachstromanlagen.

Strecken Giubiasco–Locarno und Gossau–Sulgen.

Die im Laufe des Berichtsjahres auf diesen beiden Strecken ausgeführten Arbeiten umfassten die Erstellung der Mastfundamente, die Aufstellung der Tragwerke und die Montage der Querträger in den Stationen sowie die Legung der Schwachstromkabel. Die Aufnahme des elektrischen Betriebes auf diesen Strecken ist für anfangs Mai 1936 zu erwarten.

Abbildung 18.



XII. Schlussbemerkungen und Anträge.

Der Ausgabenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1934 betrug, einschliesslich eines Passivsaldo-Vortrages von Fr. 89 216 090. 85 aus dem Jahre 1933, Fr. 132 185 198. 04. Von diesem Betrag ist gemäss Beschluss der Bundesversammlung vom 11. Juni 1935 ein Teil von Fr. 7 093 354. 35 als Verzinsung des Kriegsdefizites dem Konto «Kriegsdefizit» belastet, der Rest von Fr. 125 091 843. 69 auf die Rechnung des Jahres 1935 übertragen worden. Durch diese Verrechnung erhöhte sich das Kriegsdefizit auf den 1. Januar 1935 von Fr. 157 630 096. 37 auf Fr. 164 723 450. 72.

Der Überschuss der Ausgaben des Jahres 1935 beträgt Fr. 58 722 859. 69. Mit Einschluss des vom Vorjahr übernommenen Passivsaldos von Fr. 125 091 843. 69 ergibt sich auf Ende 1935 ein Passivsaldo von Fr. 183 814 703. 38.

Durch die Verzinsung des Kriegsdefizites mit 4 ½ % wird die Gewinn- und Verlustrechnung mit Fr. 7 412 555. 30 belastet. Wir empfehlen, wie es in

den Jahren 1932, 1933, 1934 und 1935 geschah, diesen Teil des Fehlbetrages auf 1. Januar 1936 wiederum auf das Konto «Kriegsdefizit» zu verrechnen und nur den Rest von Fr. 176 402 148. 08 als Defizit der Jahre 1931, 1932, 1933, 1934 und 1935 auf neue Rechnung vorzutragen. Das Kriegsdefizit erhöht sich dadurch auf Anfang des Jahres 1936 auf Fr. 172 136 006. 02.

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

Anträge

zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen des Jahres 1935 und die Bilanz auf 31. Dezember 1935 der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Geschäftsführung der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1935 wird genehmigt.

3. Vom Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1935 im Betrage von Fr. 58 722 859. 69 werden auf 1. Januar 1936 wie in den Vorjahren $4^1/_2$ % Zins des Kriegsdefizites oder Fr. 7 412 555. 30 dem Konto «Kriegsdefizit» belastet. Der Rest (Fr. 51 310 304. 39) und die Passivsaldi der Jahre 1931, 1932, 1933 und 1934, welche auf 1. Januar 1935 den Betrag von Fr. 125 091 843. 69 erreichten, werden mit Fr. 176 402 148. 08 auf neue Rechnung vorgetragen.

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

Bern, den 4. April 1936.

Für die Generaldirektion
der Schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

Schrafl.