Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1937)

Artikel: Geschäftsbericht der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1937 an den Schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung

Autor: Etter

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676171

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: 04.08.2025

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

Geschäftsbericht

der

Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen

für das

Jahr 1937

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 1937 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 1937:

Baulänge 2877,$_{470}$ km, Betriebslänge 2923,$_{438}$ 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 . . . . . 2906,$_{292}$ 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 . . . . . 2920,$_{058}$ km

Sie verteilt sich auf die drei Kreise wie folgt:

Kreis I	954,$_{915}$ km
Kreis II	976,$_{495}$ »
Kreis III	988,$_{648}$ »

Die Schweizerischen 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 Zugbegleitungs- 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 . . . . 3000,$_{677}$ km

Der Schweizerische Bundesrat hat mit Beschluss vom 24. November 1936 die Schweizerischen Bundesbahnen ermächtigt, den Betrieb auf der Strecke Otelfingen–Niederglatt einzustellen. Die Betriebseinstellung erfolgte am 18. Januar 1937, womit sich die Betriebslänge gegenüber dem Vorjahre um 12,$_{609}$ km verminderte.

II. Allgemeine Lage und finanzielle Ergebnisse.

Als Folge des weltwirtschaftlichen Konjunkturaufstieges und der unter dem vorwiegenden Einfluss der Abwertung des Schweizerfrankens eingetretenen Besserung der schweizerischen Wirtschaftslage ist bei den Schweizerischen Bundesbahnen nach einer seit 1930 ständig rückläufigen Entwicklung im Jahre 1937 erstmals wieder eine über Erwarten günstige Verkehrs- und Einnahmensteigerung zu verzeichnen.

Die tiefgreifenden Rückwirkungen der seit 1930 anhaltenden und erst gegen Ende 1936 durch einen deutlichen Konjunkturaufschwung abgelösten Wirtschafts- und Verkehrskrise auf die Verkehrseinnahmen werden durch folgende Zahlen deutlich veranschaulicht:

	Einnahmen aus Personenverkehr		Einnahmen aus dem Gepäck-, Post-, Tier- und 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	−13,96	− 9,3	−28,73	−12,9	−42,69	−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
1935—1936	− 6,18	− 4,9	−17,54	− 9,9	−23,72	− 7,8
1936—1937	+12,86	+10,7	+31,41	+19,7	+44,27	+15,8

Im Personenverkehr, der im Verlauf der Krisenjahre 1930 bis 1936 einen andauernden Frequenzrückgang um 20,98 Millionen Reisende oder 16,4 % aufwies, erhöhte sich im Jahre 1937 die Gesamtzahl der beförderten Reisenden auf 111,99 Millionen Personen, was gegenüber dem Vorjahre eine Zunahme um 5,05 Millionen Reisende oder 4,7 % bedeutet. Diese Verkehrsbelebung dürfte im wesentlichen durch die allgemein günstigen Witterungsverhältnisse und durch die nachhaltige Besserung im Fremdenverkehr beeinflusst worden sein.

Mit dem gesteigerten Reiseverkehr haben auch die Einnahmen aus dem Personenverkehr eine Verbesserung erfahren; sie erreichten den Betrag von 133,03 Millionen Franken und sind damit um 12,86 Millionen Franken oder 10,7 % höher ausgefallen als im vorangegangenen Jahre. Verglichen mit dem günstigen Ergebnis des Jahres 1930 mit 159,12 Millionen Franken ergibt sich noch eine Ertragsverminderung von 26,09 Millionen Franken oder 16,4 %.

In weit stärkerem Ausmasse als im Personenverkehr hat sich die allgemeine wirtschaftliche Erholung im besonders konjunkturempfindlichen Güterverkehr ausgewirkt. Die im Gepäck-, Post-, Tier- und Güterverkehr zur Beförderung gelangten Transportmengen, die von 1929 bis 1936 einen Rückschlag von 6,47 Millionen Tonnen oder 33,6 % erlitten, sind im Berichtsjahre gegenüber dem im Jahre 1936 erreichten Tiefstand von 12,80 Millionen Tonnen um 2,97 Millionen Tonnen, d. h. um 23,2 % auf insgesamt 15,77 Millionen Tonnen angewachsen. Die im letzten Jahre eingetretene, ganz beträchtliche Mehrbeförderung im Güterverkehr ist der Wiederbelebung des schweizerischen Aussenhandels- und Durchfuhrverkehrs zuzuschreiben. Die Einfuhr zeigt gegenüber dem Vorjahre mengenmässig eine Vermehrung von 736 000 Tonnen oder 10,2 % auf 7,99 Millionen Tonnen und wertmässig eine solche von 541 Millionen Franken, oder 42,7 % auf 1807 Millionen Franken. Die mengenmässige Steigerung ist vor allem bedingt durch einen vermehrten Import von Kohlen, Getreide, Holz, Roheisen und Rohstahl.

Auch bei der Ausfuhr erfolgte ein mengenmässiger Anstieg um 181 000 Tonnen oder 34,4 % auf 707 000 Tonnen und eine Werterhöhung um 404 Millionen Franken oder 45,9 % auf 1286 Millionen Franken. Die Zunahme der Ausfuhrmenge beruht vorwiegend auf einem vergrösserten Export von Eisenerzen, Alteisen und frischem Obst. Infolge der stärkeren Einfuhr hat sich unser Aussenhandelsdefizit, das sich in den letzten Jahren ganz erheblich verringert hatte, im Berichtsjahre neuerdings um 136 Millionen Franken auf 521 Millionen Franken vergrössert.

Abbildung 1.

Die Entwicklung des Personenverkehrs.

1913—1937.

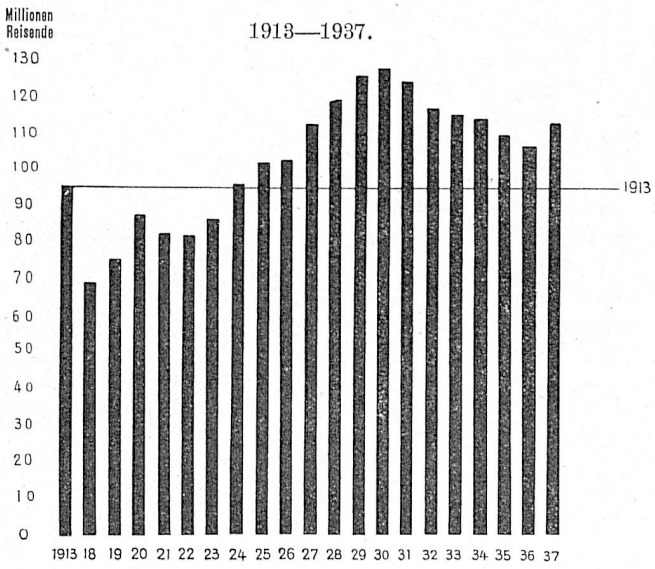
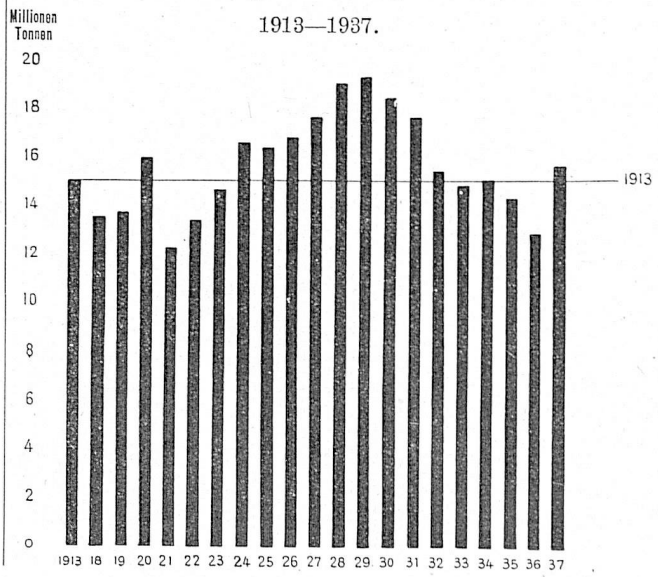


Abbildung 2.

Die Entwicklung des Gesamtgüterverkehrs.

1913—1937.



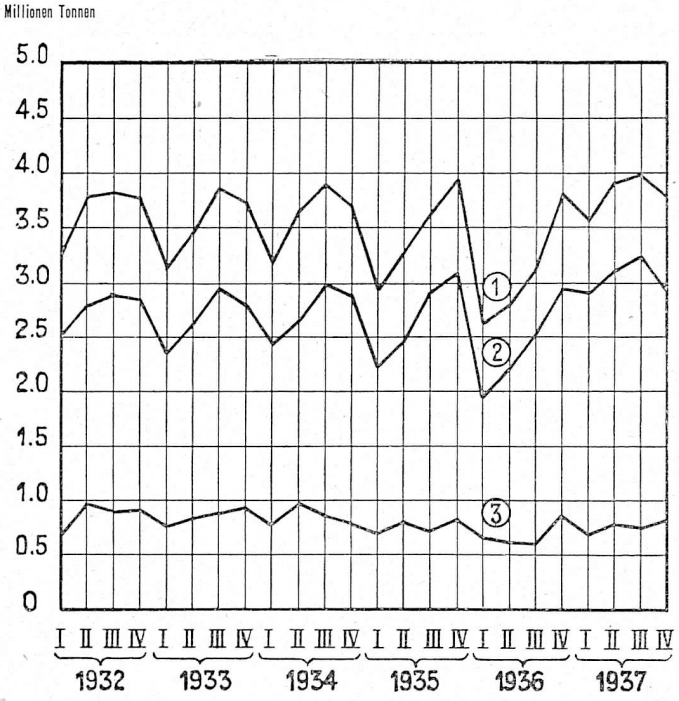
Ebenso verzeichnet der Durchfuhrverkehr, der im Jahre vorher noch einen Rückgang von 670 000 Tonnen oder 24,$_6$ % aufwies, eine bedeutende Erhöhung um 1,$_{67}$ Millionen Tonnen oder 90,$_7$ % auf 3,$_{51}$ Millionen Tonnen; sie ist fast ausschliesslich durch den stark gesteigerten Transit von Kohlen verursacht.

Anderseits hat die durch die Abwertung ausgelöste Belebung des schweizerischen Binnenverkehrs gegen Ende des Berichtsjahres wieder eine Abschwächung erfahren.

Abbildung 3.

Güterverkehr der S. B. B. und Ein-, Aus- und Durchfuhrverkehr in den Quartalen der Jahre 1932—1937.

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



Die Einnahmen aus dem Gepäck-, Post-, Tier- und Güterverkehr erhöhten sich um 31,$_{41}$ Millionen Franken, d. h. um 19,$_7$ % auf total 190,$_{56}$ Millionen Franken; dieses Ergebnis bleibt jedoch noch um 55,$_{14}$ Millionen Franken oder 22,$_4$ % hinter dem im Jahre 1929 erreichten Höchstbetrag von 245,$_{70}$ Millionen Franken zurück.

Zufolge der Mehreinnahmen im Personen- und Güterverkehr sind die gesamten Transporteinnahmen, die im Jahre 1936 mit 279,$_{32}$ Millionen Franken den bis jetzt tiefsten Stand der Nachkriegszeit erreichten, im Berichtsjahre um 44,$_{27}$ Millionen Franken oder 15,$_8$ % auf 323,$_{59}$ Millionen Franken angewachsen. Im Vergleich zu den im Jahre 1929 erzielten Höchsteinnahmen von 401,$_{94}$ Millionen Franken stellt sich der Ertragsausfall noch auf 78,$_{35}$ Millionen Franken oder 19,$_5$ %.

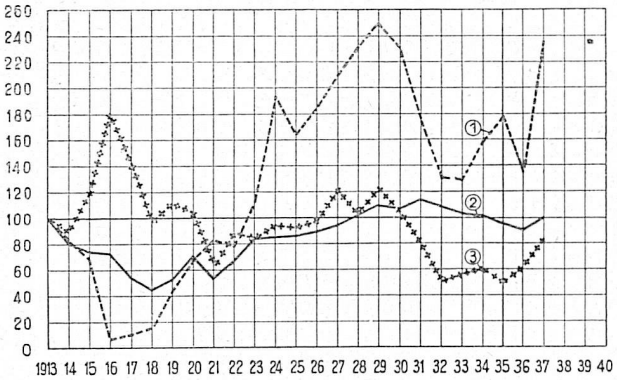
Günstig haben sich im Jahre 1937 nicht nur die Haupt-, sondern auch die Nebeneinnahmen entwickelt. So sind, um einige der Einnahmenquellen zu nennen, die Rollmaterialmieten von 582 000 auf 756 000 Franken, die Mietzinse für Gebäude, Lokale und Grundstücke von 7 991 000 auf 8 385 000 Franken, die Einnahmen aus den Gemeinschaftsbahnhöfen und -strecken, dank einer Abschlagszahlung der BLS für die Mitbenützung des Bahnhofes Thun, von 6 084 000 auf 7 073 000, die Entschädigungen für Zug- und Fahrdienstleistungen infolge der Mehrleistungen auf den Strecken Iselle-Domodossola und Pino-Luino von 1 840 000 auf 2 276 000 Franken gestiegen. Unter den verschiedenen Einnahmen der Betriebsrechnung ist erstmals der Ertrag der grösseren Wechselstellen, der vorher mit den Erträgnissen aus den Wertbeständen und Guthaben verrechnet war, gebucht. Die Erträgnisse aus den Wertbeständen und Guthaben betrugen 2 087 000 Franken; darin ist der Kursgewinn von 553 000 Franken aus der vorzeitigen Ablösung der an die PLM für den Rückkauf der Linie Genf–La Plaine geschuldeten Annuitäten enthalten. Infolge vorteilhafter Altmaterialverkäufe konnte die Materialverwaltung einen Reinertrag von 1 593 000 Franken erzielen.

Abbildung 4.

Aussenhandels- und Durchfuhrmengen.

1913=100 gesetzt.

1 Durchfuhr 2 Einfuhr 3 Ausfuhr



Die gesamten in der Betriebsrechnung und in der Gewinn- und Verlustrechnung gebuchten Erträgnisse der Schweizerischen Bundesbahnen erreichten im Jahre 1937 die Höhe von 349 745 000 Franken; sie übertrafen damit das Vorjahr um 46 825 000 Franken.

Wie die Entwicklung der Erträgnisse, so hat auch diejenige der Aufwendungen mit beigetragen, für das Jahr 1937 ein nicht allzu ungünstiges Schlussergebnis herbeizuführen. Wohl sind die Betriebsausgaben und von diesen die Sachausgaben gestiegen, aber anderseits haben die Kapitalkosten noch stärker abgenommen, was aus der folgenden Übersicht hervorgeht:

	1936	1937
	in Millionen Franken	
Betriebsausgaben und Personal- und Sachausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung	232,$_7$	235,$_1$
Abschreibungen zu Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung . .	22,$_5$	22,$_0$
Kapitalkosten (nach Abzug der Zinsen aus den Nebenbetrieben)	109,$_1$	101,$_0$
	364,$_3$	358,$_1$

Von den Betriebsausgaben haben die Personalausgaben ab-, die Sachausgaben dagegen zugenommen. Die Personalkosten (ohne das Baupersonal) bezifferten sich im Jahre 1937 auf 183,$_8$ Millionen, gegenüber 184,$_9$ Millionen Franken im Vorjahr. Die Verminderung der zu Lasten der

Abbildung 5.
Betriebs-Überschüsse 1903—1937.

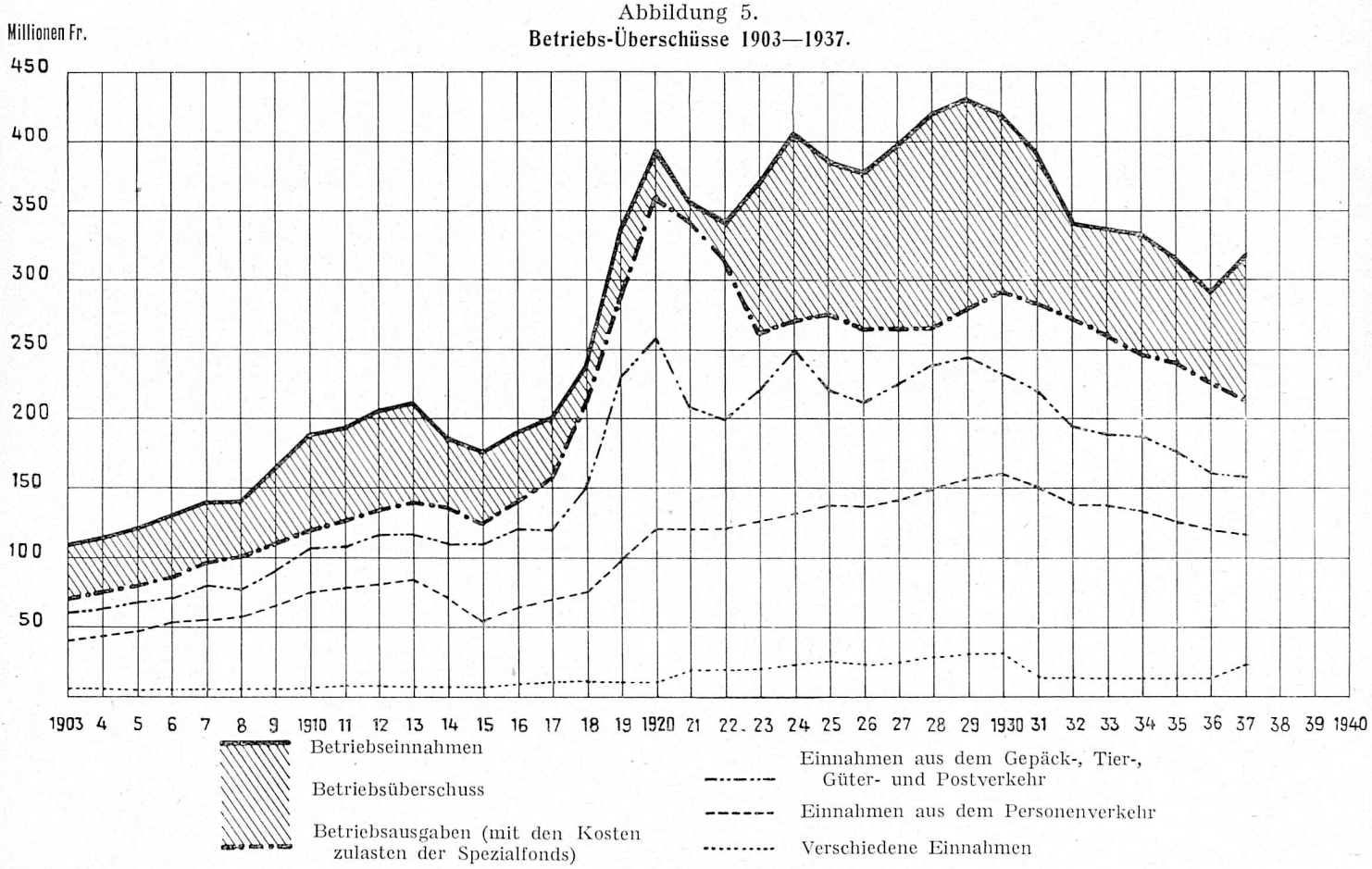
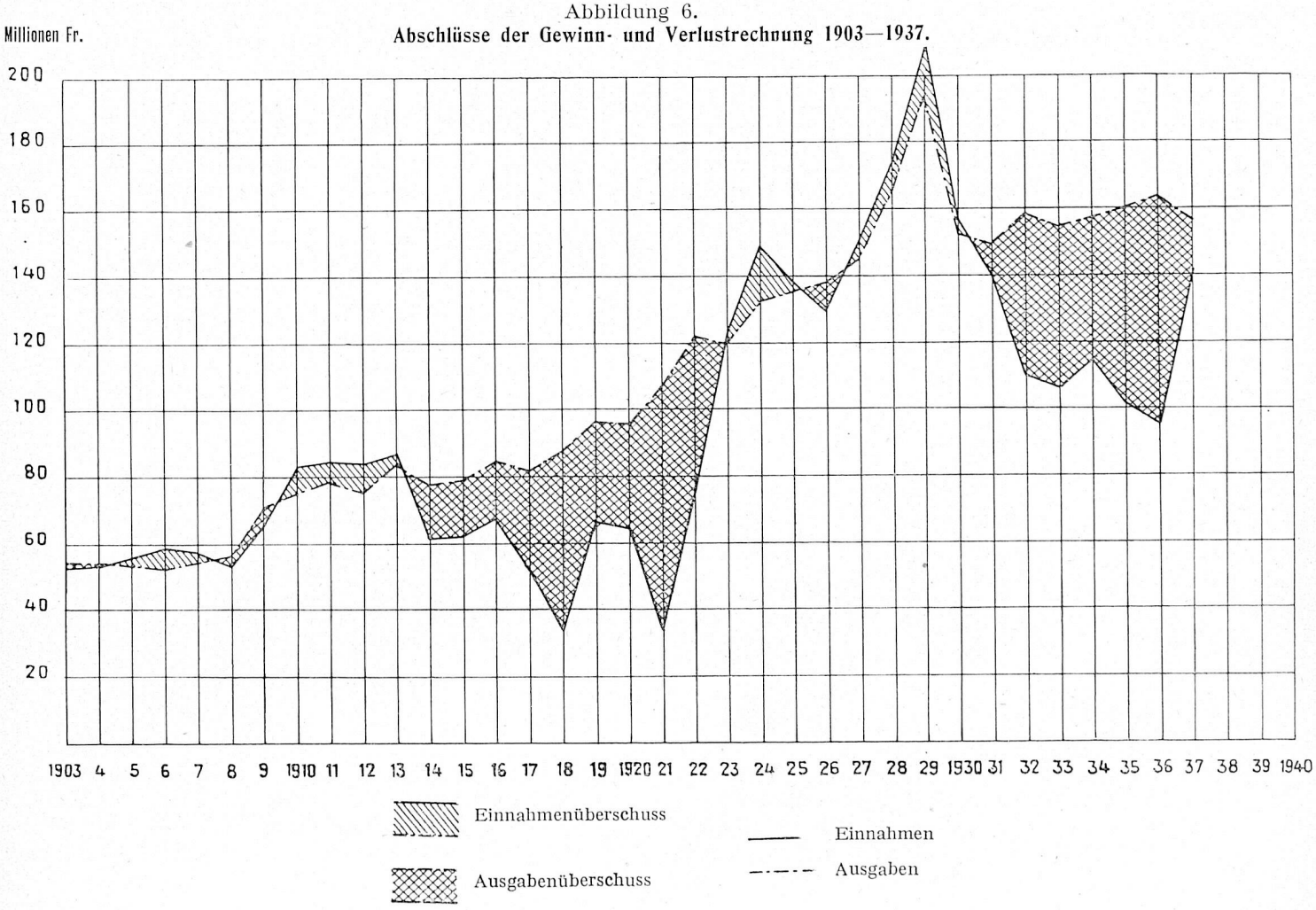


Abbildung 6.
Abschlüsse der Gewinn- und Verlustrechnung 1903—1937.



Jahresrechnung gehenden Personalausgaben ist um so augenscheinlicher, wenn man sich vergegenwärtigt, auf welchen Kapiteln die Einsparungen möglich geworden sind.

	1936		1937	
	in Millionen Franken			
I. Bezüge:				
1. Besoldungen, Löhne und Dienstaltersgeschenke . .		140,6		137,4
2. Nebenbezüge, Nachtdienstentschädigungen, Dienstreisen		7,7		7,9
3. Dienstkleider		0,8		1,4
		149,1		146,7
II. Soziale Ausgaben:				
1. Pensions- und Hilfskasse:				
a) ordentliche Einlagen. . .	10,2		10,0	
b) ausserordentliche Einlagen	22,7	32,9	24,2	34,2
2. Unfall- und Krankenversicherung, Wohlfahrtseinrichtungen		2,9		2,9
		184,9		183,8

Bemerkenswert ist die Verminderung der Besoldungen und Löhne um 3,2 Millionen Franken. Einerseits ist eine Mehrbelastung infolge der ordentlichen Besoldungs- und Lohnerhöhungen eingetreten, anderseits haben sich das zweite Finanzprogramm, das am 1. Februar 1936 in Kraft trat, und die Verringerung des Personalbestandes in einer Minderbelastung ausgewirkt.

Der Personalbestand ist von 28 642 im Jahr 1936 auf 28 030 Mann im Jahre 1937 zurückgegangen. In den einzelnen Diensten hat sich der Personalbestand wie folgt verändert:

	1936	1937	Unterschied
1. Allgemeine Verwaltung [1])	1 516	1 536	+ 20
2. Bahndienst:			
a) Strecken- und Schrankendienst .	768	756	— 12
b) Bahnunterhalt . .	3 569	3 453	— 116
3. Elektrische Anlagen .	576	563	— 13
4. Stations- und Zugdienst:			
a) Stationspersonal .	12 312	12 070	— 242
b) Zugpersonal . . .	2 404	2 306	— 98
5. Zugförderungs- und Werkstättedienst:			
a) Depotpersonal . .	948	919	— 29
b) Lokomotivpersonal	2 449	2 449	—
c) Depot- und Hauptwerkstätten . . .	3 838	3 694	— 144
6. Schiffdienst, Rheinhafen, soziale Betriebe	139	141	+ 2
7. Baupersonal.	123	143	+ 20
	28 642	28 030	— 612

Die Verminderung des Personalbestandes ist um so beachtenswerter, als die Betriebs- und Verkehrsleistungen im Jahre 1937 stark zugenommen haben. So erhöhten sich die Leistungen der Triebfahrzeuge um 2,9 Millionen oder 5,6 % auf insgesamt 53,7 Millionen Kilometer, diejenigen der Personenzüge um 1,1 Millionen oder 3,5 % auf 33,8 Millionen Zugkilometer und jene der Güterzüge um 1,2 Millionen oder 11,6 % auf 11,7 Millionen Zugkilometer.

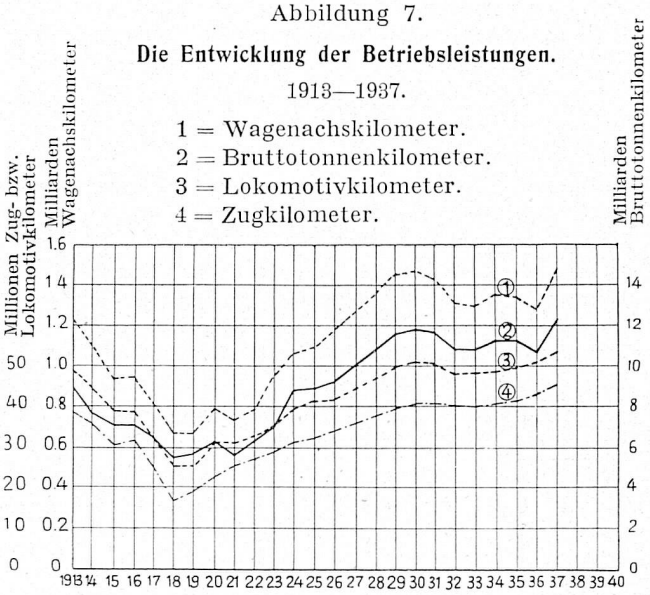
[1]) Mit der Leitung des Bahndienstes, der elektrischen Anlagen, des Stations- und Zugdienstes und des Zugförderungs- und Werkstättedienstes sowie der Materialverwaltung.

Abbildung 7.

Die Entwicklung der Betriebsleistungen.

1913—1937.

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



Infolge der grössern Betriebsleistungen erhöhten sich auch die Nebenbezüge des fahrenden Personals. Da sich die Verlängerung der Tragzeit der Dienstkleider nicht mehr im Umfange des Vorjahres auf die Ausgaben auswirken konnte, musste für das Jahr 1937 mit wesentlich höheren Aufwendungen gerechnet werden.

Auch die ausserordentlichen Beiträge der Verwaltung an die Tilgung des Fehlbetrages der Pensions- und Hilfskasse sind wiederum gestiegen; sie nahmen um 1,5 Millionen Franken zu, und zwar hauptsächlich der Zinsgarantie wegen, da mit Wirkung ab 1. Januar 1937 infolge der geänderten Verhältnisse auf dem Kapitalmarkte der Zinsfuss der im Portefeuille der Kasse befindlichen Depotscheine von 4½ % auf 4 % herabgesetzt wurde.

Über die ausserordentlichen Einlagen der Verwaltung in die Pensions- und Hilfskasse seit 1920 geben die folgenden Ziffern ein Bild:

	Millionen Franken
1920.	1,5
1925.	4,9
1930.	13,0
1935.	22,2
1936.	22,7
1937.	24,2

Als Folge der Abwertung des Schweizerfrankens wie auch der vermehrten Betriebs- und Verkehrsleistungen sind den Bundesbahnen im Jahre 1937 erhöhte Sachausgaben entstanden. Die Ausgaben für den Sachbedarf der Dienststellen sind von 6,4 auf 7,3 Millionen, diejenigen für die Betriebsstoffe der Triebfahrzeuge und Wagen von 24,3 auf 25,8 Millionen Franken gestiegen. Für Brennmaterial allein mussten 0,7 Millionen Franken mehr verausgabt werden. Der Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen (ohne die Ausgaben zu Lasten des Erneuerungsfonds) erforderte 22,0, im Vorjahr dagegen 21,6 Millionen Franken.

Sehr günstig haben sich wiederum die Kosten für den Fahrzeugunterhalt entwickelt. Konnten schon im Jahre 1936 die Ausgaben um 0,$_6$ Millionen Franken niedriger als im Jahre 1935 gehalten werden, so gingen im Geschäftsjahr die Aufwendungen als Ergebnis der planmässig seit Jahren durchgeführten Rationalisierungsmassnahmen der Werkstätten von 25,$_8$ auf 24,$_7$, d. h. um 1,$_1$ Millionen Franken zurück.

An Pacht- und Mietzinsen bezahlten die Bundesbahnen im Jahre 1937 an die 3 Millionen, im Vorjahr hingegen nur etwas mehr als 2 Millionen Franken. Stark erhöht haben sich insbesondere die Rollmaterialmieten, zum überwiegenden Teil infolge der durch die Abwertung eingetretenen Mietzinserhöhungen. Die Ausgaben für mitbenützte Bahnhöfe und Bahnstrecken stiegen von 853 000 auf 1 051 000 Franken, diejenigen für Zug- und Fahrdienstleistungen von 563 000 auf 626 000 Franken an.

Einen weiteren wichtigen Teil der jährlichen Aufwendungen bilden die Abschreibungen auf dem Anlage- und Betriebsvermögen. Für den Bahnbetrieb und die Nebenbetriebe erreichten im Geschäftsjahr die Abschreibungen die folgenden Beträge:

	Fr.	Fr.
1. Anlagevermögen.		
Einlagen in den Erneuerungsfonds:		
Bahnbetrieb (davon Wattwil–Ebnat-Kappel Fr. 6702)	21 151 975	
Materialverwaltung . .	1 791	
Kraftwerke	2 735 297	23 889 063
Abschreibungen vom Baukonto:		
Materialverwaltung . .	11 594	
Werkstätten	531 481	
Schiffsdienst auf dem Bodensee	112 105	655 180
Ausserordentliche Abschreibungen:		
Untergegangene Bahnanlagen		775 010
Materialverwaltung . .	24 237	
Kraftwerke	88 532	
Werkstätten	215 096	
Schiffdienst auf dem Bodensee	3 798	
Depotwerkstätten . . .	7 416	339 079
Übertrag		25 658 332

	Fr.	Fr.
Übertrag		25 658 332
2. Betriebsvermögen.		
Magazinvorräte:		
Materialverwaltung . .	119 546	
Werkstätten	190 557	
Depotwerkstätten . . .	3 538	313 641
Kursverlust und Minderwert von Titeln		117 591
Gesamte Abschreibungen		26 089 564

Die Abschreibungen sind wegen dem Mindererfordernis auf den untergegangenen Bahnanlagen etwas niedriger als im Vorjahr.

Ausser den Abschreibungen wurden die folgenden Tilgungen auf dem Anlagekapital in die Gewinn- und Verlustrechnung und in die Rechnung der Kraftwerke aufgenommen:

	Fr.	Fr.
Gesetzliche Tilgung . . .	5 823 114	
Tilgung der Kraftwerke .	966 558	6 789 672

Da für die Linie Genf–La Plaine infolge der vorzeitigen Ablösung der Verpflichtungen gegenüber der PLM die Tilgungsquote weggefallen ist, hat sich die gesetzliche Tilgung im Vergleich zum Vorjahr nicht erhöht.

In einem aussergewöhnlichen Ausmass sind seit dem letzten Rechnungsjahr die Kapitalkosten zurückgegangen. Die Verzinsung der festen und schwebenden Schulden, die Finanzunkosten und die Tilgung von Anleihenskosten erforderten im Jahre 1937 einen Aufwand von 114,$_3$ Millionen, im Vorjahr dagegen 122,$_5$ Millionen Franken. Diese Verringerung konnte dadurch erreicht werden, dass ein Teil der Anleihen in langfristige Schulden mit niedrigerem Zinsfuss umgewandelt, ein anderer Teil hingegen durch einen Vorschuss des eidgenössischen Finanzdepartements ersetzt wurden.

Die Verzinsung der festen Schulden ging infolgedessen von 114,$_0$ Millionen im Jahre 1936 auf 103,$_4$ Millionen Franken im Jahre 1937 zurück, wogegen die Verzinsung der schwebenden Schulden im gleichen Zeitraum von 4 auf 5 Millionen Franken anwuchs.

Die Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1937 schliesst mit einem Fehlbetrag von 14 557 000 Franken ab. Gegenüber dem Abschluss des Jahres 1936 beträgt die Verbesserung 53 123 000 Franken.

Über die gesamten Erträge und Aufwendungen der Betriebsrechnung sowie der Gewinn- und Verlustrechnung unterrichten die nachfolgenden Zusammenstellungen:

Gesamte Erträgnisse des Jahres 1937.

(In 1000 Franken)

	1936		1937	
A. Ertrag der Betriebsführung und Finanzverwaltung:				
1. Verkehrseinnahmen		279 321		323 595
2. Einnahmen aus Pacht-, Miet- und Gemeinschaftsverhältnissen:				
a. Pachtzinse für Bahnhöfe und Bahnstrecken [1]) . . .	1 968		2 062	
b. Rollmaterialmieten [1]).	582		756	
c. Mietzinse für Gebäude, Lokale und Grundstücke [1]) .	7 991		8 385	
Übertrag	10 541	279 321	11 203	323 595

[1]) Einnahmen Rubrik IV A der Betriebsrechnung und Einnahmen Ziffer 2 der Gewinn- und Verlustrechnung.

		1936		1937
Übertrag	10 541	279 321	11 203	323 595
d. Einnahmen aus Gemeinschaftsbahnhöfen und -bahnstrecken [1])	6 085		7 073	
e. Entschädigungen für Zug- und Fahrdienstleistungen [1])	1 840	18 466	2 276	20 552
3. Verschiedene Einnahmen der Betriebsrechnung		722		1 257
4. Ertrag der Wertbestände und Guthaben		3 663		2 087
5. Sonstige Einnahmen der Gewinn- und Verlustrechnung		195		302
6. Reinerträge der Nebenbetriebe		187		1 646
Total A		302 554		349 439
B. Zuwendungen zu Lasten der Baurechnung:				
1. Verwaltungs- und Bauleitungskosten [1])		180		159
2. Zinsen für die zu Neubauten verwendeten Kapitalien		186		147
Gesamteinnahmen		302 920		349 745

Gesamte Aufwendungen des Jahres 1937.

1. Betriebsausgaben:				
a. Brutto-Betriebsausgaben [2])		229 852		231 006
b. + Bauausgaben zu Lasten der Betriebsrechnung [3])		1 564		1 453
		231 416		232 459
— Ausgaben zu Lasten der Spezialfonds		11 816		12 824
		219 600		219 635
2. Ausgaben für Pacht- und Gemeinschaftsverhältnisse:				
a. Pachtzinse	47		47	
b. Ausgaben für mitbenützte Bahnhöfe und Strecken anderer Bahnen	853		1 051	
c. Entschädigungen für Zug- und Fahrdienstleistungen	563	1 463	626	1 724
3. Personalausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung:				
a. Ausserordentliche Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse	11 040		12 806	
b. Kapitalisierter Wert der zugesprochenen Unfallrenten [4])	142	11 182	345	13 151
4. Sonstige Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung		454		551
5. Abschreibungen:				
a. Einlagen in den Erneuerungsfonds [5])	21 033		21 145	
b. Abschreibung für untergegangene Bahnanlagen	1 467		775	
c. Kursverluste [6])	17	22 517	118	22 038
6. Kapitalkosten:				
a. Verzinsung der Anleihen	114 048		103 433	
b. Verzinsung des Unfallrentenfonds	134		121	
c. Verzinsung der schwebenden Schulden	3 966		5 040	
d. Finanzunkosten	329		401	
e. Tilgung von Anleihenskosten	4 062		5 342	
	122 539		114 337	
— Verzinsung der Nebenbetriebe	13 443	109 096	13 332	101 005
7. Rücklagen:				
a. Gesetzliche Tilgung	5 826		5 823	
b. Einlagen in den Feuer- und Unfallversicherungsfonds	242	6 068	251	6 074
8. Verluste der Nebenbetriebe		221		124
		370 601		364 302

Der Rechnungsabschluss des Jahres 1937 zeigt im Vergleich zu demjenigen des Jahres 1936 das folgende Bild:

Gesamte Jahresaufwendungen	370 601	364 302
Gesamte Jahreserträgnisse	302 920	349 745
Fehlbetrag	67 681	14 557

[1]) Unter Ausgaben Rubrik VI der Betriebsrechnung von den Ausgaben abgezogen.
[2]) Bruttoausgaben der Rubriken I—V der Betriebsrechnung.
[3]) Ausgaben Rubrik VI 1 der Betriebsrechnung.
[4]) Vgl. Rechnung des Fonds zur Deckung von Unfallrenten. Das Betreffnis ist in Ausgabenziffer 7 *c* der Gewinn- und Verlustrechnung enthalten.
[5]) Nur Einlagen für die Anlagen, Einrichtungen und Betriebsmittel des Bahnbetriebes. Die Einlagen für die Kraftwerke und Materialverwaltung sind den Rechnungen dieser Betriebe belastet.
[6]) Vgl. Erläuterungen zur Ausgabenziffer 4 der Gewinn- und Verlustrechnung.

Abbildung 8.

Die Verteilung der Betriebseinnahmen 1937.

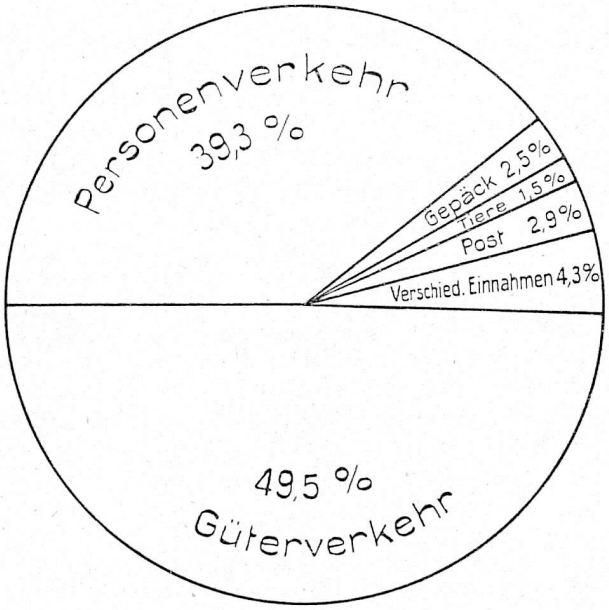
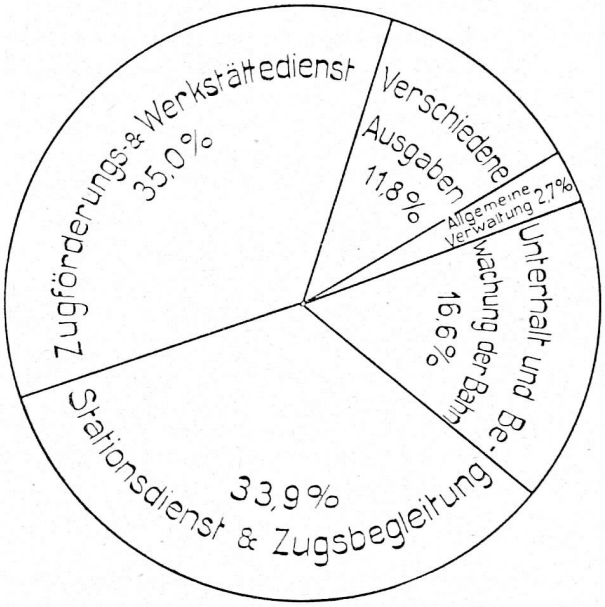


Abbildung 9.

Die Verteilung der Betriebsausgaben 1937.



Die Darstellung zeigt, dass an dem verhältnismässig günstigen Abschluss des Jahres 1937 nicht nur die Mehrerträgnisse (46,$_8$ Millionen Franken), sondern auch die Minderaufwendungen (6,$_3$ Millionen Franken) beteiligt sind.

Über die Ausgaben des Vorjahres hinaus gingen im Berichtsjahr die Bauausgaben. Sie betrugen:

	1936	1937
	(in 1000 Franken)	
1. Zu Lasten des Baukontos .	18 782	19 355
2. Zu Lasten der Betriebsrechnung	1 088	942
	19 870	20 297
3. Zu Lasten des Erneuerungsfonds	7 795	8 928
Zusammen	27 665	29 225

Infolge vermehrter Umbauten und der Materialverteuerung sind namentlich die Kosten für die Erneuerung des Oberbaues gestiegen. Es wurden hierfür 8,$_3$ Millionen Franken verwendet, d. h. 1 Million Franken mehr als im Jahre 1936. Wie im Vorjahr, so konnten auch im Jahre 1937 die gesamten Bauausgaben aus den Abschreibungen und Tilgungen verfügbaren Mitteln gedeckt werden. Diese verfügbaren Mittel machten den Betrag von 38 732 000 Franken aus.

Der Entwurf des Bundesrates vom 24. November 1936 für ein Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen ist durch die nationalrätliche Kommission in Lugano vom 15.—18. Februar 1937 und auf dem Bürgenstock vom 25.—27. August 1937 beraten worden.

Um die Behörden und auch die breiteste Öffentlichkeit darüber zu unterrichten, welche Anstrengungen die Bundesbahnverwaltung selbst in der Reorganisation und Sanierung des Unternehmens in den letzten 15 Jahren unternommen hat, ist Ende April 1937 ein Bericht über die Rationalisierungs- und Sparmassnahmen der Schweizerischen Bundesbahnen seit dem Jahre 1920 und ihre finanziellen Auswirkungen in deutscher, französischer und italienischer Sprache herausgegeben worden.

III. Allgemeine Verwaltungsangelegenheiten.

A. Internationale Verkehrsorganisationen.

1. Die Internationale Eisenbahn-Kongress-Vereinigung, in der Regierungen von 45 Staaten und rund 200 Eisenbahnverwaltungen vertreten sind, hielt vom 1. bis 11. Juni 1937 in Paris ihre XIII. Tagung ab. Es gelangten an diesem Kongress wichtige Fragen des Bahnbaues, der Zugförderung und des Betriebes, sowie Fragen allgemeiner Natur, wie z. B. Schiene/Strasse, zur Behandlung.

2. Die Internationale Simplondelegation versammelte sich am 21. Mai und am 1. Oktober 1937 in Bern zur Beratung der üblichen Fahrplan- und Tariffragen, sowie zur Entgegennahme der Bau- und Betriebsrechnung der Strecke Brig–Iselle für das Jahr 1935.

3. Das Internationale Eisenbahntransportkomitee hielt seine Tagung unter unserer Leitung am 30. Juni 1937 in Rapallo ab. Behandelt wurden verschiedene mit den revidierten Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen-, Gepäck- und Frachtverkehr vom 23. November 1933 zusammenhängende Fragen.

4. An den Sitzungen der Ausschüsse des internationalen Eisenbahnverbandes, die vom 17. bis 30. Juni in Paris stattfanden, waren wir in den Ausschüssen für Personen- und Güterverkehr, für den Austausch des Rollmaterials und für technische Fragen vertreten. Es kamen u. a. folgende Geschäfte zur Beratung: Anpassung des internen Beförderungsrechts an das internationale Transport-

recht; Vereinheitlichung der Geltungsdauer der internationalen Fahrausweise; Aufgabe unfrankierten Gepäcks; Wettbewerb und Zusammenarbeit von Eisenbahn und Kraftwagen; Tarifierung und Austausch der Behälter; Ausbau der internationalen Eisenbahnstatistik; Vereinheitlichung der Faltenbälge; Belüftung, Heizung und Beleuchtung der Personenwagen.

Der Unterausschuss für die Bremse des technischen Ausschusses des Internationalen Eisenbahnverbandes hielt unter dem Vorsitz unserer Verwaltung Sitzungen in Wien, Innsbruck, Florenz und Rom ab zur Behandlung der internationalen Vorschriften für die Personen- und Güterzugbremsen. Die Vorführung der Hardybremse fand vom 3. bis 25. Mai 1937 in Wien und auf der Tauernbahn statt.

Der Geschäftsausschuss nahm in seiner Sitzung im November, in Neapel, Stellung zu den Anträgen seiner Ausschüsse und setzte deren Arbeitsprogramm fest.

5. Der Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen hielt im Berichtsjahr keine Vereinsversammlung ab. Die Haupttätigkeit des Vereins wickelte sich in den ständigen Hauptausschüssen (Verwaltungsausschuss; Personenverkehrsausschuss; Güterverkehrsausschuss; technischer Ausschuss) und ihren Unterausschüssen ab, die sich mit folgenden wichtigeren Fragen befasst haben: Änderung der Vereinssatzung; Ausbau der Vereinsstatistik; Verhältnis zwischen Schiene und Strasse; Weiterentwicklung des Tarifmusters für den Personen- und Gepäckverkehr; Muster für einen einheitlichen reglementarischen «Eisenbahn-Gütertarif für den internationalen Verkehr»; Vereinheitlichung der reglementarischen Bestimmungen über die Zollbehandlung; Neuregelung des Grenzkreditverfahrens; Frachtberechnung bei Gewichtsabweichungen im internationalen Verkehr; Vereinfachung des Verfahrens für die Behandlung von Sendungen, deren Beförderung aussergewöhnliche Schwierigkeiten verursacht; Behälterverkehr; die Einführung des begebbaren Frachtbriefes; Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Flugzeug; Einführung und Vereinheitlichung der zweiteiligen Heizkuppelung; Neubearbeitung des Vereins-Personenwagen-Übereinkommens; Übergabe und Übernahme von Güterwagen; Abnutzung der Schienen und der Radreifen; Unterhalt der Geleise und Weichen und Erforschung des Laufes der Fahrzeuge.

6. Vom 4. bis 9. Oktober wurde in Stockholm unter dem Vorsitz unserer Verwaltung die Europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz für das Fahrplanjahr 1938/39 abgehalten. Es waren die Regierungen von 23 europäischen Staaten sowie eines aussereuropäischen Staates (Türkei), ferner 106 Verwaltungen vertreten.

Unserer Verwaltung ist für eine weitere Dauer von fünf Jahren die Geschäftsführung dieser Konferenzen übertragen worden.

7. Vom 7. bis 13. Dezember wurde in Amsterdam unter dem Vorsitz unserer Verwaltung eine Konferenz des Ausschusses des Internationalen Personen- und Gepäckwagen-Verbandes (RIC) abgehalten. Sie hatte sich mit der Weiterführung der Revisionsarbeiten für das Übereinkommen betreffend die gegenseitige Benützung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr zu befassen.

8. Vom 5. bis 10. April fanden in Salzburg und vom 15. bis 20. November in Athen internationale Güterzugfahrplankonferenzen statt, an denen unsere Verwaltung vertreten war. Diese Konferenzen befassten sich mit der Schaffung von Ferngüterzugverbindungen für Lebensmitteltransporte im internationalen Verkehr.

B. Sachversicherung und Haftpflicht.

1. Von den kantonalen Brandversicherungsanstalten sind uns für 7 Brandfälle Fr. 14 049.75 vergütet worden.

2. Die unserer Selbstversicherung unterstellten Werte wurden im Berichtsjahr von 71 Brandfällen betroffen. Zu Lasten des Feuer- und Unfallversicherungsfonds sind Fr. 167 319 verrechnet worden, wovon Fr. 127 702 für einen am 3. Februar auf der Gotthardlinie in Brand geratenen deutschen Personenwagen.

3. Die Anzahl der Unfälle und der Betrag der im Jahre 1937 ausbezahlten Haftpflichtentschädigungen sind aus den statistischen Tabellen und den Rechnungen ersichtlich.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden von den Kreisdirektionen 128 Haftpflichtfälle erledigt (1936: 115).

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

a. Bei den Schweizerischen Bundesbahnen eingereichte Reklamationen

Aus dem Jahre 1936 wurden unerledigt übernommen	257	Reklamationen	(1936: 399)
Im Berichtsjahr sind dazugekommen	12 736	»	(1936: 11 298)
Erledigt wurden: durch Abweisung	4 184	»	(1936: 3 930)
durch Zahlung	8 543	»	(1936: 7 510)

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

Den Bundesbahnen wurden von andern Verwaltungen überwiesen	1378	Reklamationen	(1936: 1378)
Zu einer Zahlung der Bundesbahnen gaben Anlass	1102	»	(1936: 1030)

c. Unregelmässigkeiten.

Wegen Beschädigung oder Minderung sind	205	(1936: 215)	
und wegen Ablieferungshindernissen . . .	681	(1936: 845)	Meldungen eingegangen.

d. Prozesse.

Aus dem Vorjahr hängige Prozesse .	1	(1936: 2)
Im Berichtsjahr neu dazugekommen.	—	(1936: 1)
Im ganzen erledigt	1	(1936: 2)

C. Automobil und Eisenbahn.

Seit der Herausgabe der Denkschrift «Bundesbahnen und Automobil, Caveant Consules!» im November 1930 hat die Bundesbahnverwaltung immer wieder auf die Notwendigkeit einer Ausgleichsgesetzgebung zwischen Bahn und Auto hingewiesen. Mit welchen Widerständen eine neue Vorlage in der Öffentlichkeit zu rechnen hat, haben die zwei Vorentwürfe des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes vom 21. September 1936 und 12. Februar 1937 gezeigt, die schliesslich zu der vom Bundesrat am 18. Juni 1937 verabschiedeten Botschaft und zum Entwurf eines Bundesbeschlusses über den Transport von Personen und Sachen mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen führten. In der ständerätlichen Kommission, die sich im Lauf des Sommers mit dieser sogenannten Automobiltransportordnung befasste, ist die Vorlage vorläufig nicht über die Eintretensdebatte hinausgekommen, so dass der Ständerat nicht, wie ursprünglich beabsichtigt, in der Dezembersession den mit der Dringlichkeitsklausel versehenen Entwurf behandeln konnte.

Gegenüber dem im letzten Jahresbericht an dieser Stelle noch kurz erwähnten ersten Vorentwurf vom 21. September 1936 hat die bundesrätliche Vorlage starke Veränderungen erfahren. Um den von militärischer Seite geltend gemachten Bedenken Rechnung zu tragen, verzichtet der Entwurf zum vornherein auf wirtschaftspolitische Beschränkungen des Automobiltransportes, wie sie ursprünglich durch eine Besteuerung des Güterfernverkehrs auf der Strasse beabsichtigt waren. So unterbleibt vorläufig jeder Versuch einer räumlichen Abgrenzung der Arbeitsgebiete des Gütertransportes auf Schiene und Strasse, wie er für die Personenbeförderung, soweit sie regelmässig und gewerbsmässig vorgenommen wird, auf Grund des Postregals wenigstens mit teilweisem Erfolg verwirklicht ist. Der Entwurf hat in erster Linie den Charakter einer Schutzordnung für das Autotransportgewerbe, die sich allerdings indirekt auch günstig auf die Eisenbahnen auswirken kann. Der Werkverkehr bleibt, von einer formellen Registrierpflicht abgesehen, nach wie vor ungeregelt; es wird nur der Versuch gemacht, den sogenannten unechten Werkverkehr teilweise zu unterbinden.

Die neue schweizerische Lösung, die in die Form des dringlichen Bundesbeschlusses mit fünfjähriger Befristung gekleidet ist, bleibt damit erheblich hinter den ausländischen Wettbewerbsgesetzen zurück, in die neuerdings auch der Werkverkehr einbezogen wird. Gegenwärtig sind Bestrebungen im Gang, um im Entwurf auch die rechtliche Handhabe für den Abschluss eines Gesamtarbeitsvertrages mit dem Chauffeurpersonal zu schaffen, da sonst in den Kreisen des Transportgewerbes die Aufstellung von Tarifvorschriften als illusorisch betrachtet wird.

So unsicher das Schicksal der neuen Vorlage ist, so besteht kein Zweifel, dass damit der Interessenkonflikt von Bahn und Auto noch nicht behoben ist und es sich hier nur um einen ersten Anfang einer noch lange nicht abgeschlossenen gesetzgeberischen Tätigkeit handeln kann.

Das geht auch daraus hervor, dass das Bedürfnis nach einer besseren verfassungsmässigen Untermauerung der verkehrswirtschaftlichen Gesetzgebung sich immer deutlicher bemerkbar macht. Mit den Vorarbeiten für diese sogenannte Verfassungsreform, die in den neuen Wirtschaftsartikeln ein Gegenstück hat, ist vom eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement eine Sachverständigenkommission betraut worden. Dem gleichen Ziel, allerdings mit der Absicht eines Treuebekenntnisses des Volkes zugunsten der Schiene, dient auch die sogenannte Gütertransportinitiative, die über die Schaffung eines blossen Kompetenzartikels hinaus in der Verfassung selbst den Grundsatz verankern will, dass der Fernverkehr vorwiegend sich der Eisenbahn zu bedienen habe.

D. Bundesbahnen und Öffentlichkeit.

Als grösstes Unternehmen des Landes, das mit allen Kreisen der Bevölkerung in fast tägliche Berührung kommt, erfreuen sich die Bundesbahnen wie kaum eine andere Institution des Interesses der Öffentlichkeit. Dieses Interesse wird durch eine weit ausgebaute Publizität — erinnert sei hier nur an die monatlichen Mitteilungen über die Betriebsergebnisse sowie an die laufende Bekanntmachung aller wichtigeren Vorgänge aus Betrieb und Verwaltung durch Presse und Radio — nach Möglichkeit befriedigt. Dem gleichen Zweck dient auch die Aufklärung durch das SBB-Nachrichtenblatt und durch besondere Druckschriften, wie beispielsweise in diesem Jahr über die seit 1920 durchgeführten Spar- und Rationalisierungsmassnahmen der SBB. Es sei hier gerne anerkannt, dass die Tagespresse unseren Bestrebungen nach einer möglichst umfassenden Aufklärung über alle Bundesbahnfragen wertvollste Unterstützung leiht und uns als Interpret der Öffentlichkeit auf der andern Seite Wünsche und Anregungen vermittelt, die zu einem Lebenselement der Staatsbahn geworden sind. Wir erachten daher die Pflege guter Beziehungen zu allen Trägern der öffentlichen Meinung als unerlässlich und erwarten dadurch gleichermassen für Presse und Eisenbahnen einen Gewinn.

Die Tatsache, dass die SBB seit der Abwertung einen stark angewachsenen Verkehr mit dem gleichen oder einem geringeren Aufwand zu bewältigen vermochten, sowie die in Aussicht stehende Ausdehnung des Schnellverkehrs haben im vergangenen Jahr in Verbindung mit dem angekündigten Tarifabbau und einer Tarifvereinfachung in einem Ausmass Sympathien für die Staatsbahn geweckt, wie das seit langem nicht mehr der Fall war.

E. Beteiligung an andern Unternehmungen.

1. Der günstige Sommer hat der «Société de gares frigorifiques, Ports-francs et Glacières de Genève» eine Steigerung ihres Eisverkaufs ermöglicht; dagegen nahm der Umsatz in den Lagergeschäften infolge der allgemeinen politischen Lage und des Andauerns des spanischen Bürgerkrieges weiter ab.

Die zwischen den verschiedenen Interessenten angebahnten Verhandlungen über die finanzielle Sanierung der Gesellschaft sind noch nicht abgeschlossen, doch kann auf Grund ihres bisherigen

Ferner haben die Organe der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung vorgenommen: Prüfung der Jahresergebnisse pro 1936 über die Bahnhofreklame und über den Bahnhofbuchhandel; Prüfung der Geschäftsbücher von 9 Bahnhofwirtschaften und Prüfung der Roheinnahmen von 43 Bahnhofwirtschaften, sowie Einsichtnahme in die Geschäftsbücher von andern in den Bahnhöfen befindlichen Geschäften; Prüfung der Geschäftsbücher der Quellwasserversorgung Brunnen; Revision der Buchführung des Jahres 1936 bei 2 Bahnhof-Kühlhäusern und Mitwirkung bei der Reorganisation der Buchhaltung des Bahnhof-Kühlhauses in Genf-Cornavin; Prüfung der Rechnungen über den gemeinschaftlichen Betrieb des Bahnhofes Interlaken-Ost; ferner Einsichtnahme in die Geschäftsbücher einer Anzahl Eisenbahnerbaugenossenschaften.

Beim Zugförderungsdienst des Kreises II sind während des Berichtsjahres auf dem Gebiet der Zeitaufschreibung als Grundlage für die betriebswirtschaftliche Buchführung weitere Erfahrungen gesammelt worden, so dass nun an die Ausdehnung der Zeitaufschreibung auf den Zugförderungsdienst der übrigen Kreise herangetreten werden kann.

Ausserdem sind die Studien für die im Zusammenhang mit der allgemeinen Einführung der betriebswirtschaftlichen Buchführung geplante Neuordnung des Rechnungswesens der SBB zu einem vorläufigen Abschluss gekommen, wodurch die Grundlage für das weitere Vorgehen geschaffen wurde.

Die Bau- und Betriebsrechnungen der Simplonlinie Brig–Iselle für das Jahr 1935 sind am 16. April durch die Prüfungskommission der internationalen Simplondelegation einer Revision unterzogen worden.

C. Verkehrskontrolle.

1. Für die Billette Edmonsonschen Systems des schweizerischen Verkehrs wurde eine neue Druckanordnung eingeführt.

2. In der Billetdruckerei ist eine Halbrotationsmaschine für den Druck von Fahrscheinen für zusammenstellbare Billette in Betrieb genommen worden.

3. Für den jugoslawisch-, den ungarisch- und den polnisch-schweizerischen Güterverkehr wurden neue Dienstanweisungen für die Abfertigung und Verrechnung sowie Kontroll-, Abrechnungs- und Saldierungsvorschriften herausgegeben.

4. Die Kassenrevisoren haben die Kassen und Bücher von 792 Dienststellen revidiert; 40 Stellen gaben Anlass zu besondern Untersuchungen. Es wurde ferner eine Kassen- und Bücherrevision auf den Agenturen der SBB in Berlin und London durchgeführt.

5. Die auf den Stationen den Geschäftsfirmen eröffneten Frachtkredite haben folgende Änderungen erfahren: Neueröffnungen 338, Aufhebungen 171; Stand Ende Dezember 1937: 4796.

V. Personalangelegenheiten.

A. Allgemeine Personalangelegenheiten.

1. Der Bundesbeschluss vom 31. Januar 1936 über neue ausserordentliche Massnahmen zur Wiederherstellung des finanziellen Gleichgewichts im Bundeshaushalte in den Jahren 1936 und 1937 (Finanzprogramm 1936) wirkte sich im Jahre 1937 auf das Personal der schweizerischen Bundesbahnen wie folgt aus:

a. Verminderung des Personalbestandes.

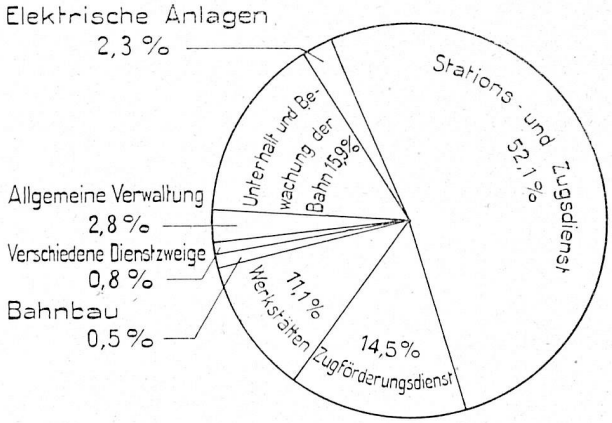
Der Personalbestand war nach dem genannten Beschluss in den Jahren 1936 und 1937 bei gleichbleibenden Verhältnissen um 170—175 Jahresarbeitskräfte dadurch herabzusetzen, dass in der Regel von je zehn abgehenden Jahreseinheiten durchschnittlich wenigstens eine Jahresarbeitskraft nicht ersetzt werden durfte.

Es betrug der Personalbestand		Verminderung
im Jahresdurchschnitt 1935	29 834	
im Jahresdurchschnitt 1936	28 642	1192
im Jahresdurchschnitt 1937	28 030	612
Verminderung in den Jahren 1936 und 1937		1804

Dieser Verminderung steht eine vermehrte Verwendung der sogenannten Unternehmerarbeiter gegenüber, das sind Arbeiter, die in keinem direkten Dienstverhältnis zur Bahnverwaltung stehen, sondern von Unternehmern vorübergehend zur Verstärkung der Rotten des Betriebsdienstes beigestellt werden. Im Jahre 1935 waren durchschnittlich 553 und im Jahre 1937 890 Unternehmerarbeiter beschäftigt. Der tatsächliche Abbau des Personalbestandes vermindert sich deshalb von 1804 um 337 auf 1467 Jahresarbeitskräfte. Er ist gleichwohl immer noch erheblich stärker, als dies auf Grund des Bundesbeschlusses vom 31. Januar 1936 vorgesehen war.

Abbildung 10.

Die Gliederung des Personals nach Dienstzweigen 1937.



b. Vorübergehende Herabsetzung der Besoldungen, Gehälter und Löhne.

(S. Geschäftsbericht 1936, S. 16 und 17, lit. A, *b—d*).

Durch die Herabsetzung der Besoldungen, Gehälter und Löhne wurden im Jahre 1937 Fr. 14 611 670 eingespart.

c. Vorübergehende Herabsetzung der Nebenbezüge.

Durch die Herabsetzung der Nebenbezüge wurden im Jahre 1937 Fr. 828 417 eingespart.

IV. Finanz- und Rechnungswesen.

A. Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung.

1. Durch die Beschlüsse des Bundesrates vom 8. Januar 1937 und 9. Februar 1937 wurden die nachstehenden Anleihen gekündigt und rückbezahlt:

Fr. 75 000 000	4 %	Schweizerische Bundesbahn-Rente von 1900, auf den 15. Juli 1937,
» 124 600 000	4 %	Schweizerische Bundesbahnanleihen von 1912/14, auf den 15. April 1937,
» 120 000 000	4 %	Schweizerische Bundesbahnanleihe von 1923, III. Elektrifikationsanleihe, auf den 15. Mai 1937.
Fr. 319 600 000		

Die Mittel für die Rückzahlung der Anleihen von 1912, 1914 und 1923 sind uns vom Eidgenössischen Finanzdepartement zur Verfügung gestellt worden.

Für die Rückzahlung oder die Konversion der auf den 15. Juli 1937 gekündigten 4% Bundesbahnrente von 1900 im Betrage von 75 Millionen Franken sowie der 5 % Eidgenössischen Anleihe von 1925, im Betrage von 140 Millionen Franken, hat der Bundesrat beschlossen, eine 3½ % Anleihe der Schweizerischen Eidgenossenschaft von 150 Millionen Franken aufzunehmen. Die Anleihe ist vom Kartell schweizerischer Banken und dem Verband schweizerischer Kantonalbanken zum Kurse von 99.40 + 0.60 % Effektenstempel, mit einer Laufzeit von 15 Jahren, fest übernommen worden und war vom 25. Juni bis 5. Juli 1937, mittags, zur öffentlichen Zeichnung aufgelegt.

Die Anleihe ist mehrfach überzeichnet worden, so dass Barzeichnungen nicht berücksichtigt werden konnten. Von dieser Anleihe wurden uns 100 Millionen Franken zum Selbstkostenzins zugeteilt.

2. Mit der Paris–Lyon–Mittelmeer-Bahngesellschaft wurde die vorzeitige Ablösung der von uns für den Rückkauf der Linie Genf–La Plaine geschuldeten Annuität, zum Diskontosatze von 5 %, mit Fr. 6 664 000 Wert 1. Oktober 1937, vereinbart. Diese Schuld stand bei uns noch mit Fr. 7 216 949.76 zu Buch.

3. Auf den 24. Dezember 1937 wurde das 3½ % Darlehen der Postverwaltung im Betrage von 5 Millionen Franken zur Rückzahlung fällig. Wir haben mit der Postverwaltung die Konversion in ein 3 % Darlehen, Wert 1. November 1937, und die Erhöhung auf 25 Millionen Franken, auf fünf Jahre fest, vereinbart.

4. Der Pensions- und Hilfskasse ist der Überschuss der Einnahmen über die Ausgaben in Depotscheinen im Betrage von Fr. 7 600 000 zugewiesen worden. Auf Ende des Jahres besass die Kasse für Fr. 296 560 000 solcher Scheine gegen Fr. 288 960 000 im Vorjahre. Die Verzinsung betrug während des ganzen Jahres 4 %.

5. Unter Berücksichtigung der vorstehenden Änderungen im Bestande unserer Anleihen sowie der planmässigen Auslosungen mit einem Kapitalaufwand von Fr. 20 673 250, ist unsere Schuld an festen Anleihen auf Ende des Jahres von Fr. 2 913 388 182.28 auf Fr. 2 693 330 700 zurückgegangen.

Dagegen hat unsere schwebende Schuld infolge der Kapitalrückzahlungen und des Ausfalls in der Gewinn- und Verlustrechnung eine Erhöhung von Fr. 157 000 000 auf Fr. 390 000 000 erfahren.

6. Am 30. Juni 1937 wurde mit Deutschland eine neues Abkommen über den deutsch-schweizerischen Verrechnungsverkehr abgeschlossen. Dabei ist auch über den deutschen Reiseverkehr nach der Schweiz eine neue Vereinbarung, gültig bis 30. Juni 1938, getroffen worden. Das Gutscheinsystem wurde in bisheriger Form beibehalten. Dagegen ist die Höhe des Reiseverkehrskontingents nicht mehr von der Kohleneinfuhr abhängig gemacht, sondern eine feste Zuteilung pro Jahr von 42 Millionen Franken festgesetzt worden.

7. Der Stand der von Frachtenkreditinhabern, Unternehmern, Lieferanten usw. hinterlegten Sicherheiten war auf 31. Dezember 1937 folgender:

1681	Barhinterlagen	Fr. 2 257 535.20
2584	Bürgschaften	» 21 913 763.85
1058	Wertschriftenhinterlagen .	» 9 469 595.95
5323	Sicherheiten im Gesamtbetrage von	Fr. 33 640 895.—

(1936: 5220 Sicherheiten im Betrage von Fr. 34 029 890.05.)

8. Während des Berichtsjahres erfolgten auf die Hypothekardarlehen Kapitalrückzahlungen im Betrage von Fr. 1 399 438.60. Auf Jahresende belief sich der Gesamtbetrag der Hypothekardarlehen auf Fr. 58 471 088.80 gegen Fr. 59 810 409.70 im Vorjahre. Hievon entfallen Fr. 46 774 125.30 auf Liegenschaften des Personals.

9. Der Bestand des Portefeuilles der eigenen Wertschriften hat sich im Jahre 1937 um Fr. 1 006 849.25 vermehrt. Die Neubewertung der Wertschriften ergab einen Mehrwert von Fr. 8494.75 Auf Ende des Jahres weist das Portefeuille der eigenen Wertschriften einen Buchwert von Franken 17 596 957.05 auf gegen Fr. 16 590 107.80 Ende 1936.

B. Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung.

Im Verlaufe des Jahres 1937 sind durch Organe der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung Revisionen einer Anzahl Vorschusskassen von Dienststellen vorgenommen worden; die gleichen Organe beteiligten sich ferner an den Bestandesaufnahmen bei 6 Stellwerkaufseher-Bezirken, an der Aufnahme der Brenn- und Schmiermaterialvorräte einer Anzahl Haupt- und Nebendepots und an der Revision der Lohnabrechnungen von 6 Akkordanten bei ebenso vielen Güterexpeditionen bzw. Lagerhäusern.

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.

Ferner haben die Organe der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung vorgenommen: Prüfung der Jahresergebnisse pro 1936 über die Bahnhofreklame und über den Bahnhofbuchhandel; Prüfung der Geschäftsbücher von 9 Bahnhofwirtschaften und Prüfung der Roheinnahmen von 43 Bahnhofwirtschaften, sowie Einsichtnahme in die Geschäftsbücher von andern in den Bahnhöfen befindlichen Geschäften; Prüfung der Geschäftsbücher der Quellwasserversorgung Brunnen; Revision der Buchführung des Jahres 1936 bei 2 Bahnhof-Kühlhäusern und Mitwirkung bei der Reorganisation der Buchhaltung des Bahnhof-Kühlhauses in Genf-Cornavin; Prüfung der Rechnungen über den gemeinschaftlichen Betrieb des Bahnhofes Interlaken-Ost; ferner Einsichtnahme in die Geschäftsbücher einer Anzahl Eisenbahnerbaugenossenschaften.

Beim Zugförderungsdienst des Kreises II sind während des Berichtsjahres auf dem Gebiet der Zeitaufschreibung als Grundlage für die betriebswirtschaftliche Buchführung weitere Erfahrungen gesammelt worden, so dass nun an die Ausdehnung der Zeitaufschreibung auf den Zugförderungsdienst der übrigen Kreise herangetreten werden kann.

Ausserdem sind die Studien für die im Zusammenhang mit der allgemeinen Einführung der betriebswirtschaftlichen Buchführung geplante Neuordnung des Rechnungswesens der SBB zu einem vorläufigen Abschluss gekommen, wodurch die Grundlage für das weitere Vorgehen geschaffen wurde.

Die Bau- und Betriebsrechnungen der Simplonlinie Brig–Iselle für das Jahr 1935 sind am 16. April durch die Prüfungskommission der internationalen Simplondelegation einer Revision unterzogen worden.

C. Verkehrskontrolle.

1. Für die Billette Edmonsonschen Systems des schweizerischen Verkehrs wurde eine neue Druckanordnung eingeführt.

2. In der Billetdruckerei ist eine Halbrotationsmaschine für den Druck von Fahrscheinen für zusammenstellbare Billette in Betrieb genommen worden.

3. Für den jugoslawisch-, den ungarisch- und den polnisch-schweizerischen Güterverkehr wurden neue Dienstanweisungen für die Abfertigung und Verrechnung sowie Kontroll-, Abrechnungs- und Saldierungsvorschriften herausgegeben.

4. Die Kassenrevisoren haben die Kassen und Bücher von 792 Dienststellen revidiert; 40 Stellen gaben Anlass zu besondern Untersuchungen. Es wurde ferner eine Kassen- und Bücherrevision auf den Agenturen der SBB in Berlin und London durchgeführt.

5. Die auf den Stationen den Geschäftsfirmen eröffneten Frachtkredite haben folgende Änderungen erfahren: Neueröffnungen 338, Aufhebungen 171; Stand Ende Dezember 1937: 4796.

V. Personalangelegenheiten.

A. Allgemeine Personalangelegenheiten.

1. Der Bundesbeschluss vom 31. Januar 1936 über neue ausserordentliche Massnahmen zur Wiederherstellung des finanziellen Gleichgewichts im Bundeshaushalte in den Jahren 1936 und 1937 (Finanzprogramm 1936) wirkte sich im Jahre 1937 auf das Personal der schweizerischen Bundesbahnen wie folgt aus:

a. Verminderung des Personalbestandes.

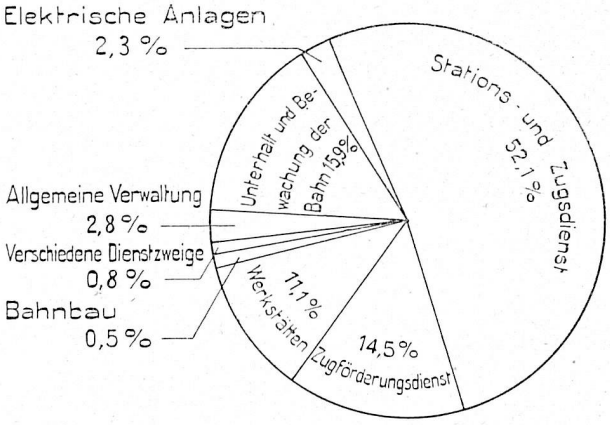
Der Personalbestand war nach dem genannten Beschluss in den Jahren 1936 und 1937 bei gleichbleibenden Verhältnissen um 170—175 Jahresarbeitskräfte dadurch herabzusetzen, dass in der Regel von je zehn abgehenden Jahreseinheiten durchschnittlich wenigstens eine Jahresarbeitskraft nicht ersetzt werden durfte.

Es betrug der Personalbestand		Verminderung
im Jahresdurchschnitt 1935	29 834	
im Jahresdurchschnitt 1936	28 642	1192
im Jahresdurchschnitt 1937	28 030	612
Verminderung in den Jahren 1936 und 1937		1804

Dieser Verminderung steht eine vermehrte Verwendung der sogenannten Unternehmerarbeiter gegenüber, das sind Arbeiter, die in keinem direkten Dienstverhältnis zur Bahnverwaltung stehen, sondern von Unternehmern vorübergehend zur Verstärkung der Rotten des Betriebsdienstes beigestellt werden. Im Jahre 1935 waren durchschnittlich 553 und im Jahre 1937 890 Unternehmerarbeiter beschäftigt. Der tatsächliche Abbau des Personalbestandes vermindert sich deshalb von 1804 um 337 auf 1467 Jahresarbeitskräfte. Er ist gleichwohl immer noch erheblich stärker, als dies auf Grund des Bundesbeschlusses vom 31. Januar 1936 vorgesehen war.

Abbildung 10.

Die Gliederung des Personals nach Dienstzweigen 1937.



b. Vorübergehende Herabsetzung der Besoldungen, Gehälter und Löhne.

(S. Geschäftsbericht 1936, S. 16 und 17, lit. A, *b—d*).

Durch die Herabsetzung der Besoldungen, Gehälter und Löhne wurden im Jahre 1937 Fr. 14 611 670 eingespart.

c. Vorübergehende Herabsetzung der Nebenbezüge.

Durch die Herabsetzung der Nebenbezüge wurden im Jahre 1937 Fr. 828 417 eingespart.

d. Vorübergehende Kürzung der Leistungen der Pensions- und Hilfskasse.

Durch die Herabsetzung der Versicherungsleistungen wurden im Jahre 1937 Fr. 2 675 236 eingespart.

2. Der Bundesrat hat in seiner Sitzung vom 3. Dezember 1937 beschlossen, auf eine Verlängerung des Bundesbeschlusses vom 20. Dezember 1934 über vorübergehende Massnahmen zur Vorbereitung der Reorganisation und Sanierung der Schweizerischen Bundesbahnen zu verzichten. Gleichzeitig hat er verfügt, dass die auf Grund des Art. 1, Ziffer 3, des genannten Bundesbeschlusses erlassenen provisorischen Vorschriften über das Dienstverhältnis der Angestellten und Arbeiter bis zum Inkrafttreten eines neuen Bundesbahngesetzes weiterhin in Geltung bleiben sollen.

3. Die Disziplinarkommissionen begutachteten elf Disziplinarbeschwerden von Bediensteten. In zehn Fällen sprachen sich die Kommissionen für Bestätigung und in einem Falle für Milderung der verfügten Disziplinarstrafen aus. Die Beschwerdeinstanzen entschieden in allen Fällen im Sinne der Begutachtung der Disziplinarkommissionen.

4. Die Personalausschüsse hielten acht Sitzungen ab, in denen sie verschiedene Fragen allgemeiner Natur des Verwaltungs- und Betriebsdienstes begutachteten. Dem grössten Interesse begegnete die Aussprache über die Schaffung eines besondern Werbedienstes für den Güterverkehr und die Herabsetzung der Kranken- und Unfallhäufigkeit beim Personal.

5. Vom Personal wurden 70 Prämiierungsvorschläge für die Verbesserung von Einrichtungen oder die Verbilligung des Betriebes eingereicht. An elf Beamte wurden Prämien im Betrage von Fr. 620 verabfolgt.

6. Aus dem Hilfsfonds für nicht pensionsberechtigte Bedienstete wurden Unterstützungen im Betrage von Fr. 2850 an neun altershalber aus dem Dienste ausgeschiedene Ablöser im Schrankenwärterdienst ausgerichtet.

7. Aus dem Guyer-Zeller-Fonds wurden in vier Fällen Belohnungen an Personal von zusammen Fr. 120 für rasches und besonnenes Handeln ausgerichtet.

8. Psychotechnischer Dienst. Die Kenntnis- und Eignungsprüfungen wurden durchgeführt für die Handwerkerlehrlinge der Werkstätten. Das Prüfverfahren, das nun in wenig veränderter Form seit 10 Jahren angewendet wird, hat sich praktisch bewährt. Eignungstechnisch begutachtet wurden wiederum die Bewerber um Lehrstellen des Stationsdienstes und jene Beamten und Arbeiter des Stations- und Zugdienstes, denen trotz des Überschreitens der Altersgrenze die Aufstiegsmöglichkeit zum Kondukteurdienst geboten war. Die durchgeführten Bewährungskontrollen ergeben gute Übereinstimmung zwischen der Voraussage und dem beruflichen Verhalten.

Es ist vorgesehen, die Eignungsprüfung auf die Anwärter des Lokomotivdienstes auszudehnen. Das hiezu eigens entworfene Eignungsprüfverfahren ist anwendungsbereit. Die Prüfbeamten wurden in einem Einführungskurs mit der Prüfmethode vertraut gemacht. Probeuntersuchungen an provisorischen Führergehilfen dienten der praktischen Ausbildung und der Gewinnung von Leistungsmassstäben.

In den Instruktionskursen des Stationsdienstes wurden Vorträge gehalten über psychologische Wirkungen im Verhältnis zwischen Vorgesetzten und Untergebenen.

An dem von der Werkstätte Olten gebauten Farbensinnprüfapparat wurden 30 Bedienstete einer praktischen Farbensinnprobe unterzogen.

9. Unfallverhütungsdienst. Im Werkstättedienst wurden die Massnahmen zur Verhütung von Unfällen weiter ausgebaut und die Beachtung der Unfallverhütungsvorschriften bestmöglichst sichergestellt. Die relative Unfallhäufigkeit hat weiterhin abgenommen. Sie beträgt im Berichtsjahr $5,_3$ (d. h. auf 100 000 Arbeitsstunden fallen $5,_3$ Unfälle und Bagatellschäden) gegenüber $6,_3$ im Vorjahre und $21,_1$ im Jahre 1928 (s. Abbildung 11).

Beim Zugförderungsdienst wurden die grundlegenden Massnahmen der systematischen Unfallverhütung weiter ausgebaut. Die Samariterposten der grössern Lokomotivdepots wurden mit binokularen Lupen ausgerüstet, die beim Aufsuchen und Entfernen von Fremdkörpern in den Augen gute Dienste leisten.

Abbildung 11.

Relative Unfallhäufigkeit im Werkstättedienst.

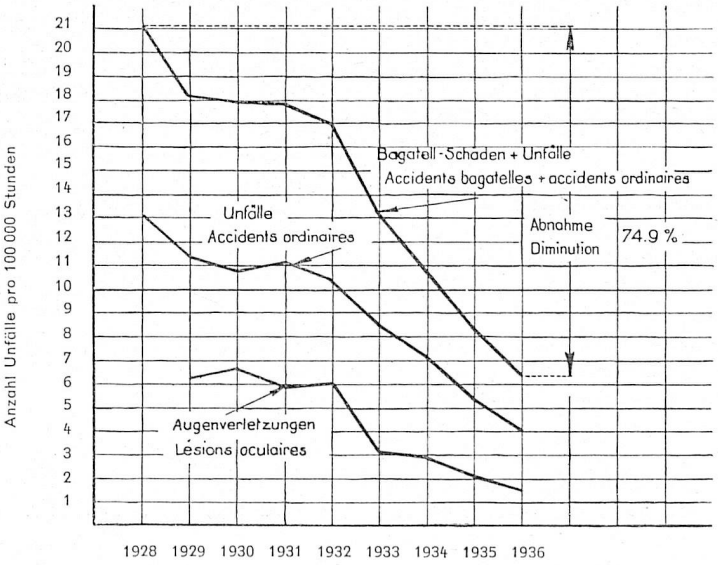
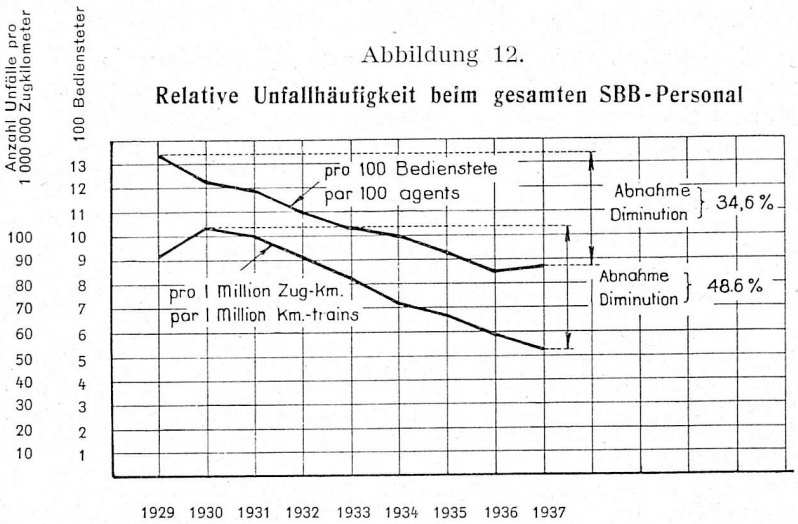


Abbildung 12.

Relative Unfallhäufigkeit beim gesamten SBB-Personal



Beim Bahnunterhaltungsdienst wurden die Vorarbeiten zur Durchführung der systematischen Unfallverhütung weitergeführt.

Folgende Unfallgattungen wurden näher untersucht und die erforderlichen Abwehrmassnahmen eingeleitet:

Die Starkstromunfälle, die Unfälle bei der Bedienung der seitlich umlegbaren Rungen an M4- und M7-Wagen, die Unfälle an im Freien aufgestellten Kranen, sowie die Unfälle bei der Bedienung von Stationstraktoren.

Ferner wurden anlässlich der ordentlichen Instruktionskurse für das Stationspersonal, der Schlusskurse für Stationslehrlinge, sowie bei andern Gelegenheiten Referate über Unfallverhütung gehalten.

Die Zahl der Starkstromunfälle, bezogen auf 100 elektrifizierte Geleisekilometer, betrug

im Jahre	1924—1928 Mittelwert	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
a.	0,42	0,38	0,51	0,36	0,20	0,23	0,09	0,17	0,20	0,28
b.	0,99	0,65	0,80	0,78	0,67	0,43	0,27	0,30	0,30	0,37

a = SBB-Personal;
b = Total (SBB-Personal, Reisende und Drittpersonen).

Die relative Unfallhäufigkeit des gesamten SBB-Personals nahm trotz der im Berichtsjahre eingetretenen Verkehrszunahme weiterhin ab (s. Abbildung 12).

Tödliche Betriebsunfälle beim SBB-Personal:

Periode	Anzahl Todesfälle	Unfallhäufigkeit auf 1000 Bedienstete	Unfallhäufigkeit auf 1 Million Zugkilometer
1920—1928	264	0,815	0,946
1929—1937	187	0,658	0,490
Verminderung		19,3 %	48,2 %

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	14	177	221	176	588
» Abfindung	1	1	—	—	2
Gestorbene Aktive	6	45	50	42	143
als Folge hievon wurden pensioniert: Witwen . . .	6	39	42	34	121
als Folge hievon wurden pensioniert: Waisen	4	50	45	23	122
als Folge hievon wurden pensioniert: Doppelwaisen .	—	—	1	4	5
Gestorbene Invalide	41	149	199	176	565
als Folge hievon wurden pensioniert: Witwen	24	94	119	111	348
als Folge hievon wurden pensioniert: Waisen	1	22	39	20	82
als Folge hievon wurden pensioniert: Doppelwaisen .	—	2	2	—	4
Gestorbene Witwen	43	47	87	90	267
als Folge hievon wurden pensioniert: Doppelwaisen .	—	10	1	3	14
Wiederverheiratete Witwen	—	4	5	4	13
Ausgeschiedene Waisen	21	55	96	68	240
» Doppelwaisen	10	4	7	7	28
Abfindungen (Art. 41)	—	1	—	—	1

Ausserdem sind von den Hilfskassenkommissionen Unterstützungen im Sinne von Art. 43 der Statuten im Betrage von Fr. 37 704.25 zugesprochen worden (147 Fälle).

b. Über den Stand an versicherten Aktiven und des anrechenbaren Jahresverdienstes auf den 31. Dezember 1937, sowie an pensionierten Invaliden, Witwen, Waisen und Unterstützten gibt nachstehende Zusammenstellung Auskunft.

Versicherte Aktive:	1937	1936	Anrechenbarer Jahresverdienst: 1937	1936
Vollversicherte	26 861	27 549	Fr. 138 500 664	Fr. 142 174 499
Spareinleger	643	603	» 1 790 583	» 1 734 691

	1937	1936	Betrag der Jahrespension: 1937	1936
Pensionierte Invalide	11 265	11 229	Fr. 40 725 730	Fr. 40 361 327
» » vorübergehend zulasten des Betriebes	86	105	» 423 652	» 519 908
» teilweise Invalide	137	146	» 54 355	» 59 040
» » » vorübergehend zulasten des Betriebes	1	1	» 538	» 538
» Witwen	6 833	6 643	» 11 066 459	» 10 591 402
» Waisen	1 180	1 265	» 583 652	» 621 069
» Doppelwaisen	91	90	» 88 168	» 84 571
» erwerbsunfähige Waisen	322	312	» 177 705	» 173 501
Unterstützte Invalide und Verwandte	70	76	» 34 616	» 38 460
» gem. Art. 56 des Beamtengesetzes	22	22	» 24 840	» 25 440

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 648 und bei der anrechenbaren Besoldungssumme Fr. 3 617 943. Neu sind im Rechnungsjahre bloss 139 Mitglieder in die Kasse (6 in die Vollversicherung und 133 in die Sparversicherung) aufgenommen worden.

c. Die Gewinn- und Verlustrechnung weist auf den 31. Dezember 1937 eine Zunahme der erforderlichen Erhöhung der Reserven um rund $3,_9$ Millionen Franken auf. Die Zunahme ist der nicht vollen Verzinsung des Fehlbetrages zuzuschreiben. Eine Verminderung ist eingetreten infolge der Verlängerung des Bundesratsbeschlusses vom 28. Juli 1936 über die vorübergehende Kürzung der Leistungen der Personalversicherungskassen des Bundes für das Jahr 1938. Die Einsparung für unsere Kasse beträgt rund $2,_7$ Millionen Franken. Das Ergebnis des Rechnungsjahres aus dem Verlauf der statistischen Voraussetzungen und den verschiedenen Bestimmungen der Statuten in seiner Gesamtheit war günstig. Die Gewinne aus diesen Quellen betrugen einschliesslich der bereits hievor genannten Einsparung infolge Herabsetzung der Pensionen rund $6,_6$ Millionen Franken.

d. Über die auf den 31. Dezember 1937 abgeschlossene Bilanz, die entgegen der Mitteilung im Jahresbericht pro 1936 (Seite 20) noch nach den bisherigen Grundlagen erstellt wurde, gibt die Seite 132 Auskunft. Die Berechnung der Bilanz nach den neuen Grundlagen wird nach erfolgter Sanierung der Kasse stattfinden.

e. Der Wertschriftenbestand der Pensions- und Hilfskasse hat sich im verflossenen Jahre von Fr. 349 461 730.70 um Fr. 6 017 859.10 auf Franken 355 479 589.80 vermehrt. Die Bewertung des Titelportefeuilles ergab eine Wertvermehrung von Fr. 3500.

2. Unfallversicherung.

a. Für die Versicherung unseres Personals haben wir der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern im Jahre 1937 folgende Prämien bezahlt:

Für Betriebsunfälle	1937	1936
Versicherte Lohnsummen	Fr. 131 303 144	Fr. 134 182 464
Prämien	» 1 880 097	» 1 938 285
Mittlerer Prämiensatz	$14,_{32}$ ‰	$14,_{45}$ ‰
Für Nichtbetriebsunfälle		
Versicherte Lohnsummen	Fr. 130 521 128	Fr. 133 496 297
Prämien	» 714 067	» 662 220
Mittlerer Prämiensatz	$5,_{47}$ ‰	$4,_{96}$ ‰

Als Agenturdienstentschädigung hat uns die Anstalt Fr. 207 533 (1936: 208 040) vergütet. Als Nachlass auf den Prämien für Betriebsunfälle pro 1936 hat sie uns Fr. 193 829 rückerstattet.

b. Den Haftpflichtrentnern ist auch im Jahre 1937, 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 1937 zu Lasten des Betriebes ausgerichtet. Die ausbezahlten Hilfeleistungen und Teuerungszulagen betrugen insgesamt Fr. 37 887.80 (1936: Fr. 38 518.35).

3. Krankenkasse.

Auf den 31. Dezember 1937 waren gemäss Art. 16 und 17 der Statuten versichert (die entsprechenden Zahlen des Vorjahres sind in Klammern angegeben):

Klasse *a* (nur Krankenpflege) 21 961 (22 181) Männer und 1166 (1181) Frauen;

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

Klasse *c* (Krankenpflege und Krankengeld) 167 (168) Männer und 10 (17) Frauen.

Über die Gewinn- und Verlustrechnung geben die Seiten 134 und 135 Auskunft.

Die Versicherungsklasse *a* hat einen Verlust von Fr. 12 346.50 aufzuweisen (1936: Vorschlag von Fr. 87 324.55). Die Krankenpflegekosten haben gegenüber dem Vorjahre auf der ganzen Linie zugenommen. Gemäss Art. 38, Abs. 6, der Statuten ist der Verlust je zur Hälfte von der Verwaltung und der Kasse (aus dem Ausgleichsfonds) zu decken. Der Ausgleichsfonds hat sich deshalb um Fr. 6173.25 vermindert und beträgt am Ende des Rechnungsjahres Fr. 552 739 gegenüber Fr. 558 912.25 im Vorjahre.

Die Versicherungsklasse *b* verfügt auf Ende 1937 über einen Ausgleichsfonds von Fr. 8917.65 (1936: Fr. 8639.55).

Die Versicherungsklasse *c* hat ebenfalls einen Verlust erlitten, der aus dem vorhandenen Ausgleichsfonds gedeckt wurde. Der Ausgleichsfonds hat sich deshalb von Fr. 777.— um Fr. 442.75 auf Fr. 334.25 vermindert.

Der Spezialfonds hat um Fr. 4205.60 (1936: Fr. 4074.40) zugenommen und beträgt auf Ende des Rechnungsjahres Fr. 141 579.45 (1936: Fr. 137 373.85).

Über die Krankheitsverhältnisse im Rechnungsjahr gibt die «Statistik zur Gewinn- und Verlustrechnung pro 1937» auf Seite 136 dieses Berichtes Auskunft. Die auf einen Versicherten entfallenden Heilungskosten (Arzt-, Arznei-, Spitalkosten und sonstige Heilmittel) betrugen bei den Werkstättekrankenkassen Fr. 46.29 (1936: Fr. 42.40) und bei den Kreiskrankenkassen Fr. 42.56 (1936: Fr. 40.17). Die Verhältnisse sind also ungünstiger geworden. Während von den neun administrativen Kasseneinheiten im Vorjahre zwei Kassaverluste aufzuweisen hatten, haben im Rechnungsjahr deren fünf mit Verlust abgeschlossen (Werkstättekrankenkassen Yverdon, Bellinzona, Zürich und Chur und Kreiskrankenkasse Lausanne).

Die dem Bundesamt für Sozialversicherung vorgelegte Rechnung unserer Krankenkasse pro 1936 hat dieser Behörde keinen Anlass zu Bemerkungen oder Verfügungen gegeben.

C. Bahnärztlicher Dienst.

1. Im Jahre 1937 kamen 12 889 Krankheitsfälle und 3453 Unfälle zur Anmeldung, gegenüber 12 471 Krankheitsfällen und 3537 Unfällen im Jahre 1936. Die Zahl der Krankheits- und Unfalltage beträgt 419 105 (1936: 417 031). Das ergibt auf einen Beschäftigten eine Morbidität von $15,_{57}$ Tagen (1936: $15,_{12}$).

Die mittlere Heilungsdauer betrug:

	1937	1936
bei Krankheiten (ohne Kurzabsenzen) Tage	$27,_{21}$	$27,_{12}$
bei Unfällen » » »	$19,_{82}$	$20,_{20}$

2. Im Berichtsjahr fanden statt:

Aufnahmeuntersuchungen	269	177
Begutachtungen auf Invalidität . .	514	464
Kontrolluntersuchungen bei Dienstaussetzungen wegen Krankheit. .	1245	1363

3. Die periodischen Untersuchungen der ältern Lokomotivführer werden als ständige Massnahme weitergeführt.

Im Berichtsjahre fanden eingehende Erhebungen und Verhandlungen statt zur Bekämpfung der Ursachen der verhältnismässig starken Morbidität des Personals. Über deren Ergebnis werden wir nach ihrem Abschluss berichten.

VI. Materialverwaltung.

A. Materialbeschaffung.

Im Berichtsjahre sind folgende wichtigeren Materialien beschafft worden:

Oberbau- und Stellwerkmaterial (Eisenschwellen: keine)	30 981 t
Holzschwellen (Schweizerholz) . Stück	56 514
Betriebsstoffe für die Zugförderung (ohne Kohlen)	7 303 t
Eisen und Metalle für die Werkstätten und übrigen Dienste	12 818 t
Baumaterialien (Zement, Karbid usw., Farben)	1 310 t
Verschiedene Artikel für die Werkstätten und übrigen Dienste im Werte von . . . . . Fr.	746 740
Materialien für Heizung, Beleuchtung und Reinigung; elektrisches Material, Einfriedigungen, Staubbekämpfungs- und Unkrautvertilgungsmittel usw.; ferner Inventargegenstände, Bureaumaterial usw. im Werte von . . Fr.	3 587 220
Tücher und Anfertigung der Dienstkleider für . . . . . Fr.	1 310 818

B. Verkauf von Altmaterial.

Es wurde verkauft:

Altmaterial aus den Werkstätten und übrigen Diensten für rund . . . Fr.	1 013 400
Altmaterial aus dem Oberbau für rund »	1 997 000

C. Kohlenversorgung.

Der Verwaltungsrat genehmigte am 15. Januar den Vertrag mit dem Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikat über die Lieferung von 90 000 t Lokomotivfeuerungsmaterial.

Im Berichtsjahr sind insgesamt 177 645 Tonnen fossiles Brennmaterial eingegangen, gegenüber 137 843 Tonnen im Jahre 1936.

Der Kohlenlagerbestand betrug am Anfang des Jahres 107 249 Tonnen und am Ende 136 758 Tonnen.

VII. Tarifwesen und Verkehrswerbung.

A. Allgemeines.

Die Kommerzielle Konferenz der Schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten hielt am 10. Juni ihre 48. Sitzung ab.

B. Personen- und Gepäckverkehr.

1. Sonntagsbillette wurden bis und mit 9. Mai und ab 21. August ausgegeben.

2. Für die Beförderung von Kranken in besonderen Wagen traten am 1. Januar neue Benutzungsbedingungen in Kraft, die teilweise grosse Taxerleichterungen brachten. Die veralteten zweiachsigen Krankenwagen der SBB sind aus dem Betrieb zurückgezogen worden.

3. Auf 1. Februar wurde ein neues Abonnement für 10 Hin- und Rückfahrten auf bestimmten Strecken innerhalb eines Monates eingeführt (Serie B 1). Die Preise dieses Abonnements sind gegenüber denen des Abonnements für 10 Hin- und Rückfahrten in 3 Monaten um 30 % ermässigt.

4. Für die Beförderung von Personenautomobilen bis zu 8 Sitzplätzen als Gepäck wurden auf 15. Februar besonders ermässigte direkte Frachten Brig–, Kandersteg–, Frutigen– und Spiez–Domodossola eingeführt und auch die Frachten für die Gotthardstrecken (ausgenommen Göschenen–Airolo) weiter herabgesetzt. Ferner wird auf den Gepäck-Ausnahmefrachten, wenn die Fahrzeuge innerhalb 10 Tagen hin und zurück befördert werden, eine Ermässigung von 40 % der Fracht für den Rückweg gewährt, und zwar auch dann, wenn im Hinweg die Strecke Brig–italienische Grenze oder umgekehrt und im Rückweg die Strecke Airolo–Göschenen oder umgekehrt benützt wird.

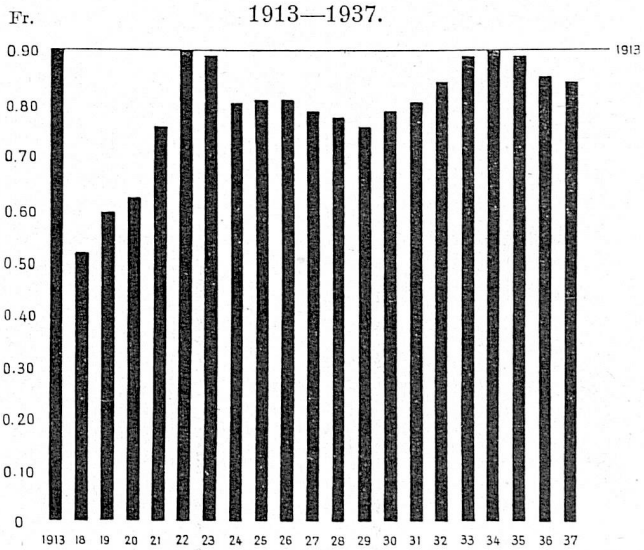
5. Die unter Mitwirkung des Bundes zur Förderung des Reiseverkehrs aus dem Ausland bis 31. Oktober 1937 gewährten Vergünstigungen (30 % Ermässigung auf Einzelfahrausweisen und auf Generalabonnementen für 8 und 15 Tage, 15 % Ermässigung auf den Preisen der Billette für Gesellschaften und Familien) bleiben bis 31. März 1939 in Kraft.

6. Für eintägige Wintersportausflüge der Primar-, Sekundar- und Mittelschulen, sowie der gleiche Verhältnisse aufweisenden, behördlich beaufsichtigten privaten Lehranstalten wird während des Winters 1937/1938 von den am Gesellschaftstarif beteiligten Verwaltungen (ausgenommen die Bernina- und die Sihltalbahn) allgemein die Hin- und Rückfahrttaxe der I. Altersstufe zugestanden.

Abbildung 13.

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

1913—1937.



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

a. Streckenabonnemente:

		Anzahl der ausgegebenen Abonnemente (mit und ohne Schnellzugzuschlag) 1937	1936	Einnahmen einschl. Ausfertigungsgebühr, aber ohne Schnellzugzuschläge Fr. 1937	1936
Serie I	Allgemeine Abonnemente für beliebige Fahrten	59 610	60 682	932 994	977 085
Serie I*a*	Allgemeine Abonnemente für täglich 2 einfache Fahrten	81 739	87 947	1 230 605	1 329 686
Serie II	Schülerabonnemente für beliebige Fahrten	152 575	150 642	1 533 769	1 506 188
Serie II*a*	Schülerabonnemente für beliebige Fahrten an bestimmten Tagen	51 537	49 142	343 145	322 558
	Übertrag	345 461	348 413	4 040 513	4 135 517

		Anzahl der ausgegebenen Abonnemente (mit und ohne Schnellzugzuschlag) 1937	1936	Einnahmen einschl. Ausfertigungsgebühr, aber ohne Schnellzugzuschläge Fr. 1937	1936
	Übertrag	345 461	348 413	4 040 513	4 135 517
Serie III	Arbeiterabonnemente für werktäglich 1 Hin- und Rückfahrt	384 652	349 375	3 773 531	3 343 210
Serie III*a*	Arbeiterabonnemente für werktäglich 2 Hin- und Rückfahrten	99 681	90 002	786 529	700 029
Serie IV	Abonnemente für beliebig zusammengestellte Strecken	1 883	1 193	360 970	286 651
Serie A	Abonnemente für 20 einfache Fahrten in 3 Monaten	42 186	43 984	415 072	442 401
Serie B	Abonnemente für 10 Hin- und Rückfahrten in 3 Monaten	78 939	50 446	1 425 070	1 211 716
Arbeiterabonnemente zum Besuche der Familie		2 588	2 247	38 974	33 925
	Im ganzen	955 390	885 660	10 840 659	10 153 449

b. Generalabonnemente:

Generalabonnemente für	Anzahl der ausgegebenen Abonnemente 1937	1936
8 Tage	7 613	6 030
15 »	6 323	4 568
30 »	1 157	1 253
Kurzfristige Abonnemente	15 093	11 851
3 Monate, gültig für 1 Person	1 913	2 018
3 » » » 2 Personen	19	19
12 » » » 1 Person [1])	6 446	6 048
12 » » » 2 Personen [2])	235	212
Langfristige Abonnemente	8 613	8 297

Die Einnahmen (einschliesslich Schnellzugzuschlag) betrugen:

im ganzen 1937	1936	Anteile SBB 1937	1936
Fr. 8 414 783	Fr. 8 085 141	Fr. 7 113 767	Fr. 6 792 898

c. Abonnemente zum Bezuge halber Billette:

	Anzahl der ausgegebenen Abonnemente 1937	1936	Einnahmen im ganzen 1937	1936	Anteile SBB 1937	1936
für 3 Monate	2 366	2 632	Fr. 342 410	Fr. 368 943	Fr. 302 771	Fr. 327 514
» 12 »	862	825				

d. Schweizerische zusammenstellbare Billette:

Anzahl der ausgegebenen Billette 1937	1936	Einnahmen im ganzen 1937	1936	Anteile SBB 1937	1936
160 847	134 971	Fr. 6 333 545	Fr. 5 478 494	Fr. 4 245 203	Fr. 3 655 864

e. Internationale zusammenstellbare Billette:

Anzahl der in der Schweiz ausgegebenen Billette 1937	1936	Einnahmen [3]) alle schweizerischen Verwaltungen 1937	1936	Anteile SBB 1937	1936
11 174	9 289	Fr. 2 484 962	Fr. 1 773 568	Fr. 2 143 942	Fr. 1 555 817

f. Die Einnahme der schweizerischen Bundesbahnen aus dem Verkauf von Streckencoupons für ihre Strecken durch private Reiseunternehmungen betrug Fr. 8 841 738 (im Vorjahre Fr. 6 176 032).

[1]) Davon in Raten bezogen 5 645 (im Vorjahr 5 242).
[2]) » » » » 200 (» » 176).
[3]) Aus den in der Schweiz und im Auslande ausgegebenen Billetten.

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. 3 318 587	(im Vorjahr Fr. 1 823 217),
		davon für die Schweiz Fr. 1 411 594 (701 519);
» » Paris	Fr. 2 286 973	(im Vorjahr Fr. 2 315 828),
		davon für die Schweiz Fr. 1 006 096 (1 083 385);
» » Berlin	Fr. 2 073 026	(im Vorjahr Fr. 1 775 178),
		davon für die Schweiz Fr. 867 480 (794 093);
» » New York	Fr. 227 961	(im Vorjahr Fr. 166 242),
		davon für die Schweiz Fr. 203 280 (122 506);
» » Wien	Fr. 294 395	(im Vorjahr Fr. 196 729),
		davon für die Schweiz Fr. 272 809 (181 800);
» » Rom	Fr. 235 569	(im Vorjahr Fr. 161 042),
		davon für die Schweiz Fr. 178 714 (129 703);
» » Amsterdam	Fr. 358 070	(im Vorjahr Fr. 140 565),
		davon für die Schweiz Fr. 343 192 (116 046).

h. Die Einnahme der schweizerischen Bundesbahnen aus dem Verkauf der Spezialbillette für Verwaltungsextrazüge zu ermässigten Preisen betrug nach Abzug der sich auf rund Fr. 16 700 (im Vorjahre Fr. 25 000) belaufenden Propagandakosten Fr. 300 200 (Fr. 386 000).

i. Aus den von den Stationen veranstalteten Gesellschaftsfahrten zu ermässigten Preisen betrug die Einnahme der schweizerischen Bundesbahnen nach Abzug der sich auf rund Fr. 126 740 (im Vorjahre Fr. 63 549) belaufenden Propagandakosten Fr. 1 882 285 (Fr. 1 138 979).

C. Güter- und Tierverkehr.

1. Für Sendungen von Tieren des Pferde-, Rindvieh-, Schaf- und Ziegengeschlechts, die ohne Wechsel des Eigentümers mit der Bahn zur Frühjahrs- oder Herbst-Grasnutzung oder zur Winterung und wieder zurück befördert werden, wird ab 1. März auf der tarifgemässen Fracht für den Rücktransport ein Rabatt von 50 % gewährt.

2. Seit 1. Mai sind bei Sendungen lebender Tiere Zuladungen und Teilauslieferungen auf Unterwegsstationen zugelassen. Dadurch wird im allgemeinen gegenüber der bisherigen Tarifierung eine wesentliche Frachtermässigung erzielt.

3. In den Art. 48 der allgemeinen schweizerischen Tarifvorschriften (Verzeichnis der bedeckungsberechtigten Güter der Spezialtarife) wurden Lumpen und Lumpenabfälle, auch karbonisiert, altes Tauwerk, alte Watte und abgenutzte Weberlitzen einbezogen.

4. Die Anwendung des Reglements über die Gewährung von Taxermässigungen für Ausstellungsgegenstände ist für 28 Güter- und 78 Tierausstellungen zugestanden worden.

5. Am 1. Oktober erschien eine Neuausgabe des Tarifs für die Zu- und Abfuhr von Gütern und lebenden Tieren mit Kraftwagen im Surbtal, der teilweise geänderte Entfernungen aufweist.

6. Am 1. August ist der Tarif für den Sesa-Franko-Domizil-Dienst (S. F. D.-Dienst) mit einem bedeutend erweiterten Geltungsbereich und unter Einbezug des Sesa-Franko-Domizil-Verteilungsdienstes (S. F. D. V.-Dienst) neu herausgegeben worden.

7. Für die Beförderung von Gütern in Behältern und von leeren Behältern wurden von den am direkten schweizerischen Güterverkehr beteiligten Verwaltungen neue Vorschriften eingeführt.

8. Im schweizerischen Nebengebührentarif ist der Zollgrenzzuschlag in Buchs (St. G.) für Gütersendungen in Wagenladungen nach und von der Schweiz um 50 % ermässigt und für den die Schweiz transitierenden Verkehr aufgehoben worden.

9. Am 1. Februar wurde das Heft 2 des Gütertarifs für den internen Verkehr der SBB neu herausgegeben, und zwar hauptsächlich wegen der infolge der Abwertung eingetretenen veränderten Taxeinwirkung über die deutschen Wettbewerbslinien.

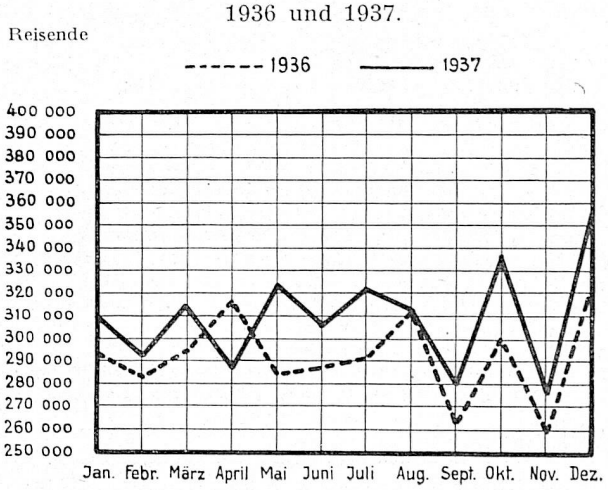
10. Die gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarife haben in der Hauptsache folgende Änderungen und Ergänzungen erfahren:

Die Bestimmungen und Taxen im Anhang zum Ausnahmetarif Nr. 6 für Getreide usw. gelten seit 20. Januar auch für «Roggen zur Brotbereitung».

Abbildung 14.

Täglich beförderte Reisende.

1936 und 1937.



Wegen zahlreicher Änderungen erschien am 1. März eine Neuausgabe des Anhanges.

Die Taxen der Serie 1 des Ausnahmetarifs Nr. 19 für Steine usw. wurden auch gültig erklärt für geschliffene Zement- und Betonwaren.

Als Ersatz für das seit 15. Mai 1935 gültige verbilligte Kohlentaxschema trat am 1. Januar ein neuer Ausnahmetarif Nr. 20 für Kohlen in Kraft. Dessen ermässigte Sätze gelten nur für solche Absender und Empfänger, deren Kohlen auf Strecken über 25 km ausschliesslich mit der Eisenbahn befördert werden. Für Verfrachter, die sich dieser Bedingung nicht unterziehen, gilt das in einem Anhang enthaltene bisherige, höhere Taxschema.

Der Ausnahmetarif Nr. 24 für Alteisen usw. wurde für Alteisen und -stahl, Eisen- und Stahlabfälle, Eisen- und Stahlbruch und Eisen- und Stahlspäne (brikettiert und gemahlen) allgemein, d. h. nicht nur, wie bisher, bei Adressierung der Sendungen an die verarbeitenden schweizerischen Werke, gültig erklärt.

Im teureren Ausnahmetarif Nr. 25 für gewisse Güter des Spezialtarifs III ist das Alteisen gestrichen worden.

Der Ausnahmetarif Nr. 31 für die Ausfuhr verschiedener Güter schweizerischer Herkunft wurde auf folgende Metallabfälle anwendbar erklärt:

	Serie
1. Aluminiumabfälle der Folienfabrikation . .	2
2. Abfälle von Eisenblech (Weissblech), Bleiasche, Bleischlamm, Bodenzink- (Hartzink-) Abfälle, Messing-Krätzen, Kupferasche, Nickelschlacken, kupfer-, nickel- und tombakplattierte Stahlblechabfälle, Zinkasche und Zinksalmiakschlacken	4

Der temporäre Ausnahmetarif Nr. 50 für landwirtschaftliche Erzeugnisse schweizerischer Herkunft wurde auch für das Jahr 1937 wieder in Kraft gesetzt. Die Gültigkeit der Taxen der Serie 3 ist ausgedehnt worden auf «frische Beeren (Wald- und Gartenbeeren aller Art), Feld- und Gartengewächse, Aprikosen und Pfirsiche schweizerischer Herkunft» bei Aufgabe als Frachtstückgut. Auf «Trester (Obst- und Traubentrester, frisch und getrocknet, auch gemahlen) schweizerischer Herkunft» werden bei Aufgabe als Eilstückgut die Taxen der Serie 1 und bei Aufgabe in Eilgutladungen von mindestens 2 Tonnen die Taxen der Serie 2 dieses Tarifs angewendet.

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

a. vom 1. Mai bis 30. April 1938: eine einheitliche Taxe von 50 Rp. pro Sendung für die als Eilgut leer zurückgehenden Verpackungen (Transportkisten) von Rahmeissendungen, die im direkten schweizerischen Verkehr als Expressgut aufgegeben wurden, ohne Rücksicht auf die Entfernung und das Gewicht;

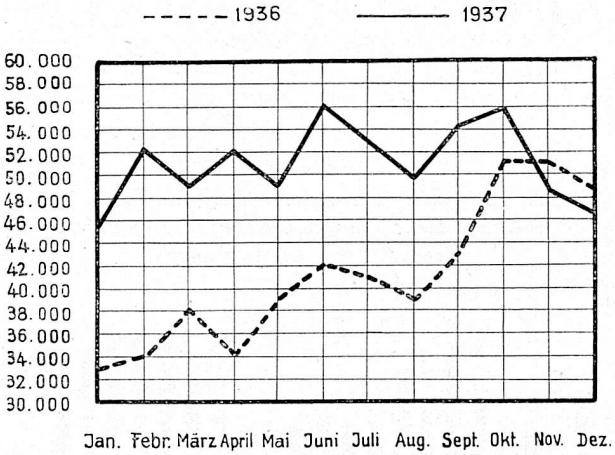
b. vom 15. Oktober bis 15. Mai 1938: frachtfreie Beförderung feldbesichtigter und anerkannter Saatkartoffeln inländischer Herkunft. Die Hälfte der tarifgemässen Frachten wird nachträglich der eidgenössischen Alkoholverwaltung belastet. Für Sendungen ausländischer Herkunft wird die tarifgemässe Fracht um 50 % ermässigt;

c. vom 1. Dezember bis 31. März 1938 gelten für Mineralwasser (auch mit Kohlensäure- und Fruchtsaftzusatz) sowie Limonade und andere ähnliche, künstliche Getränke und Trinksole, als Stückgut, bei Aufgabe mit Eilgutfrachtbriefen die Taxen und Bestimmungen des Ausnahmetarifs Nr. 1 für Bier.

Abbildung 15.

Werktäglich beförderte Tonnen im Gesamtgüterverkehr.

1936 und 1937.



12. Ausnahmetaxen für Güter in Wagenladungen wurden eingeführt:

a. im innerschweizerischen Verkehr für:
Abfallauge der Sulfitzellulosefabrikation von Grüze und Luterbach; Bandstahlröhren Niederweningen–Däniken und umgekehrt; Eisenerz Choindez, Frick und Sargans–Oey-Diemtigen sowie Frick–Choindez; Gaskoks schweizerischer Herkunft Basel-Kleinhüningerhafen–St.-Sulpice (Neuchâtel); Granit Lavorgo–Locarno und Lugano; Kalziumkarbid zur Herstellung von Düngemitteln Flums und Meiringen–Gampel, Hohtenn und Visp; Karbidstaub Flums–Hohtenn und Visp; Natureis Meiringen–Luzern und Rothenthurm–Bauma und Wetzikon; Quarzsand Court–Schaffhausen; Röhren, eiserne, verzinkte, auch jutierte, Pratteln–Grüze; Salzsäure Monthey–St-Imier;

b. für die Ausfuhr von:
Asphaltstein und Asphaltpulver Couvet (Rég.) und Travers–Basel trs. und Buchs (St. G.) trs.; Glaubersalz Uetikon–Basel trs., Karborundum Bodio–Chiasso trs. und Ranzo–S. Abbondio confine, Rund- und Schnittholz sowie Sperrholzplatten verschiedene Stationen–Basel trs.;

c. für die Einfuhr von:
Rohzucker Basel trs.–Aarberg.

13. Zur Anpassung an die veränderten Konkurrenzverhältnisse infolge der Frankenabwertung mussten der Gütertarif Basel SBB, Basel St. Johann und Basel-Kleinhüningerhafen (Wasserumschlag)–Schweiz, der temporäre Anhang

zu diesem Tarif, enthaltend Ausnahmetaxen für Kohlen, sowie der Gütertarif Basel DRB–Schweiz auf 1. Januar neu herausgegeben werden.

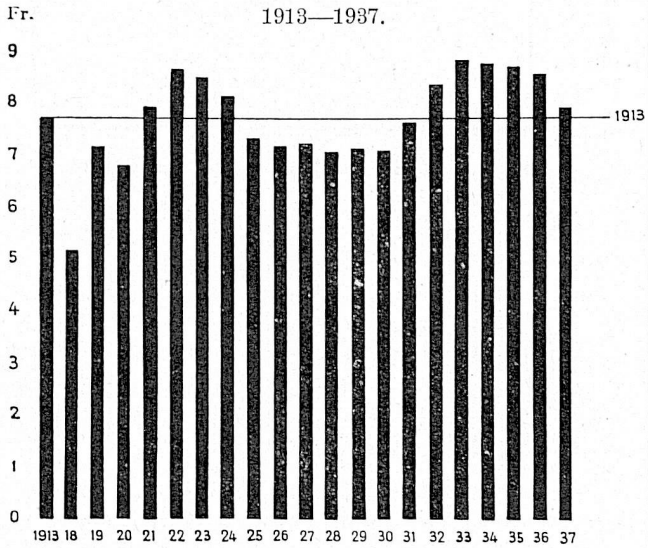
14. Die Bestimmungen des Art. 8, Absatz 2, der allgemeinen schweizerischen Tarifvorschriften (Zurverfügungstellung besonderer Wagen auf Bestellung zum Selbstverlad von Stückgut) gelten seit 1. Februar auch für Sendungen von und nach den Basler Rheinhäfen, die von den Hafenansiedlern selbst verladen und selbst entladen werden. Im Verkehr mit Basel-Kleinhüningerhafen sind solche Sendungen auf Grund des Gütertarifs für Basel DRB abzufertigen und ausschliesslich über die Basler V. B. zu leiten.

15. Am 1. Januar sind den geänderten Währungsverhältnissen angepasste Neuausgaben der Tarife für Güter und Tiere auf dem Bodensee erschienen.

16. Im deutsch-schweizerischen Güterverkehr mussten infolge der geänderten Tax- und Währungsverhältnisse die Ausnahmetarife für Eisen und Stahl, Kohlen, Getreide ab den Oberrheinhäfen, Zement usw. ab Thayngen, ferner der Seehafentarif und der Tarif für Eil- und Frachtstückgüter neu herausgegeben werden. Für Eisenerz in Wagenladungen von Frick nach Völklingen trat ein direkter Ausnahmetarif in Kraft.

Abbildung 16.

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



17. Am 1. Oktober erschien wegen Änderung der Auslandstaxen eine Neuausgabe des Ausnahmetarifs für Holz Österreich–Schweiz.

18. Im ungarisch-schweizerischen Güterverkehr sind den veränderten Verhältnissen angepasste Neuausgaben der Ausnahmetarife für Getreide, Malz, Obst, Wein und Zucker eingeführt worden.

19. Im tschechoslowakisch-schweizerischen Güterverkehr erschienen hauptsächlich wegen der schweizerischen und tschechischen Abwertung erforderliche Neuausgaben der Ausnahmetarife für Getreide, Malz und Zucker, sowie der Tarife für verschiedene Artikel nach und von der Schweiz.

20. Für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriketten und Steinkohlenkoks, sowie von frischen Kartoffeln Polen–Schweiz traten direkte Tarife in Kraft.

21. Am 1. März erschien eine durch zahlreiche Änderungen und Ergänzungen bedingte Neuausgabe des Getreidetarifs Strassburg Port-du-Rhin–Schweiz.

22. Infolge der französischen Abwertung mussten die Wettbewerbstaxen des Teiles III B (ausseritalienische Frachtsätze) der deutsch-italienischen Gütertarife neu festgesetzt werden.

23. Zum Lebensmitteltarif Italien–London wurden Bestimmungen eingeführt, wonach bei Verfrachtung von Südfrüchten in gewissen jährlichen Mindestmengen (5000 bzw. 20 000 t) besonders ermässigte Taxen gewährt werden.

D. Verkehrswerbung.

1. Unsere Werbung im Ausland war infolge Abwertung des Schweizerfrankens im September 1936 vor die Aufgabe gestellt, die durch diese Massnahme für die ausländischen Gäste entstandene allgemeine Verbilligung in der Schweiz überall bekanntzumachen. Daneben boten sich in zwei wichtigen Herkunftsländern besondere Gelegenheiten zu wirksamer Verkehrspropaganda. In England fand im Mai die Krönung des Herrscherpaares statt; grosse Feierlichkeiten zogen Hunderttausende aus allen Ländern an, die sich schon Wochen und Monate vor der Krönungswoche in London aufhielten. Ebenso auferlegte uns die internationale Ausstellung in Paris eine umfassende Werbung für die Schweiz als Ausflugs- und Ferienziel. Wenn auch die Wirkung der Anstrengungen in Paris erst allmählich spürbar werden dürfte, da die Anziehungskraft der Ausstellung ungewöhnlich stark war und die Besucher für längern Aufenthalt zu fesseln vermochte, so erscheint doch unser zusätzlicher Aufwand daselbst in jeder Hinsicht gerechtfertigt.

Die Ergebnisse des Reiseverkehrs im Sommer waren für uns befriedigend. Allerdings sind die Zahlen früherer Konjunkturperioden nicht erreicht worden. Nach den statistischen Aufzeichnungen konnte namentlich aus England ein stärkerer Zug nach der Schweiz beobachtet werden und auch Holland ergab höhere Ziffern, wogegen Frankreich und Italien nur unwesentlich mehr Gäste nach unserem Land entsandten. Im Fremdenverkehr Deutschland–Schweiz ist sogar ein Rückgang eingetreten, der sowohl die Zahl der Gäste als auch die der Übernachtungen umfasst.

2. Von unseren Werbeaktionen grösseren Stils nennen wir die mit Unterstützung des Bundes und unter Mitwirkung zahlreicher am Fremdenverkehr interessierter Kreise organisierte Ausstellung «See Switzerland» in London, wo wir die Hauptbetonung auf die Darstellung der kulturellen und bergsportlichen Beziehungen zwischen England und der Schweiz legten. Der Besuch der unter dem Patronat des schweizerischen Gesandten in London stehenden Veranstaltung, für die ein im Zentrum der Weltstadt befindliches geräumiges Lokal gemietet worden war, übertraf mit 140 000 Personen, die zum

Teil aus Übersee stammten, unsere Erwartungen. Guten Erfolg erzielte auch unser Spezialchor bei seinem Auftreten in der vollbesetzten Royal Albert Hall in London, sowie in den Städten Birmingham, Manchester und Leeds.

Von den Ausstellungen und Messen, die wir im Berichtsjahr beschickten, steht unsere Beteiligung an der «Exposition internationale» in Paris im Vordergrund. Die Organisation der Verkehrsabteilung im Schweizer Pavillon ist von der «Werbegemeinschaft», der die Schweizerische Verkehrszentrale, die PTT-Verwaltung, das eidgenössische Amt für Verkehr und unsere Verwaltung angehören, durchgeführt worden. Die Kosten der Beteiligung von ungefähr Fr. 170 000 wurden aus dem Gemeinschaftsfonds gedeckt, der durch vertraglich festgesetzte Beiträge der genannten Stellen geäufnet wird. In zweckmässiger Zusammenarbeit aller beteiligten Stellen gelang es, der touristischen Werbung einheitlichen, gesamtschweizerischen Charakter zu verleihen. Das Hauptstück der Verkehrsabteilung war ein von Kunstmaler Carigiet geschaffenes 22 m langes Diorama, das eine Mischung schweizerischer Landschafts- und Siedelungsformen wiedergab und dessen Wirkung durch wechselnde Beleuchtung noch gehoben wurde. Der touristischen Werbung diente ferner ein modern eingerichteter Vorführungsraum für Filme, sowie ein in der mit grossen Karten ausgestatteten Verkehrshalle eingerichtetes Auskunftsbureau. Die Organisation und Leitung dieses Dienstes war den schweizerischen Bundesbahnen übertragen, die auch das erforderliche Personal stellten. In der Gare des Invalides hatte unsere Verwaltung ausserdem die seinerzeit auf die Hyspa in Bern hin neu erstellte elektrische Verkehrskarte aufgestellt, deren Lichteffekte ausgezeichnet wirkten.

Im Einvernehmen mit der Schweizerischen Zentrale für Handelsförderung und der Schweizerischen Verkehrszentrale in Zürich beteiligten wir uns an den Frühjahrsmessen in Lyon und Mailand, die als die führenden Veranstaltungen der beiden Länder gelten und gut besucht wurden. Wir belegten auch an der Herbstmesse in Bari nach einjährigem Unterbruch wieder einen Raum in der Staatenabteilung. Im Inland waren wir am Comptoir Suisse in Lausanne und an der Berner Herbstausstellung mit einer Sonderreklame für den «Roten Pfeil» vertreten.

3. Gemeinsam mit der Schweizerischen Verkehrszentrale und in Verbindung mit unsern Agenturen im Ausland wurde in den hauptsächlichsten Zeitungen von Frankreich, England und Holland die gewohnte Kollektivreklame für den Sommer durchgeführt. Die Bearbeitung der Presse der Vereinigten Staaten war unserer Agentur in New York überlassen. Wie im Sommer wurde auch eine Winter-Kollektivreklame in den Zeitungen von England, Frankreich, Holland und Italien organisiert.

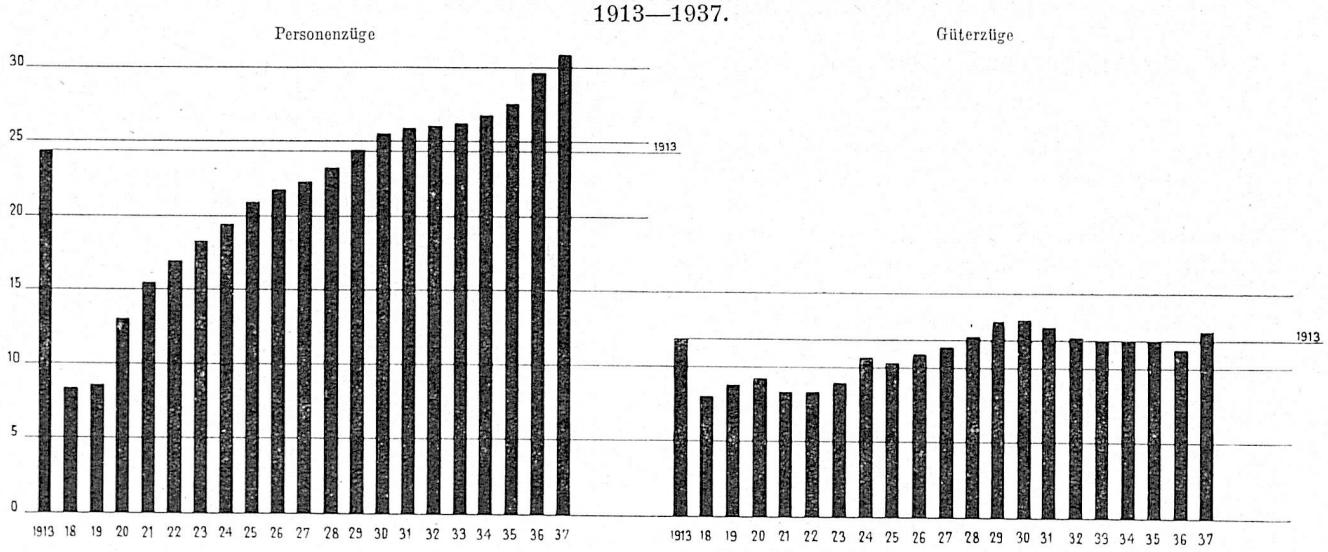
Im Inland nahmen wir im Dezember den allseitig geschätzten Winter-Wettermeldedienst wieder auf, der bei gleichgebliebener Zahl der Meldestationen wie im letzten Jahr eine tägliche Meldung für das In- und Ausland, sowie einen erweiterten Bericht am Freitag umfasst, der vorwiegend für das einheimische Publikum bestimmt ist.

4. Der Publizitätsdienst gab wiederum eine Reihe von Bahnwerbedrucksachen heraus. Der Werbung im Ausland dienten einige gut gelungene Plakate und Prospekte. Vermehrte Aufmerksamkeit widmeten wir der Lichtbildpropaganda.

Abbildung 17.

Anzahl der Züge pro Tag und Bahnkilometer.

1913—1937.



VIII. Stations- und Zugdienst.

A. Allgemeines.

Mit der Generaldirektion der Post- und Telegraphenverwaltung ist eine Vereinbarung betreffend die Besorgung des öffentlichen Telegraphen- und Telephondienstes in den Bahnhöfen und Stationen der Bundesbahnen abgeschlossen worden.

B. Rekrutierung und Ausbildung des Personals.

1. Zur Deckung des Bedarfs an Stationsbeamten sind 32 Stationslehrlinge eingestellt worden.

2. Für die im Jahre 1935 eingetretenen Lehrlinge des Stationsdienstes, die dieses Jahr ihre Lehrzeit beendigt und am vierwöchigen Schlusskurs teilgenommen haben, wurden die Wahlfähigkeitsprüfungen durchgeführt.

C. Personenverkehr.

1. Mit der Fondation de la Flèche du Jura in La Chaux-de-Fonds ist über den mit finanzieller Beihilfe dieser Gesellschaft anzuschaffenden Leichttriebwagen zur Verbesserung der Zugverbindungen zwischen Le Locle und La Chaux-de-Fonds einerseits, sowie Neuenburg und Biel anderseits ein Vertrag abgeschlossen worden.

2. Das mit einer Anzahl Automobilunternehmungen auf grössern Plätzen für die Vermietung von Automobilen an Inhaber von Generalabonnementen und Abonnementen zum Bezuge halber Billette abgeschlossene Übereinkommen (s. Geschäftsbericht 1935, Seite 24) ist vom 1. Juni an auf die Inhaber von Jahresabonnementen für beliebig zusammengestellte Strecken ausgedehnt worden.

D. Güterverkehr.

1. Im Stückgüterverkehr wurde der Haus-Haus-Dienst weiter ausgebaut, so dass heute über 5000 Ortschaften an das Eisenbahnnetz angeschlossen sind und viele eisenbahnlose Gebiete den Vorteil einer regelmässigen und billigen Güterbedienung geniessen. Die Franko-Domizil-Sendungen haben durch diese Massnahmen eine beträchtliche Steigerung erfahren. Zur weitern Orientierung der Verkehrtreibenden über diese Verbesserungen, namentlich hinsichtlich der schnellen Beförderung der Frachtgüter, wurde ein Werbeprospekt in den drei Landessprachen erstellt und an die Interessenten verteilt.

2. Als Folge der allgemeinen Verkehrszunahme mussten einige in frühern Jahren wegen Verkehrsrückganges aufgehobene regelmässige Güterzüge auf den 22. Mai wieder eingeführt werden.

E. Fahrplan.

Zur Beratung des Entwurfes des vom 22. Mai 1937 bis 14. Mai 1938 gültigen Fahrplans fand am 23. Februar in Bern die Interkantonale Fahrplankonferenz statt. Es waren im ganzen 419 Begehren angemeldet, wovon 328 unsere Verwaltung betrafen. Der neue Fahrplan brachte gegenüber dem letztjährigen Mehrleistungen von 680 000 Zugkilometern.

F. Betriebs-, Anschluss- und Mitbenützungsverträge.

Mit der Verwaltung der Burgdorf–Thun-Bahn wurde der Vertrag betreffend die Mitbenützung der Station Konolfingen erneuert.

G. Errichtung und Eröffnung neuer Haltestellen.

Am 22. Mai ist die zwischen der Haltestelle Lonay-Préverenges und dem Bahnhof Morges gelegene bediente Haltestelle Morges-St-Jean eröffnet worden; sie ist für einen beschränkten Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr eingerichtet.

IX. Zugförderungs- und Werkstättedienst.

A. Anschaffung und Ausrüstung von Rollmaterial.

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

1 elektrischer Schnelltriebzug der Serie $Re^{8}/_{12}$,
2 elektrische Rangierlokomotiven der Serie $Ee^{3}/_{3}$,
1 Skiwagen als Anhänger zu Schnelltriebwagen,
6 Traktoren mit Verbrennungsmotoren der Serie Tm,
3 elektrische Traktoren der Serie Te,
10 Personenwagen der Serie $AB^{4ü}$, mit Seitengang,
2 » » » $B^{4ü}$, leichte Bauart,
7 » » » $BC^{4ü}$, mit Mittelgang,
3 » » » $C^{4ü}$, mit Seitengang,
5 » » » $C^{4ü}$, leichte Bauart,
1 Buffetwagen der Serie $Cr^{4ü}$, leichte Bauart,
10 Gepäckwagen der Serie $F^{4ü}$,
2 Gepäckwagen mit Postraum der Serie $FZ^{4ü}$,
66 Güterwagen der Serie K^{3},
2 Schotterkippwagen der Serie S^{k},
1 Eichgewichtswagen der Serie X^{4} zum Eichen der Brückenwaagen,
23 Dienstwagen der Serie X.

2. In Auftrag gegeben wurde folgendes Rollmaterial:

5 elektrische Rangierlokomotiven der Serie $Ee^{3}/_{3}$,
3 elektrische Gepäcktriebwagen der Serie $Re^{4}/_{4}$,
1 elektrischer Schnelltriebwagen der Serie $Re^{2}/_{4}$,
2 Diesel-elektrische Triebwagen der Serie $Fm^{4}/_{5}$,
1 elektrischer Doppelschnelltriebwagen der Serie $Re^{4}/_{8}$,
1 Motorpersonenwagen «Flèche du Jura» der Serie $Ce^{2}/_{4}$,
5 elektrische Traktoren der Serie Te,
6 Traktoren mit Verbrennungsmotoren der Serie Tm,
10 Personenwagen der Serie $AB^{4ü}$, mit Seitengang,
10 Personenwagen der Serie $ABC^{4ü}$, mit Seitengang,
50 Güterwagen der Serie K^{3},
6 Gepäckwagen der Serie $F^{4ü}$,
4 Gepäckwagen mit Postraum der Serie $FZ^{4ü}$, wovon 2 leichter Bauart.

3. Im Berichtsjahr wurde folgendes Rollmaterial umgebaut:

2 Personenwagen der Serie $C^{4ü}$, umgebaut aus $AB^{4ü}$-Wagen,
1 Seuchewagen der Serie O, umgebaut aus einem K^{3}-Wagen,

2 Milchwagen der Serie O^{d}, umgebaut aus K^{2d}-Wagen,
16 Schotterwagen der Serie S^{3t}, umgebaut aus ältern Untergestellen,
2 Schmalspur-Personenwagen der Serie C^{3} Brünig, umgebaut aus BC^{3}-Wagen.

4. Die Ausrüstung der elektrischen Linien-Triebfahrzeuge mit der automatischen Zugsicherung, welche das Überfahren geschlossener Signale verhindert, ist beendet. Da auch alle Vorsignale der Strecken mit elektrischem Betrieb mit den zugehörigen Geräten ausgerüstet sind, kann diese für die Erhöhung der Betriebssicherheit bedeutungsvolle Verbesserung als abgeschlossen betrachtet werden. Sie wurde im Dezember 1935 in Angriff genommen und hat sich ausgezeichnet bewährt.

B. Zugförderung.

1. Die im Juli 1926 begonnene einmännige Bedienung der elektrischen Triebfahrzeuge im Liniendienst ist seit dem Oktober 1937 im planmässig vorgesehenen Umfang durchgeführt. Bei 20 % des Dienstes bleibt die zweimännige Bedienung zum Zwecke der Ausbildung des Lokomotivführernachwuchses bestehen.

2. Mit einem der beiden Ende März 1936 in Auftrag gegebenen roten dreigliedrigen Schnelltriebzüge $Re^{8}/_{12}$ wurden im Berichtsjahre auf verschiedenen Strecken Probe-, Mess- und Vorführungsfahrten ausgeführt. Bei letzteren fanden die neuen Fahrzeuge, die mit Geschwindigkeiten bis zu 150 km/Std. fahren, grossen Anklang.

3. Im Juli des Berichtsjahres ist eine neue Leichtstahlwagen-Komposition aus Personenwagen 2. und 3. Klasse und einem Buffetwagen in die Städteschnellzüge Zürich–Genf–Zürich eingesetzt worden. Die Wagen, die sich in jeder Beziehung bestens bewährten und bei den Reisenden sehr beliebt sind, haben trotz ihres kleinen Gewichtes selbst bei grössten Geschwindigkeiten einen vorzüglichen und ruhigen Lauf.

4. Die Ausrüstung von Stationen mit Traktoren für den leichten Rangierdienst wurde fortgesetzt. Dadurch wird der Aufenthalt der Güterzüge auf den Stationen gekürzt und die Güterbeförderung beschleunigt, wodurch namhafte Ersparnisse an Lokomotiven und Personal erzielt werden.

X. Bahnbau und Bahnunterhalt.

A. Bau neuer Linien.

1. Durch das auf den 1. August 1937 in Kraft getretene Bundesgesetz vom 17. März 1937 wurde das Bundesgesetz vom 23. Dezember 1915, das die Bundesbahnverwaltung zum Bau und Betrieb einer normalspurigen Bahn von Niederweningen nach Döttingen (Surbtalbahn) verpflichtete, aufgehoben. Als Ersatz für die entfallende Eisenbahn wird im Verkehrsgebiet des Surbtales der bereits früher eingerichtete Postautomobildienst aufrecht erhalten, für welchen die Bundesbahnen allfällig entstehende Betriebsdefizite zu übernehmen haben. Mit Beiträgen des Bundes und der SBB wurde eine neue Strasse erstellt, die ungefähr dem Trasse der projektierten Bahnlinie folgt. Ferner wird die bestehende Wehntal-Linie um rund einen Kilometer verlängert durch die Verlegung der Endstation Niederweningen gegen die Kantonsgrenze Zürich/Aargau. Diese Stationsverlegung wurde begonnen.

2. Die Korrektion der Drize im Gebiete des projektierten Bahnhofes La Praille der Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Genf-Cornavin und Eaux-Vives ist vollendet.

B. Neu- und Ergänzungsbauten.

1. Folgende wichtigere Bauten wurden vollendet:

Erstellen einer dritten Sperrmauer im Oberlauf des Wildbaches St. Barthélemy; Erweiterung der Stationen Chambrelien, Domdidier und Beromünster; Erweiterung resp. Umbau der Güterdienstanlagen in Münchenbuchsee und Schaffhausen; Errichtung neuer Zollokale in La Chaux-de-Fonds und Lugano; Verlegung des Auskunftbureaus und der Postzollokale in Luzern; Einrichtung der Zentralheizung, Verbesserung der elektrischen Licht- und Kraftanlagen, sowie Einbau von Brandmauern und Ergänzung der elektrischen Anlagen in den Lagerhäusern in Basel; Erstellen einer vermietbaren Autogarage und Überdachung des Parkplatzes in Zürich.

2. In Ausführung begriffen waren folgende grössere Bauten:

Umbau und Erweiterung der Bahnhöfe Genf und Neuenburg; Instandstellung und verschiedene Umbauten im Aufnahmsgebäude in Bern; Verlegung der Bahnlinie mit gleichzeitigem Ausbau auf zwei Doppelspuren zwischen Wilerfeld und Bern (die Erdarbeiten im Wilerfeld sind beendet, mit den Viaduktbauten über die Talwegmulde und mit dem Aareübergang ist im März 1937 begonnen worden); Verbesserung der Güterdienstanlagen in Liestal; Wiederaufbau des abgebrannten Aufnahmsgebäudes in Mosen; Verlegung der Stammlinie und Ersatz der bestehenden eisernen Birsbrücken bei Basel; Verlängerung der Perrons und Umbau des westlichen Geleisekopfes des Personenbahnhofes in Basel (Einfahrt A. L.); Ausführung des Überbaues der Aarebrücke bei Solothurn für das zweite Geleise Solothurn-West–Solothurn-HB; Zweites Geleise Emmenbrücke–Sentimatt; Erstellung eines neuen Dienstgebäudes für die Bahnhofinspektion am Stirnperron des Aufnahmsgebäudes in Zürich.

3. An Brückenbauten und Brückenverstärkungen sind fertiggestellt worden:

Der Ersatz des eisernen Überbaues der Brücke über die Thièle bei Yverdon und der Brücke über die Broye bei Bressonnaz.

Der Ersatz der Brücke über die Broye bei Lucens befindet sich in Ausführung.

C. Niveauübergänge.

1. Mit finanzieller Unterstützung durch Bund und Kantone aus Krediten für Arbeitsbeschaffung

konnten im Berichtsjahre 37 Niveauübergänge aufgehoben werden. Davon wurden 20 ersetzt durch 5 Über- und 12 Unterführungen, sowie 2 durch Parallelstrassen; 15 Niveauübergänge konnten ohne Ersatz aufgehoben werden.

2. Von den wichtigeren fertiggestellten Ersatzbauten sind zu erwähnen die Unterführungen zwischen La Tour-de-Peilz und Burier, Travers und Couvet, Erstfeld und Amsteg, sowie in Liestal, Wohlen, Reazzino, Ambri-Piotta und Quartino; die Überführungen zwischen Boudry und Colombier sowie in Rüti (Zürich); die Erstellung von Parallelstrassen zwischen Lausanne und Renens sowie Cully und Rivaz.

3. Folgende wichtigere Ersatzbauten befanden sich in Ausführung:

Überführungen zwischen Villeneuve und Roches, Frinvillier und Reuchenette (Rondchâtel), Biel und Sonceboz (Tournedos), Delsberg und Soyhières (du Vorbourg), sowie in Les Hauts-Geneveys; Kantonsstrassenverlegung zwischen Osogna und Biasca, Unterführungen zwischen Sonceboz und Tavannes, Tenero und Locarno, sowie in Brugg und Rüschlikon.

4. Bei fünf Niveauübergängen wurden die Schranken durch optisch-akustische Warnsignale, die vom fahrenden Zuge ein- und ausgeschaltet werden, ersetzt.

D. Weichen- und Sicherungsanlagen.

1. Auf vier Stationen und einem Bahnhof sind die vorhandenen Weichen- und Sicherungsanlagen erheblich verbessert worden.

2. Auf 71 Stationen wurden anlässlich der Anpassung der Vorsignaldistanzen an die Bremswege die mechanischen Klappscheibenvorsignale durch elektrische Lichttagesvorsignale ersetzt. Überall da, wo die Einfahrsignale dreibegriffig waren, wurden auch deren Vorsignale dreibegriffig ausgestaltet, so dass das Fahrpersonal bereits an der Stellung des Vorsignals erkennen kann, ob die Einfahrt ohne oder mit Ablenkung zu erfolgen hat. Auf Ende 1937 ist bei allen Vor- und Durchfahrsignalen der Ersatz des weissen durch das grüne Signallicht durchgeführt worden.

3. Auf 8 Stationen wurden zur Erhöhung der Durchfahrgeschwindigkeiten die Sicherungseinrichtungen verbessert.

4. Der elektrische Streckenblock wurde auf weitere 3 Einspur- (9 km) und 6 Doppelspurstrecken ($20,_1$ km) ausgedehnt.

5. Auf 14 Stationen wurde die elektrische Signal- und Weichenbeleuchtung neu eingeführt oder erheblich erweitert.

E. Verkehrsstörungen durch Naturgewalten und besondere Vorkommnisse.

1. Am 3. Februar brannte auf der Strecke Rodi-Fiesso–Faido der Personenwagen AB^{4ü} Mainz 11 467 des Zuges 68 vollständig aus.

2. Infolge des Niederganges von Lawinen zwischen Bouveret und St-Gingolph am 22. Februar und zwischen Giswil und Kaiserstuhl am 24. März waren die betreffenden Linien für ca. 3 resp. 6 Stunden unterbrochen. Der Verkehr wurde durch Umsteigen aufrecht erhalten.

3. In der Mitte der Schlucht zwischen Court und Moutier begann am 27. März am rechten Talhang eine Terrainbewegung, die sich innert weniger Tage zu einer grossen Rutschung entwickelte, welche die Bahnlinie und die tiefer liegende Kantonsstrasse auf eine Länge von rund 300 m zerstörte und das Birsbett an zwei Stellen zuschüttete. Das von der Rutschung betroffene Gebiet umfasst gegen 100 000 m² und reicht bis an den Fuss einer 500 m östlich der Bahn verlaufenden gewölbeförmigen Felswand. In Bewegung befand sich eine mächtige Schicht von durchnässtem sowie aufgeweichtem lehmigem und mergeligem Material.

Die ersten Anzeichen der Terrainbewegung machten sich am 27. März durch kleine Deformationen am Geleise bemerkbar. Vorerst gelang es, das sich zwischen km $69,_{335}$ und $69,_{450}$ immer stärker verschiebende Geleise in befahrbarem Zustand zu halten. Es machten sich aber bald auch bei den gemauerten Objekten Zeichen von Bewegungen bemerkbar. Am 29. März begannen auch birsabwärts, bei km $69,_{520}$, die Erdmassen sich gegen den Bahnkörper vorzuschieben und das Geleise zu bedrohen. Infolge plötzlichen Senkens des Bahnkörpers unter dem nur mit 5 km/Std. verkehrenden Zug 4650 entgleiste am 30. März nachmittags bei km $69,_{340}$ ein schwerer Güterwagen. Von diesem Zeitpunkt an war es nicht mehr möglich, das Geleise fahrbar zu halten. Der Personenverkehr wurde durch Umsteigen aufrecht erhalten, während der Güterverkehr über Biel umgeleitet wurde. Durch die ständig zunehmende Rutschung waren aber bereits am 4. April die Bahnlinie und die Kantonsstrasse sowie das Birsufer derart abgeriegelt, dass der Umsteigeverkehr nicht mehr möglich war und auch der Personenverkehr über Biel umgeleitet werden musste.

Am 15. April konnte der Fussgängerverkehr und der Verkehr mit leichten Motorwagen über eine vom Kanton Bern auf dem linken Talhang instandgestellte und verbreiterte Strasse aufgenommen werden. Am 4. Mai ist sodann zwischen den Stationen Moutier und Court ein Postautomobildienst eingerichtet worden. Mit dem Inkrafttreten des Fahrplans ab 22. Mai wurde für den kombinierten Zug- und Automobilverkehr zwischen Sonceboz und Delémont ein besonderer Fahrplan erstellt.

Nachdem durch das trockene Sommerwetter die Bewegung des Berghanges ziemlich zur Ruhe gekommen war, konnte vom 3. Oktober an der Postautomobildienst wieder eingestellt und der Verkehr durch Umsteigen über einen durch das Rutschgebiet verlegten Holzsteg bewerkstelligt werden. Inzwischen wurden die technischen und geologischen Verhältnisse, die für den Entscheid über das für die Wiederherstellung von Bahn und Strasse zu wählende Projekt von Einfluss sind, abgeklärt. Ende des Berichtsjahres ist der Bau eines Stollens zur Ableitung einer grösseren im unteren Teil des Rutschhanges zutage tretenden Quelle in Angriff genommen worden. Mit der Wiederherstellung der Bahnanlage selbst hoffen wir im Frühjahr 1938 beginnen zu können.

4. Am 24. Juni abends wurden infolge eines heftigen Gewitters die Weichen und Geleise der Station Altstätten (St. G.) durch den über die Ufer getretenen Stadtbach überflutet, unter Ablagerung

von Kies und Schlamm auf eine Länge von 500 m. Im weitern wurde die Strecke Altstätten–Rebstein-Marbach durch eine trichterförmige Einsenkung im Bahndamm unterbrochen. Der Verkehr wurde durch Umsteigen und Einsetzen einer Motordraisine aufrecht erhalten.

F. Bahnunterhalt.

Ausser den regelmässig wiederkehrenden Unterhaltungsarbeiten ist die Wiederherstellung des alten durch Brand beschädigten Aufnahmsgebäudes in Freiburg und der Umbau der St. Margarethenbrücke in Basel zu erwähnen.

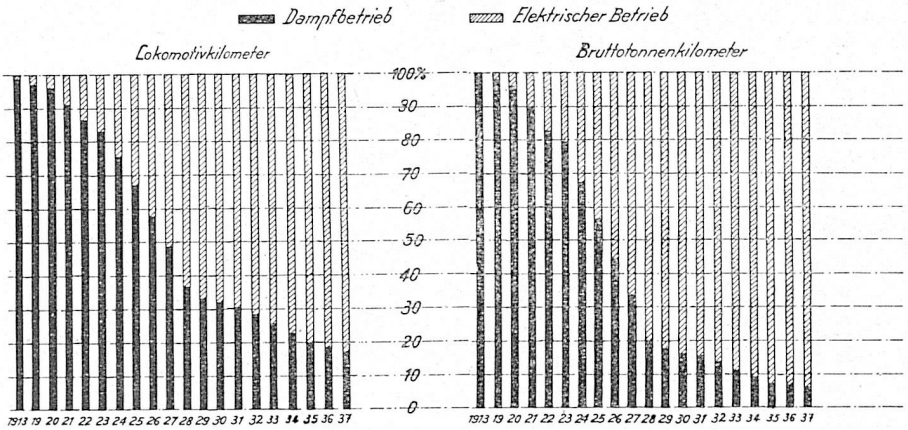
XI. Elektrifizierung.

A. Allgemeines.

Wir haben im Hinblick auf die beabsichtigte Elektrifizierung der Linie Le Pont-Le Brassus der Eisenbahngesellschaft dieser Linie mitgeteilt, dass wir bereit seien, die Elektrifizierung unserer Anschlussstrecke Le Day–Le Pont im Jahre 1938 durchzuführen.

Abbildung 18.

Fortschritte der Elektrifizierung



B. Kraftwerke.

1. Energiewirtschaft.

In den eigenen Kraftwerken [1]) erzeugte Einphasenenergie:

	1937 kWh	1936 kWh
Kraftwerkgruppe Amsteg—Ritom	299 087 000	269 141 000
Kraftwerkgruppe Vernayaz—Barberine . .	217 758 000	204 388 000
Kraftwerk Massaboden.	9 033 000	8 374 000
Total	525 878 000	481 903 000

Bezogene Einphasenenergie:

aus dem Etzelwerk . .	21 900 000	—
aus bahnfremden Kraftwerken	89 532 000	82 228 000
Summe der erzeugten und bezogenen Einphasenenergie	637 310 000	564 131 000

In den eigenen Kraftwerken erzeugte Dreiphasenenergie:

Kraftwerk Amsteg . . .	16 585 000	28 597 000
» Vernayaz . .	—	—
» Massaboden .	5 618 000	2 182 000
Total	22 203 000	30 779 000

[1]) Das Etzelwerk wird in dieser Aufstellung nicht als «eigenes Kraftwerk» betrachtet.

In den eigenen Kraftwerken erzeugte Einphasen- und Dreiphasenenergie	1937 kWh	1936 kWh
	548 081 000 (100 %)	512 682 000 (100 %)
wovon:		
a. mit Hilfe der Stauseen in den Kraftwerken Ritom, Barberine und Vernayaz erzeugt . .	210 943 000 (38,5 %)	200 672 000 (39,1 %)
b. von den Flusswerken Amsteg (einschliesslich Göschenen), Vernayaz (einschliesslich Trient) und Massaboden erzeugt.	337 138 000 (61,5 %)	312 010 000 (60,9 %)
Energieabgabe für die Zugförderung der SBB ab Kraftwerken . . .	618 573 000	545 679 000

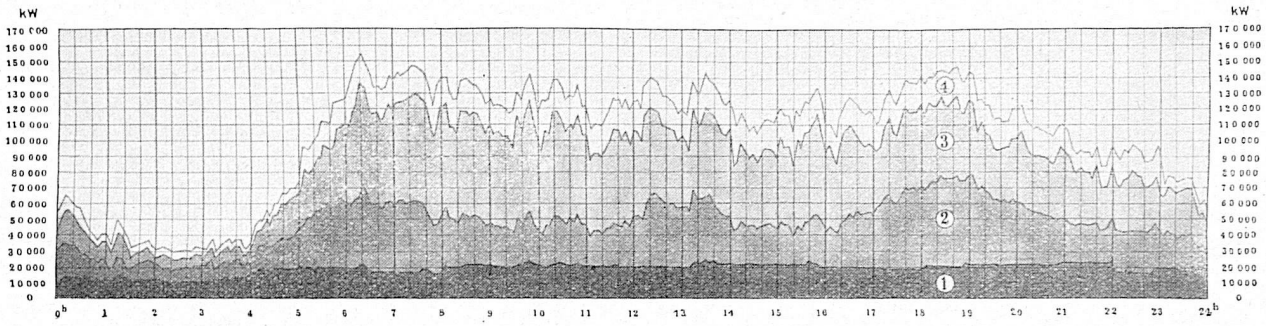
Gegenüber dem Vorjahr ist der Energieverbrauch um 72 894 000 kWh, d. h. um rund 13,4 %, gestiegen. Dieser Mehrverbrauch ist in der Hauptsache auf die Wiederbelebung des Verkehrs und auf die Führung neuer Züge (Leichtschnellzüge), aber auch auf die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit und auf die Aufnahme des elektrischen Betriebes der Linie Delémont–Moutier–Sonceboz zurückzuführen.

2. Kraftwerk Amsteg.

Im Umlauftunnel bei der Wasserfassung der Reuss wurden auch im Winter 1936/37 rund 120 m² stark abgenützter und beschädigter Partien der Sohlenpflästerung durch Granitquader ersetzt; damit

Abbildung 19.

Belastungsdiagramm vom Donnerstag, den 23. Dezember 1937:



1 = Erzeugte Energie im Etzelwerk	427 000	kWh
2 = Erzeugte Energie in der Kraftwerkgruppe Amsteg-Ritom-Göschenen	646 000	»
3 = Erzeugte Energie in der Kraftwerkgruppe Vernayaz-Barberine-Massaboden	854 000	»
4 = Bezogene Energie von fremden Kraftwerken	288 000	»
Totalverbrauch	2 215 000	kWh
Belastungsspitze (6 Uhr 20)	154 000	kW
Mittlere Belastung	92 300	kW

dürfte der Tunnel für längere Zeit der starken Beanspruchung durch den Geschiebetrieb gewachsen sein. Die Erneuerung der Statorwicklung an einem der fünf Bahngeneratoren ist beendet und der Generator wieder in Betrieb genommen worden. Die Fortsetzung dieser Arbeit an den übrigen Generatoren musste wegen starker Steigerung des Energieverbrauches bis zur Inbetriebnahme des Etzelwerkes verschoben werden. Im Hagglisberg oberhalb Amsteg sind Schutzbauten gegen Lawinen und Steinschlag ausgeführt worden.

3. Kraftwerk Ritom.

Der Ritomsee sank am 2. Mai auf seinen tiefsten Stand mit $2,_4$ Millionen m³ Nutzinhalt und erreichte am 18. September wieder den vollen Stauinhalt von $27,_5$ Millionen m³. Am 9. November begann die winterliche Absenkung bis auf einen Inhalt von $20,_1$ Millionen m³ am Ende des Jahres. An der Strasse Wasserschloss–Piora musste nach einem Felssturz eine grössere Felsmasse abgesprengt und einige Futtermauern, sowie die Brüstungsmauer neu erstellt werden.

4. Kraftwerk Vernayaz.

Bei sämtlichen Generatoren wurden neue Schnellregler eingebaut.

5. Kraftwerk Barberine.

Am 1. Mai war der Barberinesee auf seinen tiefsten Stand mit $3,_1$ Millionen m³ Nutzinhalt gesunken und am 24. Juli wieder auf den höchsten Stand mit 39 Millionen m³ gestiegen. Die winterliche Absenkung begann am 3. Oktober und am Jahresende betrug der Nutzinhalt noch 28 Millionen m³. Der tiefe Seestand im Frühjahr wurde dazu benützt, um einige Arbeitsfugen im unteren Teil der Staumauer, wo der Beton durch Frostwirkung gelitten hatte, mit Betonsteinen zu verkleiden. Ebenfalls wegen Frostschäden musste an zwei Fixpunkten der Druckleitung eine Bruchsteinverkleidung aufgebracht werden. Im Spätherbst wurde die Druckleitung unterhalb des Giétroztunnels wegen drohenden Felssturzes mit einer 20 m langen Holzkonstruktion überdacht, mit deren Schutz im Frühjahr 1938 die Abräumung der Felswand über dem Tunnelportal vorgenommen werden soll.

6. Kraftwerk Massaboden.

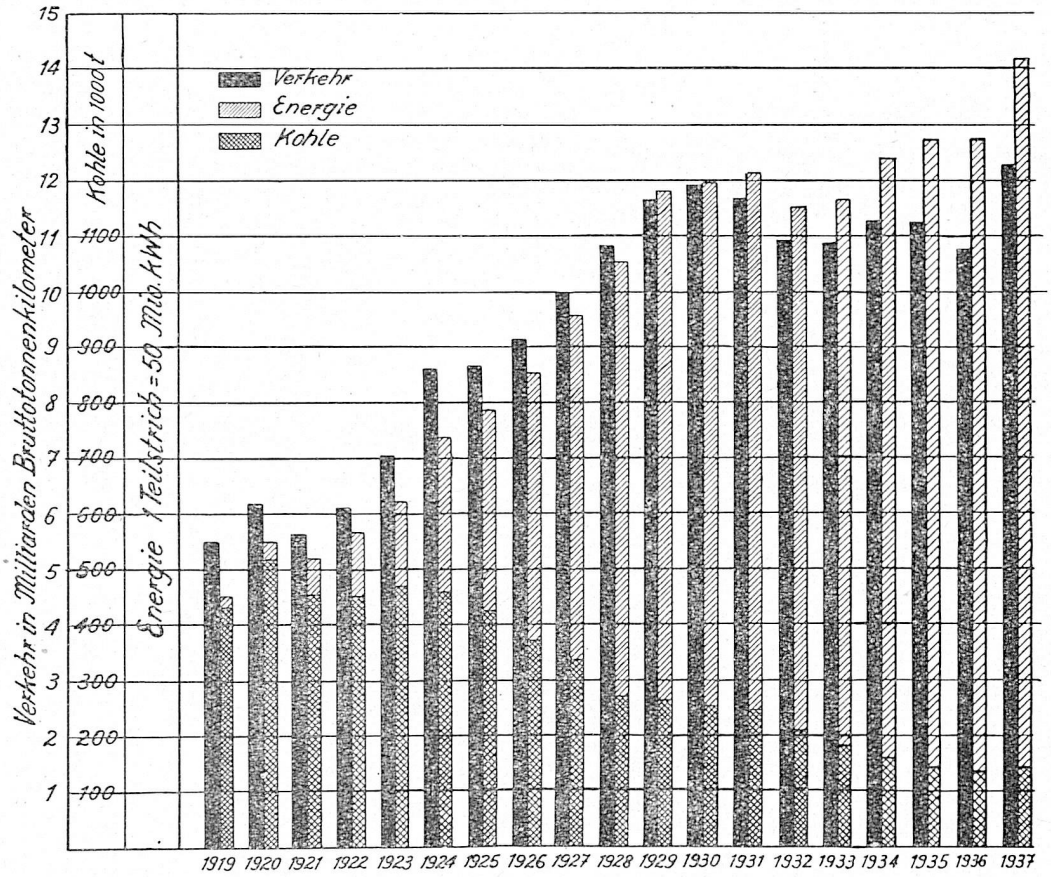
Im Frühjahr wurden gegen 300 m³ loser Felsen, welche die Wasserfassung und das Wärterhaus, wie auch die Furkastrasse und die Furka–Oberalpbahn bedrohten, im Einvernehmen mit dem Kanton Wallis und der Furka–Oberalpbahn abgesprengt. Die stark abgenützte Holzabdeckung auf der Krone des Rhonewehres ist mit gebrauchten eichenen Bahnschwellen erneuert worden. Wegen stark fortgeschrittener Frostschäden am Beton musste die Überführung des Zulaufkanales über die Furkastrasse abgebrochen und neu erstellt und das Kanalstück längs der Hohen Fluh instandgestellt werden. Das Kraftwerk blieb zu diesem Zwecke einen Monat abgestellt. Bei dieser Gelegenheit wurden die Schaltanlagen des Kraftwerkes und der Ventilationsanlage des Simplontunnels übersichtlicher angeordnet, um eine erhöhte Betriebssicherheit zu erzielen.

7. Etzelwerk.

Am Ende des Berichtsjahres betrugen die Bauaufwendungen $57,_6$ Millionen Franken, wovon $13,_9$ Millionen Franken auf den Landerwerb entfallen. Es kann damit gerechnet werden, dass die Baukosten innerhalb des Voranschlages von 65 Millionen Franken bleiben werden. Die Betriebsrechnung des Kraftwerkes wird vom 1. Oktober 1937 an geführt.

Die Bauarbeiten im Seegebiet waren so weit fortgeschritten, dass am 19. April 1937 der provisorische Grundablass in der Staumauer geschlossen und am 30. April mit dem Füllen des Sees begonnen werden konnte. Während des Seeanstieges wurden vor allem die Deformationen und die Durchsickerungen an der Staumauer und am Hühnermattdamm sorgfältig beobachtet. Die Ergebnisse der Beobachtungen sind in jeder Beziehung befriedigend. Am 13. September ist die in der Konzession vorgeschriebene Stauhöhe von $892,_{60}$ m ü. M. erreicht worden. Die Pumpanlagen Schachen, Euthal und Willerzell kamen bei den entsprechenden Seespiegeln in Betrieb. Die Sihlverbauung zwischen dem Kies-

Abbildung 20.



sammler im Ochsenboden und der Studenerbrücke, die vom Kanton Schwyz mit Beitragsleistung der Etzelwerk AG. ausgeführt wird, ist beendet. Die Arbeiten für die Verbauungen der Sihl unterhalb der Studenerbrücke und der Minster wurden Ende Dezember wegen Schneefall und Kälte eingestellt. Überaus heftige Hochwasser im Juni und Juli verursachten etwelche Verzögerungen und richteten insbesondere an der Minsterverbauung erheblichen Schaden an. Sämtliche übrigen Bauarbeiten im Seegebiet konnten beendet werden.

Der Stollen steht seit dem 2. August 1937 ununterbrochen unter Druck. Mitte Juni waren die beiden Druckrohrstränge fertig montiert; sie wurden Ende Juni zum ersten Male gefüllt. Beim Maschinenhaus und Unterwasserkanal sind sämtliche Bauarbeiten fertiggestellt.

Die Montage der sechs Hauptmaschinengruppen (Turbinen und Generatoren) war im Frühjahr beendet. Alle sechs Gruppen wurden längeren Probeläufen im Leerlauf und auf den Wasserwiderstand belastet unterzogen und für die Betriebsaufnahme vorbereitet. Die Einphasen- und Dreiphasen-Transformatoren wurden im Sommer angeliefert und waren Ende September betriebsbereit aufgestellt. Die Montage der Schaltanlagen und der Schalttafeln in Maschinensaal und Kommandoraum war Ende September so weit fortgeschritten, dass anfangs Oktober je eine Dreiphasen- und eine Einphasen-Maschinengruppe mit dem Netz der NOK und der SBB parallelgeschaltet werden konnte.

Zum Zwecke der einwandfreien Messung der Wasserführung der Sihl beim Eintritt in den Kanton Zürich ist bei Hütten eine Messschwelle und ein Limnigraph mit Fernmeldung der Abflussmengen zur Staumauer errichtet worden.

Von den vom Bezirk Einsiedeln erstellten Siedelungen sind 28 bezogen, zwei Siedelungen sind noch im Bau.

Seit Baubeginn des Etzelwerkes wurden bis Ende 1937 615 000 Arbeitstage geleistet, davon 403 000 durch Arbeitslose, die von den Kantonen Zürich und Schwyz zugewiesen wurden. Der Zementverbrauch während der ganzen Bauzeit betrug 26 900 t. Im Laufe des Berichtsjahres wurde der Landerwerb für den Sihlsee und die damit zusammenhängenden Strassenbauten beendigt. Im ganzen sind, mit Inbegriff der gesamten Werksanlagen, $11,_8$ km² Boden erworben worden.

Die Ersatzleistung für den durch die Ableitung des Sihlwassers entstehenden Energieausfall in den Wasserwerken des Sihltales ist vor Staubeginn in der Mehrzahl der Fälle endgültig geregelt worden. Wo dies nicht möglich war, konnten rechtzeitig vorläufige Abkommen getroffen werden, so dass der Staubeginn nicht gehemmt wurde.

Am 1. Oktober ist bei vollem See mit der Energieabgabe an die Nordostschweizerischen Kraftwerke und am 12. Oktober mit derjenigen an die Bundesbahnen begonnen worden. Bis Ende des Jahres haben die SBB $21,_9$ Millionen kWh und die NOK $25,_2$ Millionen kWh aus dem Etzelwerk bezogen. Der nutzbare Seeinhalt ist von $91,_8$ Millionen m³ am 1. Oktober auf $55,_9$ Millionen m³ am 31. Dezember zurückgegangen, wovon $35,_6$ Millionen m³ den SBB und $20,_3$ Millionen m³ den NOK verbleiben. Ein an

einem Einphasengenerator aufgetretener Kurzschluss verursachte erhebliche Schäden am Stator, welche die Lieferfirma auf Ende des Jahres noch nicht vollständig beheben konnte.

C. Übertragungsleitungen.

Die bei Altendorf im Etzelwerk ankommenden Übertragungsfreileitungen von Steinen, Rapperswil und Sargans wurden mittels Kabeln an die Freiluftschaltanlage des Etzelwerkes angeschlossen.

D. Unterwerke.

In den Unterwerken Steinen und Sihlbrugg sind die Transformatoren zur Spannungsverbesserung mit neuen Anzapfungen versehen worden. Zwecks Einführung des personalsparenden einschichtigen Betriebsdienstes wurden in den Unterwerken Sihlbrugg und Emmenbrücke die automatischen Telephonanlagen erweitert. Im Unterwerk Rupperswil sind die Durchführungen der 66- und 132-kV-Ölschalter umgeändert worden. Im Schaltposten Rapperswil wurden die 66-kV-Ölschaltergruppen ausgebaut. Sie kamen im Etzelwerk zur Aufstellung.

E. Fahrleitungen.

Im Rutschgebiet bei Court der Linie Sonceboz–Moutier wurde die Fahrleitung entfernt und eine provisorische Verbindungsleitung hergestellt. Am 2. Mai konnte der elektrische Betrieb auf der Strecke Sonceboz–Court aufgenommen werden. Die Doppelisolation ist auf folgenden Strecken eingebaut worden: Saxon–Riddes, St. Maurice–Evionnaz, Neuveville–Biel, Au (Zch.)–Richterswil, Wil–Uzwil, Flawil–St. Gallen (ausschl.), Romanshorn–Bürglen, ferner in den Stationen Cossonay, Chavornay, Coppet und Villeneuve, sowie im Bahnhof Nyon. Auf der Strecke Sargans–Chur wurde die Isolation der Hilfsleitung verstärkt. Mit Rücksicht auf die Inbetriebnahme des Etzelwerkes sind in den Stationen Altendorf, Au (Zch.), Wetzikon und Meilen Schutzstrecken eingebaut worden.

F. Schwachstromanlagen.

Das im Rutschgebiet von Court (Sonceboz–Moutier) bereits verlegte und unterbrochene Schwachstromkabel ist durch eine provisorische Kabelleitung auf Holzstangen ersetzt worden. Die automatischen Telephonzentralen im Bahnhof Biel und im Unterwerk Delsberg wurden für die Fernwahlverbindungen Biel–Sonceboz–Delsberg und Biel–Delsberg–Basel erweitert, diejenige von Bern für den Anschluss einer vierten Leitung nach Zürich und einer dritten Leitung nach Lausanne. In den Kraftwerken Amsteg und Vernayaz sind neue Telephonzentralen mit Anpassung an die bestehenden Anlagen eingebaut worden. Für die Telephonverbindung Rapperswil-Etzelwerk wurde ein Kabel in den Zürichsee gelegt.

XII. Schlussbemerkungen und Anträge.

Der Ausgabenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1936 betrug, einschliesslich eines Passivsaldo-Vortrages von Fr. 176 402 148.08 aus dem Jahre 1935, Fr. 244 082 522. 93. Von diesem Betrag ist gemäss Beschluss der Bundesversammlung vom 16. Juni 1937 ein Teil von Fr. 7 746 120. 30 als Verzinsung des Kriegsdefizites dem Konto «Kriegsdefizit» belastet, der Rest von Fr. 236 336 402. 63 auf die Rechnung des Jahres 1937 übertragen worden. Durch diese Verrechnung erhöhte sich das Kriegsdefizit auf den 1. Januar 1937 von Fr. 172 136 006. 02 auf Fr. 179 882 126. 32.

Der Überschuss der Ausgaben des Jahres 1937 beträgt Fr. 14 556 777. 94. Mit Einschluss des vom Vorjahr übernommenen Passivsaldos von Fr. 236 336 402. 63 ergibt sich auf Ende 1937 ein Passivsaldo von Fr. 250 893 180. 57.

Durch die Verzinsung des Kriegsdefizites mit 4 % wird die Gewinn- und Verlustrechnung mit Fr. 7 195 285 belastet. Wir empfehlen, wie es in den Jahren 1932, 1933, 1934, 1935, 1936 und 1937 geschah, diesen Teil des Fehlbetrages auf 1. Januar 1938 wiederum auf das Konto «Kriegsdefizit» zu verrechnen und nur den Rest von Fr. 243 697 895. 57 als Defizit der Jahre 1931, 1932, 1933, 1934, 1935, 1936 und 1937 auf neue Rechnung vorzutragen. Das Kriegsdefizit erhöht sich dadurch auf Anfang des Jahres 1938 auf Fr. 187 077 411. 32.

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

Anträge

zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen des Jahres 1937 und die Bilanz auf 31. Dezember 1937 der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Geschäftsführung der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1937 wird genehmigt.

3. Vom Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1937 im Betrage von Fr. 14 556 777. 94 werden auf 1. Januar 1938 4% Zins des Kriegsdefizites oder Fr. 7 195 285 dem Konto «Kriegsdefizit» belastet. Der Rest (Fr. 7 361 492. 94) und die Passivsaldi der Jahre 1931, 1932, 1933, 1934, 1935 und 1936, welche auf 1. Januar 1937 den Betrag von Fr. 236 336 402. 63 erreichten, werden mit Fr. 243 697 895. 57 auf neue Rechnung vorgetragen.

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

Bern, den 14. April 1938.

Für die Generaldirektion
der Schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:
Etter.