Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1938)

Artikel: Geschäftsbericht der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1938 an den Schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung

Autor: Etter

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676174

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 14.09.2025

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

Geschäftsbericht

der

Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen

für das

Jahr 1938

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 1938 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 1938 2915,312 Kilometer.

im Jahresdurchschnitt		2914,903 km
Hievon steht ausser Betrieb die Strecke: Otelfingen—Niederglatt . .		12,609 »
Verbleiben: Eigene Linien im Betrieb		2902,294 km
Hievon haben die Bundesbahnen verpachtet die Strecken:		
Basel-SBB—St. Johann (Grenze)	5,281 km	
Wohlen—Bremgarten .	7,041 »	
Wattwil—Ebnat-Kappel	5,062 »	17,384 km
Die Länge des auf eigene Kosten betriebenen eigenen Netzes beträgt .		2884,910 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		2898,676 km
Sie verteilt sich auf die drei Kreise wie folgt:		
Kreis I		948,030 km
Kreis II		962,512 »
Kreis III		988,134 »

Die Schweizerischen Bundesbahnen sind am Betriebe anderer Bahnen wie folgt beteiligt:

a. Der gesamte Betrieb wird besorgt auf der Strecke:

Güterbahn: Basel-DRB—Kleinhüninger-Rheinhafen.		4,005 km
b. Der Zugbegleitungs- und der Zugförderungsdienst wird besorgt auf den Strecken:		
Crassier-La Rippe (Grenze)—Divonnes-Les Bains	3,202 km	
Pont—Brassus	13,108 »	
Les Verrières (Grenze)—Pontarlier	11,284 »	
Münster—Lengnau . . .	12,979 »	
Koblenz (Grenze)—Waldshut	1,743 »	
Iselle (Eigentumsgrenze)—Domodossola. . . .	19,068 »	
Pino (Grenze)—Luino . .	14,639 »	
Kleinere Anschlußstrecken von zusammen	3,630 »	79,653 »
Die Länge der Linien, an deren Betrieb die Bundesbahnen mitwirken, beträgt		83,658 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		2982,334 km

Die Eigentums- und Betriebslängen sind in Übereinstimmung mit der schweizerischen Eisenbahnstatistik nach den international geltenden Grundsätzen neu berechnet, wodurch sich im Vergleich zu den bisherigen Angaben kleinere Abweichungen ergeben.

II. Allgemeine Lage und finanzielle Ergebnisse.

Unter dem Einfluss des im letzten Jahre eingetretenen weltwirtschaftlichen Konjunkturrückganges und der teilweisen Stagnation im schweizerischen Wirtschaftsleben erlitt die günstige Verkehrs- und Einnahmenentwicklung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1938 einen Rückschlag.

Im Personenverkehr, der nach einem seit 1930 bis 1936 anhaltenden Niedergang um $20,_{98}$ Millionen Reisende oder $16,_4$ % im Jahre 1937 erstmals wieder einen Verkehrsanstieg um $5,_{05}$ Millionen Personen oder $4,_7$ % aufwies, hat sich zwar im Jahre 1938 die Gesamtzahl der beförderten Reisenden auf $113,_{20}$ Millionen Personen erhöht, was gegenüber dem Vorjahre eine Zunahme von $1,_{21}$ Millionen Reisenden oder $1,_1$ % bedeutet. Diese bescheidene Verkehrsbelebung ist auf den vermehrten einheimischen Reiseverkehr zurückzuführen, während der Verkehr aus dem Ausland unter dem Druck der internationalen wirtschaftlichen und politischen Unsicherheit und der zunehmenden Ausreise- und Devisenschwierigkeiten eine Abschwächung erfahren hat.

Im Gegensatz zu den gesteigerten Verkehrsziffern sind die Einnahmen aus dem Personenverkehr, die im Jahre vorher eine Verbesserung um $12,_{87}$ Millionen Franken oder $10,_7$ % auswiesen, im Berichtsjahre um $1,_{13}$ Millionen Franken oder 0_8 % auf insgesamt $131,_{91}$ Millionen Franken zurückgegangen. Dieses Ergebnis ist darauf zurückzuführen, dass der Rückgang des Verkehrs bei den obern Fahrpreiskategorien durch die Zunahme des Verkehrs zu niedrigeren Tarifen, insbesondere der Streckenabonnementsfahrten, wohl mengenmässig, nicht aber hinsichtlich der Einnahmen kompensiert wurde. Im Vergleich zu den im Jahre 1930 erzielten Höchsteinnahmen von $159,_{12}$ Millionen Franken ist das letztjährige Erträgnis um $27,_{21}$ Millionen Franken oder $17,_1$ % niedriger ausgefallen.

Der Güterverkehr, der erfahrungsgemäss rascher und in weit stärkerem Ausmasse als der Personenverkehr von den Konjunkturschwankungen beeinflusst wird, hat einen empfindlichen Verkehrs- und Einnahmenausfall erlitten. Verzeichneten die im Gepäck-, Post-, Tier- und Güterverkehr beförderten Transportmengen nach einer von 1929 bis 1936 andauernden Verkehrsschrumpfung im Jahre 1937 erstmals wieder einen beträchtlichen Anstieg um $2,_{97}$ Millionen Tonnen oder $23,_2$ %, so stellte sich im Berichtsjahre neuerdings ein Sinken des Verkehrsvolumens um $1,_{91}$ Millionen Tonnen, d. h. um $12,_1$ % auf $13,_{87}$ Millionen Tonnen, ein. Hervorzuheben ist, dass die während des ganzen Jahres anhaltende absteigende Verkehrsentwicklung in der zweiten Jahreshälfte eine Verlangsamung zeigt, indem gegenüber den Vorjahresziffern die Gütermengen im ersten Vierteljahr um $13,_6$ %, im zweiten Vierteljahr um $15,_3$ %, im dritten Vierteljahr um $9,_0$ % und im letzten Vierteljahr um $10,_7$ % zurückgingen. Der im Jahre 1938 eingetretene Rückgang ist vor allem auf die starke Schrumpfung im internationalen Transitverkehr und in der schweizerischen Einfuhr zurückzuführen.

Die Einfuhr verzeichnet einen Rückgang von 501 000 Tonnen oder $6,_3$ % auf $7,_{48}$ Millionen Tonnen, im wesentlichen verursacht durch den verringerten Import von Kohlen, Düngstoffen, Futtermitteln, Roheisen und Rohstahl.

Bei der Ausfuhr ist eine Senkung um 92 000 Tonnen oder $13,_0$ % auf insgesamt 615 000 Tonnen festzustellen, die zur Hauptsache auf einem verminderten Export von Eisenerzen, Alteisen, frischem Obst und Nutzholz beruht.

Infolge der wertmässigen Abnahme der Einfuhr von 1807 Millionen Franken auf 1607 Millionen Franken und der Zunahme der Ausfuhr von 1286 Millionen Franken auf 1317 Millionen Franken ist der Fehlbetrag der schweizerischen Handelsbilanz, der im Vorjahre von 385 Millionen Franken auf 521 Millionen Franken angewachsen war, im Berichtsjahre auf einen seit 1922 nicht mehr erreichten Stand von 290 Millionen Franken gesunken.

Den weitaus grössten mengenmässigen Rückschlag hat der Durchfuhrverkehr erlitten, der im

Abbildung 1.

Die Entwicklung des Personenverkehrs.

1913—1938.

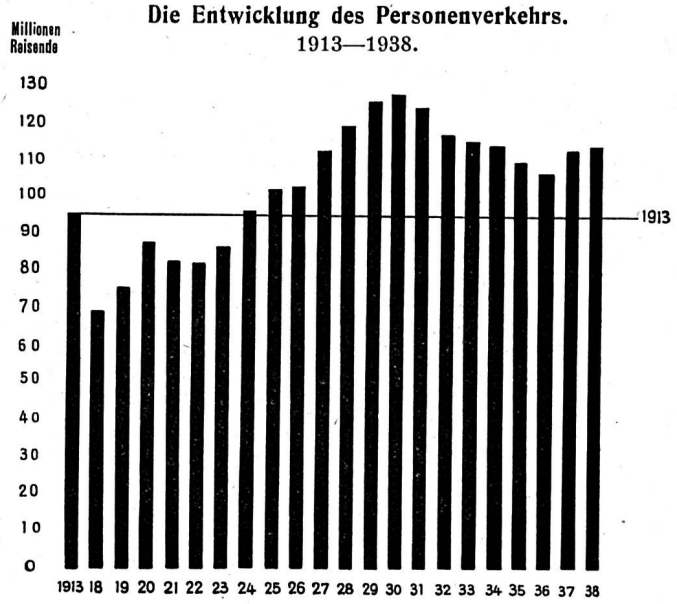
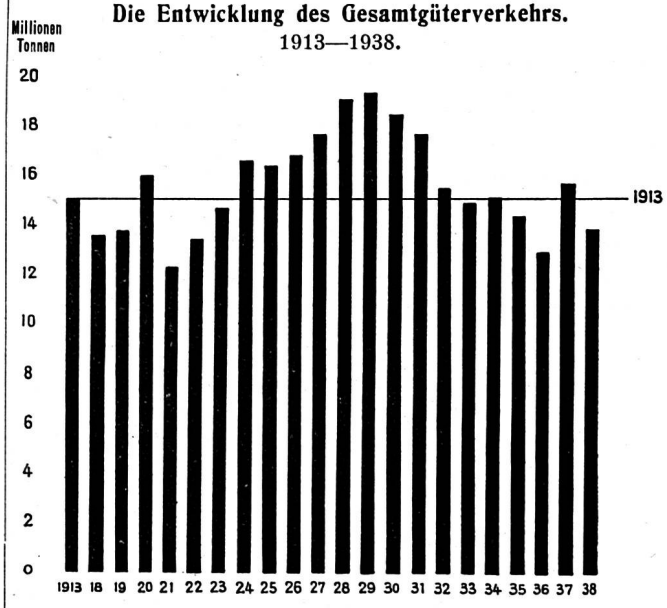


Abbildung 2.

Die Entwicklung des Gesamtgüterverkehrs.

1913—1938.

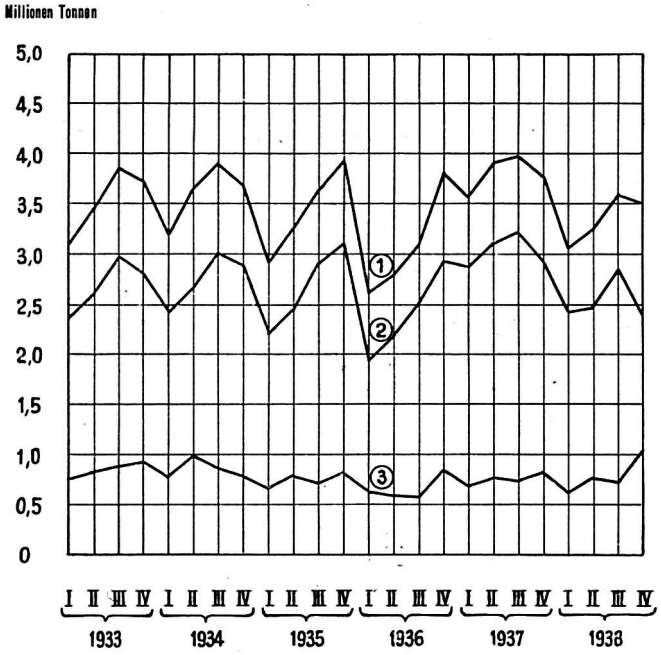


Jahre vorher noch eine bedeutende Steigerung um $1,_{51}$ Millionen Tonnen aufzuweisen hatte und im vergangenen Jahre um $1,_{41}$ Millionen Tonnen auf $2,_{15}$ Millionen Tonnen zurückfiel; dies ist fast ausschliesslich dem Ausfall der Kohlentransporte im internationalen Transitverkehr zuzuschreiben. Wie sehr das rückläufige Ergebnis im Güterverkehr der Bundesbahnen im letzten Jahre durch den Rückgang der Durchfuhr beeinflusst wurde, erhellt daraus, dass an dem Gesamtausfall von $1,_{91}$ Millionen Gütertonnen der Transitverkehr allein mit $1,_{41}$ Millionen Tonnen, d. h. mit

Abbildung 3.

Güterverkehr der S. B. B. und Ein-, Aus- und Durchfuhrverkehr in den Quartalen der Jahre 1933—1938.

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



74 % beteiligt ist. Die ausschlaggebende Bedeutung, die dem schweizerischen Aussenhandel und dem internationalen Transit im Rahmen des gesamten Güterverkehrs unserer Verwaltung überhaupt zukommt, geht daraus hervor, dass im Durchschnitt der letzten fünf Jahre rund drei Viertel der Güterbeförderung der Bundesbahnen auf den Aussenhandels- und Durchfuhrverkehr entfielen.

Der Binnenverkehr hat sich trotz der auf einzelnen Gebieten der schweizerischen Wirtschaft festzustellenden Rückbildungserscheinungen im Gesamtergebnis des Jahres 1938 auf der Höhe des Vorjahres gehalten.

Als Folge des Rückgangs der Gütertransporte sind die Einnahmen aus dem Gepäck-, Post-, Tier- und Güterverkehr, die im Jahre 1937 eine Zunahme von $31,_{41}$ Millionen Franken aufwiesen, im Berichtsjahre mit einem Total von $175,_{72}$ Millionen Franken um $14,_{84}$ Millionen Franken hinter dem vorjährigen Ergebnis zurückgeblieben. Verglichen mit den im Jahre 1929 erzielten Höchsteinnahmen von $245,_{70}$ Millionen Franken beträgt die Einbusse $69,_{98}$ Millionen Franken, das sind $28,_{5}$ %.

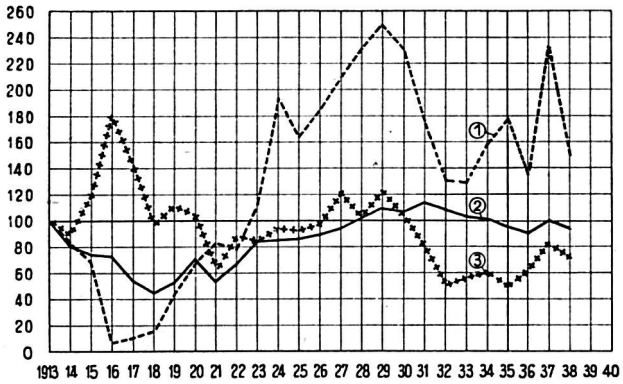
Entsprechend den gesunkenen Einnahmen im Personen- und Güterverkehr haben sich die gesamten Transporteinnahmen um $15,_{97}$ Millionen Franken oder $4,_{9}$ % auf $307,_{62}$ Millionen Franken vermindert. Gegenüber den Transporteinnahmen des Hochkonjunkturjahres 1929, die mit $401,_{95}$ Millionen Franken ihren bisher höchsten Stand erreichten, ergibt sich eine Verschlechterung um $94,_{33}$ Millionen Franken, d. h. um $23,_{5}$%.

Abbildung 4.

Aussenhandels- und Durchfuhrmengen.

1913=100 gesetzt.

1 Durchfuhr 2 Einfuhr 3 Ausfuhr



Die bei unserer Verwaltung im letzten Jahre zu beobachtende ungünstige Entwicklung der Verkehrseinnahmen ist auch bei einigen ausländischen Hauptbahnen festzustellen; bei anderen Bahnen konnte einem finanziellen Rückschlag nur durch Tariferhöhungen entgegengewirkt werden.

Entsprechend den leicht zugenommenen Verkehrsleistungen im Personenverkehr und dem starken Rückgang im Güterverkehr haben die Betriebsleistungen in den beiden Verkehrsarten eine unterschiedliche Entwicklung erfahren. Während bei den Reisezügen die Zugkilometer um $1,_{68}$ Millionen oder $5,_{0}$ % auf insgesamt $35,_{47}$ Millionen, die Bruttotonnenkilometer um 142 Millionen oder $2,_{1}$ % auf $7,_{01}$ Milliarden und die Leistungen der Personenwagen um $9,_{39}$ Millionen oder $1,_{6}$ % auf 607 Millionen Wagenachskilometer anstiegen, sind bei den Güterzügen die Zugkilometer um 523 000 oder $4,_{5}$ % auf $11,_{13}$ Millionen, die Bruttotonnenkilometer um 791 Millionen oder $14,_{3}$ % auf $4,_{74}$ Milliarden und die Leistungen der Güterwagen um 106 Millionen oder $12,_{0}$ % auf 778 Millionen Wagenachskilometer zurückgefallen. Auf den elektrisch betriebenen Linien wurden 82 % der Gesamtzahl der geleisteten Triebfahrzeugkilometer, 86 % der Zugkilometer und 93 % der Bruttotonnenkilometer ausgeführt.

Der Personalbestand, einschliesslich der Unternehmerarbeiter und der vorübergehend beschäftigten Hilfsarbeiter, betrug im Durchschnitt des Jahres 1938 noch 29 326 Mann und konnte somit gegenüber dem Vorjahre weiterhin um 119 Arbeitskräfte oder $0,_{4}$ % herabgesetzt werden, während das eigentliche Betriebspersonal eine Verminderung um 404 Mann oder $1,_{4}$ % auf 27 483 Mann erfuhr. Im Vergleich zu dem im Jahre 1920 erreichten Höchststand von 39 676 Bediensteten stellt sich der Personalabbau, ohne Berücksichtigung der Unternehmerarbeiter und der vorübergehend beschäftigten Hilfsarbeiter, auf 12 045 Mann, somit auf $30,_{4}$ %,

Abbildung 5.
Betriebs-Überschüsse 1903—1938.

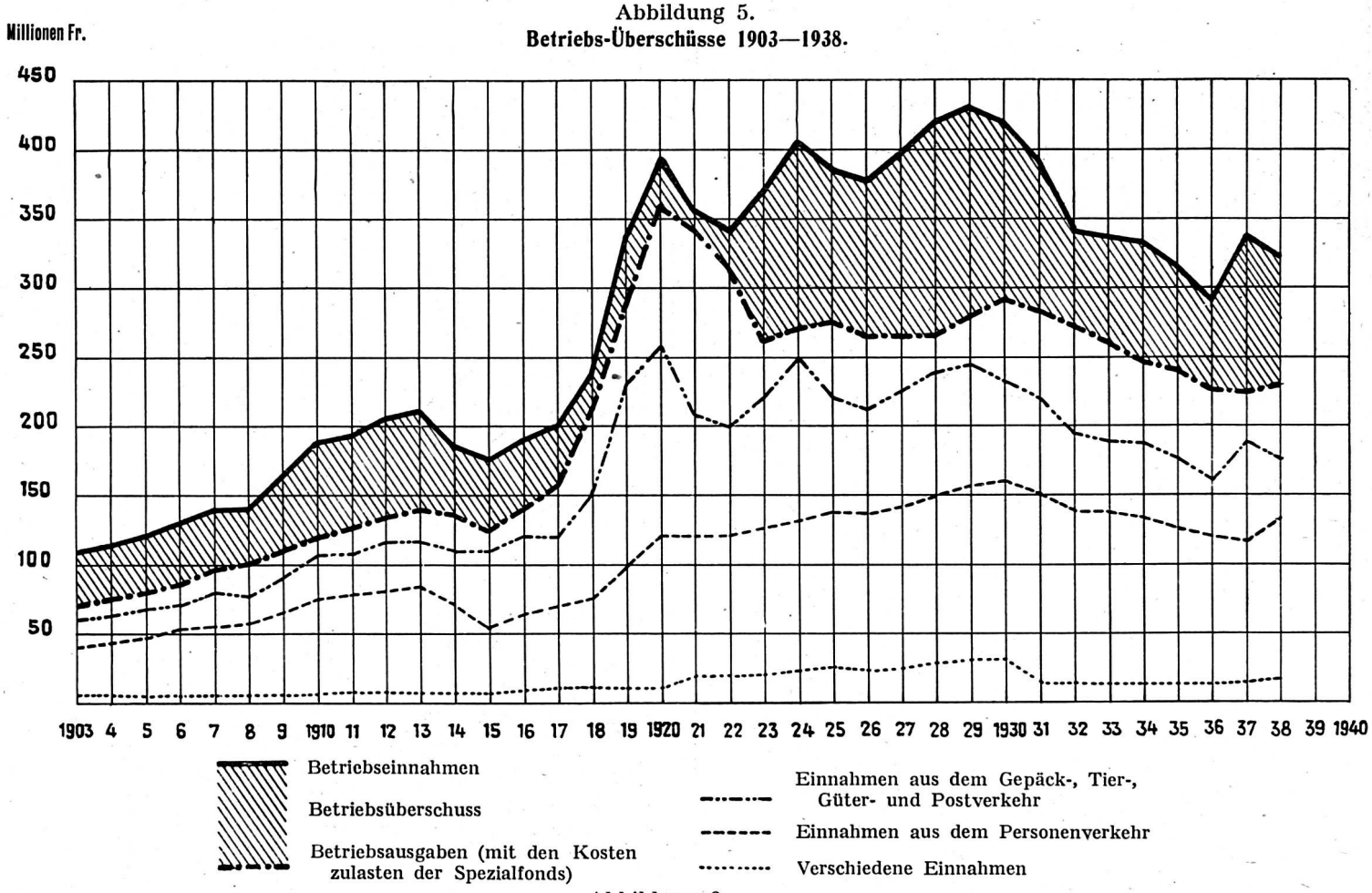
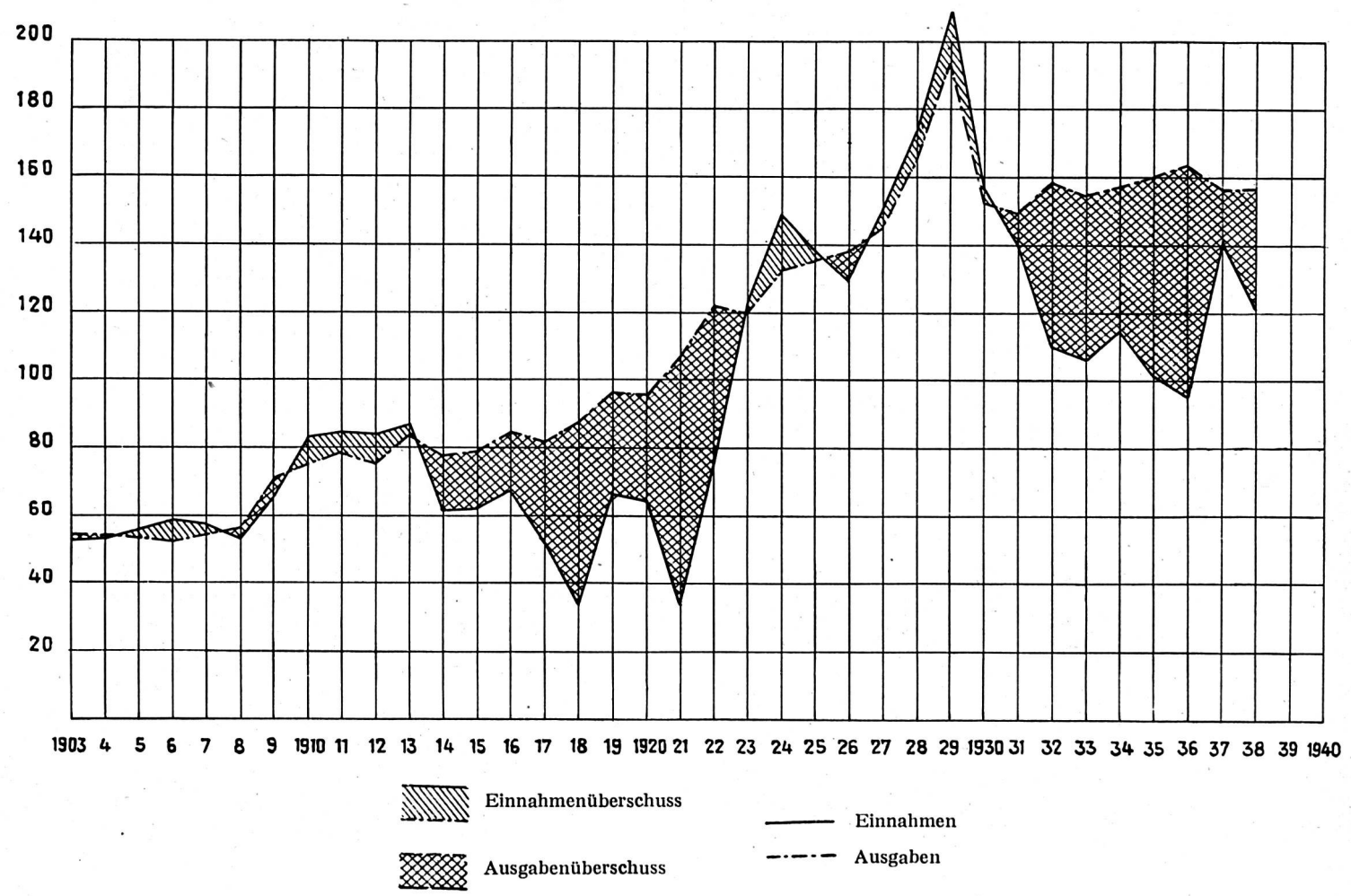


Abbildung 6.
Abschlüsse der Gewinn- und Verlustrechnung 1903—1938.



obgleich während des gleichen Zeitraumes die Triebfahrzeugkilometer um 81 %, die Zugkilometer um 99 %, die Wagenachskilometer um 75 % und die Bruttotonnenkilometer um 85 % zugenommen haben. Der im Jahre 1938 erfolgte Personalabbau ist um so bemerkenswerter, als verschiedene ausländische Bahnverwaltungen im vergangenen Jahre ihren Personalbestand erhöhen mussten.

Erlitten die gesamten Transporteinnahmen gegenüber 1937 eine Schrumpfung um 15,$_{97}$ Millionen Franken, so verzeichneten die verschiedenen Einnahmen der Betriebsrechnung eine Vermehrung um 0,$_{80}$ auf 15,$_{52}$ Millionen Franken. Einen grösseren Ertrag warfen besonders die Pacht- und Mietzinse für Gebäude und Grundstücke, sowie die Materialverwaltung ab. Das Total der Betriebseinnahmen erreicht somit 323,$_{14}$ Millionen Franken. Der Anteil der verschiedenen Einnahmen am Total der Betriebseinnahmen beträgt 4,$_{8}$ % gegen 4,$_{3}$ % im Vorjahr. Verglichen mit 1937 ist das Total der Betriebseinnahmen um 4,$_{5}$ % zurückgegangen.

Leider war es nicht möglich, gleichzeitig die Betriebsausgaben zu senken. Diese erfuhren vielmehr gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung um 4,$_{86}$ Millionen Franken oder um 2,$_{2}$ %. Das Total der Betriebsausgaben betrug im Berichtsjahr 229,$_{48}$ Millionen Franken.

Die Vermehrung der Betriebsausgaben hängt hauptsächlich zusammen mit der Milderung des Besoldungs- und Lohnabbaues, höheren Preisen für Beschaffungsgüter und mit grösseren Betriebsleistungen im Personenverkehr. Gründe besonderer Natur für die Ausgabenvermehrung bilden der Wegfall der im Vorjahr verrechneten Rückvergütung der SUVA von 10 % auf den Betriebsunfallprämien 1936 sowie die Aufwendungen für den passiven Luftschutz.

Gegenüber dem Voranschlag 1938 konnten die Betriebsausgaben immerhin um 6,$_{46}$ Millionen Franken niedriger gehalten werden; es ist dies auf die stetige Weiterverfolgung von Sparmassnahmen zurückzuführen.

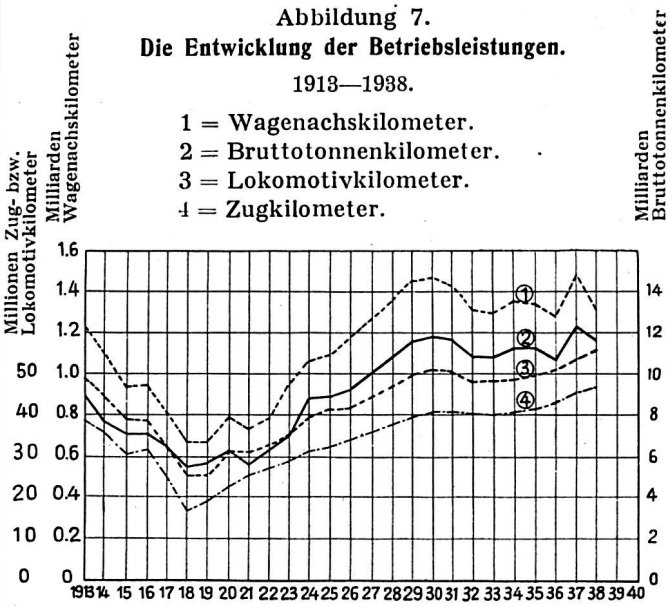
Bei einem Total der Betriebseinnahmen von 323,$_{14}$ Millionen Franken und der Betriebsausgaben von 229,$_{48}$ Millionen Franken ergibt sich ein Überschuss der Einnahmen von 93,$_{66}$ Millionen Franken. Im Jahre 1937, das ausnahmsweise günstige Verhältnisse aufwies, war der Betriebsüberschuss um 20,$_{02}$ Millionen Franken oder um 21,$_{4}$ % grösser. Im Jahre 1928, das den bisher höchsten Betriebsüberschuss brachte, belief sich dieser auf eine um 57,$_{95}$ Millionen Franken oder um 61,$_{9}$ % höhere Summe als 1938. Dagegen liegt der diesjährige Betriebsüberschuss immer noch um 27,$_{02}$ Millionen Franken oder um 28,$_{8}$ % über demjenigen von 1936, der in den Krisenjahren 1932—1936 den Tiefpunkt bedeutete. Geht man von der Überlegung aus, dass die Jahre 1928 und 1929 eine Periode aussergewöhnlicher Konjunktur darstellten, so kann man vom Standpunkt der Bundesbahnen das Jahr 1938 zu den Durchschnittsjahren zählen.

Der Betriebskoeffizient stellte sich 1937 mit 66,$_{40}$ sehr günstig. Die diesjährige Betriebszahl von 71,$_{02}$ darf als befriedigend gelten.

Die Gewinn- und Verlustrechnung 1938 schliesst mit einem Ausgabenüberschuss von 35,$_{24}$ Millionen Franken ab, gegen 14,$_{56}$ Millionen Franken Ausgabenüberschuss im Vorjahr. In diesem Geschäftsergebnis tritt hauptsächlich der um rund 20 Millionen Franken geringere diesjährige Überschuss der Betriebseinnahmen wieder in Erscheinung. Die Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung sind beinahe gleich geblieben.

Abbildung 7.
Die Entwicklung der Betriebsleistungen.
1913—1938.

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



Erhebliche Veränderungen ergaben sich gegenüber dem Voranschlag 1938 der Gewinn- und Verlustrechnung, welcher mit 129,$_{55}$ Millionen Franken Einnahmen (darunter 115,$_{28}$ Millionen Franken Betriebsüberschuss) und mit 161,$_{15}$ Millionen Franken Ausgaben rechnete und demzufolge ein Defizit von 31,$_{60}$ Millionen Franken vorsah. Unter dem Eindruck der ungünstigen Verkehrsentwicklung in den beiden ersten Quartalen des Berichtsjahres nahm man anlässlich der Aufstellung des Voranschlages 1939 an, der Fehlbetrag für 1938 würde sich auf rund 38 Millionen Franken erhöhen. Diese Annahme erwies sich glücklicherweise als zu pessimistisch. Einerseits ergab das letzte Vierteljahr von 1938 grössere Transporteinnahmen als erwartet, und es fielen auch die Kapitalkosten niedriger aus; anderseits wurden infolge von Anleihenskonversionen vermehrte Tilgungen von Anleihenskosten erforderlich. Die Verminderung der Kapitalkosten gegenüber dem Voranschlag 1938 ist auf Anleihenskonversionen und auf eine geringere Verzinsung der schwebenden Schulden zurückzuführen.

Gegenüber der Gewinn- und Verlustrechnung 1937 sind unter den Einnahmen ausser dem kleineren Betriebsüberschuss noch folgende Veränderungen bemerkenswert: Der Ertrag der Wertbestände und Guthaben verminderte sich von 2,$_{09}$ auf 1,$_{30}$ Millionen Franken. Dagegen sind grössere Zuschüsse aus den Spezialfonds ausgewiesen, 1938 13,$_{29}$ Millionen Franken gegen 1937 12,$_{82}$ Millionen Franken.

Unter den Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung sind die Kapitalkosten und Abschreibungen die bedeutendsten.

Die Kapitalkosten weisen folgende Zusammensetzung auf:

Abbildung 8.

Die Verteilung der Betriebseinnahmen 1938.

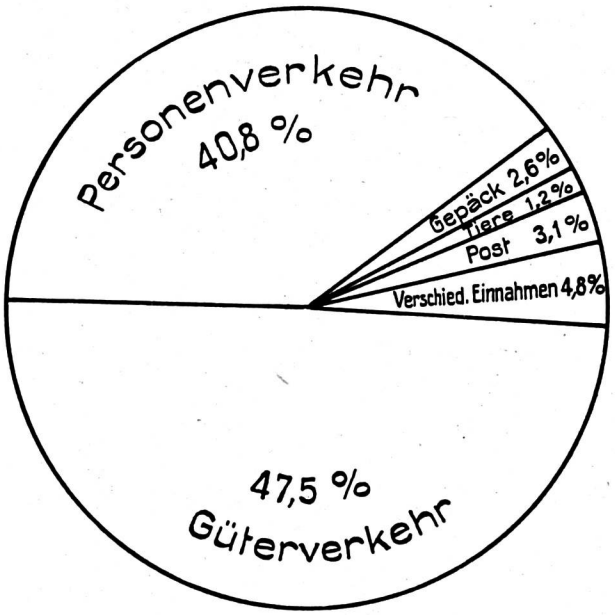
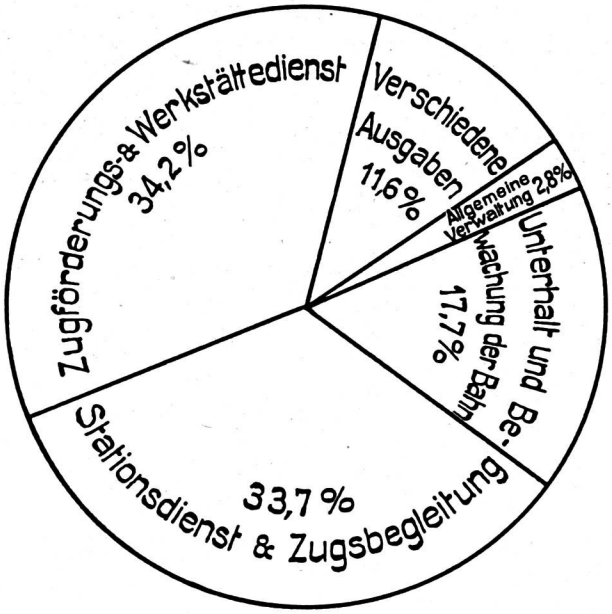


Abbildung 9.

Die Verteilung der Betriebsausgaben 1938.



	Fr.
Verzinsung der festen Anleihen . . .	97 459 102
Verzinsung der schwebenden Schulden	7 117 526
Verzinsung des Unfallrentenfonds . .	94 803
Finanzunkosten	261 077
Tilgung von Anleihenskosten	6 689 770
Gesamte Kapitalkosten	111 622 278

Die gesamten Kapitalkosten erforderten einen Minderaufwand von $2,_{72}$ Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr. Betrachtet man den eigentlichen Zinsendienst für sich, so beträgt der Minderaufwand gegenüber 1937 $3,_{92}$ Millionen Franken. Die Mehrausgaben für Tilgung von Anleihenskosten, die $1,_{36}$ Millionen Franken ausmachten, verschlechterten das Bild.

Die Verzinsung des im Hilfsbetrieb und in den Nebengeschäften investierten Kapitals ist mit $13,_{31}$ Millionen Franken in den oben genannten gesamten Kapitalkosten enthalten.

Die Abschreibungen auf dem Anlage- und Betriebsvermögen des Bahnbetriebes sowie des Hilfsbetriebes und der Nebengeschäfte erreichten im Berichtsjahr die folgenden Beträge:

1. Anlagevermögen:

	Fr	Fr.
Einlage in den Erneuerungsfonds:		
Bahnbetrieb (einschliesslich Wattwil–Ebnat-Kappel).	21 255 036	
Materialverwaltung. . .	1 550	
Kraftwerke	2 732 666	
		23 989 252
Abschreibungen vom Baukonto:		
Materialverwaltung. . .	12 570	
Werkstätten.	716 615	
Schiffdienst auf dem Bodensee	112 583	
		841 768
Übertrag		24 831 020

	Fr.	Fr.
Übertrag		24 831 020
Ausserordentliche Abschreibungen:		
Untergegangene Bahnanlagen	956 466	
Kraftwerke	28 222	
Werkstätten.	4 949	
		989 637
		25 820 657

2. Betriebsvermögen:

Kursverluste und Minderwert von Titeln	906 775	
Abschreibungen auf Magazinvorräten:		
Materialverwaltung. . .	111 942	
Werkstätten.	180 926	
		1 199 643
Gesamte Abschreibungen		27 020 300

Die gesamten Abschreibungen waren 1938 um $0,_{93}$ Millionen Franken höher als im Vorjahr. Dies ist im wesentlichen den erheblicheren Kursverlusten und Minderwerten von Titeln zuzuschreiben, die gegenüber 1937 einen um $0,_{79}$ Millionen Franken grösseren Abschreibungsaufwand erforderten.

Als letzter Ausgabenposten der Gewinn- und Verlustrechnung sei der ausserordentliche Beitrag an die PHK erwähnt, der gegenüber 1937 um $1,_{58}$ Millionen Franken auf $14,_{39}$ Millionen Franken erhöht wurde. Die Mehrausgabe ist auf die vom Verwaltungsrat am 1. Oktober 1921 beschlossene Zinsgarantie zurückzuführen, die wegen des Rückganges des Zinsfusses der Anlagen in vermehrtem Masse in Anspruch genommen werden musste. Diese Zinsgarantie erforderte 1938 $4,_{98}$ Millionen Franken, d. h. $1,_{65}$ Millionen Franken mehr als im Vorjahr.

III. Allgemeine Verwaltungsangelegenheiten.

A. Internationale Verkehrsorganisationen.

1. Die Internationale Simplondelegation versammelte sich am 13. und 14. Mai und am 14. und 15. Oktober 1938 in Bern zur Beratung der üblichen Fahrplan- und Tariffragen, sowie zur Entgegennahme der Bau- und Betriebsrechnung der Strecke Brig–Iselle für das Jahr 1936.

2. Das Internationale Eisenbahntransportkomitee hielt seine Tagung unter unserer Leitung am 27. und 28. April in Amsterdam ab. Die Beratungen hatten verschiedene Fragen der Ausgestaltung der beiden neuen internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen-, Gepäck- und Frachtverkehr (I. Ue. P. und I. Ue. G.) vom 23. November 1933 zum Gegenstand. Den Schweizerischen Bundesbahnen wurde für eine neue fünfjährige Amtsdauer die Geschäftsführung des Komitees übertragen.

3. Vom 12. bis 24. Mai fanden in Bukarest die jährlichen Sitzungen der Ausschüsse des Internationalen Eisenbahnverbandes (IEV) statt. In den Sitzungen des Ausschusses II Güterverkehr, IV Rollmaterialaustausch und V Technische Fragen, sowie in den gemeinsamen Sitzungen dieser Ausschüsse wurden zur Hauptsache folgende Geschäfte behandelt: Privatwagenfragen; Vorschriften über die Behälter; Richtlinien für die Prüfung und Durchführung der Beförderung aussergewöhnlicher Sendungen; Internationale Vereinbarung zur beschleunigten Regelung von Fahrgeldrückerstattungsansprüchen.

Der Unterausschuss für die Bremse des technischen Ausschusses hielt unter dem Vorsitz unserer Verwaltung zur Behandlung der internationalen Vorschriften über die Personen- und Güterzugbremsen Sitzungen in Grindelwald, Budapest und Köln ab.

Der Geschäftsausschuss trat im Dezember in Nizza zusammen; er nahm Stellung zu den Vorschlägen der Ausschüsse und setzte deren Arbeitsprogramm für das Jahr 1939 fest.

Im Anschluss an die Sitzung des Geschäftsausschusses tagte, ebenfalls in Nizza, die Generalversammlung; sie übertrug den französischen Eisenbahnen auf weitere 3 Jahre den Vorsitz im Verband und bestätigte den Geschäftsausschuss in seiner bisherigen Zusammensetzung für die nächsten 6 Jahre.

4. Der Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen hielt vom 14. bis 16. September in Dresden eine Vereinsversammlung ab, die Berichte über die Tätigkeit der verschiedenen Ausschüsse (Verwaltungs-, Personenverkehrs-, Güterverkehrs-, Wagenausschuss, technischer Ausschuss, Preisausschuss) entgegennahm, den Bericht über die Tätigkeit der geschäftsführenden Verwaltung, die Rechnungsablegung der Vereins- und der Versorgungskasse (1935—1937) genehmigte, sowie die geschäftsführende Verwaltung und die ständigen Ausschüsse neu wählte.

Im übrigen wickelte sich während des Berichtsjahres die Haupttätigkeit des Vereins in den ständigen Hauptausschüssen und ihren Unterausschüssen ab, die sich mit folgenden wichtigeren Fragen befassten: Änderung der Vereinssatzung; Ausbau der Vereinsstatistik; bahnärztlicher Erfahrungsaustausch; Untersuchungen über das Verhältnis Post/Bahn; Ausgabe neuer Bestimmungen über den Internationalen Personen- und Gepäckverkehr (VPB) und den Internationalen Expressgutverkehr (VExB); Ausarbeitung eines Internationalen Eisenbahngütertarifs (IGT); Behälterverkehr; Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Flugzeug; Erforschung des Laufes von Fahrzeugen; Unterhaltung der Geleise und Weichen; Bearbeitung technischer Fragen, die sich aus der Erhöhung der Geschwindigkeit ergeben.

5. Vom 10. bis 15. Oktober wurde in Budapest unter dem Vorsitz unserer Verwaltung die Europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz für das Fahrplanjahr 1939/40 abgehalten, an der die Regierungen von 22 Staaten und 113 Verwaltungen vertreten waren. Es gelangten 2 Geschäfte allgemeiner Natur, 231 Geschäfte betreffend den Fahrplan und 177 Geschäfte betreffend die Wagenbeistellung zur Behandlung. Es sind im besondern die Verbesserungen der Durchgangsverbindungen aus Italien über den Gotthard nach Deutschland und Holland und umgekehrt hervorzuheben.

6. Vom 4. bis 9. April fanden in Warschau und vom 31. Oktober bis 5. November in Sofia internationale Güterzugfahrplankonferenzen statt, an denen unsere Verwaltung vertreten war. Diese Konferenzen befassten sich mit der Schaffung und Verbesserung von Ferngüterzugverbindungen im internationalen Verkehr.

7. Vom 7. bis 11. März wurde in Nizza unter dem Vorsitz unserer Verwaltung eine Sitzung des Ausschusses des Internationalen Personen- und Gepäckwagen-Verbandes (RIC) abgehalten. Sie brachte die an früheren Sitzungen begonnene Revision des Übereinkommens über die gegenseitige Benützung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr zum Abschluss. Die im Anschluss an diese Sitzung abgehaltene ausserordentliche Europäische Wagenbeistellungskonferenz erteilte diesem Übereinkommen die Genehmigung. Das neue Übereinkommen ist am 1. Oktober 1938 in Kraft getreten.

8. Vom 23. bis 25. November wurde in Lausanne unter dem Vorsitz unserer Verwaltung die XVIII. Konferenz des Ausschusses des internationalen Güterwagenverbandes (RIV) abgehalten. Die Konferenz hatte zur Hauptsache über einige Streitfälle und Meinungsverschiedenheiten zwischen Verbandverwaltungen zu entscheiden, sowie organisatorische Fragen zu behandeln.

B. Sachversicherung und Haftpflicht.

1. Von den kantonalen Brandversicherungsanstalten sind uns für 8 Brandfälle Fr. 8 448 vergütet worden.

2. Die unserer Selbstversicherung unterstellten Werte wurden im Berichtsjahr von 68

Brandfällen betroffen. Zu Lasten des Feuer- und Unfallversicherungsfonds sind Fr. 88 374 verrechnet worden.

3. Die Anzahl der Unfälle und der Betrag der im Jahre 1938 ausbezahlten Haftpflichtentschädigungen sind aus dem Statistischen Jahrbuch und den Rechnungen ersichtlich.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden von den Kreisdirektionen 168 Haftpflichtfälle erledigt (1937: 128).

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

a. Bei den Schweizerischen Bundesbahnen eingereichte Reklamationen

Aus dem Vorjahre wurden unerledigt übernommen .	266	Reklamationen	(1937: 257)
Im Berichtsjahr sind dazugekommen	12 393	»	(1937: 12 736)
Erledigt wurden: durch Abweisung	4 137	»	(1937: 4 184)
durch Zahlung	8 239	»	(1937: 8 543)

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

Den Bundesbahnen wurden von andern Verwaltungen überwiesen	1471	Reklamationen	(1937: 1378)
Zu einer Zahlung der Bundesbahnen gaben Anlass	1156	»	(1937: 1102)

c. Unregelmässigkeiten.

Wegen Beschädigung oder Minderung sind	192	(1937: 205)
und wegen Ablieferungshindernissen . . .	562	(1937: 681) Meldungen eingegangen.

d. Prozesse.

Aus dem Vorjahr hängige Prozesse .	—	(1937: 1)
Im Berichtsjahr neu dazugekommen.	2	(1937: —)
Im ganzen erledigt	2	(1937: 1)

C. Automobil und Eisenbahn.

Am 30. September 1938 fand in den eidgenössischen Räten die Schlussabstimmung über die sogenannte Strassentransportordnung statt, die ihnen vom Bundesrat mit Botschaft vom 18. Juni 1937 unterbreitet worden war. Die Vorlage des Bundesrates, über deren Inhalt wir uns schon in unserem letzten Geschäftsbericht ausgesprochen haben, hat im Parlament keine Änderungen von Belang erfahren. Über den Zeitpunkt des Inkrafttretens des vorläufig auf fünf Jahre befristeten Bundesbeschlusses stand am Schlusse des Berichtsjahres noch nichts fest.

Da das provisorische Recht des Bundesbeschlusses nach fünf Jahren in definitives Recht überführt werden soll, kommt der Erweiterung der Verfassungsgrundlagen für die verkehrswirtschaftliche Gesetzgebung des Bundes nach wie vor grösste Bedeutung zu. Die in unserem letzten Bericht erwähnte Gütertransportinitiative wurde im Frühjahr 1938 mit 391 841 Unterschriften dem Bundesrat eingereicht. Es ist gegenwärtig noch unbekannt, ob diesem Volksbegehren, das den Grundsatz «Der Fernverkehr gehört vorwiegend auf die Schiene» in der Verfassung verankern will, ein Gegenvorschlag des Bundesrates gegenübergestellt wird. Notwendig ist vor allem, dass der Bund für die Verkehrsgesetzgebung über eine umfassende verfassungsrechtliche Grundlage verfügt, die ihm die Befugnis verleiht, beim Erlass der Ausführungsgesetze auch in die Handels- und Gewerbefreiheit einzugreifen, soweit dies im Interesse der Allgemeinheit unerlässlich ist.

D. Bundesbahnen und Öffentlichkeit.

Die Öffentlichkeit bekundet für die Bundesbahnen ein Interesse, das sich erfahrungsgemäss auf alle Vorgänge und Neuerungen in Verwaltung und Betrieb erstreckt. Diesen mannigfachen Bedürfnissen nach einer laufenden Aufklärung kommt der Pressedienst nach Möglichkeit entgegen. Auch im vergangenen Jahr stand er mit der Tages- und Fachpresse sowie mit der Bildberichterstattung und dem Radio in engster Zusammenarbeit.

Es ist erfreulich, welche Anteilnahme die Öffentlichkeit insbesondere an jedem Fortschritt auf dem Gebiet der Verkehrstechnik, der Fahrplan- und Tarifgestaltung, des Schnell- und Leichtverkehrs nimmt. Aber auch die regelmässige Orientierung über die monatlichen Betriebsergebnisse, die als Gradmesser für den Gang der Wirtschaft gelten, sowie über Rekordleistungen der Bundesbahnen in der Bewältigung des Fest- und Massenverkehrs, begegnet grossem Interesse. Zweifellos hat die für das Unternehmen geleistete Aufklärungsarbeit, erfolge sie nun in der Form der amtlichen Pressemitteilung, der Verkehrsreportage, des Feuilletons, der Bildberichterstattung oder des Radiovortrages, auch einen hohen Werbewert. Die Pflege möglichst enger Beziehungen mit allen Ausdrucksmitteln der öffentlichen Meinung ist sodann für unser im Wettbewerbskampf stehendes Unternehmen zu einer Selbstverständlichkeit geworden.

Von den grösseren Veranstaltungen, zu denen die Presse eingeladen wurde, seien erwähnt die Feier des fünfzigjährigen Jubiläums des Bestehens der Brünigbahn, die Einweihung des neuen Jura-Pfeiles, eine Besichtigung der Arbeiten an der Berner Linienverlegung, die Vorführung der Strassenrollschemel und der aussergewöhnliche Transport eines SBB-Krankenwagens durch die Strassen der Stadt Zürich sowie eine Orientierung über die Tariferleichterungen für den Besuch der Schweizerischen Landesausstellung. Für die Aktivierung der Bildberichterstattung wurden Massnahmen getroffen, die sich bereits günstig auszuwirken beginnen.

Mit in den Dienst der Aufklärung stellt sich auch das SBB-Nachrichtenblatt, das als Organ der beruflichen Fortbildung des Personals durch seine fach-

technischen Aufsätze gleichzeitig zur besseren Unterrichtung der Öffentlichkeit beiträgt.

Die Tages- und Fachpresse des ganzen Landes, deren Wünsche und Anregungen an die Adresse des Unternehmens jeweilen eine sorgfältige Prüfung erfahren, hat es, das sei hier dankbar festgestellt, auch im abgelaufenen Jahr nicht an wertvoller Unterstützung fehlen lassen. Besondere Anerkennung fanden dabei die erfolgreiche Rationalisierung und der Ausbau des Schnellverkehrs.

E. Beteiligung an andern Unternehmungen.

1. Das ungünstige Wetter im Sommer hatte für die «Société de gares frigorifiques, Ports francs et Glacières de Genève» einen starken Rückgang des Eisverkaufs zur Folge. Dagegen weist der Umsatz in den Lagergeschäften eine erhebliche Steigerung auf. Der im Berichtsjahr erzielte Überschuss der Betriebseinnahmen ist erheblich höher ausgefallen als im Jahre 1937 und wird nahezu die ordentlichen Abschreibungen ermöglichen.

Zu Beginn des Sommers wurde die Leitung der Unternehmung einem neuen Direktor übertragen.

Nachdem mit den Vertretern des privilegierten Aktienkapitals eine Einigung zustande gekommen ist, konnte die von keiner Seite bestrittene, unumgänglich notwendig gewordene Sanierung durch Herabsetzung des Aktienkapitals auf 20 % seines nominellen Betrages zum Abschluss gebracht werden.

Die Einnahmen des Bahnhof-Kühlhauses in Basel haben sich gegenüber dem Vorjahr merklich verbessert. Die Besserung ist hauptsächlich auf die vermehrte Einlagerung von Fleisch (Notschlachtungen), Butter und Früchten zurückzuführen. Dagegen ist das Lagergeschäft für Wild und Geflügel, Fische und Eier immer noch durch Einfuhrbeschränkungen gehindert. Der Eisverkauf ist wegen der ungünstigen Witterung leicht zurückgegangen; doch konnten etwas bessere Preise erzielt werden. Die normalerweise vorgesehenen Amortisationen konnten durchgeführt werden. Ein Überschuss der Betriebseinnahmen konnte zur Verminderung des bisherigen Passivsaldos verwendet werden. Die vorgesehene Sanierung wurde noch verschoben.

2. Am 24. Juni hat die Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft Basel die infolge der Revision des Obligationenrechtes notwendig gewordene Überführung der Genossenschaft in die Rechtsform der Aktiengesellschaft vorgenommen und bei diesem Anlass die bisherige Firmenbezeichnung abgeändert in: Schweizerische Reederei AG.

Der Gesamtumschlagverkehr in den Basler Hafenanlagen im Jahre 1938 erreichte 2 704 518 Tonnen (Vorjahr 2 960 265 Tonnen). Die rückläufige Bewegung im Jahr 1938 erklärt sich daraus, dass die Industrie nach der Abwertung des Schweizerfrankens grössere Warenvorräte anlegte, weshalb die Basler Hafenanlagen im Jahre 1937 grosse, ausserordentliche Ankünfte von Kohlen und andern Rohprodukten verzeichneten. Aber auch die im Jahre 1938 erreichten Verkehrsziffern dürfen als erfreulich bezeichnet werden. Der Ertrag der Schweizerischen Reederei AG., ist sogar noch etwas grösser als in den beiden Vorjahren.

3. Etzelwerk AG. Das Aktienkapital und die Obligationenanleihen der Gesellschaft haben im Berichtsjahr keine Änderung erfahren. Die noch erforderlichen Mittel zur Fertigstellung des Werkes wurden durch die beiden Partner zur Verfügung gestellt. Über die Bauaufwendungen, den Baufortschritt sowie über die Betriebsergebnisse des ersten Geschäftsjahres wird in Abschnitt XI (Elektrifizierung) berichtet.

4. Schweizerische Kraftübertragung AG. Das Geschäftsergebnis dieser Gesellschaft hat sich im Jahre 1938 infolge vermehrten Energieabsatzes etwas gebessert. Das Aktienkapital bleibt aber trotzdem, wie im Vorjahr, ohne Verzinsung. Die Abschreibungen konnten dagegen etwas erhöht werden. Bauaufwendungen sind im Berichtsjahr keine gemacht worden.

In der am 8. November 1938 abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung der Aktionäre wurde die Auflösung der Gesellschaft beschlossen. Zum Vollzug ist eine Liquidationskommission bestellt worden.

5. Die SESA, Schweizerische Express AG., hat ihre seit ihrer Gründung Ende 1926 im Auftrage der Bahnverwaltungen entfaltete Tätigkeit auf dem Gebiete der Tarifmassnahmen im Güter- und Tierverkehr zur Abwehr des der Schiene durch die Strasse erwachsenen Wettbewerbes am 1. März 1938 eingestellt. Den grössten Teil der von ihr abgeschlossenen Frachtabkommen haben die Bahnen im Laufe des Berichtsjahres übernommen; der noch verbleibende Teil wird in der ersten Hälfte des Jahres 1939 auf die Bahnverwaltungen übertragen werden. Der Haus-Haus-Dienst im allgemeinen und der SESA-Franko-Domizil-(S. F. D.-)Dienst im besondern haben sich weiterhin in aufsteigender Linie entwickelt. Die Zahl der S. F. D.-Sendungen übersteigt bereits 1 Million je Jahr.

F. Geschäftsleitung.

Die Generaldirektion hat zur Behandlung der in ihre Zuständigkeit fallenden Geschäfte 46 Sitzungen abgehalten.

Im Laufe des Jahres fanden 4 Direktorenkonferenzen statt, in denen folgende wichtigere Geschäfte behandelt wurden: Schaffung eines schweizerischen Verkehrsmuseums in Zürich; Lohnzahlung während des Militärdienstes an Privatablöser; Personalaushilfe im äusseren Dienste sowie eine Reihe Geschäfte mehr verwaltungsinterner Natur.

Am 14. Januar 1938 hat der Bundesrat Herrn Dr. h. c. Anton Schrafl, Präsident der Generaldirektion der Bundesbahnen, zum Direktor des Zentralamtes für die internationale Eisenbahnbeförderung ernannt mit Amtsantritt auf den 1. März 1938. Die aussergewöhnlichen Verdienste, die Herr Schrafl sich um das Eisenbahnwesen im allgemeinen und um die Bundesbahnen im besondern, vor allem bei der Elektrifizierung des Bundesbahnnetzes und bei der Reorganisation und der wirtschaftlicheren Gestaltung der Bundesbahnverwaltung erworben hat, sind vom Präsidenten des Verwaltungsrates, Herrn Nationalrat Dr. h. c. H. Walther, in der Märznummer des SBB-Nachrichtenblattes eingehend gewürdigt worden.

Auf Vorschlag des Verwaltungsrates hat der Bundesrat am 25. Januar 1938 Herrn Generaldirektor Etter, Vorsteher des Bau- und Betriebsdepartementes, auf den 1. März 1938 zum Präsidenten der Generaldirektion ernannt; Herr Etter übernahm auf diesen Zeitpunkt die Leitung des Präsidial-, Finanz- und Personaldepartementes.

Auf den 1. März 1938 wurde die bisher dem Präsidialdepartement unterstehende Abteilung für Elektrifizierung dem Bau- und Betriebsdepartement zugeteilt.

Die Leitung des Bau- und Betriebsdepartementes ging an Herrn Generaldirektor Dr. M. Paschoud über, vorher Vorsteher des Kommerziellen — und Rechtsdepartementes.

Ebenfalls in seiner Sitzung vom 25. Januar 1938 wählte der Bundesrat auf Vorschlag des Verwaltungsrates Herrn Dr. rer. pol. W. Meile, Direktor der Schweizer Mustermesse in Basel, als neues Mitglied der Generaldirektion. Ihm wurde die Leitung des Kommerziellen — und Rechtsdepartementes übertragen.

Auf Ende des Jahres ist infolge Erreichung der Altersgrenze Herr Kreisdirektor Ing. E. Labhardt nach vierzigjähriger Tätigkeit im Eisenbahndienste, wovon 12 Jahre als Direktor des Kreises II in Luzern, in den Ruhestand getreten. Seine grossen Verdienste um das schweizerische Eisenbahnwesen, insbesondere um die Bundesbahnen, hat der Präsident des Verwaltungsrates, Herr Nationalrat Dr. h. c. H. Walther, in der Dezembernummer des SBB-Nachrichtenblattes in dankbaren Worten der Anerkennung gewürdigt.

Als Nachfolger des Herrn Labhardt hat der Bundesrat am 13. Oktober auf Vorschlag des Verwaltungsrates der Bundesbahnen Herrn C. Lucchini, Oberingenieur des Kreises II und Stellvertreter des Kreisdirektors, gewählt.

Infolge Erreichung der Altersgrenze traten die Herren H. Schümperli, Vorstand der Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung, und A. Acatos, Vorstand der Abteilung für Bahnbau und Bahnunterhalt, auf Ende des Geschäftsjahres in den Ruhestand.

Als neuer Vorstand der Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung wurde Herr E. Bärtschi, vorher Stellvertreter des Vorstandes dieser Abteilung, gewählt.

Gemäss Beschluss des Verwaltungsrates vom 12. Oktober 1938 wurden mit Wirkung ab 1. Januar 1939 die beiden bestehenden Dienstabteilungen für Bahnbau und Unterhalt sowie für Elektrifizierung und elektrische Anlagen unter der Bezeichnung «Abteilung für Bahnbau und Kraftwerke» zu einer Abteilung vereinigt. Zum Vorstand dieser neu gebildeten Abteilung wurde Herr Dr. h. c. Hans Eggenberger, bisher Vorstand der Abteilung für Elektrifizierung, ernannt.

G. Verwaltungsrat.

Der Verwaltungsrat hat in 8 Sitzungen 29 Geschäfte beraten, die in der Hauptsache in den Abschnitten IV—XI des allgemeinen Teils des Geschäftsberichtes erwähnt sind.

Auf den 30. Juni 1938 trat Herr Ingenieur G. Bener, Direktor der Rh. B., der seit dem Inkrafttreten des Bundesbahngesetzes vom 1. Februar 1923 Mitglied des Verwaltungsrates war, wegen Altersrücksichten aus dieser Behörde aus. Sein gründliches Wissen und seine grossen Erfahrungen in Eisenbahnsachen ermöglichten ihm, in allen das gesamte schweizerische Eisenbahnwesen und die Bundesbahnen betreffenden Fragen massgebend mitzusprechen.

Neu sind vom Bundesrat in den Verwaltungsrat gewählt worden: Herr Ed. von Steiger, Fürsprecher von und in Bern, an Stelle des im Jahre 1937 verstorbenen Mitgliedes H. Lindt, ferner Herr Dr. E. Branger, Direktor der Rh.-B., in Chur, an Stelle des zurückgetretenen Herrn Bener.

IV. Finanz- und Rechnungswesen.

A. Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung.

1. Gemäss Beschluss des Bundesrates vom 28. Januar 1938 wurden folgende Anleihen auf den 30. April 1938 zur Rückzahlung gekündigt:

Fr. 346 200 000	3½ % Schweizerische Bundesbahnanleihe von 1899/1902, Serien A—K,
» 64 700 000	3½ % Schweizerische Bundesbahnanleihe von 1910, Serie I, zusammen
Fr. 410 900 000	

Für die Rückzahlung oder die Konversion dieser beiden Anleihen hat der Bundesrat am 22. Februar 1938 die Ausgabe einer 3 % Bundesbahnanleihe im Betrage von 400 Millionen Franken mit einer Laufzeit von 35 Jahren beschlossen. Das eidgenössische Finanz- und Zolldepartement und die Schweizerische Nationalbank haben sich davon je 50 Millionen Franken reservieren lassen. Die restlichen 300 Millionen wurden vom Kartell Schweizerischer Banken und dem Verband Schweizerischer Kantonalbanken fest übernommen. Dieses Bankensyndikat hat die Anleihe vom 7. bis 16. März 1938, mittags, zum Kurse von 100 %, zuzüglich 0,60 % eidgenössischer Stempel, zur öffentlichen Zeichnung aufgelegt. Der Zeichnungserfolg ist durch die politischen Ereignisse in Deutschland und Österreich ungünstig beeinflusst worden; immerhin wurde die Anleihe voll gezeichnet, und zwar gingen ein:

Fr. 254 602 000	Konversionsanmeldungen
» 45 398 000	Barzeichnungen
Fr. 300 000 000	im Total.

Von Ausländern sind zum ersten Male keine Barzeichnungen angenommen worden. Die Zeichnungen konnten auch als Schuldbuchforderungen eingetragen werden. Die angemeldeten Schuldbuchforderungen beliefen sich auf 80 Millionen Franken.

2. Am 1. Mai 1938 ist das unserer Verwaltung gewährte Darlehen des Bundes von 1936 im Betrage von 40 Millionen Franken zur Rückzahlung fällig geworden. Der Bund hatte dafür seinerzeit

3 % Kassenscheine auf 2 Jahre ausgegeben und uns den Ertrag zum Selbstkostenzins zur Verfügung gestellt. Da uns die Mittel zur Rückzahlung fehlten, haben das eidgenössische Finanzdepartement und die Schweizerische Nationalbank mit den beteiligten Banken die Verlängerung der Anleihe zum Zinsfusse von $2^3/_4$ % netto auf weitere 4 Jahre vereinbart.

3. Dem Portefeuille der Pensions- und Hilfskasse ist der Überschuss der Einnahmen über die Ausgaben in Depotscheinen im Betrage von Fr. 6 400 000 zugewiesen worden. Auf Ende des Jahres besass diese Kasse für Fr. 302 960 000 solcher Scheine gegen Fr. 296 560 000 im Vorjahre. Die Verzinsung betrug während des ganzen Jahres 3½ %.

4. Unter Berücksichtigung der vorstehenden Änderungen im Bestande unserer Anleihen sowie der planmässigen Auslosungen im Betrage von Fr. 14 494 500 ist unsere Schuld an festen Anleihen auf Ende des Jahres von Fr. 2 693 330 700 auf Fr. 2 674 336 200 zurückgegangen.

Dagegen hat unsere schwebende Schuld infolge der Kapitalrückzahlungen und des Ausfalles in der Gewinn- und Verlustrechnung eine Erhöhung von Fr. 390 000 000 auf Fr. 439 000 000 erfahren.

5. Das mit Deutschland am 30. Juni 1937 abgeschlossene Abkommen über den Reiseverkehr ist am 30. Juni 1938 für ein weiteres Jahr verlängert worden. Das Abkommen ist nun auch für Österreich gültig. Das Gutscheinsystem wurde beibehalten und das Reiseverkehrskontingent um 3,6 Millionen Franken von 42 auf 45,6 Millionen Franken erhöht.

6. Der Stand der von Frachtenkreditinhabern, Unternehmern, Lieferanten usw. hinterlegten Sicherheiten war auf 31. Dezember 1938 folgender:

1691	Barhinterlagen	Fr.	2 357 367.20
2570	Bürgschaften	»	22 086 087.20
1031	Wertschriftenhinterlagen .	»	8 859 375.80
5292	Sicherheiten im Gesamtbetrage von	»	33 302 830.20

(1937: 5323 Sicherheiten im Betrage von 33 640 895 Franken.)

7. Während des Berichtsjahres erfolgten auf die Hypothekardarlehen, die aus den Mitteln der Pensions- und Hilfskasse gewährt worden sind, Kapitalrückzahlungen im Betrage von Franken 2 973 116.85. Auf Jahresende belief sich der Gesamtbetrag der Hypothekardarlehen auf Franken 55 555 271.30 gegen Fr. 58 471 088.80 im Vorjahre.

Die «Allgemeinen Bedingungen», unter denen Hypothekardarlehen an Baugenossenschaften des Personals gewährt werden, sind revidiert worden. Gleichzeitig wurden über das Rechnungswesen dieser Baugenossenschaften neue Vorschriften ausgearbeitet und mit Wirkung ab 1. Januar 1939 in Kraft erklärt.

8. Der Bestand des Portefeuilles der eigenen Wertschriften hat sich im Jahre 1938 um Fr. 411 657.12 vermindert. Die Neubewertung der Wertschriften ergab einen Minderwert von Fr. 278 450.18. Dieser rührt in der Hauptsache vom Kursrückgang auf Eisenbahnobligationen her. Auf Ende des Jahres weist das Portefeuille der eigenen Wertschriften einen Buchwert von Fr. 16 906 849.75 auf gegen Fr. 17 596 957.05 Ende 1937.

B. Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung.

Im Verlaufe des Jahres 1938 sind durch Organe der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung folgende Revisionen vorgenommen worden:

Revision des Kassabestandes bei der Hauptkasse; Revision der Bestände der bei der Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung hinterlegten Wertschriften der Portefeuilles der Kautionen der Unternehmer und Lieferanten, der eigenen Wertschriften, der Pensions- und Hilfskasse, des Guyer-Zeller-Fonds, des Hilfsfonds für nicht pensionsberechtigte Bedienstete der SBB und der von der Etzelwerk AG. hinterlegten Wertschriften; Revision einer Anzahl Vorschusskassen von Dienststellen. Die gleichen Organe beteiligten sich ferner an den Bestandesaufnahmen im Dienstkleidermagazin in Basel, im Lebensmittelmagazin in Bellinzona, auf 8 Bahnmeisterbezirken, sowie an der Aufnahme der Brenn- und Schmiermaterialvorräte in den Lokomotivdepots des Kreises III.

Sämtliche Revisionen haben die Richtigkeit der vorhandenen Bar- und Wertschriftenbestände 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 1937 der Bahnhofreklame und des Bahnhofbuchhandels; Prüfung der Geschäftsbücher von 11 Bahnhofwirtschaften und Prüfung der Roheinnahmen von 55 Bahnhofwirtschaften, sowie Einsichtnahme in die Geschäftsbücher von andern in Bahnhöfen befindlichen Geschäften; Prüfung der Rechnungen der Liegenschaftsverwaltung in Genf-La Praille; Prüfung der Geschäftsbücher der Quellwasserversorgung Brunnen; Prüfung der Buchführung eines Bahnhofkühlhauses; Prüfung der Rechnungen über den gemeinschaftlichen Betrieb eines Bahnhofes; ferner Einsichtnahme in die Geschäftsbücher der Schweizerischen Speisewagengesellschaft, der Film-Finanzierungs-AG., Zürich, sowie einer Anzahl Eisenbahner-Baugenossenschaften.

Auf dem Gebiete der Neuordnung des Rechnungswesens wurden im Berichtsjahre folgende Massnahmen getroffen:

Einführung der Zeitaufschreibung als Grundlage für die betriebswirtschaftliche Buchführung bei den Zugförderungsdiensten der Kreise I und III, probeweise Einrichtung der betriebswirtschaftlichen Buchhaltung beim Zugförderungsdienst des Kreises II und Einführung der neuen Ausgaben- und Einnahmenrechnungen für die Depotwerkstätten aller Kreise und für den Zugförderungsdienst des Kreises II.

Die Bau- und Betriebsrechnungen der Simplonlinie Brig–Iselle sind am 1. April durch die Prüfungskommission der internationalen Simplondelegation revidiert worden.

C. Verkehrskontrolle.

1. 50 Bahnhöfe und Stationen wurden mit Apparaten für die Ausgabe von Handgepäckscheinen ausgerüstet.

2. Am 1. Mai sind neue Bestimmungen über die Abfertigung und Verrechnung der Militärtransporte gegen Gutscheine in Kraft getreten.

3. Auf den 1. April wurde die Erstellung der Statistik des Tierverkehrs nach dem Lochkartenverfahren eingeführt.

4. Die Geschäftsordnung für die Kontrollchefs-Kommission der schweizerischen Transportunternehmungen ist auf den 1. Oktober neu herausgegeben worden.

5. Für den tschechoslowakisch-schweizerischen Güterverkehr und für den direkten Güterverkehr deutsche Donauumschlagbahnhöfe–Schweiz traten neue Kontroll-, Abrechnungs- und Saldierungsvorschriften in Kraft.

6. Durch die Kassenrevisoren wurden die Kassen und Bücher von 680 Dienststellen revidiert; 34 Stellen gaben Anlass zu besondern Untersuchungen. Es wurde ferner eine Kassen- und Bücherrevision auf der Agentur der SBB in Paris durchgeführt.

7. Die auf den Stationen den Geschäftsfirmen eröffneten Frachtkredite haben folgende Änderungen erfahren: Neueröffnungen 289, Aufhebungen 151, Stand Ende Dezember 1938 4934.

V. Personalangelegenheiten.

A. Allgemeine Personalangelegenheiten.

1. Der Personalbestand ist im Jahre 1938 weiter gesenkt worden. Die Zahl der Beamten, Angestellten und bahneigenen Arbeiter betrug

im Jahresdurchschnitt 1937	28 030
im Jahresdurchschnitt 1938	27 631
Verminderung somit	399

Dieser Verminderung steht eine Vermehrung der sogenannten Unternehmerarbeiter, d. h. von Arbeitern gegenüber, die in keinem festen Dienstverhältnis zur Bahnverwaltung stehen, sondern von Unternehmern vorübergehend zur Verstärkung der Rotten des Betriebsdienstes beigestellt werden.

Die Zahl dieser Unternehmerarbeiter betrug

im Jahresdurchschnitt 1937	890
im Jahresdurchschnitt 1938	980
Vermehrung somit	90

Die tatsächliche Verminderung des Personalbestandes betrug daher 399 — 90 = 309 Einheiten.

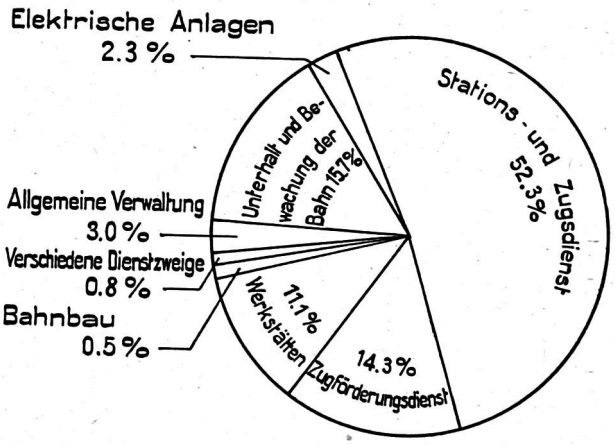
Damit ist der Personalbestand auf einem Tiefstand angelangt, der kaum mehr merklich unterschritten werden kann. Das meiste Personal, das inskünftig wegen Pensionierung, Tod und Austritt ausscheidet, muss daher durch Neueinstellungen oder durch vermehrte Indienstnahme von Unternehmerarbeitern ersetzt werden.

2. Gestützt auf den Bundesbeschluss vom 28. Oktober 1937 über die Verlängerung und Anpassung des Fiskalnotrechtes für das Jahr 1938 (Finanzprogramm 1938) ist die Herabsetzung der Besoldungen, Gehälter und Löhne gegenüber den Jahren 1936 und 1937 (s. Geschäftsbericht 1936, S. 16 und 17, lit. A *b—d*) insofern gemildert worden, als

1. der Betrag, der nebst den Ortszuschlägen und Kinderzulagen sowie je weitern Fr. 100 für jedes Kind unter 18 Jahren von der Herabsetzung ausgenommen war, von Fr. 1600 auf Fr. 1800 erhöht wurde;
2. die Kürzung des verbleibenden Betrages von fünfzehn auf dreizehn vom Hundert gemildert wurde;

Abbildung 10.

Die Gliederung des Personals nach Dienstzweigen 1938.



3. durch den Besoldungsabbau der Anspruch des ständig und mit vollem Tagwerk im Dienste des Bundes beschäftigten Verheirateten, Ortszuschlag und Kinderzulagen nicht mitgerechnet, nicht unter Fr. 3500 statt bisher nicht unter Fr. 3200 sinken durfte.

Durch die Herabsetzung der Besoldungen, Gehälter und Löhne wurden im Jahre 1938 11 639 735 (1937: 14 611 670) Franken eingespart.

3. Das Mass der Herabsetzung der Nebenbezüge im Jahre 1938 blieb gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 27. Juli 1938 gegenüber dem Jahre 1937 (s. Geschäftsbericht 1936, S. 17, lit. A *c*) unverändert.

Durch die Herabsetzung der Nebenbezüge wurden im Jahre 1938 Fr. 822 405 (1937: 828 417) eingespart.

4. Auch das Mass der Kürzung der Leistungen der Pensions- und Hilfskasse erlitt im Jahre 1938 gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 17. Dezember 1937 gegenüber 1937 (s. Geschäftsbericht 1936, S. 17, lit. A, *d*) keine Änderung.

Durch die Herabsetzung der Versicherungsleistungen wurden im Jahre 1938 Fr. 2 728 681 (1937: Fr. 2 675 236) eingespart.

5. Die Disziplinarkommissionen hatten 8 Disziplinarbeschwerden von Bediensteten zu begutachten. In fünf Fällen sprachen sich die Kommissionen für eine Milderung und in drei Fällen für eine Bestätigung der verfügten Disziplinarstrafen aus; die Beschwerdeinstanzen entschieden in vier Fällen im Sinne der beantragten Milderung des Strafausmasses, während in einem Falle die Strafe der Vorinstanz bestätigt wurde; die Anträge der Disziplinarkommissionen auf Bestätigung der ausgefällten Strafen wurden von den Beschwerdeinstanzen restlos genehmigt.

6. Die Personalausschüsse haben in sechs Sitzungen verschiedene, namentlich den Stations-, Zug- und Zugförderungsdienst berührende Geschäfte zuhanden der betreffenden Fachabteilungen begutachtet.

7. Im Jahre 1938 sind von Bediensteten 43 Prämiierungsvorschläge für die Verbesserung von Einrichtungen oder die Verbilligung des Betriebes eingereicht worden. An 14 Beamte konnten Anerkennungsurkunden und Prämien im Betrage von Fr. 670 ausgerichtet werden.

8. Aus dem Hilfsfonds für nicht pensionsberechtigte Bedienstete wurden Unterstützungen im Betrage von Fr. 4144 an zwölf altershalber aus dem Dienste ausgeschiedene Ablöser und Ablöserinnen im Schrankenwärterdienst ausgerichtet.

9. Belohnungen aus dem Guyer-Zeller-Fonds für rasches und besonnenes Handeln bei der Vermeidung von Unglücksfällen konnten an zehn Beamte im Betrage von Fr. 460 verabfolgt werden.

10. An aus eigenem Verschulden entlassene bedürftige Bedienstete sowie an unterstützungsbedürftige Hinterbliebene von solchen wurden, gestützt auf den Art. 56 des Beamtengesetzes, in 23 Fällen freiwillige Unterstützungen im Betrage von Fr. 24 760 ausgerichtet.

11. Die Tätigkeit des psychotechnischen Dienstes vollzog sich im Rahmen des Vorjahres, indem keine neuen Personalgruppen eignungstechnisch begutachtet wurden. Im Berichtsjahr wurden 590 Bewerber für Handwerkerlehrstellen der Werkstätten auf ihre Schulkenntnisse und davon noch 195 auf die besondere handwerkliche Eignung hin geprüft. Für den Betriebsdienst wurden eignungstechnisch untersucht 142 Lehrlingsanwärter des Stationsdienstes und 180 solche des Zugbegleitungsdienstes. Hiezu kamen noch 25 eignungstechnische Sonderbegutachtungen.

12. Unfallverhütungsdienst. Im Werkstättedienst ist die systematisch organisierte Unfallverhütung nunmehr eingeführt. Die Unfallhäufigkeit, die in den letzten Jahren fortwährend abnahm, wird kaum mehr merklich gesenkt werden können. Es ergibt sich dies aus folgender Gegenüberstellung:

Auf 100 000 Arbeitsstunden fielen:

	Im Jahre 1928	1937	1938
Unfälle und Bagatellschäden .	21,1	5,3	5,8
Unfälle	13,1	3,7	3,3

Beim Zugförderungsdienst wurde die systematisch organisierte Unfallverhütung fortgeführt. Ähnlich wie im Werkstättedienst ist in jedem Lokomotivdepot ein Beamter ausgebildet worden, der sich neben seinen ordentlichen Obliegenheiten mit der Unfallverhütung zu befassen hat und der dem Depotchef gegenüber für die Durchführung der zur Verhütung von Unfällen erlassenen Weisungen verantwortlich ist.

Beim Bahnunterhaltungsdienst wurde der unfallsichere Ausbau der Betriebseinrichtungen fortgesetzt. Auf 68 Bahnmeisterbezirken wurde das Personal mit dem Wesen der Unfallverhütung vertraut gemacht, zu vorsichtigem Verhalten in Geleiseanlagen angeleitet und über die beim Handtransport von Oberbaumaterialien und bei der Ausführung von Fahrten zu bahndienstlichen Zwecken zu befolgenden Vorsichtsmassnahmen aufgeklärt.

Abbildung 11.

Unfallhäufigkeit im Werkstättedienst.

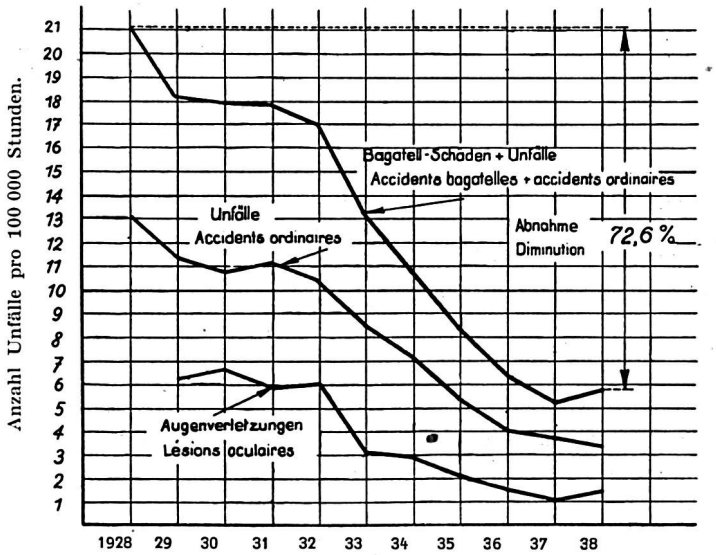
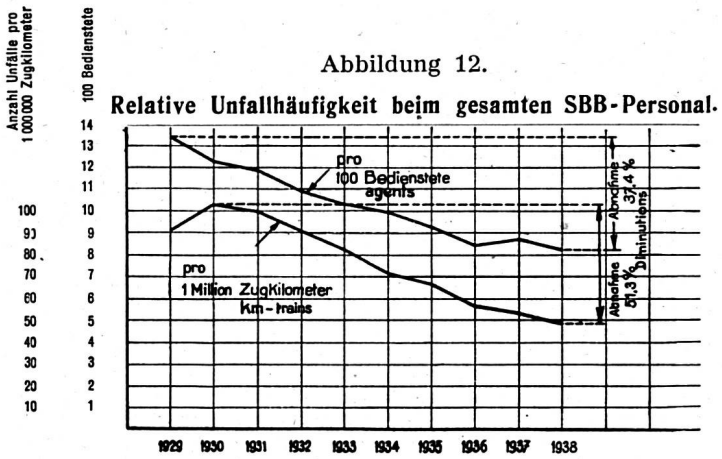


Abbildung 12.

Relative Unfallhäufigkeit beim gesamten SBB-Personal.



Starkstromunfälle auf 100 elektrifizierte Geleisekilometer.

	SBB-Personal a.	Total b.	Verminderung gegenüber 1924—1928 a.	b.
1924—1928 .	0,42	0,99	—	—
1929—1938 .	0,25	0,47	—40,5 %	—52,5 %
1938 . .	0,13	0,17	—69,1 %	—83,0 %

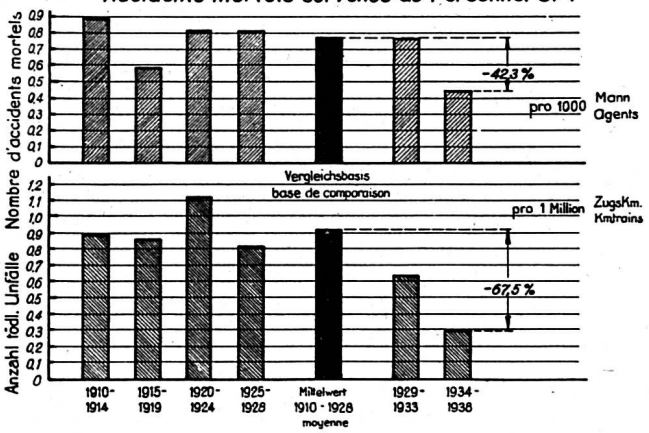
Die relative Unfallhäufigkeit bei dem gesamten SBB-Personal (Unfälle im Dienst) ergibt sich aus Abbildung 12.

Im Berichtsjahr ereigneten sich 7 tödliche Unfälle. In Abbildung 13 ist die relative Häufigkeit der tödlichen Unfälle im Dienst für den Zeitraum von 1910—1938 graphisch dargestellt.

Abbildung 13.

Tödliche Unfälle beim SBB-Personal

Accidents mortels survenus au Personnel CFF



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	Vorjahr
Invalide:						
Vollpensionierte ([a] wovon 63 der Hauptwerkstätten) .	85 [a]	227	206	159	677	588
Teilpensionierte ([b] » 2 » » .	2 [b]	8	29	17	56	6
Abgefundene ([c] » 1 » » .	1 [c]	—	1	—	2	2
Gestorbene Aktive ([d] wovon 20 der Hauptwerkstätten) .	25 [d]	35	48	40	148	143
als Folge hievon wurden pensioniert: Witwen . . .	21	33	32	34	120	121
als Folge hievon wurden pensioniert: Waisen . . .	19	26	28	20	93	122
als Folge hievon wurden pensioniert: Doppelwaisen	1	3	2	1	7	5
Gestorbene Invalide	37	163	184	181	565	565
als Folge hievon wurden pensioniert: Witwen . . .	17	99	116	124	356	348
als Folge hievon wurden pensioniert: Waisen . . .	1	13	26	14	54	82
als Folge hievon wurden pensioniert: Doppelwaisen	—	5	2	2	9	4
Gestorbene Witwen	44	58	92	81	275	267
als Folge hievon wurden pensioniert: Doppelwaisen .	—	—	1	—	1	14
Wiederverheiratete Witwen	1	1	1	2	5	13
Ausgeschiedene Waisen	20	50	98	66	234	240
» Doppelwaisen	8	4	10	5	27	28
Abfindungen (Art. 41)	—	—	1	1	2	1

Ausserdem sind von den Hilfskassenkommissionen Unterstützungen im Sinne von Art. 43 der Statuten im Betrage von Fr. 31 136.65 zugesprochen worden (109 Fälle).

b. Über den Stand an versicherten Aktiven und des anrechenbaren Jahresverdienstes auf den 31. Dezember 1938, sowie an pensionierten Invaliden, Witwen, Waisen und Unterstützten gibt nachstehende Zusammenstellung Auskunft.

Versicherte Aktive:	1938	1937	Anrechenbarer Jahresverdienst: 1938	1937
Vollversicherte	26 137	26 861	Fr. 135 269 165	Fr. 138 500 664
Spareinleger	942	643	» 2 385 039	» 1 790 583

	1938	1937	Betrag der Jahrespension: 1938	1937
Pensionierte Invalide	11 424	11 265	Fr. 41 742 342	Fr. 40 725 730
» » vorübergehend zulasten des Betriebes	32	86	» 156 227	» 423 652
» teilweise Invalide	175	137	» 82 567	» 54 355
» » » vorübergehend zulasten des Betriebes	—	1	» —	» 538
» Witwen	7 038	6 833	» 11 544 501	» 11 066 459
» Waisen	1 097	1 180	» 543 115	» 583 652
» Doppelwaisen	86	91	» 84 180	» 88 168
» erwerbsunfähige Waisen	335	322	» 187 666	» 177 705
Unterstützte Invalide und Verwandte	66	70	» 32 901	» 34 616
» gem. Art. 56 des Beamtengesetzes	22	22	» 24 000	» 24 840

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 425 und bei der anrechenbaren Besoldungssumme Fr. 2 637 043. Neu sind im Rechnungsjahre 481 Mitglieder in die Kasse (8 in die Vollversicherung und 473 in die Sparversicherung) aufgenommen worden.

c. Die Gewinn- und Verlustrechnung weist auf den 31. Dezember 1938 eine Zunahme der erforderlichen Erhöhung der Reserven um rund $4,_5$ 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. Das Ergebnis des Rechnungsjahres aus dem Verlauf der statistischen Voraussetzungen und den verschiedenen Bestimmungen der Statuten in seiner Gesamtheit war, wie im Vorjahre, günstig. Die Gewinne aus diesen Quellen betrugen einschliesslich der bereits hievor genannten Einsparung infolge Herabsetzung der Pensionen rund $6,_2$ Millionen Franken.

d. Über die auf den 31. Dezember 1938 abgeschlossene Bilanz gibt die Seite 124 Auskunft.

e. Der Wertschriftenbestand der Pensions- und Hilfskasse hat sich im verflossenen Jahre von Fr. 355 479 589.80 um Fr. 3 417 182.50 auf Franken 358 896 772.30 erhöht. Die Bewertung des Titelportefeuilles auf Ende des Jahres ergab weder eine Wertvermehrung noch eine Wertverminderung.

2. Unfallversicherung.

a. Für die Versicherung unseres Personals haben wir der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern im Jahre 1938 folgende Prämien bezahlt:

Für Betriebsunfälle	1938	1937
Versicherte Lohnsummen	Fr. 127 526 009	Fr. 131 303 144
Prämien	» 1 820 135	» 1 880 097
Mittlerer Prämiensatz	$14,_{27}$ ‰	$14,_{32}$ ‰
Für Nichtbetriebsunfälle		
Versicherte Lohnsummen	Fr. 126 766 489	Fr. 130 521 128
Prämien	» 693 515	» 714 067
Mittlerer Prämiensatz	$5,_{47}$ ‰	$5,_{47}$ ‰

Als Agenturdienstentschädigung hat uns die Anstalt Fr. 201 092 (1937: 207 533) vergütet.

b. Den Haftpflichtrentnern ist auch im Jahre 1938, bei weiterem Vorhandensein der besondern Bedürftigkeit und der übrigen Voraussetzungen des Bundesbeschlusses vom 15. Juni 1920, eine Hilfeleistung im Betrage der im vorhergehenden Jahre gewährten Zulage zulasten 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 1938 zulasten des Betriebes ausgerichtet. Die ausbezahlten Hilfeleistungen und Teuerungszulagen betrugen insgesamt Fr. 36 662.45 (1937: Fr. 37 887.80).

3. Krankenkasse.

Auf den 31. Dezember 1938 waren gemäss Art. 16 und 17 der Statuten versichert (die entsprechenden Zahlen des Vorjahres sind in Klammern angegeben):

Klasse *a* (nur Krankenpflege) 21 987 (21 961) Männer und 1157 (1166) Frauen;

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

Klasse *c* (Krankenpflege und Krankengeld) 172 (167) Männer und 13 (10) Frauen.

Über die Gewinn- und Verlustrechnung geben die Seiten 126 und 127 Auskunft.

Die Versicherungsklasse *a* hat einen Verlust von Fr. 30 310.30 aufzuweisen gegenüber einem solchen

von Fr. 12 346.50 im Vorjahre. Gemäss Art. 38, Abs. 6, der Statuten ist der Verlust je zur Hälfte von den Bundesbahnen und von der Kasse (aus dem Ausgleichsfonds) zu decken. Der Ausgleichsfonds hat sich deshalb um Fr. 15 155.15 vermindert und beträgt am Ende des Rechnungsjahres Fr. 537 583.85 gegenüber Fr. 552 739 im Vorjahre.

Die Versicherungsklasse *b* verfügt auf Ende 1938 über einen Ausgleichsfonds von Fr. 9159.45 (1937: Fr. 8917.65).

Die Versicherungsklasse *c* hat besser abgeschlossen als im Vorjahr. Während im Vorjahr ein Verlust von Fr. 442.75 zu verzeichnen war, wurde im Rechnungsjahr ein Vorschlag von Fr. 849.10 erzielt. Der Ausgleichsfonds hat sich deshalb von Fr. 334.25 auf Fr. 1183.35 erhöht.

Der Spezialfonds hat um Fr. 3653. 60 (1937: Fr. 4205. 60) zugenommen und beträgt auf Ende des Rechnungsjahres Fr. 145 233.05 (1937: Fr. 141 579.45).

Über die Krankheitsverhältnisse im Rechnungsjahr gibt die «Statistik zur Gewinn- und Verlustrechnung pro 1938» auf Seite 128 dieses Berichtes Auskunft. Die auf einen Versicherten entfallenden Heilungskosten (Arzt-, Arznei-, Spitalkosten und sonstige Heilmittel) betrugen bei den Werkstättekrankenkassen Fr. 46. 36 (1937: Fr. 46. 29) und bei den Kreiskrankenkassen Fr. 45. 25 (1937: Fr. 42.56). Während die Verhältnisse bei den Werkstättekrankenkassen fast gleichgeblieben sind, sind sie bei den Kreiskrankenkassen wesentlich ungünstiger geworden. Von den neun administrativen Kasseneinheiten haben im Rechnungsjahr 4 (Vorjahr 5) Kassaverluste aufzuweisen (Werkstättekrankenkassen Yverdon, Bellinzona und Zürich und Kreiskrankenkasse Lausanne).

Die dem Bundesamt für Sozialversicherung vorgelegte Rechnung unserer Krankenkasse pro 1937 hat dieser Behörde keinen Anlass zu Bemerkungen oder Verfügungen gegeben.

C. Bahnärztlicher Dienst.

1. Im Jahre 1938 wurden 13 001 Krankheitsfälle und 3310 Unfälle angemeldet gegenüber 12 889 Krankheitsfällen und 3453 Unfällen im Jahre 1937. Die Zahl der Krankheits- und Unfalltage — inkl. Kurzabsenzen — beträgt 437 782 (1937: 419 105). Das ergibt auf einen Beschäftigten eine Morbidität von $15,_{85}$ Tagen (1937: $15,_{57}$).

Die mittlere Heilungsdauer betrug:

	1938	1937
bei Krankheiten (ohne Kurzabsenzen) Tage	$26,_{70}$	$27,_{21}$
bei Unfällen » » »	$22,_{03}$	$19,_{82}$

2. Im Berichtsjahr fanden statt:

Aufnahmeuntersuchungen	666	269
Begutachtungen auf Invalidität . .	617	514
Kontrolluntersuchungen bei Dienstaussetzungen wegen Krankheit. .	1210	1245

3. Zur Verkleinerung der Morbiditätszahl wurden die Ergebnisse und Erhebungen unseres Dienstes, sowie die Möglichkeiten einer günstigen Beeinflussung mit den Vertretern des Personals in den Ausschüssen besprochen. Das gleiche Problem bildet das Thema der Referate des bahnärztlichen Dienstes im Rahmen der Instruktionskurse für die Beamten des Betriebsdienstes. Durch die Einführung geeigneter Spezial- und Detailstatistiken wird den Vorgesetzten und dem Personal selbst an den grösseren Arbeitszentren ein Einblick in die Verhältnisse ermöglicht und damit das allgemeine Interesse wachgerufen. In zahlreichen Fällen hat der bahnärztliche Dienst durch einen häufigeren Kontakt mit den Ärzten sowie durch Bahnärzte und Spezialisten eine Vertiefung der medizinischen Untersuchung und Verbesserung der Behandlung zu erreichen gesucht. Wo es angezeigt war, wurden die Vorgesetzten auf die Notwendigkeit einer besseren Krankenkontrolle aufmerksam gemacht.

VI. Materialverwaltung.

A. Materialbeschaffung.

Im Berichtsjahre sind folgende wichtigeren Materialien beschafft worden:

Oberbau- und Stellwerkmaterial . . .	24 707 t
inbegriffen Eisenschwellen. . Stück	247 360
Holzschwellen (Schweizerholz) . Stück	72 252
Betriebsstoffe für die Zugförderung (ohne Kohlen)	7 382 t
Eisen und Metalle für die Werkstätten und übrigen Dienste	8 263 t
Baumaterialien (Zement, Karbid usw., Farben)	1 174 t
Verschiedene Artikel für die Werkstätten und übrigen Dienste im Werte von . . . . . Fr.	872 350
Materialien für Heizung, Beleuchtung und Reinigung; elektrisches Material, Einfriedigungen, Staubbekämpfungs- und Unkrautvertilgungsmittel usw. im Werte von . . . . . Fr.	2 179 500
Inventargegenstände, Bureaumaterial usw. im Werte von . . . . . Fr.	1 265 600
Tücher und Anfertigung der Dienstkleider für . . . . . Fr.	1 260 905

B. Verkauf von Altmaterial.

Es wurde verkauft:

Altmaterial aus den Werkstätten und übrigen Diensten für rund . . . Fr.	757 500
Altmaterial aus dem Oberbau für »	2 103 265

C. Kohlenversorgung.

Im Berichtsjahr sind insgesamt 199 570 Tonnen fossiles Brennmaterial eingegangen, gegenüber 177 645 Tonnen im Jahre 1937.

Der Kohlenlagerbestand betrug am Anfang des Jahres 136 758 Tonnen und am Ende 191 814 Tonnen, davon 47 807 Tonnen vom eidgen. Volkswirtschaftsdepartement eingelagerte Saar-Fett-Stückkohle.

VII. Tarifwesen und Verkehrswerbung.

A. Allgemeines.

Die Kommerzielle Konferenz der Schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten hielt am 9. Juni ihre 49. Sitzung ab.

B. Personen- und Gepäckverkehr.

1. Sonntagbillette wurden bis 22. Mai und ab 3. September ausgegeben.

2. Die Vergünstigungen zur Förderung des Reiseverkehrs aus dem Ausland wurden das ganze Jahr gewährt (30 % Ermässigung auf Einzelfahrausweisen und auf den Generalabonnementen für 8 und 15 Tage, 15 % Ermässigung auf den Preisen der Billette für Gesellschaften und Familien). In dem von der Bundesversammlung am 22. Dezember 1938 genehmigten Voranschlag der Eidgenossenschaft für das Jahr 1939 sind die erforderlichen Kredite für die Beteiligung des Bundes an der Weitergewährung dieser Vergünstigungen im Jahre 1939 vorgesehen.

3. Auf 1. Januar wurden die Vorschriften über die Umwegtaxen (Benutzung von Billetten zur Fahrt auf andern als den auf ihnen bezeichneten Strecken) neu herausgegeben; es ist nun auch die Umschreibung von Billetten nach der gleichen Bestimmungsstation für einen andern Weg im Verkehr über private Transportunternehmungen zulässig.

4. Für Automobile bis zu 8 Sitzplätzen, die im Hin- und Rückweg durch die Alpentunnels (Gotthard, Simplon, Lötschberg) befördert werden, wird für den Rücktransport auf der Strecke des Hinweges eine Frachtermässigung von 40 % gewährt; auf 1. April wurde die Frist, innert der die Ermässigung zur Anwendung kommt, von 10 auf 30 Tage erhöht.

5. Die im Jahre 1937 von einigen privaten Transportunternehmungen für die wichtigsten Fremdenverkehrsgebiete eingeführten regionalen Ferienabonnemente gelangten in etwas erweitertem Umfange auch während der Saison 1938 zur Ausgabe. Die Bundesbahnen waren an einigen dieser Abonnemente beteiligt.

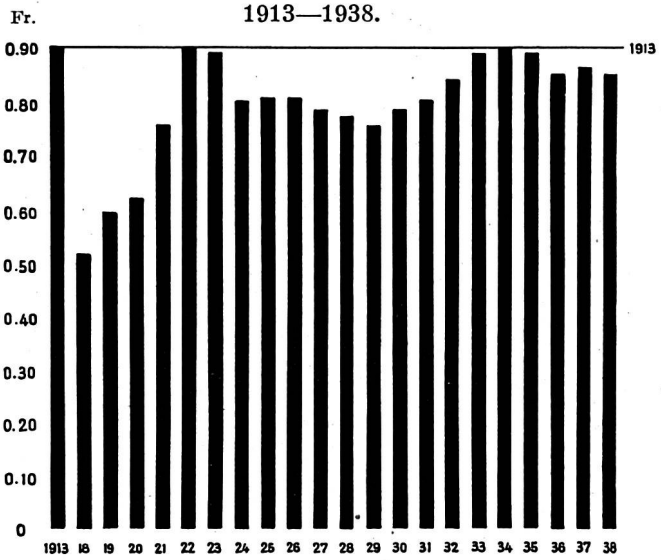
6. Am 1. Mai trat ein neuer Tarif für Militärtransporte in Kraft. In Anlehnung an den gesetzlichen Grundsatz der Anwendung der halben Ziviltaxen sind die Tarife für Militärgüter in Wagenladungen und für Vieh ermässigt worden. Für die Beförderung grösserer Truppenkörper (Mannschaft, Pferde, Material) mit Extrazügen wurde versuchsweise ein besonderer Tarif eingeführt.

7. Auf 1. Oktober wurde das am 23. November 1933 abgeschlossene neue Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr mit Einheitlichen Zusatzbestimmungen in Kraft gesetzt.

Abbildung 14.

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

1913—1938.



8. Die am schweizerischen Gesellschaftstarif beteiligten Verwaltungen (ausgenommen Berninabahn und Sihltalbahn) gewährten auch während des Winters 1938/39 für Wintersport-Schulausflüge von höchstens dreitägiger Dauer allgemein die für Schulen der I. Altersstufe geltenden Hin- und Rückfahrtstaxen.

9. Die folgenden Angaben zeigen die Entwicklung einiger Verkehrseinrichtungen von besonderm Interesse:

a. Streckenabonnemente:

		Anzahl der ausgegebenen Abonnemente (mit und ohne Schnellzugzuschlag)		Einnahmen einschl. Ausfertigungsgebühr, aber ohne Schnellzugzuschläge Fr.	
		1938	1937	1938	1937
Serie I	Allgemeine Abonnemente für beliebige Fahrten	70 103	68 333	963 498	955 946
Serie I*a*	Allgemeine Abonnemente für täglich 2 einfache Fahrten	81 824	83 249	1 217 846	1 234 893
Serie II	Schülerabonnemente für beliebige Fahrten	178 288	171 413	1 663 244	1 574 386
Serie II*a*	Schülerabonnemente für beliebige Fahrten an bestimmten Tagen	57 429	54 977	371 441	349 548
Serie III	Arbeiterabonnemente für werktäglich 1 Hin und Rückfahrt	395 551	388 707	3 907 152	3 780 845
Serie III*a*	Arbeiterabonnemente für werktäglich 2 Hin- und Rückfahrten	100 666	99 716	790 711	786 604
	Übertrag	883 861	866 395	8 913 892	8 682 222

		Anzahl der ausgegebenen Abonnemente (mit und ohne Schnellzugzuschlag) 1938	1937	Einnahmen einschl. Ausfertigungsgebühr, aber ohne Schnellzugzuschläge Fr. 1938	1937
	Übertrag	883 861	866 395	8 913 892	8 682 222
Serie IV	Abonnemente für beliebig zusammengestellte Strecken	2 189	1 886	385 426	361 298
Serie A	Abonnemente für 20 einfache Fahrten in 3 Monaten	43 038	42 190	418 099	415 075
Serie B	Abonnemente für 10 Hin- und Rückfahrten in 3 Monaten	38 764	39 259	1 015 207	996 443
Serie B I	Abonnemente für 10 Hin- und Rückfahrten in 1 Monat	55 147	39 695	603 175	428 712
	Arbeiterabonnemente zum Besuche der Familie	3 526	2 591	52 110	38 979
	Im ganzen	1 026 525	992 016	11 387 909	10 922 729

b. Generalabonnemente:

Generalabonnemente für	Anzahl der ausgegebenen Abonnemente 1938	1937
8 Tage	7 864	7 613
15 »	6 447	6 323
30 »	1 235	1 157
Kurzfristige Abonnemente	15 546	15 093
3 Monate, gültig für 1 Person	1 839	1 913
3 » » » 2 Personen	57	19
12 » » » 1 Person [1])	6 691	6 446
12 » » » 2 Personen [2])	244	235
Langfristige Abonnemente	8 831	8 613

Die Einnahmen (einschliesslich Schnellzugzuschlag) betrugen:

im ganzen 1938	1937	Anteile SBB 1938	1937
Fr. 8 709 345	Fr. 8 414 783	Fr. 7 382 084	Fr. 7 113 767

c. Abonnemente zum Bezuge halber Billette:

	Anzahl der ausgegebenen Abonnemente 1938	1937	Einnahmen im ganzen 1938	1937	Anteile SBB 1938	1937
für 3 Monate	2 192	2 366	Fr. 344 601	Fr. 342 410	Fr. 305 112	Fr. 302 771
» 12 »	918	862				

d. Schweizerische zusammenstellbare Billette:

Anzahl der ausgegebenen Billette 1938	1937	Einnahmen im ganzen 1938	1937	Anteile SBB 1938	1937
145 028	160 847	Fr. 5 863 744	Fr. 6 333 545	Fr. 3 854 316	Fr. 4 245 203

e. Internationale zusammenstellbare Billette:

Anzahl der in der Schweiz ausgegebenen Billette 1938	1937	Einnahmen [3]) alle schweizerischen Verwaltungen 1938	1937	Anteile SBB 1938	1937
12 590	11 174	Fr. 1 925 529	Fr. 2.484 962	Fr. 1 646 011	Fr. 2 143 942

f. Die Einnahme der schweizerischen Bundesbahnen aus dem Verkauf von Streckencoupons für ihre Strecken durch private Reiscunternehmungen betrug Fr. 7 705 206 (im Vorjahre Fr. 8 664 802).

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

---

[1]) Davon in Raten bezogen 5 871 (im Vorjahr 5 645).
[2]) » » » » 209 (» » 200).
[3]) Aus den in der Schweiz und im Auslande ausgegebenen Billetten.

Agentur in London	Fr. 3 136 635	(im Vorjahr Fr. 3 318 587), davon für die Schweiz Fr. 1 335 674 (1 411 594);
» » Paris	Fr. 1 744 709	(im Vorjahr Fr. 2 286 973), davon für die Schweiz Fr. 713 007 (1 006 096);
» » Berlin	Fr. 2 209 966	(im Vorjahr Fr. 2 073 026), davon für die Schweiz Fr. 960 190 (867 480):
» » New York	Fr. 153 734	(im Vorjahr Fr. 227 961), davon für die Schweiz Fr. 126 781 (203 280);
» » Wien	Fr. 572 871	(im Vorjahr Fr. 294 395), davon für die Schweiz Fr. 153 111 (272 809);
» » Rom	Fr. 269 085	(im Vorjahr Fr. 235 569), davon für die Schweiz Fr. 208 508 (178 714);
» » Amsterdam	Fr. 622 245	(im Vorjahr Fr. 358 070), davon für die Schweiz Fr. 389 893 (343 192);
» » Brüssel	Fr. 552 540,	davon für die Schweiz Fr. 434 557 ;
» » Stockholm	Fr. 23 047,	davon für die Schweiz Fr. 23 047;
» » Kairo	Fr. 14 041,	davon für die Schweiz Fr. 14 041.
» » Prag	—	

h. Die Einnahme der schweizerischen Bundesbahnen aus dem Verkauf der Spezialbillette für Verwaltungsextrazüge zu ermässigten Preisen betrug nach Abzug der sich auf rund Fr. 19 000 (im Vorjahre Fr. 16 700) belaufenden Propagandakosten Fr. 321 200 (Fr. 300 200).

i. Aus den von den Stationen veranstalteten Gesellschaftsfahrten zu ermässigten Preisen betrug die Einnahme der schweizerischen Bundesbahnen nach Abzug der sich auf rund Fr. 102 609 (im Vorjahre Fr. 121 728) belaufenden Propagandakosten Fr. 1 756 177 (Fr. 1 981 906).

C. Güter- und Tierverkehr.

1. Am 1. Oktober trat der Internationale Eisenbahngütertarif (IGT) in Kraft. Er enthält das neue «Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (IÜG) vom 23. November 1933» mit seinen Anlagen I—IV, VII—VIII, und das «Alphabetische Verzeichnis der Stoffe und Gegenstände der Anlage I zum IÜG», sowie die Einheitlichen und die Besondern Zusatzbestimmungen zum IÜG.

2. Auf 1. Januar wurden die Allgemeinen schweizerischen Tarifvorschriften und die Güterklassifikation neu herausgegeben.

Die Revision der allgemeinen Tarifvorschriften brachte nicht nur zahlreiche Verbesserungen in der Fassung des Textes und Anordnung des Stoffes, sondern auch wesentliche Frachterleichterungen. Wir nennen besonders die Frachtermässigungen für Eilgut in Wagenladungen und für Möbel- und Umzugtransporte in Möbelwagen, ferner die Herabsetzung der Mindestgewichte für die Stellung von Wagen zum Selbstverlad von Stückgut und der Mindesttaxgewichte für Gegenstände von aussergewöhnlichem Umfang, Schaustellerwagen und Güter in Privatwagen. Die Bindung der ermässigten Stückgutklasse 2 an die ermässigten Wagenladungsklassen wurde fallen gelassen, so dass künftig die Stückgutklasse 2 auch Gütern gewährt werden kann, die in der höchsten Wagenladungsklasse eingereiht sind. Auf Wunsch der Verkehrsinteressenten wurden die im Tarifgesetz von 1901 festgelegten Bezeichnungen der Wagenladungsklassen geändert. Diese Klassen heissen anstatt bisher allgemeine Wagenladungsklassen A/B und Spezialtarife I*a* und *b*, II*a* und *b*, III*a* und *b* künftig Wagenladungsklassen I*a* und *b*—IV*a* und *b*.

Die Güterklassifikation reiht die Güter nicht mehr in jeder der drei Landessprachen alphabetisch ein, sondern systematisch nach Warengruppen, denen am Schluss ein alphabetisches Sachverzeichnis in jeder Sprache beigegeben ist. Damit wird die Vergleichbarkeit zwischen Eisenbahn- und Zolltarif und vor allem zwischen der Güterbewegungsstatistik der Eisenbahn und der eidgenössischen Handelsstatistik erreicht. In der neuen Güterklassifikation sind bei jeder Position die zutreffende Stückgutklasse und die etwa anwendbaren Ausnahmetarife angegeben. Ferner sind darin auch die wichtigern Güter der höchsten Wagenladungsklasse aufgeführt, während bisher nur die Güter der ermässigten Klassen (Spezialtarife I—III, neue Klassen II—IV) genannt waren. Als besondere Neuerung ist noch zu erwähnen, dass der deutsche, französische und italienische Tariftext nebeneinander erscheinen, was die Übersicht erleichtert und für die drei Sprachen eine gemeinsame Tarifierungsrubrik gestattet.

Auf 1. Juli wurde die Neuausgabe wie folgt geändert und ergänzt:

Im Art. 8, Ziffer 3*a*, wurde das Mindestgewicht für die Bereitstellung von Wagen zum Selbstverladen von 2000 auf 1500 kg herabgesetzt.

Der Art. 10 ist durch eine neue Ziffer 3 ergänzt worden, wonach die Fracht, unabhängig von der Zahl der verwendeten Wagen, auf Grund des Gesamtgewichtes der Sendung zu dem diesem Gesamtgewicht entsprechenden Frachtsatz berechnet wird, wenn

a) die Eisenbahn anstatt eines vom Absender verlangten Spezialwagens zwei oder mehrere kleine Wagen zur Verfügung stellt, oder

b) wenn der Absender an einen Empfänger nach der gleichen Bestimmungsstation gleichzeitig mehrere Wagen des gleichen Gutes aufgibt und den Laderaum oder das Ladegewicht der Wagen, mit Ausnahme des eine allfällige Restladung enthaltenden, voll ausnützt.

Im Art. 19 wurde der erste Absatz am Schluss durch folgenden Satz ergänzt: «Landwirtschaftliche Maschinen werden auf Grund ihres wirklichen Gewichtes taxiert.»

Die Begünstigung in Art. 20 ist auch für frische (tote) Fische, Fischbrut und lebende Fischeier zur Zucht (ausgebrütete) gültig erklärt worden.

In die Güterklassifikation wurden folgende neue Positionen aufgenommen:

«618 Dichtungsstricke (Stemmstricke) aus gerissenen Jutelumpen und andern Juteabfällen, auch geteert, 2 II;

619 Polstervliesse und Polsterwerg aus alten Jutegeweben und Jutestricken 2 IV G.»

In der Pos. 737 (Talk usw.) wurde die Wagenladungsklasse III in IV geändert.

3. Die Anwendung des Reglements über die Gewährung von Taxermässigungen für Ausstellungsgegenstände ist für 39 Waren- und 89 Tierausstellungen zugestanden worden.

4. Für die Benützung unserer Lagerhäuser in Basel, Brig (Brigue), Brunnen, Buchs (St. G.), Morges (Renens), Romanshorn und Lagerkellereien im Güterbahnhof Zürich erschien am 1. Januar als Ersatz für die bisherigen 7 Reglemente und Tarife ein neues einheitliches Reglement mit Tarif.

5. Die bisher von der Sesa, Schweizerische Express AG. in Zürich im Wettbewerb mit dem Lastkraftwagen getätigten Tarifmassnahmen werden seit 1. März für die SBB vom Kommerziellen Dienst in Bern und für die schweizerischen Privatbahnen von den letztern getroffen.

Durch unsern Werbedienst im Güter- und Tierverkehr wurden 311 Bahnkunden und 248 Stationen besucht. Neu abgeschlossen wurden 676 Frachtabkommen für Güter in Wagenladungen, 42 für Partiensendungen von mindestens 1000 kg, 98 für Stückgüter und 32 für Grossviehsendungen. Von der Sesa auf die SBB übergegangen sind 2639 Frachtabkommen.

6. Auf dem Wege von Frachtvereinbarungen gewähren die SBB und verschiedene Privatbahnen für Futtermittel (Futtergetreide, Futtermehl und Kartoffelflocken) und für Düngemittel in Wagenladungen von 10 t von den Basler Bahnhöfen und Rheinhäfen eine 30%ige Ermässigung, ferner für Mostobst (Äpfel und Birnen) schweizerischer Herkunft in Wagenladungen von 10 000 kg und bei Entfernungen von mehr als 100 km eine Ermässigung von 20% auf den Taxen der Serie 11 des Ausnahmetarifs Nr. 50.

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

Der Ausnahmetarif Nr. 9 für landwirtschaftliche Produkte konnte, weil die letztern in der neuen Güterklassifikation der Frachtstückgutklasse 2 zugewiesen sind, aufgehoben werden.

In den Ausnahmetarif Nr. 11 für Heu, Stroh usw. wurde «Laubstreue» einbezogen.

Zum Ausnahmetarif Nr. 14 für Düngemittel usw. erschien ein III. Nachtrag, der im wesentlichen ein entsprechend der neuen Güterklassifikation geändertes und ergänztes Artikelverzeichnis enthält.

Im Abschnitt B des Artikelverzeichnisses des Ausnahmetarifs Nr. 19 für Steine usw. wurde als neue Position mit Tarifierung nach Serie 1 nachgetragen: «Dolomit, gebrannt, auch gemahlen; Magnesit, gebrannt (Sintermagnesia), auch gemahlen».

Der Ausnahmetarif Nr. 22 für Abfälle, Koks und Koksgriess aus schweizerischen Gaswerken und für Steinkohle schweizerischer Herkunft ist mit einem geänderten und ergänzten Artikelverzeichnis neu erschienen.

Der Ausnahmetarif Nr. 43 für Materialien zur Bekämpfung von Pflanzenkrankheiten ist neu herausgegeben worden. Er enthält ein auf einige weitere Mittel und Stoffe ausgedehntes neues Artikelverzeichnis.

Der temporäre Ausnahmetarif Nr. 50 für landwirtschaftliche Erzeugnisse schweizerischer Herkunft wurde auch für das Jahr 1938 anwendbar erklärt. Die Taxen der Serie 11 für frische Äpfel und Birnen sind ausnahmsweise bis 31. März gewährt worden.

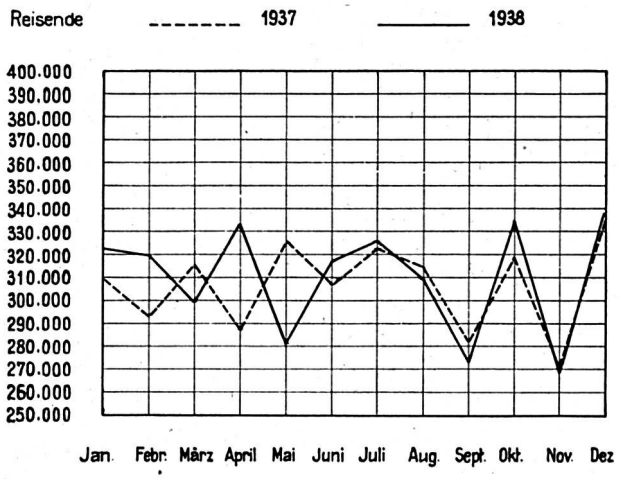
8. Ausnahmetaxen für Güter in Wagenladungen wurden eingeführt:

a) im innerschweizerischen Verkehr für: Ameisensäure, Essigsäure usw. Visp (Viège)–Birrfeld und Hüntwangen-Wil; Aluminiumasche und Aluminiumschlamm Pratteln–Bodio; Koksstaub Fribourg und Le Locle–Col des Roches–St. Sulpice (Neuchâtel); Linoleum Giubiasco–Zug; Magermilch Basel SBB–Sulgen; Mörtelmischungen Bärschwil und Zürich Hbf.–Genève–Cornavin; Röhren, eiserne, verzinkte, auch jutierte Aarau, Däniken, Pratteln und Zürich-Altstetten–Buchs (St. G.); Schlacken

Abbildung 15.

Täglich beförderte Reisende.

1937 und 1938.



zwischen verschiedenen Stationen; Zement Brunnen, Olten, Siggenthal-Würenlingen und Wildegg–Ranzo-S. Abbondio und San Nazzaro; ferner Roche (Vd.) und Vouvry–Vernier-Meyrin; Ziegelbrocken Bürglen und St. Gallen-St. Fiden–Zürich-Giesshübel; Zuckerrüben tessinische Stationen–Aarberg;

b) für die Ausfuhr von Ebonplatten Zürich-Affoltern–Basel transit und Singen (H.) transit.

9. Der temporäre Anhang zum Gütertarif Basel .SBB–Schweiz, enthaltend Ausnahmetaxen für Kohlen, musste wegen Änderung der ausländischen Tarif- und Valutaverhältnisse auf 1. Mai und auf 1. August neu herausgegeben werden.

10. Im deutsch-schweizerischen Güterverkehr sind infolge Änderung der Auslandtaxen und Sinkens des französischen Geldkurses der Seehafentarif, die Ausnahmetarife für Kohlen, Kaolin und Ton, Kalidünger, sowie für Felle und Häute neu erschienen. Für Bimskies und Sand wurde ein direkter Ausnahmetarif eingeführt. Ferner trat eine Neuausgabe des die Entfernungen und Leitungsvorschriften enthaltenden Teiles III in Kraft.

11. Im österreichisch-schweizerischen Güterverkehr erschienen für Sammelgut in Wagenladungen von Staatsgrenze bei Rosenbach und den Wiener Bahnhöfen nach Basel SBB und Basel St. Johann sowie umgekehrt besondere, auch bei Neuaufgabe in Buchs (St. G.) gültige Ausnahmetarife, die der durch die Durchrechnung des deutschen Tarifs zwischen Österreich und Basel geschaffenen neuen Tariflage angepasst sind.

12. Am 1. März wurde eine wegen ausländischer Taxänderungen erforderliche Neuausgabe des Ausnahmetarifs für Heu und Stroh Ungarn-Schweiz eingeführt.

13. Im tschechoslowakisch-schweizerischen Güterverkehr trat am 1. Januar eine den veränderten Währungsverhältnissen angepasste Neuausgabe des Ausnahmetarifs für Eisen und Stahl in Kraft.

14. In den niederländisch-schweizerischen Gütertarif wurden neue Ausnahmetarife für Gemüse, Obst und Früchte bei Aufgabe als Eilgut und für Eisenröhren und Stroh bei Aufgabe als Frachtgut einbezogen. Sodann sind der Wasserkonkurrenz angepasste, an die Auflieferung gewisser jährlicher Mindestmengen gebundene Frachtguttarife für Maggiprodukte, Pflanzenöle, tierische Öle und Fette, sowie für Eisenröhren erstellt worden.

15. Für die Beförderung gewisser Güter zwischen den nordfranzösischen Seehäfen einerseits und zentral- und ostschweizerischen Stationen anderseits erschien ein direkter Tarif.

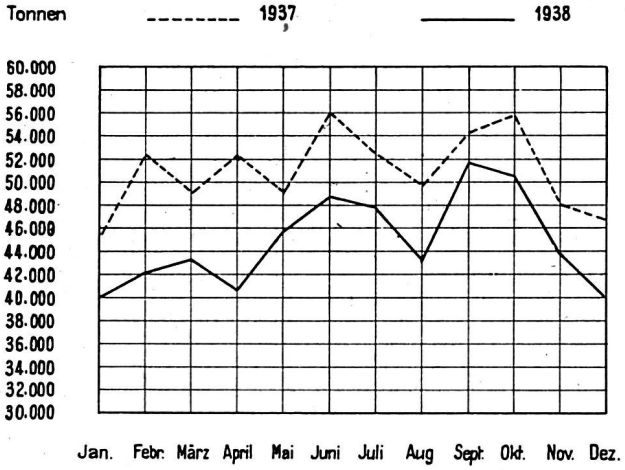
16. Der nach der Abwertung eingeführte 40 %ige Währungszuschlag zu den Transittaxen des 1. Anhanges zum schweizerisch-italienischen Gütertarif wurde wegen der neuen Tariflage über den Brenner (Durchrechnung des deutschen Taxschemas) auf 1. Dezember aufgehoben.

17. Die Transittarife für verschiedene Frachtgüter in Wagenladungen zwischen Basel, Buchs (St. G.) transit und St. Margrethen transit

Abbildung 16.

Werktäglich beförderte Tonnen im Gesamtgüterverkehr.

1937 und 1938.



einerseits und den französischen Seehäfen Dunkerque, Calais, Boulogne usw. anderseits sind neu erschienen.

18. Der nordisch-italienische Gütertarif musste wegen zahlreicher Änderungen und Ergänzungen auf 1. Juni neu herausgegeben werden.

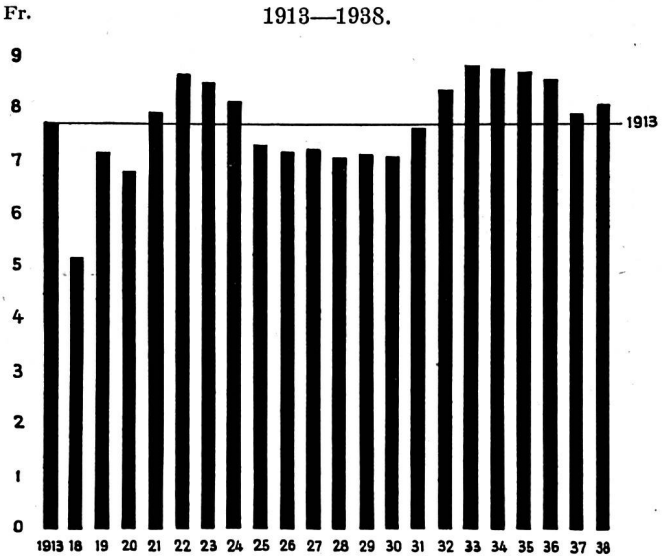
19. Für die frachtgutmässige Beförderung von Lebensmitteln in Wagenladungen von Ungarn und Jugoslawien nach den französischen Seehäfen Dunkerque, Calais, Boulogne und Dieppe mit Bestimmung England traten am 1. August direkte Tarife in Kraft.

20. Im deutsch-italienischen Güterverkehr wurden auf 1. August die Wettbewerbtarife des Teiles III B (ausseritalienische Taxen) der neuen Tariflage angepasst. Sodann sind im Heft III C (Eisentarif) besondere Wettbewerbsätze für Sendungen ab Saarstationen eingeführt worden.

Abbildung 17.

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

1913—1938.



21. Wegen Änderung der französischen Taxen musste der deutsch-französische Ausnahmetarif für Holzzellstoff neu herausgegeben werden.

D. Verkehrswerbung.

1. Obwohl schon die Wintersaison 1937/38 nicht mehr ganz den Verlauf nahm, der ihr im Herbst vorausgesagt wurde, bestand doch in den ersten Tagen des Berichtsjahres noch allgemein die Auffassung, dass die Sommersaison eher besser ausfallen werde als die letztjährige. In den meisten Ländern konnte eine günstige Einstellung für unsere Werbung beobachtet werden. Leider sind jedoch die Erwartungen für eine gute Saison nicht in Erfüllung gegangen; weite Kreise erwarteten eine entscheidende politische Wendung auf dem Kontinent und stellten deshalb ihren Erholungsaufenthalt in einem fremden Lande zurück. Glücklicherweise schlug die Entwicklung der politischen Lage gerade während der Sommerferien einen etwas ruhigeren Gang ein, so dass wenigstens ein Teil der europäischen Kundschaft sich noch zu einer Schweizerreise entschloss. Auffallend war die Zurückhaltung bei den amerikanischen Reisenden, die in grosser Zahl ihre Bestellungen für Schiffplätze nach Europa angesichts der ungewissen Aussichten rückgängig gemacht hatten. Im weitern ergab sich auch aus Frankreich ein bedeutender Ausfall an Besuchern. Diese Erscheinung steht im Zusammenhang mit der erneuten Schwäche des französischen Frankens und wiegt für uns um so schwerer, als Frankreich nicht nur als Kunde zum grossen Teil ausfiel, sondern infolge der Entwertung des französischen Frankens dazu noch als Konkurrent in denjenigen Ländern auftrat, die uns bisher zahlreiche Kundschaft vermittelten. Vermehrte Frequenz ergab sich dagegen aus England, Holland und Belgien. Auch der Inlandreiseverkehr der einheimischen Bevölkerung vermochte trotz des oft und rasch wechselnden Wetters die Besuchsziffern wesentlich zu verbessern. Der Schweizergast nimmt in der Statistik der Hotelfrequenz je länger desto mehr Raum ein und gewährleistet den Saisonergebnissen eine gewisse Stabilität, die um so notwendiger ist, als sich stets wieder im Verlaufe der Ferienzeit Schwierigkeiten im Verkehr von Land zu Land ergeben. So musste z. B. im Juni das Reiseverkehrsabkommen mit Deutschland erneut in Gang gebracht werden, was glücklicherweise ohne längern Unterbruch des Verkehrs gelang.

2. In Verwirklichung der dritten Etappe des Projektes Keller übernahm unsere Verwaltung die bisher von der Schweizerischen Verkehrszentrale geführten Verkehrsbureaux in Brüssel, Stockholm und Prag. An den beiden letztern Orten wurden zur Unterbringung der neuen Agenturen Parterrelokale in bester Verkehrslage gemietet. Die Eröffnung der Agentur in Prag erfolgte am 12. April, diejenige in Stockholm am 31. Mai. Im Gegensatz zu Prag wurde in Stockholm der Billetverkauf nur zur Bedienung der Reisebureaux vorgesehen.

Im Verlaufe des Jahres führten wir wiederum verschiedene Kollektivwerbeaktionen in der Presse zahlreicher Länder durch. Die Frühlings- und Herbstkollektivreklame erstreckte sich auf England, Frankreich, Holland, Belgien und Schweden, die Sommerwerbung auf die gleichen Länder einschliesslich Italien und die Tschechoslowakei und die Winterkollektivreklame auf die Standardländer einschliesslich Italien und Dänemark.

Wir beteiligten uns auch in gewohnter Weise an den wichtigsten Messen und Ausstellungen im In- und Ausland. Unter den einheimischen Veranstaltungen steht an erster Stelle die Schweizer Mustermesse in Basel, an der wir im Rahmen eines von der SVZ aufgestellten Gesamtprogramms der Verkehrsinteressenten mitwirkten. Die dort verwendete Dekoration konnten wir an der Foire de Paris nochmals verwenden. Gemeinsam mit der Abteilung für den bahnärztlichen Dienst und der Sektion Hochbau beschickten wir ferner die Ausstellung «La nouvelle Ville» in Genf. Neben statistischem und Anschauungsmaterial wurde ausserhalb des Ausstellungsgebäudes ein SBB-Krankenwagen dem Publikum zugänglich gemacht. Diesen Wagen zeigten wir auch am Comptoir Suisse in Lausanne, wo er wiederum lebhaftem Interesse begegnete. Zu erwähnen ist ferner die Unterstützung der Fiera Svizzera di Lugano und der Ausstellung «La maison genevoise» in Genf mit Bildermaterial. Unter den ausländischen Beteiligungen hatten die Fiera di Milano, die Messe in Lyon, die Foire de Paris und die Ausstellung «Kultur und Wirtschaft am Bodensee» in Konstanz für uns eine gewisse Bedeutung. In Mailand stellten wir eine grosse Schweizerkarte aus, die den Transitverkehr Nord-Süd durch die Schweiz zur Darstellung brachte. Die gleiche Karte diente auch noch an der landwirtschaftlichen Ausstellung in Verona. Wir förderten im weitern gemeinsam mit der Schweiz. Verkehrszentrale und der Schweiz. Zentrale für Handelsförderung die Durchführung der Messen von Lyon und Utrecht. Auf Veranlassung unserer Agentur in Bruxelles stellten wir am Salon d'Elégance in Bruxelles im Palais des Beaux-Arts unsere grosse Vitrine auf, in der wir 12 lebensgrosse Trachtenfiguren der Schweiz. Trachtenstube in Zürich zeigten. Das gleiche Objekt zogen wir zur Ausschmückung des Vorraumes des Lichtspieltheaters Röda Kvarn in Stockholm heran, das neben dem Modell des roten Pfeils und den verschiedenen Landschaftsdioramen und photographischen Vergrösserungen aufmerksame Beobachtung fand. Für die Schweizer Woche in Stockholm verschaffte sich unser Publizitätsdienst interessantes Material aus der Familiengeschichte derer von Hallwyl, um damit auf den schweizerischen Ursprung dieses mit Schweden verbundenen Schweizergeschlechts hinzuweisen. An der Bodensee-Ausstellung in Konstanz warben wir für den Grenzausflugsverkehr. Zum ersten Male nahmen wir auch an der Messe in Mülhausen mit einer landschaftlichen Dekoration teil.

3. Der Publizitätsdienst gab, zum Teil gemeinsam mit der Schweiz. Verkehrszentrale, verschiedene neue Plakate heraus, die hauptsächlich der Werbung im Ausland für die einzelnen Jahreszeiten dienten. Durch Prospekte und Wagenplakätchen wurde u. a. auf die bahnseitig organisierten Gesellschaftsfahrten, die Billetgutscheine und die Generalabonnemente sowie auf die Ausländer-Taxermässigung aufmerksam gemacht. Zur Wiederausgabe gelangten ferner die praktische Fahrplanbroschüre «Internationale Zugverbindungen» und für den Gebrauch in

Deutschland der «Kleine Reisebegleiter für die Schweiz.»

Zur Unterstützung der Filmwerbung wurden verschiedene Kopien bewährter Verkehrsfilme angeschafft.

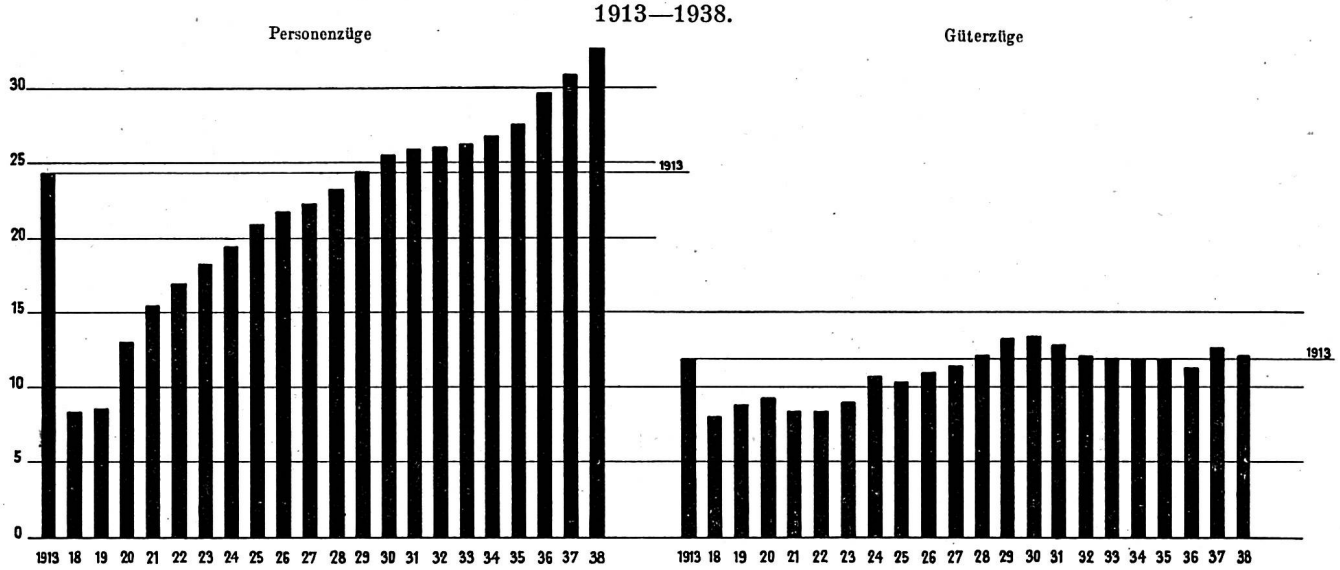
Im Berichtsjahre ist auch eine Studienreise von 15 italienischen Reisebureaubeamten durchgeführt worden, die sich über das Wallis, Berner Oberland und die Zentralschweiz erstreckte und erfolgreich verlief.

Zum Schluss sind noch die sorgfältig ausgebauten Publikationen «SBB-Kalender» und «Schweizer Reisealmanach» zu erwähnen, die gratis an ausgewählte Adressen abgegeben werden.

Abbildung 18.

Anzahl der Züge pro Tag und Bahnkilometer.

1913—1938.



VIII. Stations- und Zugdienst.

A. Allgemeines.

1. Mit dem eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement wurde ein Vertrag abgeschlossen, betreffend die Lagerung eines grössern Quantums Kohlenbriketts, die zur Abtragung eines Saldos aus dem deutsch-schweizerischen Reiseverkehrsabkommen I eingeführt werden. Die Briketts werden auf Kosten des Bundes nach besondern Richtlinien, soweit möglich auf Stationsplätzen, aufgestapelt. Für die belegten Flächen wird eine kleine Miete bezahlt.

Die Bundesbahnen übernehmen ferner vom genannten Departement Saar-Fett-Stückkohlen zur gebührenfreien Einlagerung auf den Lagerplätzen der Lokomotivdepots.

2. Nach längeren Verhandlungen konnten namens des schweizerischen Wagenverbandes neue Bedingungen für die Einstellung von Privatwagen in den Wagenpark einer schweizerischen Bahnverwaltung vereinbart werden. Die neuen Bedingungen sind am 1. Januar 1939 in Kraft getreten.

3. Auf den 1. Juli ist das Reglement über Fahrten zu bahndienstlichen Zwecken, das unter Berücksichtigung der bisher gemachten Erfahrungen den heutigen Bedürfnissen angepasst wurde, neu herausgegeben worden.

4. Für die allgemeine Verdunkelungsübung in der Nacht vom 27./28. September wurden zur sichern Abwicklung des Bahnbetriebes besondere Anordnungen getroffen. Die Übung ist gut verlaufen und hat im allgemeinen befriedigt.

B. Rekrutierung und Ausbildung des Personals.

1. Zur Deckung des voraussichtlichen Bedarfes an Stations- bzw. Zugsbeamten sind 120 Stationslehrlinge und 120 Lehrlinge für den Zugdienst eingestellt worden.

2. Für die im Jahre 1936 eingetretenen Lehrlinge des Stationsdienstes, die dieses Jahr ihre Lehrzeit beendigt und am vierwöchigen Schlusskurs teilgenommen haben, wurden die Wahlfähigkeitsprüfungen durchgeführt.

C. Personenverkehr.

Der mit finanzieller Beihilfe der Fondation de la Flèche du Jura in La Chaux-de-Fonds angeschaffte Personentriebwagen ist am 28. November 1938 in Betrieb genommen worden. Es wird damit die seit dem Fahrplanwechsel vom 22. Mai 1937 übernommene fahrplanmässige tägliche Mehrleistung von 450 km auf den Strecken Le Locle–Neuenburg und La Chaux-de-Fonds–Biel ausgeführt.

D. Güterverkehr.

1. Auf den 15. Juni wurde eine allgemeine Dienstvorschrift über die Beförderung der Frachtstückgüter erlassen; mit den damit eingeführten Verbesserungen wurde eine Beschleunigung dieses Verkehrs erreicht.

2. Zur Erleichterung des Haus-Haus-Verkehrs sind auf Mitte Juni die ersten bahneigenen Kleinbehälter (Containers) in Betrieb gesetzt worden. Diese werden den Transportaufgebern gegen Entrichtung einer den Selbstkosten entsprechenden Miete für Transporte aller Art zur Verfügung gestellt.

Ferner wurden zwei Strassenfahrzeuge (Strassenrollschemel) angeschafft, mit denen Bahnwagen leer oder beladen auf der Strasse ins Domizil der Frachtgeber zugeführt werden können.

E. Fahrplan.

Zur Beratung des Entwurfes des vom 15. Mai 1938 bis 14. Mai 1939 gültigen Fahrplans fand am 22. Februar in Bern die Interkantonale Fahrplankonferenz statt. Es waren im ganzen 433 Begehren angemeldet, wovon 322 unsere Verwaltung betrafen. Der neue Fahrplan brachte gegenüber dem letztjährigen eine Vermehrung von 1 310 500 Zugkilometern, wovon 245 280 km für die neuen Schnelltriebzüge und 234 330 km für Leistungen mit Dieselmotorwagen.

F. Errichtung und Eröffnung von Stationen und Haltestellen.

Am 15. Mai ist die neue Station Niederweningen eröffnet worden, die ein Kilometer westlich der bisherigen Station liegt. An Stelle der letztern besteht nun eine unbediente Haltestelle Niederweningen-Dorf.

Im weitern wurde am 15. Mai die unbediente Haltestelle Rietheim zwischen den Stationen Koblenz und Zurzach eröffnet.

Die beiden Haltestellen Niederweningen-Dorf und Rietheim sind nur für einen beschränkten Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet.

Ab 1. September wurde auf der bisher unbedienten, zwischen den Stationen Entlebuch und Wolhusen gelegenen Haltestelle Doppleschwand-Romoos ein beschränkter Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr eingerichtet.

IX. Zugförderungs- und Werkstättedienst.

A. Anschaffung und Ausrüstung von Rollmaterial.

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

Normalspur.

4 elektrische Rangierlokomotiven der Serie $Ee^3/_3$
1 elektrischer Schnelltriebwagen der Serie $Re^2/_4$
1 elektrischer Schnelltriebzug der Serie $Re^8/_{12}$
1 elektrischer Personentriebwagen (Flèche du Jura) der Serie $Ce^2/_4$,
4 elektrische Traktoren der Serie Te,
10 Personenwagen mit Seitengang der Serie $AB^4ü$,
10 Personenwagen mit Seitengang der Serie $ABC^4ü$,
3 Personenwagen mit Mittelgang der Serie $BC^4ü$,
7 Personenwagen mit Seitengang der Serie $C^4ü$,
2 RIC-Gepäckwagen der Serie $F^4ü$,
4 Gepäckwagen leichter Bauart der Serie $F^4ü$,
4 Gepäckwagen mit Postraum, leichter Bauart der Serie $FZ^4ü$,
84 gedeckte Güterwagen der Serie K^3,
1 Eichwagen zum Eichen der Brückenwaagen der Serie X^4,
2 Strassenrollschemel mit 2 Strassentraktoren.

2. In Auftrag gegeben wurde folgendes Rollmaterial:

1 elektrische Doppellokomotive der Serie $Ae^8/_{14}$,
3 elektrische Traktoren der Serie Te,
10 Personenwagen mit Seitengang der Serie $AB^4ü$,
4 Personenwagen leichter Bauart der Serie $B^4ü$,
3 Personenwagen leichter Bauart der Serie $BC^4ü$,
10 Personenwagen mit Seitengang der Serie $C^4ü$,
13 Personenwagen leichter Bauart der Serie $C^4ü$,
1 Aussichtswagen (Brünig) der Serie B^4,
2 Personenwagen (Brünig) der Serie BC^4,
6 Gepäckwagen der Serie $F^4ü$,
2 Gepäckwagen mit Postraum der Serie $FZ^4ü$,
120 Güterwagen der Serie L^6,
1 sechsachsiger Spezialwagen der Serie O.

3. Im Berichtsjahr wurde folgendes Rollmaterial umgebaut:

a. Normalspur.

1 Personenwagen der Serie C, umgebaut aus einem C^3 Wagen,
10 Personenwagen der Serie $C^4ü$, umgebaut aus $AB^4ü$-Wagen,
2 Personenwagen der Serie $C^4ü$, umgebaut aus C^3-Wagen,
1 Buffetwagen der Serie $Cr^4ü$, umgebaut aus einem $C^4ü$-Wagen,
3 Güterwagen der Serie L^5, umgebaut aus X-Wagen,
4 Autotransportwagen der Serie O, umgebaut aus C^3-Wagen,
15 Schotterwagen der Serie S^{3t}, umgebaut aus P-Wagenuntergestellen,
36 Dienstwagen der Serie X, umgebaut aus alten Wagen und Tendern.

b. Schmalspur.

1 Dienstwagen der Serie X^3, umgebaut aus einem BC^3-Wagen.

B. Zugförderung.

Die beiden dreiteiligen Schnelltriebzüge $Re^8/_{12}$ 501 und 502 sind auf den Fahrplanwechsel 1938 endgültig in Betrieb genommen worden. Während der eine im fahrplanmässigen Schnellzugverkehr der Linien Rorschach–Zürich–Bern, Bern–Biel und Bern–Basel verwendet wurde, führte der andere zahlreiche Gesellschaftsfahrten, vorzugsweise Bodensee–Tessin, aus. Jeder der beiden Züge hat im Jahre 1938 über 100 000 km zurückgelegt.

X. Bahnbau und Bahnunterhalt.

A. Neu- und Ergänzungsbauten.

1. Der Verwaltungsrat bewilligte einen Kredit von Fr. 2 650 000 nebst Fr. 520 000 für Abschreibungen für die Erstellung getrennter Personen- und Güterzuglinien auf der Basler Verbindungsbahn zwischen Basel DRB und Basel SBB.

2. Der Ausbau eingeleisiger Strecken auf Doppelspur verzeigt seit dem Jahre 1935 erstmals wieder einen Zuwachs, indem am 8. April das zweite Geleise Solothurn H. B.–Solothurn-West in Betrieb genommen wurde.

Das zweite Geleise zwischen Emmenbrücke und Sentimatt ist in Arbeit.

Ende 1938 waren von den auf eigene Kosten betriebenen Linien des eigenen Netzes von total 2885 km 1102 km zweigeleisig ausgebaut.

3. Folgende wichtigere Bauten wurden vollendet:

Erstellung einer vierten Sperrmauer im Oberlauf des Wildbaches St. Barthélemy; Erstellung einer Rampe in Yverdon; Bau eines neuen Perrondaches und Instandstellung des Aufnahme- und Nebengebäudes in Bümpliz-Süd; Verlegung der Stammlinie in Basel, sowie Ersatz der bestehenden eisernen Birsbrücken; Verlängerung der Perrons auf der Westseite mit Umbau des westlichen Geleisekopfes (Einfahrt der SNCF) im Personenbahnhof Basel; Verbesserung der Güterdienstanlagen in Liestal; Erweiterung der Geleiseanlagen in Emmenmatt; Erstellung eines Materialmagazins in Brugg; Wiederaufbau des abgebrannten Aufnahmegebäudes in Mosen; Verlegung der Station Niederweningen nach Murzelen (im Zusammenhang mit der Aufhebung des Bundesgesetzes betreffend den Bau der Surbtalbahn); Verbesserung der Freiverladeanlage in Wädenswil; Erstellung eines neuen Dienstgebäudes für die Bahnhofinspektion und neuer Postlokale im Westflügel des Aufnahmegebäudes Zürich, Ausbau der Rangierfelder R und Q in Zürich.

4. In Ausführung begriffen waren folgende grössere Bauten:

Umbau und Erweiterung der Bahnhöfe Genf und Neuenburg; Verlegung der Bahnlinie zwischen Bern und Wilerfeld mit gleichzeitigem Ausbau auf zwei Doppelspuren (Betonierung von 14 Rahmen des Viaduktes, Lehrgerüst für den grossen Bogen und Betonierung des Bogens für den Aareübergang); Umbauten im Aufnahmegebäude Bern; Umbau der alten Hauensteinlinie Sissach–Olten auf Einspur; Verbesserung der Stationsanlagen in Immensee, Arth-Goldau und Melide zur Erhöhung der Durchfahrgeschwindigkeiten; Erweiterung der Stationsanlage Zürich-Wollishofen für die Landesausstellung.

5. An Brückenbauten und Brückenverstärkungen sind fertiggestellt worden:

Der Ersatz der Brücke über die Broye bei Lucens und der Ersatz der Fedocciobrücke zwischen Faido und Lavorgo.

In Ausführung befinden sich:

Der Ersatz der Brückenkonstruktion über den Hagneckkanal bei Aarberg; der Umbau der Langensandbrücke im Bahnhof Luzern; die Verstärkung der Aarebrücke bei Koblenz.

B. Niveauübergänge.

1. Im Berichtsjahre sind 23 Niveauübergänge aufgehoben worden. Davon wurden 17 ersetzt durch 8 Über- und 8 Unterführungen und 2 durch Strassenverlegungen; 4 Übergänge konnten ohne Ersatz aufgehoben werden. Die Ersatzbauten wurden aus Krediten für Arbeitsbeschaffung des Bundes und der Kantone sowie Beiträgen der Bahnverwaltung finanziert.

2. Von den wichtigeren fertiggestellten Ersatzbauten sind zu erwähnen die Überführungen zwischen Villeneuve und Roches, Geneveys-sur-Coffrane und Les Hauts-Geneveys, La Heutte und Sonceboz (Tournedos), Frinvillier und Reuchenette (Rondchâtel), Delsberg und Soyhières (du Vorbourg); die Kantonsstrassenverlegung zwischen Biasca und Osogna; die Unterführungen zwischen Sonceboz und Tavannes, Tenero und Locarno sowie in Brugg (Aarauerstrasse).

3. Folgende wichtigere Ersatzbauten befanden sich in Ausführung:

Unterführungen: In Auvernier, Freiburg «des ateliers», Burgdorf (Kirchbergstrasse), Aarburg, Meilen, Zürich-Wollishofen und Rüschlikon, sowie zwischen Osogna und Castione; Überführungen: Kreuzstrasse zwischen Aarburg und Zofingen und westlich der Station Cadenazzo.

4. Es wurden 6 neue Niveauübergänge errichtet, davon entfallen 5 auf die neue Strecke zwischen der alten und der verlegten Station Niederweningen. Von den 6 Niveauübergängen ist einer mit Blinklichtsignalen und 4 mit Warnkreuzen versehen; 1 Übergang (Privatweg) hat keine Signalisierung.

5. Bei 15 Niveauübergängen wurden die Barrieren durch Warnkreuze und bei 5 Niveauübergängen durch Blinklichtsignalanlagen ersetzt; weitere 23 Barrieren wurden verbessert.

C. Weichen- und Sicherungsanlagen.

1. Im Bahnhof Sargans wurde die neue elektrische Stellwerkanlage in Betrieb genommen. Auf 19 Stationen wurden die Sicherungsanlagen verbessert.

2. Auf 10 Stationen sind zur Erhöhung der Durchfahrgeschwindigkeiten die Sicherungseinrichtungen erweitert worden.

3. Der elektrische Streckenblock wurde auf eine weitere Doppelspurstrecke ($5{,}_6$ km) und 2 Einspurstrecken ($3{,}_8$ km) ausgedehnt. In der Mitte des Gotthardtunnels wurde eine Blockstation mit Licht signalen errichtet und der Handblock durch den halbautomatischen Block ersetzt.

4. Auf 12 Stationen wurde die elektrische Signal- und Weichenbeleuchtung neu eingeführt oder erweitert.

D. Verkehrsstörungen durch Naturgewalten und besondere Vorkommnisse.

1. Infolge der ausserordentlich starken Regenfälle im Birstal trat am 13. Juni um die Mittagszeit der Stürmbach auf der Station Bärschwil über die Ufer und überflutete die Station auf eine Länge von 250 Metern vollständig. Während des bis am 14. Juni morgens 9 Uhr dauernden Unterbruches wurde der Lokalverkehr zwischen den Stationen Liesberg und Laufen durch Postautomobile aufrechterhalten, während die durchgehenden Schnell- und Güterzüge über Olten umgeleitet wurden.

2. Ebenfalls am 13. Juni, mittags, löste sich durch die starken Regenfälle in unmittelbarer Nähe der zwischen den Stationen Wolhusen und Malters gelegenen Haltestelle Wertenstein eine Erdmasse mit Bäumen und überdeckte die Bahnlinie auf eine Länge von 12 Metern etwa 2 Meter hoch. Noch am gleichen Abend erfolgte die Räumung der Linie. Der Verkehr wurde inzwischen durch Umsteigen aufrechterhalten.

3. Am 9. Juli um 22.30 Uhr ereignete sich zwischen dem Crocetto- und Giustiziatunnel der Strecke Biasca–Osogna, kurz nach Passieren des Zuges 651, ein Felssturz, der den Zugverkehr auf beiden Geleisen unterbrach. Nach drei Stunden konnte der einspurige und eine Stunde später der doppelspurige Betrieb wieder aufgenommen werden.

An der gleichen Stelle fielen am 5. Dezember einige Steine auf das Bahngeleise und verursachten wiederum einen Verkehrsunterbruch von einer Stunde für das linke und drei Stunden für das rechte Geleise.

4. Zufolge ausserordentlich starker Regenfälle in der Nacht vom 20./21. August im unteren Tessin wurde der nördliche Teil des Bahnhofes Lugano überflutet. Im Laufe des 21. August ist auch die Strecke Lugano–Melide durch Erdrutschungen und Geschiebeablagerungen an drei Stellen unterbrochen worden. Von einem kurzen Unterbruch abgesehen, gelang es, immer ein Geleise fahrbar zu halten. Der doppelspurige Betrieb wurde am folgenden Tag gegen Abend wieder aufgenommen.

5. Bei einer Sprengung in einem oberhalb der Station Wassen befindlichen Steinbruch stürzte am 9. November ein Felsblock von ca. 80 m³ auf die Geleise- und Weichenanlagen. Es entstand ein Verkehrsunterbruch von ca. 2 Stunden.

6. Die Wiederherstellungsarbeiten der durch eine Rutschung verschütteten Linie auf der Strecke Court–Moutier wurden bis auf einige kleinere Ergänzungsarbeiten vollendet. Am 20. Dezember 1938 konnte der durchgehende, seit 3. Oktober 1937 durch Postautomobile und später durch Umsteigen an der Unterbruchstelle aufrechterhaltene Betrieb auf der Bahnlinie Court–Moutier wieder aufgenommen werden.

E. Bahnunterhalt.

Ausser den regelmässig wiederkehrenden Unterhaltungsarbeiten sind die Rekonstruktionsarbeiten an der oberen Entschigtalgalerie zwischen Wassen und Göschenen und am Gewölbemauerwerk des Paradisotunnels zwischen Lugano und Melide zu erwähnen.

XI. Elektrifizierung.

A. Allgemeines.

1. Die an die Bahn zur Bekämpfung der Automobilkonkurrenz gestellten Anforderungen geben der Elektrifizierung eine immer grössere Bedeutung. Die allgemeine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit und die Auflockerung des Betriebes sind nicht mehr bloss eine Folge der Ausnützungsmöglichkeit der Vorteile der Elektrifizierung, sondern sie sind zur Notwendigkeit geworden. Für den wirtschaftlichen Vergleich der beiden Betriebsarten (elektrischer Betrieb und Dampfbetrieb) ist ihre äquivalente Leistungsfähigkeit Voraussetzung. Eine nach diesem Grundsatz neuerdings durchgeführte Vergleichsrechnung über die besonderen Kosten jeder Betriebsart hat ergeben, dass die Jahreskosten des elektrischen Betriebes um Fr. 13 775 000 niedriger sind als diejenigen eines Dampfbetriebes. Dabei sind die Vorteile des elektrischen Betriebes, die zahlenmässig nicht erfasst werden können, nicht berücksichtigt.

2. Nachdem die Bahngesellschaft Le Pont-Le Brassus die Elektrifizierung ihrer Linie beschlossen hatte, wurde gemäss Vereinbarung mit dieser Gesellschaft unsere Strecke Le Day-Le Pont gleichzeitig elektrifiziert. Der elektrische Betrieb konnte am 4. Oktober mit dem Fahrplanwechsel auf der ganzen Strecke von Vallorbe bis Le Brassus aufgenommen werden.

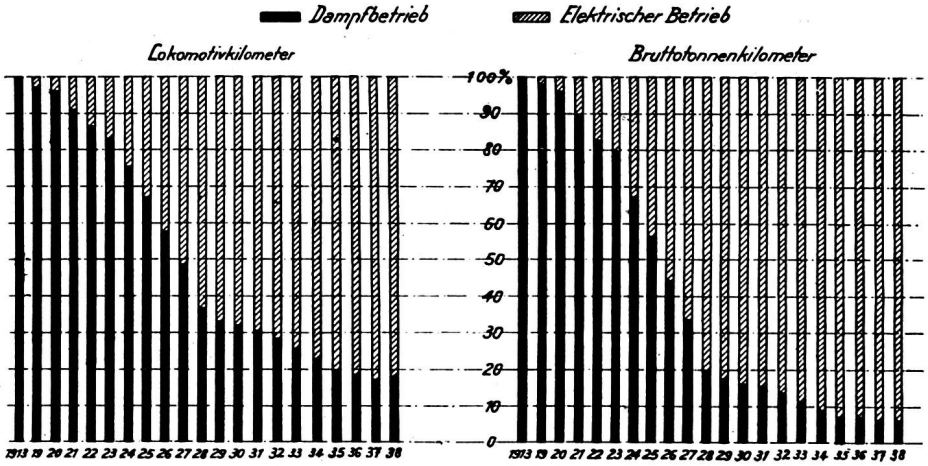
3. Zwecks Ausnützung der insbesondere im Sommer verfügbaren überschüssigen Einphasenenergie haben wir in der Werkstätte Zürich einen Elektroheizkessel von 5000 kW und im Bahnhof Lausanne einen solchen von 500 kW für den Buffetbetrieb aufgestellt.

4. Anlässlich der am 8. November beschlossenen Liquidation der Schweizerischen Kraftübertragung AG. für Vermittlung und Verwertung von Elektrizität in Bern, an der wir beteiligt waren, haben wir für unsere Zwecke die Energieübertragungsanlagen Amsteg–Rathausen dieser Gesellschaft erworben. Gleichzeitig wurden mit der Aare-Tessin AG. für Elektrizität in Olten Verträge abgeschlossen über den Transit von elektrischer Energie auf diesen Leitungen, ferner über die Lieferung von Drehstromüberschussenergie aus dem Kraftwerk Amsteg loco Rathausen und über die Reservestellung der Drehstromanlage unseres Kraftwerkes Amsteg. Für den Betrieb der Station Rathausen der Schweizerischen Kraftübertragung AG. wurde zwischen der Aare-Tessin AG., der Bernischen Kraftwerke AG., den Centralschweizerischen Kraftwerken, dem Elektrizitätswerk der Stadt Zürich, der Nordostschweizerischen Kraftwerke AG. und uns eine einfache Gesellschaft gebildet. Durch diese Massnahmen haben wir uns wesentliche Einnahmen aus dem Transitgeschäft und vorteilhaftere Preise für unsere Überschussenergie gesichert.

5. Mit der Schweizerischen Südostbahn haben wir einen Vertrag abgeschlossen über den

Abbildung 19.

Entwicklung der Elektrifizierung.



Transit der von der Etzelwerk AG. zu liefernden Selbstkostenenergie und über die Mitbenützung der Fahrleitungen in den Gemeinschaftsbahnhöfen.

B. Energiewirtschaft.

In den eigenen Kraftwerken erzeugte Einphasenenergie:

	1938 kWh	1937 kWh
Kraftwerkgruppe Amsteg —Ritom—Göschenen .	254 242 000	299 087 000
Kraftwerkgruppe Vernayaz—Barberine—Trient	215 420 000	217 758 000
Kraftwerk Massaboden.	10 988 000	9 033 000
Total	480 650 000	525 878 000

Bezogene Einphasenenergie:

aus dem Etzelwerk . .	94 327 000	21 900 000
aus anderen Kraftwerken	58 822 000	89 532 000
Summe der erzeugten und bezogenen Einphasenenergie	633 799 000	637 310 000

In den eigenen Kraftwerken erzeugte Dreiphasenenergie:

	1938 kWh	1937 kWh
Kraftwerk Amsteg . . .	32 090 000	16 585 000
» Vernayaz . .	—	—
» Massaboden .	4 262 000	5 618 000
Total	36 352 000	22 203 000

	1938 kWh	1937 kWh
In den eigenen Kraftwerken erzeugte Einphasen- und Dreiphasenenergie	517 002 000 (100 %)	548 081 000 (100 %)
wovon:		
a. mit Hilfe der Stauseen in den Kraftwerken Ritom, Barberine und Vernayaz erzeugt . .	189 361 000 (36,$_7$ %)	210 943 000 (38,$_5$ %)
b. von den Flusswerken Amsteg (einschliesslich Göschenen), Vernayaz (einschliesslich Trient) und Massaboden erzeugt.	327 641 000 (63,$_3$ %)	337 138 000 (61,$_5$ %)
Energieabgabe für die Zugförderung der SBB ab Kraftwerken . . .	611 269 000	618 573 000

C. Kraftwerke.

In den drei Kraftwerken Amsteg, Vernayaz und Barberine wurde der Umbau je einer Turbine in Angriff genommen, um einen besseren Wirkungsgrad und damit eine höhere Energieerzeugung zu erreichen.

Kraftwerk Amsteg.

Die Neuisolierung der Statorwicklung ist an einem zweiten Bahngenerator durchgeführt worden. Im Frühjahr wurde das Kraftwerk drei Wochen lang abgestellt, um Instandstellungs- und Rostschutzarbeiten bei den Wasserfassungen, an der Staumauer, im Reuss-Zulaufstollen, im Wasserschloss und im Unterwasserkanal vorzunehmen. Im Hagglisberg oberhalb Amsteg sind zwei weitere Lawinenmauern errrichtet worden.

Kraftwerk Ritom.

Der Ritomsee befand sich am 22. Mai auf seinem tiefsten Stand mit 3,$_4$ Millionen m³ Nutzinhalt und erreichte am 6. September wieder den vollen Stauinhalt von 27,$_5$ Millionen m³. Am 4. Oktober begann die winterliche Absenkung bis auf einen Nutzinhalt von 20,$_2$ Millionen m³ am Ende des Jahres. Ein Generator war im Sommer während zwei Monaten zur Behebung von Beschädigungen an der Statorwicklung ausser Betrieb.

Kraftwerk Vernayaz.

Wegen fortgeschrittener Anrostungen am unteren Teil der Druckleitung wurde die vollständige Erneuerung des Anstriches mit vorangehender Reinigung von Hand in Angriff genommen.

Kraftwerk Barberine.

Am 14. Mai war der Barberinesee auf seinen tiefsten Stand mit $12,_5$ Millionen m³ Nutzinhalt gesunken und am 1. August wieder auf seinen höchsten Stand mit 39 Millionen m³ gestiegen. Die winterliche Absenkung begann am 11. Oktober, und am Jahresende betrug der Nutzinhalt noch $26,_4$ Millionen m³.

Etzelwerk.

Am Jahresende betrugen die Bauaufwendungen $60,_3$ Millionen Franken, wovon $13,_9$ Millionen Franken auf den Landerwerb entfallen. Sämtliche Bauarbeiten sind bis auf wenige kleine Ergänzungsarbeiten fertiggestellt.

Im Seegebiet wurden die Verbauungen der Minster, der Sihl, des Eubaches und des Grossbaches vollendet. Aus den Geschiebebecken der Minster und des Eubaches sind 12 000 m³ Kies zu entfernen, wovon 9000 m³ bereits gebaggert wurden. Die elektromechanischen Anlagen in der Zentrale sind in allen Einzelheiten fertiggestellt.

Als Ersatz für im Seegebiet untergegangene Heimwesen hat der Bezirk Einsiedeln gemäss Vereinbarung vom 11./21. Januar 1927 bis heute 32 Siedelungen erstellt.

Insgesamt wurden auf den Baustellen des Etzelwerkes bis Ende 1938 642 000 Arbeitstage geleistet, wovon 422 000 durch von den Kantonen Schwyz und Zürich zugewiesene Arbeitslose. Der Zementverbrauch während der ganzen Bauzeit betrug 27 000 t.

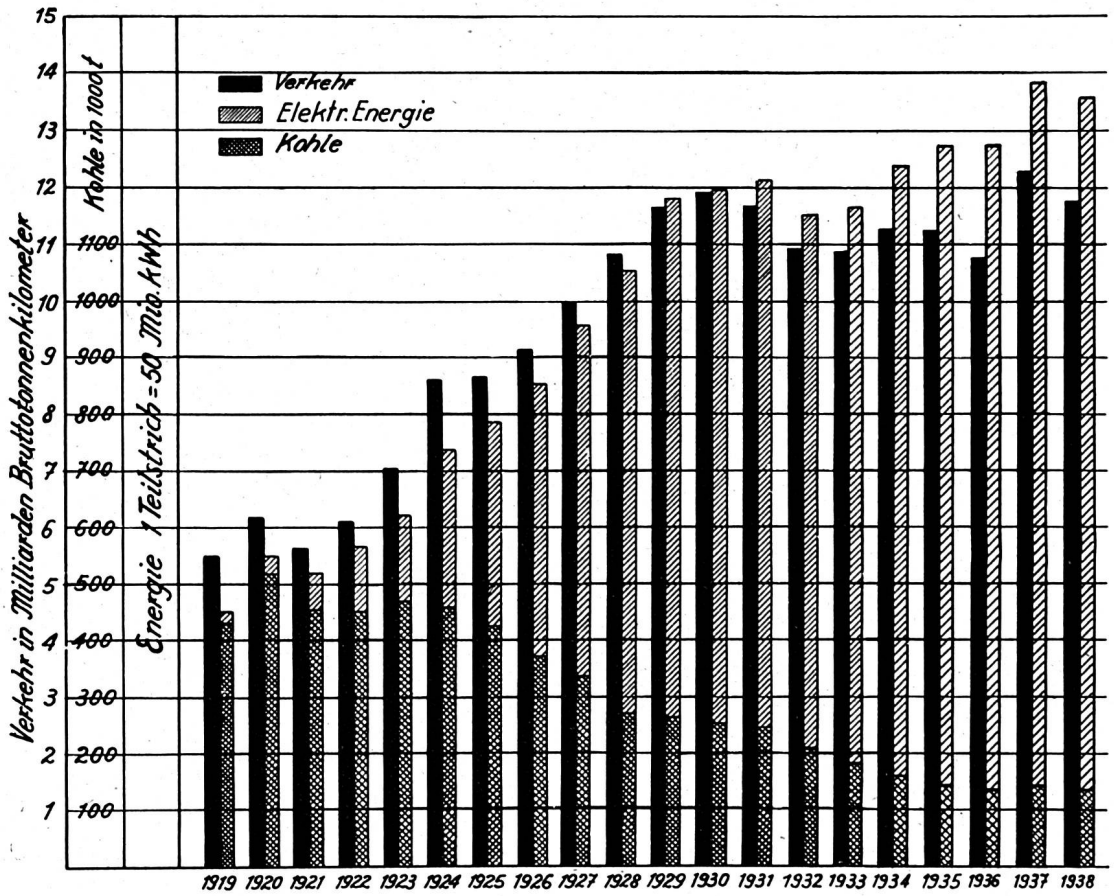
Der Sihlsee sank am 6. März auf seinen tiefsten Stand mit $44,_0$ Millionen m³ Nutzinhalt und erreichte schon am 24. Juni wieder seinen höchsten Stand mit $91,_8$ Millionen m³. Die winterliche Absenkung begann am 11. Oktober, und Ende des Jahres waren noch $45,_3$ Millionen m³ vorhanden. Hiervon entfallen zugunsten der SBB $29,_4$ und der NOK $15,_9$ Millionen m³. Ein m³ Wasser ergibt rund 1 kWh.

Im ersten Geschäftsjahr der Etzelwerk AG. vom 1. Oktober 1937 bis zum 30. September 1938 bezogen die SBB $87,_4$ die NOK $82,_0$ Millionen kWh, zusammen $169,_4$ Millionen kWh. Gegenüber der mittleren Jahreserzeugung gemäss Projekt von 152 Millionen kWh beträgt demnach die Mehrerzeugung 17 Millionen kWh. Für die konzessionsgemässe Niederwasserdotierung der Sihl (Ergänzung bis auf $2,_5$ m³/s beim Eintritt in den Kanton Zürich) wurden $23,_0$ Millionen m³ Wasser aus dem See abgegeben. Zur Vermeidung von Wasserverlusten bei dieser Dotierung konnte vom Regierungsrat des Kantons Zürich auf Zusehen hin die Bewilligung erhalten werden, den Weiher des Kraftwerkes Waldhalde der Elektrizitätswerke des Kantons Zürich für den Wasserausgleich zu benützen.

Der Anteil der Betriebskosten der SBB beläuft sich im ersten Geschäftsjahr auf Fr. 1 945 000 gegenüber Fr. 2 670 000 nach Projektvoranschlag vom Jahre 1929. Die Verminderung rührt her von den anfänglich geringeren Unterhaltskosten und vom vorteilhafteren Zinsendienst.

Der Kanton Schwyz hat $1,_6$ Millionen kWh von der ihm gemäss Konzessionsvertrag zugestandenen

Abbildung 20.



Selbstkostenenergie ($2,_4$ Millionen kWh) beansprucht und stellt diese Energiemenge als Einphasenwechselstrom der Südostbahn für den elektrischen Betrieb zur Verfügung.

D. Fahrleitungen.

Ausser der unter A. erwähnten Elektrifizierung der Strecke Le Day-Le Pont wurde das Anschlussgeleise Renens-Sébeillon und das zweite Geleise Emmenbrücke-Sentimatt mit der Fahrleitung ausgerüstet.

Die Doppelisolation wurde eingebaut auf den Strecken Evionnaz-Saxon, Sierre-Salgesch, Bern-Weiermannshaus–Thörishaus, Brugg–Hendschiken, Oerlikon–Schaffhausen und Winterthur–Weinfelden, sowie in den Bahnhöfen und Stationen Martigny, Zollikofen, Mett, Lengnau, St. Gallen und Weinfelden.

E. Schwachstromanlagen.

Neue automatische Telephonzentralen sind erstellt worden in Aarau, in den Kraftwerken Ritom und Barberine, sowie im Unterwerk Rupperswil.

XII. Schlussbemerkungen und Anträge.

Der Ausgabenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1937 betrug, einschliesslich eines Passivsaldo-Vortrages von Fr. 236 336 402. 63 aus dem Jahre 1936, Fr. 250 893 180.57. Von diesem Betrag ist gemäss Beschluss der Bundesversammlung vom 23. Juni 1938 ein Teil von Fr. 7 195 285. — als Verzinsung des Kriegsdefizites dem Konto «Kriegsdefizit» belastet, der Rest von Fr. 243 697 895. 57 auf die Rechnung des Jahres 1938 übertragen worden. Durch diese Verrechnung erhöhte sich das Kriegsdefizit auf den 1. Januar 1938 von Fr. 179 882 126. 32 auf Fr. 187 077 411. 32.

Der Überschuss der Ausgaben des Jahres 1938 beträgt Fr. 35 238 051. 03. Mit Einschluss des vom Vorjahr übernommenen Passivsaldos von Fr. 243 697 895. 57 ergibt sich auf Ende 1938 ein Passivsaldo von Fr. 278 935 946. 60.

Durch die Verzinsung des Kriegsdefizites mit 4 % wird die Gewinn- und Verlustrechnung mit Fr. 7 483 096. 45 belastet. Wir empfehlen, wie es in den Jahren 1932—1938 geschah, diesen Teil des Fehlbetrages auf 1. Januar 1939 wiederum auf das Konto «Kriegsdefizit» zu verrechnen und nur den Rest von Fr. 271 452 850. 15 als Defizit der Jahre 1931—1938 auf neue Rechnung vorzutragen. Das Kriegsdefizit erhöht sich dadurch auf Anfang des Jahres 1939 auf Fr. 194 560 507. 77.

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

Anträge

zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen des Jahres 1938 und die Bilanz auf 31. Dezember 1938 der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Geschäftsführung der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1938 wird genehmigt.

3. Vom Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1938 im Betrage von Fr. 35 238 051. 03 werden auf 1. Januar 1939 4% Zins des Kriegsdefizites oder Fr. 7 483 096. 45 dem «Kriegsdefizit» belastet. Der Rest (Fr. 27 754 954. 58) und die Passivsaldi der Jahre 1931, 1932, 1933, 1934, 1935, 1936 und 1937, welche auf 1. Januar 1938 den Betrag von Fr. 243 697 895. 57 erreichten, werden mit Fr. 271 452 850. 15 auf neue Rechnung vorgetragen.

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

Bern, den 12. April 1939.

Für die Generaldirektion
der Schweizerischen Bundesbahnen,
Der Präsident:

Etter.