Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1940)

Artikel: Geschäftsbericht der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1940 an den Schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung

Autor: Meile

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676028

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 04.08.2025

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

Geschäftsbericht

der

Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen

für das

Jahr 1940

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 1940 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 1940		2915,445 km
Hievon steht ausser Betrieb die Strecke: Otelfingen—Niederglatt . .		12,609 »
Verbleiben: Eigene Linien im Betrieb		2902,836 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 .		2885,452 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 und die ausser Betrieb stehenden Linien) beträgt		2899,218 km
Sie verteilt sich auf die drei Kreise wie folgt:		
Kreis I		948,127 km
Kreis II		962,541 »
Kreis III		988,550 »

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

a. Der gesamte Betrieb wird besorgt auf der Güterbahn Basel-DRB—Kleinhüninger-Rheinhafen.		4,005 km
b. Der Zugbegleitungs- und der Zugförderungsdienst wird besorgt auf den Strecken:		
Crassier-La Rippe (Grenze) —Divonne-Les Bains	3,202 km *)	
Pont—Brassus	13,107 »	
Les Verrières (Grenze)—Pontarlier	11,284 » *)	
Münster—Lengnau . . .	12,979 »	
Koblenz (Grenze)—Waldshut	1,743 »	
Iselle (Eigentumsgrenze) —Domodossola. . . .	19,068 »	
Pino (Grenze)—Luino . .	14,856 »	
Kleinere Anschlußstrecken von zusammen	3,625 » *)	79,864 »
Die Länge der Linien, an deren Betrieb die Bundesbahnen mitwirken, beträgt		83,869 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		2983,087 km

Die Eigentums- und Betriebslängen sind vom Jahre 1938 an in Übereinstimmung mit der schweizerischen Eisenbahnstatistik nach den international geltenden Grundsätzen neu berechnet, wodurch sich im Vergleich zu den früheren Angaben kleinere Abweichungen ergeben.

*) Diese Anschlussstrecken konnten der kriegerischen Ereignisse halber ab Mitte Juni 1940 nicht mehr betrieben werden.

II. Allgemeine Lage und finanzielle Ergebnisse.

Die bereits vor dem Kriege in Erscheinung getretene günstige Verkehrs- und Einnahmenentwicklung der Schweizerischen Bundesbahnen hat im Jahre 1940 unter den Auswirkungen der Kriegskonjunktur weiter angehalten.

Im Personenverkehr, der seit 1937 einen leichten Rückgang zeigt, wurden im Jahre 1940 $124,_{51}$ Millionen Reisende, d. h. $5,_{39}$ Millionen Personen oder $4,_5$ % mehr als im Vorjahr befördert. Dieser Verkehrszuwachs entfällt hauptsächlich auf den vermehrten Militär- und Urlauberverkehr, ferner hat der Rückgang des Automobilverkehrs gewisse Verbesserungen gebracht. Der einheimische Zivilverkehr, ganz besonders aber der ausländische Reiseverkehr waren als Folge der fast vollständigen Lahmlegung des Fremdenverkehrs rückläufig.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr haben verhältnismässig weniger stark zugenommen als die Reisendenzahl. Sie erreichten den Betrag von $136,_{22}$ Millionen Franken und sind damit um $2,_{58}$ Millionen Franken oder $1,_9$ % höher ausgefallen als im vorhergehenden Jahre. Der durchschnittliche Ertrag pro Reisenden ist gegenüber dem Vorjahre von $1,_{12}$ Fr. auf $1,_{09}$ Fr. gesunken.

Im Güterverkehr hat sich die seit Beginn des Vorjahres einsetzende Verkehrsbelebung im Jahre 1940 unter dem Einfluss der fortschreitenden Kreigswirtschaft und der durch die Benzinrationierung hervorgerufenen weitgehenden Einschränkung der Strassentransporte fortgesetzt und zu einer aussergewöhnlichen Steigerung der Gütermengen und Frachteinnahmen geführt. Allerdings ist hervorzuheben, dass im Verlaufe des Berichtjahres eine deutliche Verlangsamung in der ansteigenden Bewegung sich vollzogen hat, die in den beiden letzten Monaten sogar in einen Verkehrsrückgang überging. Diese Tendenz wird dadurch gekennzeichnet, dass die Transportmengen im ersten Vierteljahr um $46,_1$ %, im zweiten Vierteljahr um $34,_2$ % und im dritten Vierteljahr noch um $11,_0$ % über den entsprechenden Vorjahresziffern lagen, dagegen im letzten Vierteljahr ein Verkehrsausfall von $4,_3$ % festzustellen ist. Im Gesamtergebnis des Jahres 1940 wurden im Gepäck-, Post-, Tier- und Güterverkehr $20,_{25}$ Millionen Tonnen befördert, was verglichen mit dem vorjährigen Verkehrsvolumen einer Zunahme um $3,_{18}$ Millionen Tonnen oder $18,_7$ % entspricht.

Die Einnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr weisen mit einem Total von $247,_{83}$ Millionen Franken ein gegenüber dem Vorjahresergebnis um $33,_{66}$ Millionen Franken oder $15,_7$ % verbessertes Frachterträgnis aus. Die durchschnittliche Einnahme pro Tonne ist von $12,_{55}$ Fr. auf $12,_{24}$ Fr. gefallen.

Die erfreuliche Entwicklung des Güterverkehrs im vergangenen Jahre ist auf den regen Binnen- und Durchfuhrverkehr zurückzuführen, wogegen sich bei der Ausfuhr und namentlich bei der Einfuhr infolge der zunehmenden Versorgungs- und Absatzschwierigkeiten unseres Landes ein beträchtlicher Rückschlag einstellte.

Die Einfuhr, die in den ersten Monaten noch einen befriedigenden Verlauf nahm, jedoch seit den verschärften Blockademassnahmen der Kriegführenden und den vermehrten Transporterschwerungen eine empfindliche Drosselung erfuhr, verzeichnet insgesamt eine mengenmässige Senkung von $2,_{55}$ Millionen Tonnen oder $29,_1$% auf $6,_{22}$ Millionen Tonnen, während der Einfuhrwert, als Folge der starken Preissteigerung der Importwaren, eine verhältnismässig geringe Verminderung von $35,_7$ Millionen Franken oder $1,_9$ % auf 1854 Millionen Franken zeigt.

Bei der Ausfuhr, deren Umsatzziffern bis August sich dauernd unter dem Vorjahresstand bewegten und erst in den letzten Monaten wieder etwas gesteigert werden konnten, ist eine mengenmässige Abnahme von 38 000 Tonnen oder $6,_9$ % auf 510 000 Tonnen, dagegen eine wertmässige Zunahme um 18,1 Millionen Franken oder $1,_4$% auf 1316 Millionen Franken zu beobachten.

Zufolge des verminderten Einfuhrwertes und des erhöhten Ausfuhrwertes ergibt sich eine Verbesserung unseres Handelsbilanzdefizites von 592 Millionen Franken auf 538 Millionen Franken, welches Resultat indessen im wesentlichen auf einer beträcht-

Abbildung 1.

Die Entwicklung des Personenverkehrs.

1913—1940.

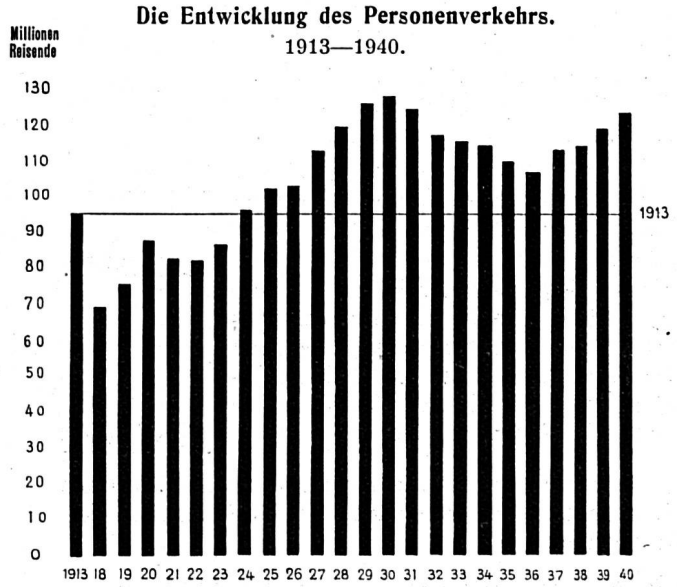
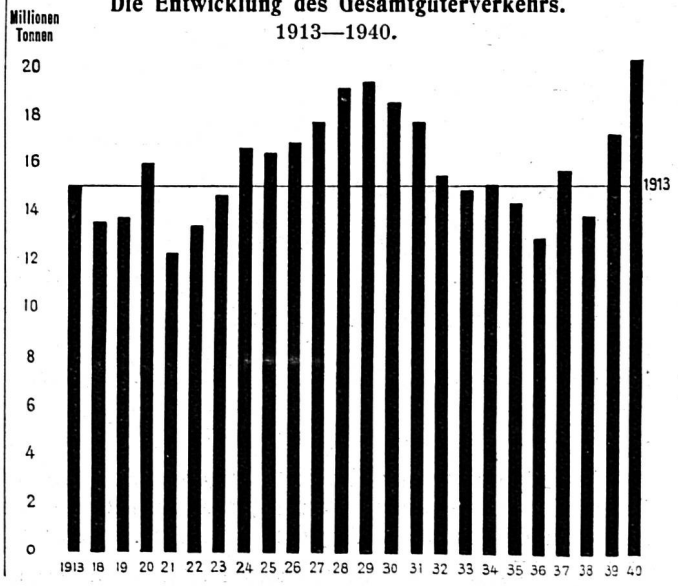


Abbildung 2.

Die Entwicklung des Gesamtgüterverkehrs.

1913—1940.



lichen mengenmässigen Importsenkung bei gleichzeitiger Preiserhöhung der Importgüter und nur zum kleinsten Teil auf einer wertmässigen Steigerung des Exportes beruht.

Die Durchfuhr weist im jahreszeitlichen Verlauf eine günstige, in den letzten Monaten allerdings erheblich verlangsamte Entwicklung auf.

Ebenso ist beim Binnenverkehr unter den Rückwirkungen der kriegswirtschaftlich bedingten Konjunkturbelebung des Inlandmarktes und der weitgehenden Ausschaltung der Automobilkonkurrenz eine ansehnliche Verkehrssteigerung festzustellen.

Entsprechend den vermehrten Einnahmen im Personen- und Güterverkehr sind die gesamten Transporteinnahmen gegenüber den vorjährigen um $36,_{24}$ Millionen Franken oder $10,_4$ % auf $384,_{04}$ Millionen Franken angewachsen. Im Vergleich zu den Verkehrseinnahmen des Hochkonjunkturjahres 1929, die mit $401,_{95}$ Millionen Franken ihren bisher höchsten Stand erreichten, ergibt sich noch ein Ertragsausfall von $17,_{90}$ Millionen Franken oder $4,_5$ %. Dieser Ausfall ist auf die Tarifvergünstigungen zurückzuführen. Da im Berichtsjahre die Einnahmen aus dem Güterverkehr weit stärker angestiegen sind als die Einnahmen aus dem Personenverkehr, hat sich der prozentuale Anteil der Personenverkehrseinnahmen an den gesamten Transporteinnahmen, der im Durchschnitt der letzten zehn Vorkriegsjahre $41,_2$ % betrug, auf $35,_5$ % vermindert, derjenige der Güterverkehrseinnahmen von $58,_8$ % auf $64,_5$ % erhöht.

Der schweizerische Grosshandelsindex (1914 = 100), in dessen Berechnung die wichtigsten Roh- und Hilfsstoffe, unverarbeitete Nahrungsmittel sowie Futter- und Düngemittel einbezogen sind, ist als hauptsächlichste Folge der Verteuerung der Importwaren im Verlaufe des Berichtsjahres von 128 auf 164 oder um $28,_1$% und im Vergleich zum Vorkriegsstand um $53,_3$ % gestiegen. Der Landesindex der Lebenshaltungskosten (1914 = 100), umfassend Nahrungsmittel, Brenn- und Leuchtstoffe, Bekleidung und Miete, dessen Bewegung viel weniger den Schwankungen des Weltmarktes unterworfen ist als der Grosshandelsindex, hat im verflossenen Jahre eine Erhöhung von 144 auf 160, somit um $11,_1$ % und seit Kriegsbeginn um $16,_8$ % erfahren.

Was die Betriebsleistungen anbelangt, so sind bei den Reisezügen infolge der Einschränkungen im Personenverkehr während des vom 11. Mai bis 8. Juni in Kraft stehenden Kriegsfahrplanes die Zugkilometer im Vergleich zum Jahre 1939 um 681 000 oder $2,_0$ % auf insgesamt $33,_{86}$ Millionen und die Bruttotonnenkilometer um 411 Millionen oder $5,_9$ % auf $6,_{56}$ Milliarden gesunken. Bei den Güterzügen haben die Zugkilometer um $2,_{43}$ Millionen oder $21,_1$ % auf $13,_{97}$ Millionen und die Bruttotonnenkilometer um $1,_{68}$ Milliarden oder $30,_7$ % auf $7,_{13}$ Milliarden zugenommen. Die Leistungen der Personenwagen haben sich um $28,_{02}$ Millionen oder $4,_6$ % auf 582 Millionen vermindert, dagegen diejenigen der Güterwagen um $163,_{64}$ Millionen oder $23,_1$ % auf 872 Millionen Wagenachskilometer vermehrt. Auf den elektrisch betriebenen Linien wurden im vergangenen Jahre 83 % der Gesamtzahl der gefahrenen Triebfahrzeugkilometer, 87 % der Zugkilometer, 93 % der Wagenachskilometer und 93 % der Bruttotonnenkilometer zurückgelegt.

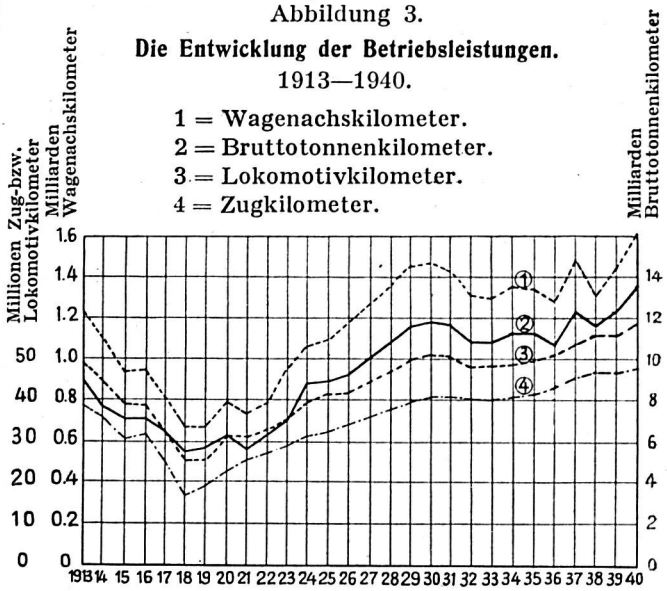
Im Zusammenhang mit den gesteigerten Verkehrs- und Betriebsleistungen musste der Bestand des bahneigenen Personals, der seit dem im Jahre 1920 erreichten Höchststand von 39 676 Mann bis zum Jahre 1939 um 12 348 Mann oder $31,_1$ % herabgesetzt werden konnte, im Jahre 1940 erstmals wieder um 160 Bedienstete oder $0,_6$ % auf 27 488 Bedienstete erhöht werden. Der Gesamtpersonalbestand, einschliesslich der Unternehmerarbeiter und der vorübergehend beschäftigten Hilfsarbeiter, verzeichnet im Durchschnitt des Jahres 1940 gegenüber dem Vorjahre einen Zuwachs um 1029 Arbeitskräfte oder $3,_5$ % auf 30 381 Arbeitskräfte. In Berücksichtigung der im Berichtsjahre erfolgten Zunahme der beförderten Reisenden um $4,_0$ %, der Gütermengen um $18,_7$ %, der Zugkilometer um $3,_8$ %, der Wagenachskilometer um $8,_9$ % und der Bruttotonnenkilometer um $10,_2$ % ist die im letzten Jahre notwendig gewordene Personalvermehrung als eine bescheidene zu betrachten.

Abbildung 3.

Die Entwicklung der Betriebsleistungen.

1913—1940.

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



Die gesamten Betriebseinnahmen (Transporteinnahmen und verschiedene Einnahmen) stellten sich auf $397,_8$ Millionen Franken. Die Zunahme gegenüber 1939 beträgt $36,_{63}$ Millionen Franken oder $10,_1$ %.

Die Betriebsausgaben fielen mit $238,_{77}$ Millionen Franken um $14,_{87}$ Millionen Franken oder um $6,_6$ % höher aus als 1939. Setzt man diese Ausgabenvermehrung in Beziehung zu der neuerlichen beträchtlichen Steigerung der Verkehrsleistungen gegenüber dem bereits verkehrsstarken Jahr 1939, so bestätigt sich einmal mehr, dass die Eisenbahnen infolge der ihnen eigentümlichen Fixkostenstruktur zusätzlichen Verkehr ohne erhebliche Ausgabenvermehrung übernehmen können. Es ist ferner zu beachten, dass die im Berichtsjahr eingetretene Ausgabenvermehrung weniger mit der Steigerung der Verkehrsleistungen zusammenhängt als vielmehr mit den kriegsbedingten Preiserhöhungen für Eisenbahnbedarfsgüter, mit den Einzahlungen in die Lohnausgleichskasse ($1,_{92}$ Millionen Franken) und mit der Ausrichtung des Weihnachtszuschusses (rund 2 Millionen Franken).

Abbildung 4.

Betriebs-Überschüsse 1903—1940.

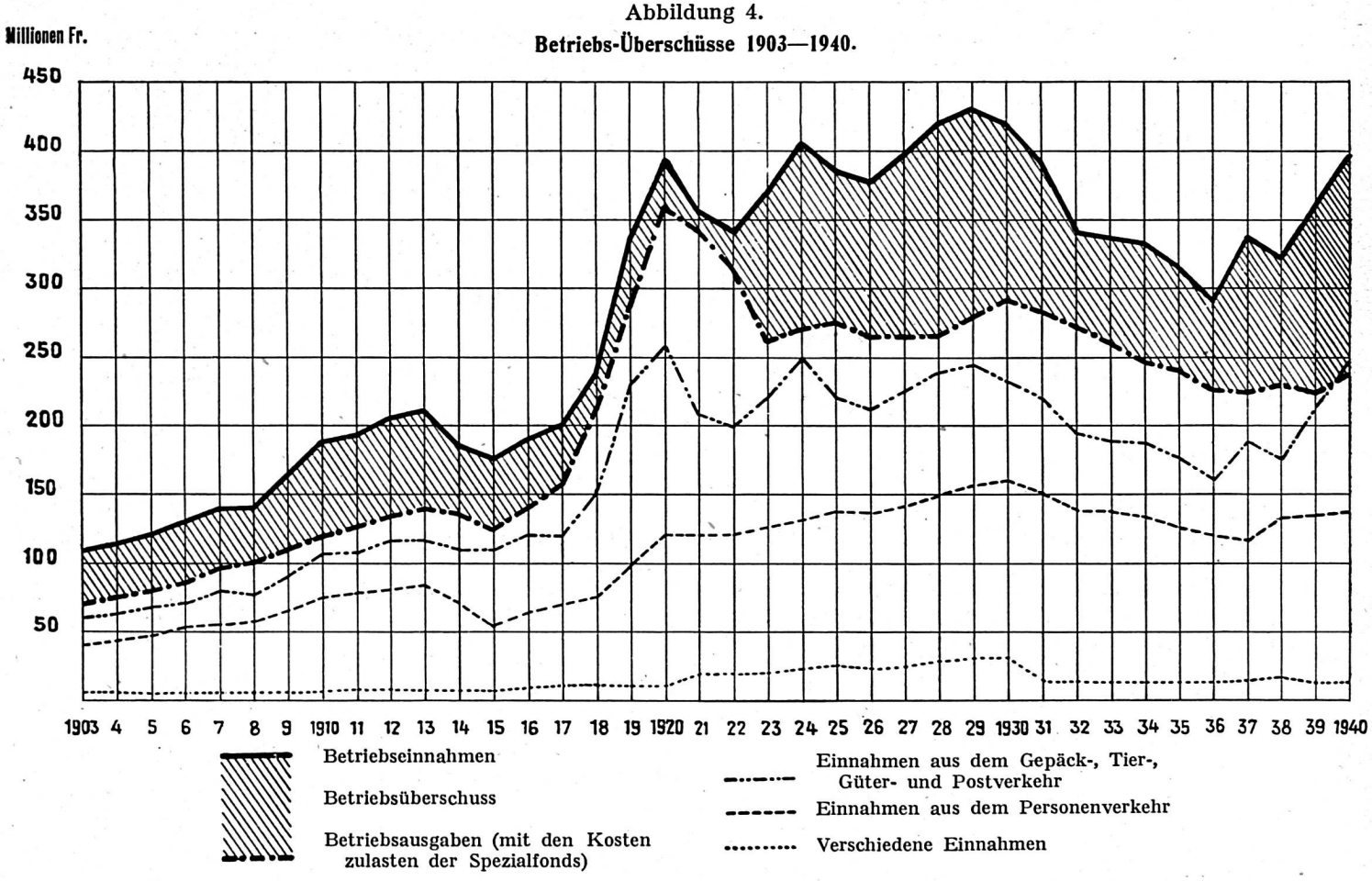
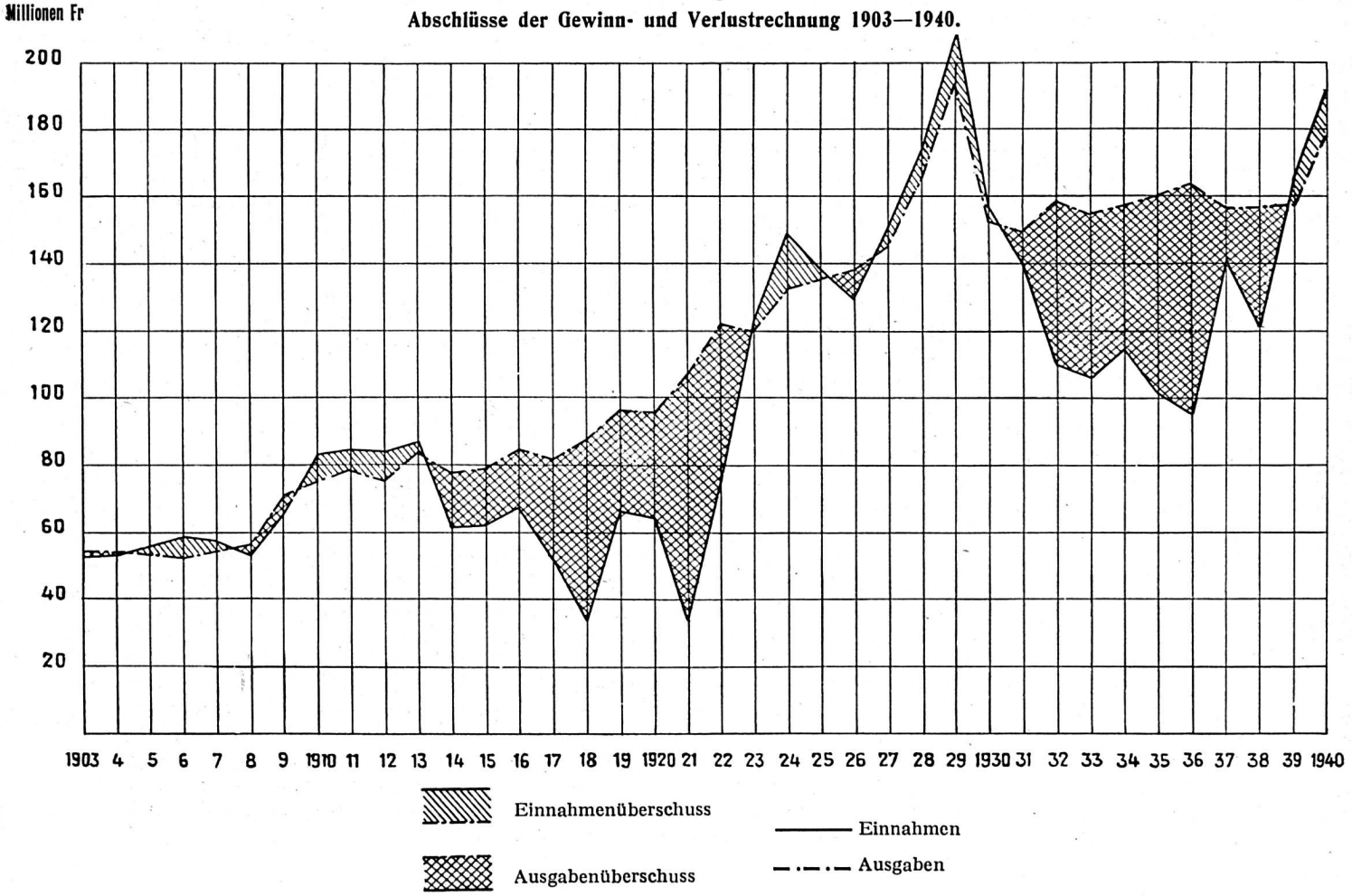


Abbildung 5.

Abschlüsse der Gewinn- und Verlustrechnung 1903—1940.



Der Voranschlag 1940 rechnete mit $231,_{46}$ Millionen Franken Betriebsausgaben. Die Zunahme der Betriebsausgaben gegenüber dem Voranschlag beträgt also $7,_{31}$ Millionen Franken. Es ist hier zu berücksichtigen, dass im Zeitpunkt der Budgetaufstellung der Krieg noch nicht ausgebrochen war.

Bei $397,_{80}$ Millionen Franken Betriebseinnahmen und $238,_{77}$ Millionen Franken Betriebsausgaben erreichte der Einnahmenüberschuss $159,_{03}$ Millionen Franken. Es ist dies der höchste Betriebsüberschuss, den die Schweizerischen Bundesbahnen überhaupt je erzielten. Der bisher höchste Betriebsüberschuss, derjenige des Jahres 1928, betrug $151,_{61}$ Millionen Franken. Gegenüber dem Jahr 1939 beläuft sich die Verbesserung des Betriebsüberschusses auf $21,_{75}$ Millionen Franken oder auf $15,_{8}$ %. Stellt man neben diese Verbesserung des Betriebsüberschusses von 1939 auf 1940 ($21,_{75}$ Millionen Franken) diejenige von 1938 auf 1939 ($43,_{62}$ Millionen Franken), so erhält man ein eindrucksvolles Bild vom finanziellen Aufschwung, den das Unternehmen infolge der Verkehrsrückwanderung von der Strasse, infolge des Militärverkehrs und des regeren Durchfuhrverkehrs seit dem konjunkturmässig ziemlich normalen Vorkriegsjahr 1938 genommen hat.

Den letztjährigen Betriebskoeffizienten (Betriebsausgaben in % der Betriebseinnahmen), der sich auf $61,_{99}$ stellte, bezeichnete der Jahresbericht 1939 als den günstigsten seit Bestehen der Bundesbahnen. Der Betriebskoeffizient von 1940 ist mit $60,_{02}$ noch etwas besser ausgefallen. Der Betriebskoeffizient des Jahres 1938 betrug $77,_{02}$.

Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Aktivsaldo von $13,_{40}$ Millionen Franken ab. Damit wird der letztjährige Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung, der eine 8jährige Defizitperiode erstmals unterbrach, um $5,_{93}$ Millionen Franken verbessert. Der beste Abschluss der Gewinn- und Verlustrechnung wurde 1924 mit einem Aktivsaldo von $15,_{15}$ Millionen Franken erzielt.

Wenn trotz des um $21,_{75}$ Millionen Franken höheren Betriebsüberschusses der Aktivsaldo 1940 nur um $5,_{93}$ Millionen Franken über demjenigen von 1939 steht, so ist das hauptsächlich folgenden Faktoren zuzuschreiben: Einerseits fielen — in Zusammenhang mit der wegen Materialknappheit stark reduzierten Oberbauerneuerung — die als Einnahmen in die Gewinn- und Verlustrechnung eingestellten Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds um $3,_{36}$ Millionen Franken niedriger aus als im Vorjahr. Anderseits nahm der Ausgabenposten «Tilgungen und Abschreibungen» durch die ausserordentliche Abschreibung von Nonvaleurs zum Zwecke der Bilanzbereinigung um $10,_{51}$ Millionen Franken zu; ferner erforderte der Zinsendienst $1,_{6}$ Millionen Franken mehr (Mehraufwand von $4,_{67}$ Millionen Franken für die Verzinsung der festen Anleihen und Verminderung um $3,_{07}$ Millionen Franken für die Verzinsung der schwebenden Schulden). Diese Verschiebung ist eine Folge der Konsolidierung eines Teils der schwebenden Schuld durch Aufnahme des neuen 200 Millionendarlehens der Eidgenossenschaft.

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

	Fr.	Fr.
1. Abschreibungen auf dem Anlagevermögen:		
a. Einlagen in den Erneuerungsfonds:		
Bahnbetrieb (einschliesslich Wattwil–Ebnat-Kappel)	21 623 816	
Materialverwaltung	1 523	
Kraftwerke	2 742 476	
		24 367 815
b. Abschreibungen vom Baukonto:		
Materialverwaltung	12 363	
Kraftwerke	1 120 800	
Werkstätten	547 636	
Schiffdienst auf dem Bodensee	88 555	
		1 769 354
c. Ausserordentliche Abschreibungen:		
Rückständige Abschreibungen	21 204 932	
Untergegangene Bahnanlagen	4 202 703	
Materialverwaltung	12 711	
Übertrag	25 420 346	26 137 169

Abbildung 6.

Die Verteilung der Betriebseinnahmen 1940.

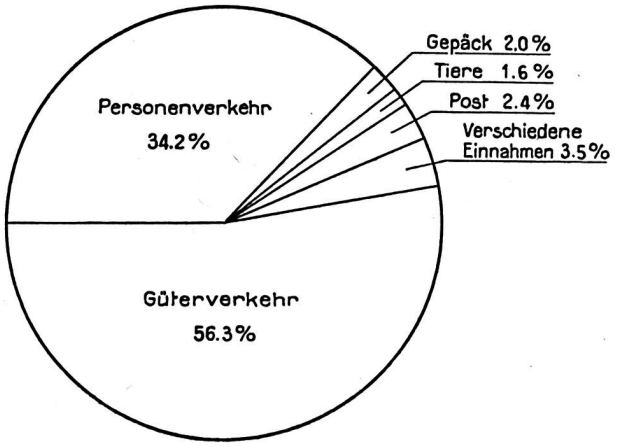
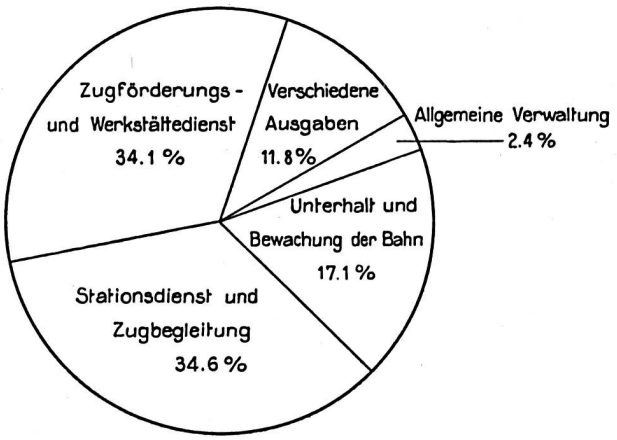


Abbildung 7.

Die Verteilung der Betriebsausgaben 1940.



	Fr.	Fr.
Übertrag	25 420 346	26 137 169
Kraftwerke	121 267	
Werkstätten	1 022 408	
Schiffdienst auf dem Bodensee	500 000	
		27 064 021
2. Abschreibungen auf dem Betriebsvermögen:		
a. Kursverlust und Minderwert von Titeln	1 384 200	
b. Abschreibungen auf Magazinvorräten:		
Materialverwaltung . . .	72 316	
Werkstätten	104 769	
		1 561 285
Gesamte Abschreibungen		54 762 475

Der Vollständigkeit wegen ist den hier zusammengestellten Abschreibungen noch der Aktivsaldo des Jahres 1940, 13,$_4$ Millionen Franken, beigefügt worden, dessen Verwendung zu ausserordentlichen Abschreibungen (Nachholung rückständiger Abschreibungen) wir in unseren Schlussbemerkungen und Anträgen vorschlagen. Der Aktivsaldo des Jahres 1939, von 7,$_{48}$ Millionen Franken, wurde ebenfalls zu ausserordentlichen Abschreibungen, und zwar auf dem Anlagenvermögen der Werkstätten verwendet.

Im Vergleich zu 1939 haben die geamten Abschreibungen der Bundesbahnen von 38,$_{35}$ auf 54,$_8$ Millionen Franken zugenommen. Die Mehrabschreibungen kamen durch eine starke Erhöhung der ausserordentlichen Abschreibungen zustande; dank der günstigeren Ertragslage konnte so, im Zuge der Bilanzbereinigung als vorbereitende Massnahme zur Sanierung des Unternehmens, eine Reihe von Nonvaleurs aus unserem Anlagevermögen ausgemerzt werden.

Da die ordentlichen Abschreibungen der Bundesbahnen bekanntlich unzureichend sind, ist im Berichtsjahre die Neuordnung der Abschreibungen eingehend studiert worden; es ist zu hoffen, dass sie für 1941 in Kraft gesetzt werden kann.

III. Allgemeine Verwaltungsangelegenheiten.

A. Internationale Verkehrsorganisationen.

1. Die internationale Simplondelegation versammelte sich am 17./18. Mai und am 20./21. September in Bern zur Beratung der üblichen Fahrplan- und Tariffragen, sowie zur Entgegennahme der Bau- und Betriebsrechnung der Strecke Brig-Iselle für das Jahr 1938. Anschliessend an die Sitzung vom 20. September besichtigten die Mitglieder der Delegation als Gäste der Generaldirektion das «Comptoir suisse» in Lausanne.

2. Wegen des andauernden Krieges hielten die internationalen Eisenbahnverbände: Internationales Eisenbahntransportkomitee, Internationaler Eisenbahnverband, Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, Internationaler Güterwagenverband (R. I. V.), Internationale Eisenbahn-Kongress-Vereinigung im Verlaufe des Berichtsjahres keine Konferenzen ab.

Mit Rücksicht auf die gegenwärtige Lage konnte auch die Europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz nicht abgehalten werden.

Der Fahrplan der zwischenstaatlichen Eisenbahnverbindungen wurde in Teilkonferenzen vereinbart, über die wir im Kapitel VIII E berichten.

B. Sachversicherung und Haftpflicht.

1. Von den kantonalen Brandversicherungsanstalten sind uns für 22 Brandfälle Fr. 327 364 vergütet worden.

2. Die unserer Selbstversicherung unterstellten Werte wurden im Berichtsjahr von 53 Brandfällen betroffen. Zu Lasten des Feuer- und Unfallversicherungsfonds sind Fr. 18 792 verrechnet worden.

3. Die Anzahl der Unfälle und der Betrag der im Jahre 1940 ausbezahlten Haftpflichtentschädigungen sind aus den statistischen Tabellen und den Rechnungen ersichtlich.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden von den Kreisdirektionen 142 Haftpflichtfälle erledigt (1939: 177).

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

a. Bei den Schweizerischen Bundesbahnen eingereichte Reklamationen.

Aus dem Jahre 1939 wurden unerledigt übernommen	651	Reklamationen	(1939: 283)
Im Berichtsjahr sind dazugekommen	20 422	»	(1939: 14 723)
Erledigt wurden: durch Abweisung	6 193	»	(1939: 4 567)
durch Zahlung	13 999	»	(1939: 9 788)

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

Den Bundesbahnen wurden von andern Verwaltungen überwiesen	2031	Reklamationen	(1939: 1579)
Zu einer Zahlung der Bundesbahnen gaben Anlass	1640	»	(1939: 1105)

c. Unregelmässigkeiten.

Wegen Beschädigung oder Minderung sind	280	(1939: 194)
und wegen Ablieferungshindernissen . . .	715	(1939: 666) Meldungen eingegangen.

d. Prozesse.

Aus dem Vorjahr hängige Prozesse	3	(1939: 0)
Im Berichtsjahr neu dazugekommen	1	(1939: 4)
Im ganzen erledigt	1	(1939: 1)

C. Automobil und Eisenbahn.

In der zweiten Hälfte des Jahres 1940 verschlechterte sich die Benzineinfuhr in einem solchen Mass, dass die Treibstoffrationierung weiter verschärft werden musste. Da gleichzeitig noch immer ein grosser Teil der requisitionspflichtigen Motorfahrzeuge von der Armee benötigt wurde, ruhte die Verkehrsbedienung fast ausschliesslich auf den Eisenbahnen. Auf die zukünftige Verkehrspolitik wird die in schwerster Notzeit für jedermann sichtbar gemachte Eignung der Schiene für die Bewältigung auch des grössten Verkehrs nicht ohne Einfluss bleiben. Die rechtzeitige Umstellung der Bundesbahnen auf die weisse Kohle erweist sich damit als ein Segen, der das Land vor einer schweren Verkehrskrise bewahrt hat.

Angesichts dieser Entwicklung, die den Schienenverkehr fast zum alleinigen Verkehrsträger machte und seine Bedeutung für die Landesversorgung und Landesverteidigung in helles Licht setzte, traten die Bemühungen für eine gesetzgeberische Lösung des Wettbewerbsproblems in den Hintergrund. Zwar setzte der Bundesrat am 15. August 1940 die sogenannte Automobiltransportordnung, die am 30. September 1938 von den eidgenössischen Räten in der Form eines dringlichen Bundesbeschlusses verabschiedet worden war, in Kraft, so dass von diesem Zeitpunkt an die Fristen dieser «Wettbewerbsgesetzgebung auf Probe» zu laufen beginnen. Damit konnte die Transportkommission ihre rechtsschöpferische Tätigkeit aufnehmen; indessen ist es einleuchtend, dass schlüssige Erfahrungen mit dem neuen Transportregime in einer Zeit fast vollständiger Lähmung des Automobilverkehrs nicht gemacht werden können.

Aus der abnormalen Situation zu erklären sind eine Reihe von Milderungen des Motorfahrzeuggesetzes und seiner Verordnungen, die der Bundesrat gestützt auf seine Vollmachten vornahm, und die alle dem Zweck einer besseren Ausnützung der wenigen noch im Verkehr stehenden Motorfahrzeuge und damit der Treibstoffersparnis dienen (Heraufsetzung der Höchstgewichte der Lastwagen, der Anhängerzüge, weitere Zulassung von Zweiachseranhängern für den Warentransport und von Anhängern an Personenwagen, Erhöhung der zulässigen Höchstarbeitszeit, Aufhebung des Nachtfahrverbotes). Zu diesen im Interesse einer vollständigen Auslastung und möglichst wirtschaftlichen Ausnützung getroffenen Massnahmen gehört auch die vom Kriegs-Industrie-und Arbeits-Amt am 11. Mai 1940 erlassene Verfügung zur Bildung und Durchführung von Arbeitsgemeinschaften im Autotransportwesen, mit Weisungen der Sektion für Kraft und Wärme vom 17. Mai. Ferner sind in diesem Zusammenhang zu erwähnen die Subventionsvorschriften zur Vermehrung der armeetauglichen Motorlastwagen.

Es ist zu hoffen, dass diese aus kriegswirtschaftlichen Gründen getroffenen Massnahmen bei Eintreten normaler Verhältnisse rechtzeitig wieder aufgehoben werden, weil es sich bei den Abänderungen des Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr um schon vor dem Krieg aufgestellte Revisionspostulate der Automobilwirtschaft handelt, die auf das Wettbewerbsverhältnis nicht ohne Bedeutung sind.

Für die gesetzliche Neuordnung der schweizerischen Verkehrswirtschaft nach dem Krieg von grosser Bedeutung sind die Arbeiten der Expertenkommission für einen Verfassungsartikel, der die alte Streitfrage über die Verfassungsmässigkeit einer Ausgleichsgesetzgebung zwischen Schiene und Strasse beseitigen soll. Die Expertenkommission hat dem eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement am Jahresende folgenden Text für einen neuen Verfassungsartikel vorgeschlagen:

«Der Bund regelt den Warentransport und die gewerbsmässige Beförderung von Personen mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen, wobei er den Bedürfnissen der Wirtschaft und der Landesverteidigung Rechnung trägt.»

Es ist heute noch nicht abzusehen, ob dieser Verfassungstext jenem der Gütertransportinitiative, die im Frühjahr 1938 gegen 400 000 Unterschriften auf sich vereinigte, in der Volksabstimmung gegenübergestellt werden soll.

D. Bundesbahnen und Öffentlichkeit.

Die planmässige Aufklärung der Öffentlichkeit über alle wichtigen Vorgänge aus dem vielgestaltigen Bundesbahnbetrieb, namentlich über das Fahrplanwesen, die baulichen, betrieblichen und technischen Neuerungen, die Betriebsergebnisse und den Finanzdienst wurde fortgesetzt. Eine gewisse Einschränkung erlitt die Aufklärungstätigkeit durch das Presseregime der Kriegszeit, so dass die Leistungen der Bundesbahnen für die Landesversorgung und für die Armee wie auch die Massnahmen für die Sicherstellung des Schienenbetriebes im Kriegsfall in der Öffentlichkeit nicht genügend zur Darstellung kommen konnten. Durch eine sorgfältige Sammlung der einschlägigen Dokumentation ist aber dafür gesorgt, dass im geeigneten Zeitpunkt die Publizität über die Leistungen der Bundesbahnen während des Kriegsbetriebes einsetzen kann, weil die zukünftige Verkehrspolitik sich weitgehend an diesen Erfahrungen und Tatsachen orientieren wird.

In diesem Zusammenhang ist auch der unter dem Personal veranstaltete Wettbewerb «Der Verkehrssoldat im Dienst der Landesverteidigung» zu erwähnen, der eine erlebnisstarke Dokumentation aus allen Berufskategorien erbrachte, die in geeigneter Form für die Aufklärung Verwendung finden wird.

In den Dienst der Aufklärung stellte sich wie gewohnt auch das Nachrichtenblatt, das weit über die Bedeutung einer Hauszeitung hinausgewachsen ist und von der politischen Tagespresse wie auch von

der Fachpresse gerne als Informationsquelle über die Bundesbahnen benützt wird. Das Nachrichtenblatt wird dem eigenen Personal als Dienstexemplar gratis abgegeben; es weist zur Zeit dazu noch gegen 3000 Privatabonnenten auf.

Für die Aufklärung im weiteren Sinn von Bedeutung ist auch die gut ausgebaute Bibliothek der Generaldirektion, die heute auf einen Bestand von 28 122 Werken und 220 000 Nachweisen aus Zeitschriften angewachsen ist. Die Benützung der Bibliothek nimmt von Jahr zu Jahr zu, wobei unter den Privatbenützern die Hochschulen, Dozenten, Studenten, Lehrer der Mittelschulen, Journalisten, Ingenieure, Techniker etc. einen grossen Platz einnehmen. Das Vorhandensein der Bibliothek erleichtert die Entstehung von Dissertationen aus dem Gebiet des Verkehrs und ist für die Pflege eines bescheidenen, verkehrswissenschaftlichen Schrifttums geradezu Voraussetzung.

Auch einzelne Dissertationen, welche die Bundesbahnen interessieren, sind im Berichtsjahr erschienen.

Dank der bestehenden Arbeitsgemeinschaft zwischen den Bundesbibliotheken, vorab derjenigen der Verkehrsbetriebe, kann die Literatur weitgehend ausgenützt werden und es bleiben die Ausgaben für Neuerwerbungen in bescheidenem Rahmen.

E. Beteiligung an andern Unternehmungen.

1. Das Jahresergebnis der «Société de gares frigorifiques, Ports-francs et Glacières de Genève» im Jahre 1940 ist befriedigend ausgefallen. Die eingelagerte Warenmenge hat wegen der durch den Krieg geschaffenen aussergewöhnlichen Wirtschaftsverhältnisse zugenommen. Da die Obsternte im Berichtsjahre ergiebig ausfiel, wurde in den Lagerhäusern eine ausserordentlich grosse Menge Äpfel eingelagert. Indessen sind infolge der Rohstoffverteuerung und der Erhebung neuer Steuern der Unternehmung auch etwas höhere Ausgaben erwachsen. Das Jahresergebnis erlaubt nicht nur die statutarischen Abschreibungen und die Einlagen in den Reservefonds vorzunehmen, sondern reicht auch noch zur Ausrichtung einer Dividende an das herabgesetzte Aktienkapital in gleicher Höhe wie im Jahre 1939 aus.

Die im letzten Geschäftsbericht als notwendig bezeichnete Sanierung der «Bahnhof-Kühlhaus A G. in Basel» ist im Berichtsjahre durch Abschreibung des Nominalwertes der Aktien auf 60% durchgeführt worden.

Die Betriebsrechnung schliesst dank wesentlich höherer Erträgnisse aus Lagergebühren und aus dem Eisverkauf mit einem gegenüber 1939 erheblich grösseren Einnahmenüberschuss ab. Dass sich der Eisverkauf in Basel, im Gegensatz zu dem in Genf, in aufsteigender Linie bewegte, ist zur Hauptsache der in immer vermehrtem Masse vorzunehmenden Nacheisung von Lebensmittelwagen im Transit durch die Schweiz zuzuschreiben. Das Jahresergebnis erlaubt nicht nur die statutarischen Abschreibungen und Reservestellungen, sondern reicht auch noch zur Ausrichtung einer Dividende an das herabgesetzte Aktienkapital aus.

2. Die Schiffahrt mit Gütern nach Basel blieb auch während des Jahres 1940 gesperrt. Indessen konnte der grössere Teil der in den Basler Hafenanlagen blockierten Rheinschiffe im Herbst talwärts fahren. Wegen der zerstörten Brücken bei Breisach und Neuenburg konnte aber die Bergfahrt im Berichtsjahr nicht aufgenommen werden. Die Schweizerische Reederei A. G. in Basel hat jedoch ihre gesamte Rheinflotte auf dem Stromabschnitt zwischen Ruhrort und Ludwigshafen–Strassburg–Kehl für die Durchführung der Kohlentransporte eingesetzt. Bis Ende Mai 1940 ist die Transportorganisation dieser Reederei bei der Durchführung von Transporten nach und aus der Schweiz über die Häfen von Genua und Marseille und beim Warenumschlag dort sehr erfolgreich tätig gewesen.

Die finanziellen Ergebnisse des Unternehmens dürften denjenigen im Vorjahre gleichkommen.

3. Das Aktienkapital und die Obligationenanleihen der Etzelwerk A. G. haben im Berichtsjahr keine Änderung erfahren. Die wenigen noch erforderlichen Mittel zur Fertigstellung des Werkes wurden durch die beiden Partner SBB und NOK zur Verfügung gestellt. Über die Betriebsführung im abgelaufenen Geschäftsjahre wird in Abschnitt X (Bahnbau und Kraftwerke) berichtet.

F. Geschäftsleitung und Dienstabteilungen.

Die Generaldirektion hat zur Behandlung der in ihre Zuständigkeit fallenden Geschäfte 53 Sitzungen abgehalten.

Im Laufe des Jahres fanden 4 Direktorenkonferenzen statt, in denen folgende wichtigere Geschäfte behandelt wurden:

Die Luftschutzbauten der Bundesbahnen; Gestaltung der durchgehenden Arbeitszeit während des Winters; Erfahrungen bei der Anwendung des Reglementes Nr. 74 über die Aufnahme von Anwärtern mit abgeschlossener akademischer Bildung für den Eisenbahn-Betriebsdienst; Ausbau der einspurigen Hauptlinien auf Doppelspur, sowie eine Reihe Fragen mehr verwaltungstechnischer Natur.

Auf Ende Juni ist Herr Ingenieur Hans Etter, Präsident der Generaldirektion der Bundesbahnen, infolge Erreichung der Altersgrenze nach rund 40 Jahren Eisenbahndienst in den Ruhestand getreten. Seine aussergewöhnlichen Verdienste um das schweizerische Eisenbahnwesen im allgemeinen und bei den Bundesbahnen im besonderen um die bauliche Entwicklung ihres Netzes, die Erneuerung ihres Rollmaterialparkes und die Modernisierung ihres Betriebes sind in der Julinummer des SBB-Nachrichtenblattes eingehend gewürdigt worden.

Der Bundesrat hat in seiner Sitzung vom 28. Mai 1940 auf Vorschlag des Verwaltungsrates vom 16. Mai 1940 gewählt als Präsidenten der Generaldirektion:

Herrn Generaldirektor Dr. rer. pol. W. Meile;

als neues Mitglied der Generaldirektion: Herrn Ing. P. Kradolfer, vorher Direktor des eidgenössischen Amtes für Verkehr beim eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement,

mit Amtsantritt der beiden Herren auf 1. Juli 1940.

Die Departementsverteilung der Generaldirektion ist auf diesen Zeitpunkt wie folgt geordnet worden:

Herr Generaldirektionspräsident Dr. Meile: Präsidial-, Finanz- und Personaldepartement,

Herr Generaldirektor Dr. Paschoud: Bau- und Betriebsdepartement,

Herr Generaldirektor Ing. Paul Kradolfer: Kommerzielles und Rechtsdepartement.

Infolge der Wahl des Herrn Kreisdirektors Dr. jur. R. Cottier zum Direktor des eidgenössischen Amtes für Verkehr ist Herr Dr. jur. Fritz Hess, vorher Generalsekretär, zum Direktor des Bundesbahnkreises III in Zürich gewählt worden.

An Stelle des am 25. Mai 1940 verstorbenen Herrn Ernst Hess hat der Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 27. Juni 1940 zum Vorstand des Kommerziellen Dienstes Herrn Wilhelm Schwalm, vorher Stellvertreter des Vorstandes dieser Abteilung und Leiter der Sektion Güterverkehr, gewählt.

Zum Generalsekretär der Bundesbahnen hat der Verwaltungsrat am 10. Oktober 1940 Herrn Francis Torche, vorher Stellvertreter des Generalsekretärs, ernannt.

Infolge Erreichung der Altersgrenze ist Herr O. Liebi, Betriebschef des Kreises II, auf den 31. Dezember 1940 in den Ruhestand getreten. Zu seinem Nachfolger hat die Generaldirektion Herrn E. Meister, vorher Stellvertreter des Betriebschefs dieses Kreises, gewählt.

G. Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat hat während des Geschäftsjahres in 9 Sitzungen 25 Geschäfte behandelt, die in der Hauptsache in den Abschnitten IV—X des allgemeinen Teils des Geschäftsberichtes erwähnt sind.

Herr Nationalrat Dr. h. c. H. Walther ist von seinem Amte als Präsident des Verwaltungsrates der Bundesbahnen, das er seit dem 1. Januar 1932 innehatte, zurückgetreten, bleibt aber weiterhin Mitglied dieses Rates. Für seine erfolgreiche Präsidialtätigkeit gebührt Herrn Nationalrat Walther der aufrichtigste Dank.

Der Bundesrat wählte am 12. März 1940 als neuen Präsidenten des Verwaltungsrates Herrn Ständerat Ernst Béguin; zum neuen Vizepräsidenten Herrn Eduard von Steiger, der aber auf Ende des Berichtsjahres infolge seiner in der Wintersession der Bundesversammlung erfolgten Wahl zum Bundesrat aus dem Verwaltungsrat ausgetreten ist, dessen Mitglied er seit 1938 war.

IV. Finanz- und Rechnungswesen.

A. Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung.

1. Das am 30. Dezember 1939 geöffnete eidgenössische Schuldbuch wurde am 31. Dezember 1940 wieder geschlossen. Bis zu diesem Datum wurden von unsern verschiedenen Anleihen und Darlehen für einen Betrag von Fr. 410 627 000 Forderungen eingetragen.

2. Die schweizerische Postverwaltung hat uns auf 15. Januar 1940 ein Darlehen von 15 Millionen Franken auf fünf Jahre fest, zum Zinssatze von 3¼ % gewährt.

3. Von unserer schwebenden Schuld beim eidgenössischen Finanzdepartement wurde mit Wirkung ab 1. April 1940 ein Betrag von 200 Millionen Franken in ein auf fünf Jahre festes, zu 3 % verzinsliches Darlehen umgewandelt. Wird die Sanierung der Schweizerischen Bundesbahnen vor Ablauf dieser fünf Jahre durchgeführt, würde die Laufzeit des Darlehens in einem entsprechend früheren Zeitpunkt endigen. Auf Ende des Jahres betrug unsere schwebende Schuld infolge dieser Umwandlung und infolge der günstigen Betriebsergebnisse noch Fr. 197 000 000 gegen Fr. 425 000 000 im Vorjahre.

4. Dem Portefeuille der Pensions- und Hilfskasse ist der Überschuss der Einnahmen über die Ausgaben in Depotscheinen im Betrage von 4,9 Millionen Franken zugewiesen worden. Auf Ende des Jahres besass die Kasse für Fr. 314 760 000 solcher Scheine gegen Fr. 309 860 000 im Vorjahre. Die Verzinsung betrug während des ganzen Jahres 3½ %.

5. Unter Berücksichtigung der vorstehenden Änderungen im Bestande unserer Anleihen sowie der Auslosungen im Betrage von Fr. 14 208 200 ist unsere Schuld an festen Anleihen auf Ende des Jahres von Fr. 2 691 304 350 auf Fr. 2 896 996 150 angewachsen.

6. Im Laufe des Sommers hat sich der Bundesrat genötigt gesehen, den Zahlungsverkehr mit den meisten umliegenden Ländern neu zu ordnen. So wurde verfügt, dass alle Zahlungen nach Frankreich (einschliesslich französische Besitzungen, Kolonien, Protektorats- und Mandatgebiete), Belgien, Holland, Dänemark, Norwegen und Luxemburg an die Schweizerische Nationalbank zu leisten sind.

Am 1. Juli 1940 ist ferner ein Zusatz-Abkommen zum schweizerisch-italienischen Abkommen vom 3. Dezember 1935 betreffend die Regelung des gegenseitigen Zahlungsverkehrs zwischen der Schweiz und Italien in Kraft getreten. Das frühere Abkommen wird dadurch erweitert; neu ist insbesondere, dass nunmehr auch die Frachtbeträge aus dem Bahnverkehr clearingpflichtig sind. Diese Zahlungen gehen über ein Sonder-Konto, zu dessen Speisung im Laufe des Jahres neue Warenpositionen herangezogen werden mussten.

Durch das Zusatz-Abkommen ist auch der Reiseverkehr Italien–Schweiz neu geordnet worden. Wie im deutsch-schweizerischen Reiseverkehr, soll ein Gutschein-System eingeführt werden. Bis zu dessen Einführung auf 1. Januar 1941 gelangte noch das System der gestaffelten Barauszahlung zur Anwendung. Die Reiseverkehrsquote wurde auf monatlich eine Million Franken festgesetzt.

Mit Deutschland wurde nach einiger Verzögerung am 9. August ein neues Verrechnungsabkommen abgeschlossen, das bis zum 30. Juni 1941 gültig ist.

Mit Frankreich ist am 23. Oktober 1940 ein erstes Abkommen über den Zahlungsverkehr *(Modus*

vivendi) zustande gekommen. Es regelt die Zahlungen aus dem Warenverkehr und berührt die Bahnabrechnungen einstweilen nicht.

7. Der Stand der von Frachtenkreditinhabern, Unternehmern, Lieferanten etc. bestellten Sicherheiten war auf Ende 1940 folgender:

1880	Barhinterlagen	Fr. 2 957 714.65
2765	Bürgschaften	» 26 465 528.—
1039	Wertschriftenhinterlagen .	» 12 924 858.55
5684	Sicherheiten im Gesamtbetrage von	Fr. 42 348 101.20

(1939: 5645 Sicherheiten im Betrage von Franken 37 273 835.10)

Die Zunahme gegenüber dem Vorjahre ist zurückzuführen auf den vermehrten Güterverkehr und grössere Materialbestellungen, die vielfach Erhöhungen der Frachtenkredite und Sicherstellungen bedingten.

8. Während des Berichtsjahres erfolgten auf Hypothekardarlehen, die aus den Mitteln der Pensions- und Hilfskasse gewährt worden sind, Kapitalrückzahlungen im Betrage von Franken 1 227 060.60. Neue Darlehen sind insgesamt für Fr. 394 742.75 gewährt worden. Auf Jahresende belief sich der Gesamtbetrag der Hypothekardarlehen auf Fr. 52 634 183.40 gegen Fr. 53 466 501.25 im Vorjahre.

9. Der Bestand des Portefeuilles der eigenen Wertschriften hat sich im Jahre 1940 um Franken 1 901 323.15 vermindert. Die Verminderung ist zum Teil zurückzuführen auf die Annahme der Rückkaufsofferte der Berner Alpenbahngesellschaft B. L. S., wonach wir ihr aus unserem Wertschriften-Portefeuille zum Kurse von 70 überliessen: Fr. 1 872 000 var. Obligationen Frutigen–Brig I. Hypothek und Fr. 410 500 var. Obligationen Münster–Lengnau I. Hypothek. Die Neubewertung der Wertschriften ergab einen Minderwert von Fr. 1 358 036.50. Er rührt zur Hauptsache her aus vorsorglichen Rückstellungen für allfällige Kriegsschäden. Auf Ende des Jahres weist das Portefeuille der eigenen Wertschriften einen Buchwert von Fr. 13 029 425.55 auf gegenüber Fr. 15 366 709.25 Ende 1939.

B. Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung.

Durch die Organe der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung sind im Verlaufe des Jahres 1940 folgende Revisionen vorgenommen worden:

Revision des Kassa- und Kautionenbestandes sowie des Wertschriftenportefeuilles bei der Hauptkasse; Kassarevision bei einer Speiseanstalt; Kontrolle einer Anzahl Vorschusskassen von Dienststellen der Generaldirektion und der Kreise I—III. Ferner war die Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung bei einer Anzahl Oberbaumaterialstürzen vertreten.

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

Die Organe der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung prüften ausserdem die Geschäftsergebnisse der Bahnhofreklame, des Bahnhofbuchhandels, eines Bahnhofkühlhauses und die Roheinnahmen pro 1939 von 49 Bahnhofwirtschaften. Im weitern wurde Einsicht genommen in die Geschäftsbücher von 3 Bahnhofwirtschaften, 2 Eisenbahner-Baugenossenschaften und verschiedenen auf Bahngebiet befindlichen Geschäften. Ferner sind die Rechnungen von 2 Gemeinschaftsbahnhöfen, der Liegenschaftsverwaltung Genève-La Praille und der Quellwasserversorgung Brunnen geprüft worden. Die Revisoren nahmen ausserdem Einsicht in die Geschäftsbücher einiger weiterer Betriebe verschiedener Art.

Die Bau- und Betriebsrechnungen der Simplonlinie Brig-Iselle wurden am 24. Februar durch die Prüfungskommission der internationalen Simplondelegation revidiert.

Auf dem Gebiete der Neuordnung des Rechnungswesens sind die Arbeiten durch das Andauern der ausserordentlichen Verhältnisse stark behindert worden; immerhin konnte das für das Jahr 1940 vorgesehene reduzierte Arbeitsprogramm (siehe Geschäftsbericht für das Jahr 1939, S. 11) eingehalten werden.

C. Verkehrskontrolle.

1. Im Zusammenhang mit der Neuausgabe des Tarifs für Generalabonnemente auf den 1. Juli wurde die Herstellung der Quittungsmarken veranlasst und den veränderten Verhältnissen angepasste Verrechnungsvorschriften erlassen.

2. Die Bahnhöfe und Stationen wurden über die mit der Schweizer Reisekasse abgeschlossene Vereinbarung orientiert und bezüglich des Verkaufs der Reisemarken, der Anerkennung der Reisegutscheine als Zahlungsmittel und der Verrechnung unterrichtet.

3. Über die Ausgabe und Verrechnung der halben Billette zu Ferienabonnementen während der Winterperiode 1940/41 wurden Vorschriften herausgegeben.

4. Bahnhöfe und Stationen, bei denen regelmässig Militärhandgepäck eingelagert wird, wurden mit besondern Militärhandgepäckscheinen ausgerüstet.

5. Die Vorschriften über die Abfertigung von Gütern im direkten Flug-Eisenbahnverkehr wurden auf den Verkehr mit dem Flugplatz Locarno-Magadino ausgedehnt.

6. Das Verfahren betreffend die Abfertigung und Verrechnung von Gütersendungen, die wegen Einstellung des Verkehrs über eine Grenzstelle über andere Grenzübergänge geleitet werden, wurde geordnet.

7. Zur Entlastung der Güterexpeditionen Sankt Margrethen und Schaffhausen sind Hilfsabfertigungsstellen St. Margrethen II auf der Güterexpedition Romanshorn und Schaffhausen II auf der Güterverwaltung Basel SBB errichtet worden.

8. Auf den 1. Oktober wurde die Eilgutexpedition Luzern als besondere Abfertigungsstelle aufgehoben.

9. Das mechanische Buchungsverfahren, mit Verwendung von Buchhaltungsmaschinen, wurde auf der Güterverwaltung Basel SBB auf den ge-

samten Versandverkehr ausgedehnt und auf der Güterexpedition Chiasso für den Güterverkehr von Deutschland nach Italien eingeführt.

10. Die Nachweisung der Militärtransportgutscheine und Ausweise zum Bezuge eines Militärbillettes wurde zum Zwecke der Arbeitseinsparung bei der Prüfung der Stationsnachweise und bei der Rechnungsstellung an die Militärverwaltung neu geordnet. Auf den 1. Mai wurden die Weisungen über die Abfertigung und Verrechnung der Militärtransporte neu herausgegeben.

11. Die Abrechnung über die Mobilisationstransporte vom September 1939 ist auf Grund der Frequenzen der für den Transport von eingerückten Wehrmännern benutzten Züge abgeschlossen worden.

12. Gestützt auf die zwischen dem Armeestab und der Generaldirektion abgeschlossene Vereinbarung über die Miete von Personen-, Gepäck- und Güterwagen wurden Weisungen betreffend die Benützung von Wagenmaterial durch die Armee für Munitionszüge, Sanitätszüge, Sperren und Behelfsrampen erlassen und die Abrechnungen mit der Militärverwaltung erstellt.

13. Für den Personen- und Gepäckverkehr von Poststellen nach Stationen der Schweizerischen Bundesbahnen und der Privatverwaltungen wurde auf den 1. Januar ein neues Verrechnungs- und Abrechnungsverfahren eingeführt.

14. Für den italienisch-schweizerischen Personen- und Gepäckverkehr traten neue Abrechnungs- und Saldierungsbestimmungen in Kraft.

15. Die Bestimmungen über die Abrechnung und Saldierung des Güterverkehrs von deutschen Donauumschlagbahnhöfen nach der Schweiz wurden neu herausgegeben.

16. Die Zentralausgleichstelle in Brüssel hat im Mai ihre Tätigkeit eingestellt. Es wurde deshalb mit den betroffenen ausländischen Verwaltungen ein den veränderten Verhältnissen angepasstes Zahlungsverfahren für die Saldierungsbeträge aus den Verkehrsabrechnungen vereinbart, wobei zutreffendenfalls den Clearingbestimmungen Rechnung getragen wurde.

17. In der Erstellung der Abrechnungen über den Billetverkauf und im Zahlungsverkehr der ausländischen Reisebureaux sind teilweise bedeutende Verspätungen eingetreten.

18. Die Rechnungen über die Transporteinnahmen der Strecke Brig–Iselle wurden am 23. Februar von der Prüfungskommission der internationalen Simplon-Delegation geprüft.

19. Durch die Kassenrevisoren wurden die Kassen und Bücher von 749 Dienststellen revidiert; 43 Stellen gaben Anlass zu besondern Untersuchungen.

20. Die auf den Stationen den Geschäftsfirmen eröffneten Frachtkredite haben folgende Änderungen erfahren: Neueröffnungen 509, Aufhebungen 146, Stand Ende Dezember 1940 5580.

21. Von der Billetdruckerei wurden 43 171 000 Billette Edmonsonschen Systems gedruckt, gegenüber 37 070 000 im Jahre 1939.

V. Personalangelegenheiten.

A. Allgemeine Personalangelegenheiten.

1. Der mit Bundesratsbeschluss vom 29. August 1939 verfügte Aktivdienstzustand für das ganze Gebiet der schweizerischen Eidgenossenschaft und die Unterstellung des Eisenbahnpersonals unter das Militärstrafrecht (siehe Geschäftsbericht 1939, Abschnitt V, Zif. 1, S. 11) blieb während des ganzen Berichtsjahres aufrechterhalten.

2. Der Bundesratsbeschluss vom 15. September 1939 über das Dienstverhältnis und die Bezüge des Personals des Bundes und der Bundesbahnen während des Aktivdienstzustandes (s. Geschäftsbericht 1939, Abschnitt V, Zif. 2, S. 11) wurde durch Bundesratsbeschluss vom 23. Januar 1940 teilweise ersetzt. Namentlich wurde der Anspruch auf die Dienstbezüge für die zum Aktivdienst eingezogenen Bediensteten erheblich herabgesetzt.

Ab 1. Februar 1940 betrug der Anspruch auf Besoldung, Gehalt, Lohn, Ortszuschlag und andere feste Bezüge (Kinderzulagen ausgenommen) für das zu dauernder Verwendung angestellte Personal:

a. für Ledige, die keine gesetzliche Unterstützungs- oder Unterhaltspflicht erfüllen . . . . . 30 %
wenn sie eigenen Hausstand haben . 40 %

b. für Ledige, die eine gesetzliche Unterstützungs- oder Unterhaltspflicht erfüllen . . . . . 50 %
wenn sie eigenen Hausstand haben . . 60 %

c. für Verheiratete ohne Kinder unter 18 Jahren . . . . . 75 %

d. für Verheirate mit 1—3 Kindern unter 18 Jahren . . . . . 80 %

e. für Verheiratete mit mehr als 3 Kindern unter 18 Jahren . . . . . 85 %

Verwitwete und Geschiedene mit eigenem Haushalt waren den Verheirateten, solche ohne eigenen Haushalt den Ledigen gleichgestellt.

Das nicht zu dauernder Verwendung angestellte Personal, das beim Beginn seines Aktivdienstes seit wenigstens drei Jahren in vollem Tagewerk unmittelbar im Bundesbahndienste gestanden hat, wurde hinsichtlich der Lohnzahlung während des Aktivdienstes gleich behandelt wie das zu dauernder Verwendung angestellte Personal. Für nicht zu dauernder Verwendung angestelltes Personal, das beim Beginn seines Aktivdienstes seit weniger als drei Jahren, jedoch wenigstens ein Jahr im Dienste gestanden hat, bestand der vorstehend umschriebene Lohnanspruch für hundert Tage, bei kürzerer Dauer des Dienstverhältnisses für sechzig Tage.

Dagegen wurde der Betrag, der vom Militärsold auf die Dienstbezüge der Bediensteten anzurechnen ist, die einen Offiziersgrad oder einen höhern Unteroffiziersgrad bekleiden und der früher je nach dem Grad 10 %—50 % betrug, auf 10 %—40 % des Soldes herabgesetzt.

3. Neuregelung der Arbeitszeit beim Verwaltungspersonal. In Ausführung der Verfügung Nr. 8 des eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartementes über einschränkende Massnahmen für die Verwendung von festen und flüssigen Kraft- und Brennstoffen wurde die Schliessung der Bureaux der Generaldirektion und der Kreisdirektionen an Samstagen vom 12. Oktober 1940 an für den Winter 1940/1941 angeordnet. Vom Montag bis Freitag wurde die durchgehende Arbeitszeit mit einer ½stündigen Mittagspause eingeführt und so bemessen, dass die am Samstag Vormittag ausfallende Arbeitszeit grösstenteils kompensiert wurde.

4. Am 20. Dezember 1939 fasste der Bundesrat einen Beschluss über eine provisorische Regelung der Lohnausfallentschädigungen an aktivdiensttuende Arbeitnehmer (Lohnersatzordnung). Dieser Beschluss findet Anwendung auf alle an einem öffentlich-rechtlichen oder privatrechtlichen Dienstverhältnis beteiligten Arbeitgeber und Arbeitnehmer.

Anspruch auf Lohnausfallentschädigung hatten daher auch die wehrpflichtigen Bediensteten, die bei ihrer jeweiligen Einberufung in den Aktivdienst in einem Dienstverhältnis zu den SBB gestanden haben. Sie wurde bei einem Aktivdienst von mindestens 14 Tagen für jeden soldberechtigten Aktivdiensttag ausgerichtet und bestand aus einer Zuwendung pro Haushalt und einer Zulage pro Kind. Haushaltentschädigung und Kinderzulage waren verschieden hoch; die Höhe beider Zuwendungen richtete sich nach den Lebenskosten und war abgestuft nach ländlichen, halbstädtischen und städtischen Verhältnissen. Ledige Wehrmänner erhielten für jeden Aktivdiensttag eine Entschädigung von Fr. 0.50.

Die Lohnausfallentschädigung war auf die Lohnbezüge, auf die der Bundesbahnbedienstete bei Leistung von Aktivdienst Anspruch hat (s. Zif. 3 vorstehend), anzurechnen. Da der Lohnanspruch in den meisten Fällen höher ist als die Lohnausfallentschädigung, kam die Auszahlung einer solchen an die Bundesbahnbediensteten nur ausnahmsweise in Frage.

Die finanzielle Deckung der Lohnausfallentschädigungen erfolgt zur einen Hälfte durch die unter den Bundesratsbeschluss fallenden Arbeitgeber und Arbeitnehmer, zur andern Hälfte aus öffentlichen Mitteln. Der Anteil der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer wird in der Weise aufgebracht, dass jeder Arbeitgeber 4 % von jeder Gehalts- oder Lohnzahlung zu leisten hat, und zwar 2 % zu eigenen Lasten und 2 % zu Lasten des gehalts- oder lohnbeziehenden Arbeitnehmers, beides für so lange, bis der Ertrag der 4 % die Hälfte aller während der gegenwärtigen Mobilisation ausbezahlten Lohnausfallentschädigungen erreicht.

Vom 1. Februar—31. Dezember 1940 betrugen die Beiträge der Verwaltung und des Personals an die Lohnausgleichskasse je 2 % der Lohnsumme oder Fr. 2 535 673, insgesamt Fr. 5 071 346. Als Lohnausfallentschädigungen wurden an das Personal Fr. 611 150 vergütet und der Saldo von Fr. 4460196 zugunsten der Lohnausgleichskasse abgeliefert.

5. Der Personalbestand hat folgende Änderungen erfahren:

Die Zahl der Beamten, Angestellten und bahneigenen Arbeiter betrug:

im Jahresdurchschnitt 1940	27 488
im Jahresdurchschnitt 1939	27 328
Vermehrung somit	160

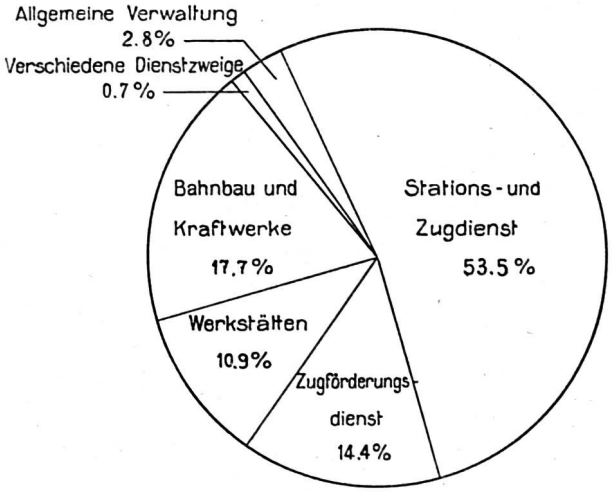
Ferner waren beschäftigt Unternehmerarbeiter, d. h. Arbeiter, die zur Verwaltung in keinem direkten Dienstverhältnis stehen, sondern von Privatunternehmern bei Bedarf angefordert werden:

im Jahresdurchschnitt 1940	2 145
im Jahresdurchschnitt 1939	1 363
Zunahme	782

Die Vermehrung des Personalbestandes und die vermehrte Verwendung von Unternehmerarbeitern ist zurückzuführen auf den Ersatz von wehrpflichtigen Bediensteten, auf den anhaltenden starken Personen- und Güterverkehr sowie auf den vermehrten Unterhalt der Bahngeleise durch Beschotterungs- und Regulierungsarbeiten, bedingt durch die Nichtausführung von Geleiseumbauten wegen Materialmangel und durch andere, wegen der Mobilisation zurückgebliebene Unterhaltsarbeiten.

Abbildung 8.

Die Gliederung des Personals nach Dienstzweigen 1940.



6. Gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 15. September 1939 über das Dienstverhältnis und die Bezüge des Bundespersonals während des Aktivdienstzustandes wurden ausserdem 275 Pensionsbezüger (ehemalige Beamte) hauptsächlich als Verstärkung der Personalbestände beim Stationsdienst beschäftigt. Von diesen Pensionierten wurden insgesamt 24 881 Tagwerke geleistet.

7. Der Abbau der Besoldungen, Gehälter, Löhne und festen Bezüge des Personals (siehe Geschäftsbericht 1939, Abschnitt V, Zif. 4 S. 12)

blieb im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Durch diese Herabsetzung wurden an Besoldungen, Gehältern und Löhnen 11 354 495 Franken (1939: Fr. 11 399 815) eingespart.

8. Die Nebenbezüge (mit Ausnahme derjenigen des fahrenden Personals, die 1939 neu festgesetzt wurden und die den durchschnittlich um 12 % abgebauten frühern Bezügen gleichkommen) sind, wie im Vorjahre, gestützt auf Art. 17 und 18 der Verordnung des Bundesrates über die Bezüge und die Versicherung des Bundespersonals vom 27. Dezember 1938 um höchstens 12 vom Hundert des nominellen Ansatzes herabgesetzt worden. Die dadurch erzielten Ersparnisse betragen 211 617 Franken.

9. Die Leistungen der Pensions- und Hilfskasse in Form von Pensionen für die pensionierten Invaliden und die pensionierten Witwen wurden gestützt auf Art. 23 der vorerwähnten Verordnung des Bundesrates vom 27. Dezember 1938 wiederum durchschnittlich um fünf vom Hundert, höchstens aber um zehn vom Hundert, herabgesetzt.

Die Herabsetzung der Pensionsleistungen ergab eine Einsparung von 2 888 222 Franken (1939: Fr. 2 843 135).

10. Den von der kriegsbedingten Teuerung am empfindlichsten betroffenen Bediensteten wurden, gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 2. Dezember 1940, auf Weihnachten 1940 Familien- und Kinderzuschüsse im folgenden Umfange ausgerichtet:

Familienzuschuss von Fr. 100 an verheiratete Bedienstete mit einem Jahreslohn bis zu Fr. 4800. Dieser Zuschuss verminderte sich um Fr. 10 für je Fr. 100 oder einen Bruchteil davon, um die der Jahreslohn Fr. 4800 überstieg. Ledige Bedienstete mit Unterhalts- oder Unterstützungspflicht erhielten den halben Familienzuschuss.

Kinderzuschuss für jedes Kind unter 18 Jahren an Bedienstete mit einem Jahreslohn bis zu Fr. 7200, und zwar Fr. 10 für jedes Kind, wenn der Bedienstete ein Kind oder zwei Kinder und je Fr. 20, wenn er mehr als zwei Kinder hatte.

Der Gesamtbetrag der auf Weihnachten 1940 ausgerichteten Familien- und Kinderzuschüsse belief sich auf 1 981 414 Franken.

11. Der Bundesrat ermächtigte mit Beschluss vom 31. Juli 1936, in Ausführung von Art. 62 Abs. 3 des Bundesgesetzes vom 30. Juni 1927 über das Dienstverhältnis der Bundesbeamten, die Bundesbahnverwaltung zur Ordnung des Dienstverhältnisses der ihr nicht als Beamte unterstehenden Personen. Gestützt auf diese Ermächtigung hat der Verwaltungsrat am 17. Dezember 1940 die Reglemente Nr. 38 (Arbeiterordnung II) über das Dienstverhältnis der Betriebsarbeiter und Nr. 41 (Angestelltenordnung) über das Dienstverhältnis der Angestellten erlassen. Dadurch wurden die bisher in zahlreichen Vorschriften geregelten Dienstverhältnisse von nicht auf Amtsdauer gewählten Betriebsarbeitern und Angestellten neu geordnet.

12. Die Disziplinarkommissionen hatten vier Disziplinarfälle zuhanden der Beschwerdeinstanzen zu begutachten. In 3 Fällen lauteten die Anträge auf Bestätigung und in einem Falle auf Milderung der ausgefällten Strafen. Diese Anträge wurden von den Beschwerdeinstanzen genehmigt.

13. Die Personalausschüsse haben in drei Sitzungen verschiedene, den Bahnunterhaltungsdienst sowie den Stations- und Zugdienst betreffende Geschäfte zuhanden dieser Fachdienste begutachtet.

14. An 16 nicht pensionsberechtigte, altershalber aus dem Dienste ausgeschiedene Ablöser und Ablöserinnen im Schrankenwärterdienst sind aus dem Hilfsfonds für nicht pensionsberechtigte Bedienstete freiwillige Unterstützungen im Betrage von Fr. 5240 ausgerichtet worden.

15. Aus dem Guyer-Zeller-Fonds sind an 16 Bedienstete Belohnungen im Betrage von Fr. 678 ausgerichtet worden für rasches und besonnenes Handeln zur Vermeidung von Unglücksfällen.

16. Gestützt auf Art. 56 des Beamtengesetzes wurden in 23 Fällen an aus eigenem Verschulden entlassene bedürftige frühere Bedienstete oder an unterstützungsbedürftige Hinterbliebene von solchen freiwillige Unterstützungen im Betrage von Fr. 24 960 ausgerichtet.

17. Der psychotechnische Dienst begutachtete für den Stationsdienst 72 und für den Zugdienst 59 Lehrlingsanwärter.

Für die eigenen Hauptwerkstätten, die eidgenössische Waffenfabrik in Bern und die eidgenössischen Konstruktionswerkstätten in Thun wurden 546 Bewerber um Handwerkerlehrstellen einer Kenntnisprüfung und davon noch 289 der besondern Eignungsprüfung unterzogen.

An Fahrdienstanwärtern wurden 701 Mann auf ihre Schulkenntnisse und 484 auf ihre besondere Eignung für den Dienst auf der Lokomotive geprüft. Begutachtet wurden ferner 29 Bewerber des Wagenvisiteurdienstes.

Sondergutachten sind 8 erstattet worden.

18. Der Unfallverhütungsdienst setzte die beim Personal des Bahnunterhaltungsdienstes begonnenen Instruktionen über Unfallverhütung fort. In 27 Vorträgen, die an 12 verschiedenen Orten stattfanden, wurde das gesamte Personal der elektrischen Anlagen über Zweck und Ziel der Unfallverhütungsbestrebungen aufgeklärt und zur Mitarbeit ermuntert. Anhand praktischer Beispiele wurde es ferner mit den bei der Ausführung von Transporten für bahndienstliche Zwecke sowie den bei Arbeiten an Starkstromanlagen erforderlichen Verhaltungsmassnahmen vertraut gemacht.

Mit dem Aufsichtspersonal der Hauptwerkstätten wurden die getroffenen und die weiter zu treffenden Massnahmen besprochen, um die erzielten guten Erfolge auf die Dauer bestmöglichst sicherzustellen.

Die relative Gesamt-Unfallhäufigkeit des SBB-Personals zeigt leicht steigende Tendenz. Insbesondere haben die schweren Unfälle etwas zugenommen.

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 47 der Hauptwerkstätten)	68 [a]	134	171	156	529	633
Teilpensionierte	—	2	—	1	3	5
Gestorbene Aktive ([b] wovon 13 der Hauptwerkstätten)	18 [b]	34	39	36	127	137
als Folge hievon wurden pensioniert: Witwen	14	28	32	28	102	107
als Folge hievon wurden pensioniert: Waisen	6	17	24	39	86	98
als Folge hievon wurden pensioniert: Doppelwaisen	—	—	—	5	5	3
Gestorbene Invalide	49	144	223	179	595	563
als Folge hievon wurden pensioniert: Witwen	25	82	135	97	339	366
als Folge hievon wurden pensioniert: Waisen	2	4	18	13	37	69
als Folge hievon wurden pensioniert: Doppelwaisen	3	—	1	—	4	8
Gestorbene Witwen	62	75	114	91	342	291
als Folge hievon wurden pensioniert: Doppelwaisen	—	1	—	—	1	13
Aufgehobene Witwenpension	—	—	—	—	—	1
als Folge hievon wurden pensioniert: Doppelwaisen	—	—	—	—	—	2
Wiederverheiratete Witwen	—	4	2	1	7	2
Ausgeschiedene Waisen	25	72	86	43	226	219
» Doppelwaisen	5	12	9	4	30	20
Abfindungen (Art. 41)	—	1	—	—	1	2

Ausserdem sind von den Hilfskassenkommissionen Unterstützungen im Sinne von Art. 43 der Statuten im Betrage von Fr. 24 882.70 zugesprochen worden (97 Fälle).

b. Über den Stand an versicherten Aktiven und des anrechenbaren Jahresverdienstes auf den 31. Dezember 1940 sowie an pensionierten Invaliden, Witwen, Waisen und Unterstützten gibt nachstehende Zusammenstellung Auskunft.

Versicherte Aktive:	1940	1939	Anrechenbarer Jahresverdienst: 1940	Anrechenbarer Jahresverdienst: 1939
Vollversicherte	25 080	25 508	Fr. 129 898 776	Fr. 132 174 099
Spareinleger	1 971	1 264	» 5 629 113	» 3 136 010

	1940	1939	Betrag der Jahrespension: 1940	Betrag der Jahrespension: 1939
Pensionierte Invalide	11 418	11 481	Fr. 42 203 911	Fr. 42 187 991
» » vorübergehend zulasten des Betriebes	14	24	» 43 096	» 101 690
» teilweise Invalide	151	161	» 64 807	» 72 801
» Witwen	7 283	7 195	» 12 269 597	» 11 963 484
» Waisen	919	1 020	» 453 743	» 505 586
» Doppelwaisen	71	83	» 67 348	» 80 649
» erwerbsunfähige Waisen	360	351	» 199 732	» 198 152
Unterstützte Invalide und Verwandte	58	61	» 29 198	» 30 622
» gem. Art. 56 des Beamtengesetzes	23	23	» 24 960	» 24 960

Die Zahl der versicherten Aktiven und der Betrag der anrechenbaren Besoldung haben infolge Neuanstellungen zugenommen. Die Zunahme betrug bei der Zahl der versicherten Aktiven 279 und bei der anrechenbaren Besoldung Fr. 217 780.

c. Die Gewinn- und Verlustrechnung des Rechnungsjahres hat mit einem Gewinn von rund $0,_8$ Millionen Franken abgeschlossen (1939: Verlust von rund $2,_1$ Millionen Franken). Dieses günstige Resultat ist in der Hauptsache darauf zurückzuführen, dass die Zahl der Pensionierungsfälle weit geringer war, als nach den Rechnungsgrundlagen erwartet wurde. Gegenüber 927 zu erwartenden Fällen sind deren bloss 521 eingetreten.

d. Über die auf den 31. Dezember 1940 abgeschlossene Bilanz gibt die Seite 126 Auskunft.

e. Der Wertschriftenbestand der Pensions- und Hilfskasse hat sich im verflossenen Jahre von Fr. 365 289 261.80 um Fr. 4 845 297.60 auf Franken 370 134 559.40 erhöht. Die Bewertung des Titelportefeuilles auf Ende des Jahres ergab einen Mehrwert von Fr. 8818.75.

2. Unfallversicherung.

a. Für die Versicherung unseres Personals haben wir der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern im Jahre 1940 folgende Prämien bezahlt:

Für Betriebsunfälle	1940	1939
Versicherte Lohnsumme	Fr. 126 523 100	Fr. 126 581 300
Prämien	» 1 435 441	» 1 808 843
Mittlerer Prämiensatz	11,35 ‰	14,29 ‰
Für Nichtbetriebsunfälle		
Versicherte Lohnsumme	Fr. 125 984 704	Fr. 126 042 656
Prämien	» 688 751	» 689 506
Mittlerer Prämiensatz	5,47 ‰	5,47 ‰

Als Agenturdienstentschädigung hat uns die Anstalt Fr. 169 935 (1939: Fr. 185 397) vergütet. Auf den Prämien für Betriebsunfälle pro 1939 hat sie uns als Nachlass Fr. 180 884 zurückerstattet.

b. Den Haftpflichtrentnern ist auch im Jahre 1940, 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 1940 zulasten des Betriebes ausgerichtet. Die ausbezahlten Hilfeleistungen und Teuerungszulagen betrugen insgesamt Fr. 35 708.20 (1939: Fr. 36 198.20).

3. Krankenkasse.

Auf den 31. Dezember 1940 waren gemäss Art. 16 und 17 der Statuten versichert (die entsprechenden Zahlen des Vorjahres sind in Klammern angegeben):

Klasse *a* (nur Krankenpflege) 22 709 (22 120) Männer und 1149 (1155) Frauen;

Klasse *b* (nur Krankengeld) keine (keine) Versicherten;

Klasse *c* (Krankenpflege und Krankengeld) 195 (181) Männer und 17 (12) Frauen.

Über die Gewinn- und Verlustrechnung geben die Seiten 128 und 129 Auskunft.

Die Versicherungsklasse *a* hat einen Vorschlag von Fr. 64 004.40 (1939: Verlust von Fr. 62 841.15) aufzuweisen, was in der Hauptsache auf die ab 1. Januar 1940 erfolgte Erhöhung des Mitgliederbeitrages von monatlich Fr. 3.50 auf Fr. 3.70 zurückzuführen ist. Der Ausgleichsfonds ist deshalb von Fr. 506 163.25 auf Fr. 570 167.65 angestiegen.

Da der Versicherungsklasse *b* im Rechnungsjahr keine Versicherten angehörten, hat der vorhandene Ausgleichsfonds um seine Zinsen von Fr. 227.75 zugenommen. Er beträgt auf Ende des Rechnungsjahres Fr. 9337.35 gegenüber Fr. 9109.60 im Vorjahre.

Die Versicherungsklasse c hat günstiger abgeschlossen als im Vorjahr. Während im Vorjahr ein Ausgabenüberschuss von Fr. 277.25 zu verzeichnen war, ist im Rechnungsjahr ein Einnahmenüberschuss von Fr. 1043.10 eingetreten. Der Ausgleichsfonds beträgt deshalb auf Ende des Rechnungsjahres Fr. 1949.20 gegenüber Fr. 906.10 auf Ende des Vorjahres.

Der Spezialfonds hat um Fr. 3818.45 (1939: Fr. 3711.95) zugenommen und beträgt auf Ende des Rechnungsjahres Fr. 152 763.45 (1939: Fr. 148 945).

Über die Krankheitsverhältnisse im Rechnungsjahr gibt die Statistik zur Gewinn- und Verlustrechnung pro 1940 auf Seite 130 dieses Berichtes Aufschluss. Die auf einen Versicherten entfallenden Heilungskosten (Arzt-, Arznei-, Spitalkosten und sonstigen Heilmittel) betrugen bei den Werkstättekrankenkassen Fr. 42.99 (1939: Fr. 45.05 und bei den Kreiskrankenkassen Fr. 44.78 (1939: Fr. 47.35). Die Verhältnisse sind somit etwas günstiger geworden. Von den neun administrativen Kasseneinheiten haben im Rechnungsjahr drei (Vorjahr 4) Kassenverluste aufzuweisen (Werkstättekrankenkasse Bellinzona und Chur und Kreiskrankenkasse Lausanne).

Die dem Bundesamt für Sozialversicherung vorgelegte Rechnung unserer Krankenkasse pro 1939 hat dieser Behörde keinen Anlass zu Bemerkungen oder Verfügungen gegeben.

C. Bahnärztlicher Dienst.

1. Im Jahre 1940 kamen 13 879 Krankheitsfälle und 3321 Unfälle zur Anmeldung gegenüber 15 182 Krankheitsfällen und 3193 Unfällen im Jahre 1939. Die Zahl der Krankheits- und Unfalltage (inkl. Kurzabsenzen) beträgt 450 637 (1939: 460 204). Das ergibt auf einen Beschäftigten eine Morbidität von 16,39 Tagen (1939: 16,84).

Nach Verwendungsgruppen betrug die Morbidität:

		1940	1939
Bureaudienst	Tage	11,43	11,04
Dienst im Freien	»	20,34	20,77
Dienst im Bureau und im Freien	»	14,31	14,93
Dienst auf der Lokomotive	»	15,19	16,04
Dienst auf den Zügen	»	19,43	19,10
Dienst in der Werkstätte	»	15,76	16,35

Die mittlere Heilungsdauer betrug (ohne Kurzabsenzen):

Bei Krankheiten	Tage	25,61	24,41
Bei Unfällen	»	22,27	21,56

2. Im Berichtsjahr fanden statt:

Aufnahmeuntersuchungen	1318	742
Begutachtungen auf Invalidität	393	477
Kontrolluntersuchungen bei Dienstaussetzungen wegen Krankheit	1005	1011

3. Im Laufe des Jahres 1940 wurde beim grösseren Teil unseres Personals die Pockenschutzimpfung durchgeführt. Etwa 330 Dienstaussetzungen mit zusammen ca. 3300 Krankentagen, die oben

verrechnet sind, waren durch Impfreaktionen bedingt.

Trotz der allgemein anerkannt starken, Inanspruchnahme unseres Personals, war dessen Gesundheitszustand befriedigend. Diejenigen Beamten, die den erhöhten Anforderungen gesundheitlich weniger gut standgehalten haben, befanden sich entweder bereits in vorgerücktem Alter oder waren seit Jahren als konstitutionell Geschwächte bekannt. Die Fälle gemeldeter Übermüdung oder Erschöpfung wegen Überbeanspruchung sind zuhanden der zuständigen Betriebsleitung mit besonderer Aufmerksamkeit untersucht worden.

VI. Materialverwaltung.

A. Materialbeschaffung.

Im Berichtsjahre sind folgende wichtigere Materialien beschafft worden:

Oberbau- und Stellwerkmaterial . . . t	17 932
Davon	
Stahlschienen (nur zum Teil geliefert) . . . . . t	9 478
Eisenschwellen (nur zum Teil geliefert) . . . . . Stück	66 500
Holzschwellen . . . . . Stück	26 754
Betriebsstoffe für die Zugförderung (ohne Kohlen) . . . . . t	7 521
Eisen und Metalle für die Werkstätten und übrigen Dienste . . . . . t	8 956
Baumaterialien (Zement, Karbid usw., Farben) . . . . . t	1 281
Verschiedene Artikel für die Werkstätten und übrigen Dienste im Werte von Fr.	1 203 690
Materialien für Heizung, Beleuchtung und Reinigung; elektrisches Material, Einfriedigungen, Staubbekämpfungs- und Unkrautvertilgungsmittel usw. im Werte von . . . . . Fr.	4 452 560
Inventargegenstände, Bureaumaterial usw. im Werte von . . . . . Fr.	1 756 370
Dienstkleider . . . . . Fr.	1 397 360

B. Verkauf von Altmaterial.

Es wurde verkauft:

Altmaterial aus den Werkstätten und übrigen Diensten für rund . . . Fr.	586 363
Altmaterial aus dem Oberbau für rund Fr.	1 248 947

C. Kohlenversorgung.

Im Berichtsjahr sind insgesamt 121 527 t fossiles Brennmaterial eingeführt worden.

Der Kohlenlagerbestand betrug am Anfang des Jahres 130 706 t und am Ende 92 402 t, davon 5349 t vom eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement eingelagerte Saar-Stückkohlen.

VII. Tarifwesen und Verkehrswerbung.

A. Allgemeines.

Die Kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten hielt am 19. März ihre 51. Sitzung ab.

In der zweiten Hälfte des Jahres veranlasste die Knappheit an Brennstoffen das eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement zu einer Einschränkung der Öffnungszeiten der Verkaufsstände, Wirtschaften usw. (Verfügung Nr. 7 vom 5. September 1940); in bezug auf die Nebenbetriebe der Verkehrsanstalten behielt sich das Volkswirtschaftsdepartement die Bewilligung von Ausnahmen vor. Soweit es dieses Recht an Kantone delegiert hat (Art. 4 der Verfügung), sind die von den Kantonen den Nebenbetrieben der Eisenbahnen bewilligten Ausnahmen von der allgemeinen Ladenschlussordnung nicht kraft kantonalen, sondern kraft eidgenössischen Rechtes wirksam geworden.

B. Personen- und Gepäckverkehr.

1. Sonntagsbillette wurden bis 5. Mai und ab 31. August ausgegeben.

2. Die Vergünstigung zur Förderung des Reiseverkehrs aus dem Ausland wurde 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).

3. In der Zeit vom 1. Mai bis 31. Oktober wurde versuchsweise ein schweizerisches Ferienabonnement ausgegeben, das zum Ziel hatte, der einheimischen Bevölkerung Ferienreisen, namentlich auf grössere Entfernungen, zu erleichtern. Das Abonnement kostete Fr. 9 und berechtigte zum Lösen eines halben Billettes (gewöhnliches Retourbillet, festes Rundfahrtbillet oder zusammengestelltes Billet) für die Reise nach dem Ferienort und zurück, ferner von 5 halben Billetten einfacher Fahrt oder für Hin- und Rückfahrt für Ausflüge vom Ferienort oder von Unterwegsstationen aus. Der Aufenthalt am Ferienort musste, einschliesslich Ankunfts- und Abfahrtstag, wenigstens 5 Tage betragen. Der Geltungsbereich umfasste die Strecken der Bundesbahnen und der meisten schweizerischen privaten Transportunternehmungen sowie die Postautostrecken. Gegen Lösung von Zusatzkarten zum Preise von Fr. 3 konnte die Gültigkeitsdauer der Abonnemente, die normalerweise 10 Tage betrug, um 7 Tage verlängert werden. Die Zusatzkarten gaben gleichzeitig auch Anspruch auf weitere 3 Billette zum halben Preise für Ausflüge vom Ferienort oder von Unterwegsstationen aus. Zum gleichen Abonnement wurden 1—3 Zusatzkarten ausgegeben, so dass verbilligte Ferienreisen von 10, 17, 24 und 31 Tagen ermöglicht wurden. Kinder, die von Inhabern von Ferienabonnementen begleitet waren, wurden bis zu 6 Jahren taxfrei und von 6—16 Jahren zur halben Taxe befördert.

Die Ferienabonnemente fanden gute Aufnahme. Es wurden bis Ende Dezember 146 804 Abonnementskarten und 106 224 Zusatzkarten verkauft.

Mit Unterstützung des Bundes wurden die Ferienabonnemente ab 15. Dezember (bis 31. März 1941) wieder ausgegeben.

4. Am 1. Juli wurde eine Neuausgabe des Tarifs für Generalabonnemente eingeführt, die folgende Verbesserungen brachte:

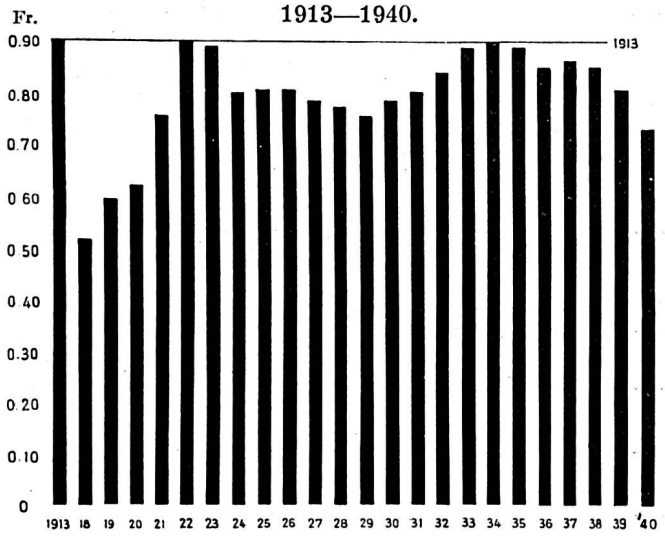
Die Ausgabe von 1- und 12monatigen Generalabonnementen, die letztern zahlbar in einer Summe oder in monatlichen Raten. Bei Ratenzahlung kann das 1monatige Abonnement monatsweise bis auf ein Jahr, aber auch für weniger als ein Jahr (also für eine beliebige Anzahl Monate) fortgesetzt werden. Die neuen Karten für Jahres-Generalabonnemente mit Ratenzahlung sind so eingerichtet, dass sie ein ganzes Jahr und für alle drei Wagenklassen verwendet werden können. Entsprechend der Zahl der zugelassenen Ratenzahlungen enthalten sie 12 als 1. bis 12. Rate bezeichnete Blätter zur Eintragung der Gültigkeitsdauer und zum Aufkleben der Quittungsmarken für die bezahlten Monatsraten. Die Quittungsmarken bringen zugleich die Wagenklasse, für die die Abonnemente gültig sind, zum Ausdruck. Diese Ordnung gestattet den Übergang von einer Wagenklasse in die andere von einem Monat zum andern.

Bisher wurden nur 3- und 12monatige Generalabonnemente ausgegeben, die letztern gegen Barzahlung oder in 3 Raten (3+3+6 Monate). Bei jeder Ratenzahlung musste eine neue Abonnementskarte ausgestellt und eine neue Photographie beschafft werden.

Abbildung 9.

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

1913—1940.



Ferner brachte der neue Tarif die Verlängerungsmöglichkeit der 8tägigen Generalabonnemente auf 15, 23 und 31 Tage und der 15tägigen auf 23 und 31 Tage, sowie in der Preisbildung für diese Abonnemente die Anpassung der Klassenspannung an die der langfristigen (bisher: 1 : 1,$_4$: 2, neu: 1 : 1,33 : 1,$_{66}$).

Schliesslich wurde noch die Hinterlage für die ausgegebenen Generalabonnemente fallen gelassen.

5. Ab 1. Juli wurde auch bei den Abonnementen für halbe Billette sowie von SBB-Abonnementen für beliebig zusammengestellte Strecken (Serie IV) auf die Erhebung einer Hinterlage verzichtet.

6. Die im Jahre 1937 von einigen privaten Transportunternehmungen für die wichtigsten Fremdenverkehrsgebiete eingeführten regionalen Ferienabonnemente gelangten auch während der Saison 1940 zur Ausgabe. Die Bundesbahnen waren an einigen dieser Abonnemente beteiligt.

7. Wie in den vorangegangenen Wintern haben die am schweizerischen Gesellschaftstarif beteiligten Verwaltungen (mit Ausnahme der Sihltalbahn) den öffentlichen und privaten Lehranstalten (Schulen, Institute und Pensionate) auch während des Winters 1940/41 für die von ihnen veranstalteten und geleiteten Wintersportausflüge allgemein die billigste Hin- und Rückfahrtstaxe für Schulfahrten (Taxen der I. Altersstufe) gewährt.

8. Die Bundesbahnen und die meisten übrigen schweizerischen Transportunternehmungen haben mit der Schweizer Reisekasse, die den Reise- und Ferienverkehr von Arbeitern und Angestellten in der Schweiz fördern will, eine Vereinbarung getroffen für die Übernahme des Verkaufs von Reisemarken und Abgabe von Prospekten sowie über die Anerkennung der Reisegutscheine bei der Lösung von Billetten der schweizerischen Transportunternehmungen. Die Tätigkeit wurde Mitte Juli aufgenommen.

9. Infolge des Krieges wurden folgende Massnahmen getroffen:

a. Die Vorschriften über Militärtransporte auf Eisenbahnen und Schiffen für den aktiven Dienst wurden auf 1. Mai neu herausgegeben. Sie wurden nach den seit der Kriegsmobilmachung im September 1939 gemachten Erfahrungen erweitert und tragen auch den Änderungen Rechnung, die seither durch die neue Gliederung der Armee verursacht wurden.

b. Für das von Wehrmännern aufgegebene persönliche Handgepäck wurde ab 1. Mai die bei Einlagerungen bis zu 30 Tagen vorgesehene Gebühr für die Aufbewahrung von Handgepäck auf die Hälfte (10 Rp. pro Stück und für je 24 Stunden) ermässigt.

c. Um den Besuch der im Aktivdienst stehenden Wehrmänner durch ihre Familienangehörigen zu erleichtern, sind die Kommandanten der Stäbe und Einheiten ermächtigt worden, den Wehrmännern Ausweise zu verabfolgen, die die darin bezeichneten Familienangehörigen (Eltern, Ehefrau und minderjährige Kinder) berechtigen, die Fahrt von ihrem Wohnort nach dem Besuchsort und zurück mit einem gewöhnlichen Billet einfacher Fahrt auszuführen, sofern der Preis ohne Schnellzugzuschlag mindestens Fr. 2.80 für die 2. Klasse oder Fr. 2 für die 3. Klasse beträgt. Auf dem Schnellzugzuschlag wird keine Ermässigung gewährt. Die gleiche Vergünstigung wurde auch zum Besuche der weiblichen Hilfsdienstpflichtigen

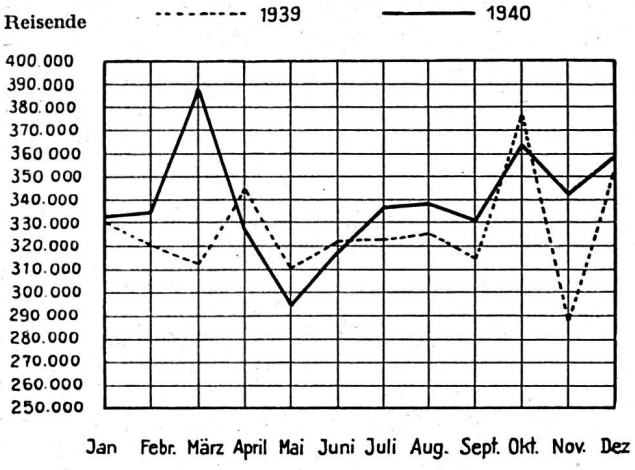
gewährt. Als Angehörige kommen dabei in Betracht: bei verheirateten weiblichen Hilfsdienstpflichtigen: der Ehemann und die Kinder, bei ledigen: die Eltern.

d. Das Reglement über die Heimbeförderung hilfsbedürftiger Schweizer aus dem Auslande, vom 1. September 1894, genügt für die Erfüllung der den Behörden in ausserordentlichen Zeiten gestellten Aufgaben nicht. Es sind daher im Benehmen mit dem eidgenössischen Kriegsfürsorgeamt auf 1. Juli besondere Vorschriften über die Beförderung heimgekehrter, mittelloser Auslandschweizer herausgegeben worden, die bestimmen, dass diese (Männer, Frauen und Kinder) auf den Linien der beteiligten Transportunternehmungen mit Billetten 3. Klasse zum halben Preis befördert werden. Die Billette können von den Bezugsberechtigten gegen Vorweisung besonderer Gutscheine, die von den Heimschaffungskommissären und von den Fürsorgedienstchefs der Territorialkommandos 1—12 ausgestellt werden, auf allen Stationen unentgeltlich bezogen werden. Die auf Grund der Gutscheine gestundeten Taxen werden vom eidgenössischen Kriegsfürsorgeamt vergütet.

Abbildung 10.

Täglich beförderte Reisende.

1939 und 1940.



e. Den Teilnehmern an Arbeitslagern für Emigranten werden halbe gewöhnliche Billette 3. Kl. ohne Bezahlung verabfolgt. Die Taxbeträge werden durch das eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement oder durch die Zentralleitung der Arbeitslager für Emigranten in Zürich bezahlt.

f. Den Teilnehmern an den in einigen Kantonen organisierten landwirtschaftlichen Hilfsaktionen und an den vom Kriegswirtschaftsamt des Kantons Zürich eingerichteten landwirtschaftlichen Arbeitslagern wurde gegen besondere Ausweise die Fahrt zur halben Taxe bewilligt, und den Teilnehmern an den Hilfsaktionen des Verbandes schweizerischer Studentenschaften wurde für die Hin- und Rückfahrt je eine Ermässigung von 75 % auf den gewöhnlichen Taxen für einfache Fahrt gewährt.

10. Die nachfolgenden Angaben zeigen die Entwicklung einiger Verkehrseinrichtungen von besonderem Interesse:

a. Streckenabonnemente:

		Anzahl der ausgegebenen Abonnemente (mit und ohne Schnellzugzuschlag)		Einnahmen einschl. Ausfertigungsgebühr, aber ohne Schnellzugzuschläge Fr.	
		1940	1939	1940	1939
Serie A	Abonnemente für 20 einfache Fahrten in 3 Monaten	42 576	40 494	409 163	376 056
Serie B	Abonnemente für 10 Hin- und Rückfahrten in 3 Monaten	36 291	33 746	1 014 925	884 083
Serie B I	Abonnemente für 10 Hin- und Rückfahrten in 1 Monat	71 717	63 143	793 479	682 597
Serie I	Allgemeine Abonnemente für beliebige Fahrten	61 439	67 785	875 998	940 945
Serie I*a*	Allgemeine Abonnemente für täglich 2 einfache Fahrten	88 255	81 959	1 329 100	1 215 279
Serie II	Schülerabonnemente für beliebige Fahrten	176 327	180 365	1 679 006	1 692 030
Serie II*a*	Schülerabonnemente für beliebige Fahrten an bestimmten Tagen	52 749	54 836	360 109	359 340
Serie III	Arbeiterabonnemente für werktäglich 1 Hin- und Rückfahrt	447 468	408 280	4 289 654	3 975 597
Serie III*a*	Arbeiterabonnemente für werktäglich 2 Hin- und Rückfahrten	92 676	98 925	740 389	779 430
Serie IV	Abonnemente für beliebig zusammengestellte Strecken	2 955	2 697	530 254	497 769
Arbeiterabonnemente zum Besuche der Familie		5 782	3 863	88 404	59 047
	Im ganzen	1 078 235	1 036 093	12 110 481	11 462 173

b. Generalabonnemente:

Generalabonnemente für	Anzahl der ausgegebenen Abonnemente 1940 Alter Tarif gültig bis 30. Juni	1940 Neuer Tarif gültig ab 1. Juli	1940 Zusammen	1939
8 Tage	1 497	4 019	5 516	5 387
15 »	1 377	2 396	3 773	5 474
Zusatzkarten	—	1 137	1 137	—
30 Tage	632	—	632	1 049
3 Monate, gültig für 1 Person[1])	6 719	—	6 719	12 399
6 » » » 1 Person[2])	3 727	—	3 727	5 462
12 » » » 1 Person	350	357	707	749
3 » » » 2 Personen[1])	266	—	266	466
6 » » » 2 Personen[2])	171	—	171	225
12 » » » 2 Personen	15	17	32	28
1. Monatsraten, 1 Person	—	6 425	6 425	—
2.—12. » 1 Person	—	24 173	24 173	—
1. » 2 Personen	—	196	196	—
2.—12. » 2 Personen	—	880	880	—

Die Einnahmen (einschliesslich Schnellzugzuschlag) betrugen:

im ganzen 1940	im ganzen 1939	Anteile SBB 1940	Anteile SBB 1939
Fr. 8 377 618	Fr. 7 834 891	Fr. 7 243 510	Fr. 6 628 612

c. Abonnemente zum Bezuge halber Billette:

	Anzahl der ausgegebenen Abonnemente 1940	1939	Einnahmen im ganzen 1940	1939	Anteile SBB 1940	1939
für 3 Monate	2 464	1 832	Fr. 338 314	Fr. 297 882	Fr. 299 546	Fr. 263 746
» 12 »	826	823				

d. Schweizerische zusammenstellbare Billette:

Anzahl der ausgegebenen Billette 1940	1939	Einnahmen im ganzen 1940	1939	Anteile SBB 1940	1939
52 473	98 986	Fr. 1 622 675	Fr. 3 979 853	Fr. 1 170 323	Fr. 2 659 786

e. Internationale zusammenstellbare Billette:

Anzahl der in der Schweiz ausgegebenen Billette 1940	1939	Einnahmen[3]) alle schweizerischen Verwaltungen 1940	1939	Anteile SBB 1940	1939
1 638	10 570	Fr. 143 730	Fr. 1 044 511	Fr. 129 664	Fr. 886 166

f. Die Einnahme der Schweizerischen Bundesbahnen aus dem Verkauf von Streckencoupons für ihre Strecken durch private Reiseunternehmungen betrug Fr. 942 493 (im Vorjahre Fr. 5 108 506).

g. Unsere Agenturen im Ausland, die demnächst von der Schweizerischen Zentrale für Verkehrsförderung übernommen werden, haben infolge des Krieges nur ganz unbedeutende Einnahmen aus dem Billettverkauf erzielt, so dass wir von den in den früheren Jahren gemachten Umsatzangaben absehen können.

h. Die Einnahme der Schweizerischen Bundesbahnen aus dem Verkauf der Spezialbillette für Verwaltungsextrazüge zu ermässigten Preisen betrug nach Abzug der sich auf rund Fr. 11 850 (im Vorjahre Fr. 14 300) belaufenden Propagandakosten Fr. 316 500 (Fr. 230 300).

i. Aus den von den Stationen veranstalteten Gesellschaftsfahrten zu ermässigten Preisen betrug die Einnahme der Schweizerischen Bundesbahnen nach Abzug der sich auf Fr. 10 106 (im Vorjahre Fr. 61 902) belaufenden Propagandakosten Fr. 556 330 (Fr. 1 218 746).

C. Güter- und Tierverkehr.

1. Die Türkei und Litauen sind dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (I. Ü. G.), vom 1. Oktober 1938, beigetreten. Für den Güterverkehr mit Spanien, das das neue I. Ü. G. noch nicht ratifiziert hat, wurden Übergangsbestimmungen eingeführt. Im Internationalen Eisenbahngütertarif vom 1. Oktober 1938 sind für den Verkehr mit einer Anzahl Länder Einschränkungen über die Frachtzahlungs-

[1]) Auch 1. und 2. Rate zu Jahreskarten.
[2]) 3. Rate zu Jahreskarten.
[3]) Aus den in der Schweiz und im Auslande ausgegebenen Billetten.

vorschriften, Nachnahmen und Barvorschüsse, sowie das Recht zur Abänderung des Frachtvertrages bezüglich dieser Kosten und Nachnahmen getroffen worden.

2. Am 1. Juni wurden die Hafenanlagen in Birsfelden und Au für den mit der Eisenbahn ein- und ausgehenden Verkehr in Betrieb genommen. Die Hafenabgabe und die Hafenfracht werden in gleicher Weise berechnet wie in den Rheinhäfen Basel-St. Johann und Basel-Kleinhüningerhafen. Für den Transport bis und ab Basel gelten die Tarife für Basel SBB.

3. Die in Art. 22 der Allgemeinen schweizerischen Tarifvorschriften für feldbesichtigte und anerkannte Saatkartoffeln jeweils für die Zeit vom 15. Oktober bis 15. Mai vorgesehene Frachtermässigung von 50 % wurde dieses Jahr schon vom 15. September an gültig erklärt.

4. Für Güter, die unter die Bestimmungen der bundesrätlichen Verordnung über die Evakuation von Gütern, vom 19. April 1940, fallen, leisten der Bund und die am direkten Güterverkehr beteiligten schweizerischen Transportunternehmungen einen Beitrag an die dadurch entstehenden Kosten in Form von Frachtrückvergütungen.

5. Für die durch das Internationale Rote Kreuz und dessen Landesorganisationen vermittelten Liebesgaben an Kriegsgefangene, Internierte, verwundete und kranke Soldaten und Zivilpersonen der kriegführenden Länder, Evakuierte und Zivilflüchtlinge aus Kriegsgebieten haben die am direkten schweizerischen Expressgut- und Güterverkehr beteiligten Transportunternehmungen Frachtfreiheit bewilligt. Vom Bund wird ihnen die halbe Fracht vergütet. Für Lagermaterial nach und von den Arbeitslagern für Emigranten wurde eine Frachtermässigung von 50 % zugestanden.

Zugunsten der Brandgeschädigten von Vrin (Graubünden) wurde der Gratistransport der Liebesgaben zugestanden.

Für Obstspenden aus der Ernte 1940 der Kriegsfürsorgekommission der schweizerischen Landeskonferenz für soziale Arbeit gewährten die schweizerischen Bahnen und Dampfschiffunternehmungen Frachtfreiheit. Die eidgenössische Alkoholverwaltung vergütete ihnen dafür die halbe Fracht.

6. Das Reglement für die Gewährung von Taxermässigungen für Ausstellungsgüter wurde auf 28 Waren- und 70 Tierausstellungen angewendet.

7. Durch den Werbedienst für den Güterverkehr sind 126 Bahnkunden und 33 Stationen besucht worden. Neu abgeschlossen wurden 212 Frachtabkommen, wovon 95 für Wagenladungen, 42 für Partiensendungen von mindestens 1000 kg, 65 für Stückgüter und 10 für Viehsendungen. Aufgehoben wurden 256 Frachtabkommen, wovon 88 für Wagenladungen, 122 für Partiensendungen von mindestens 1000 kg, 26 für Stückgüter, 8 Spezialabkommen und 12 für Viehsendungen. Die Kommerzielle Agentur in Basel besuchte 145 Firmen.

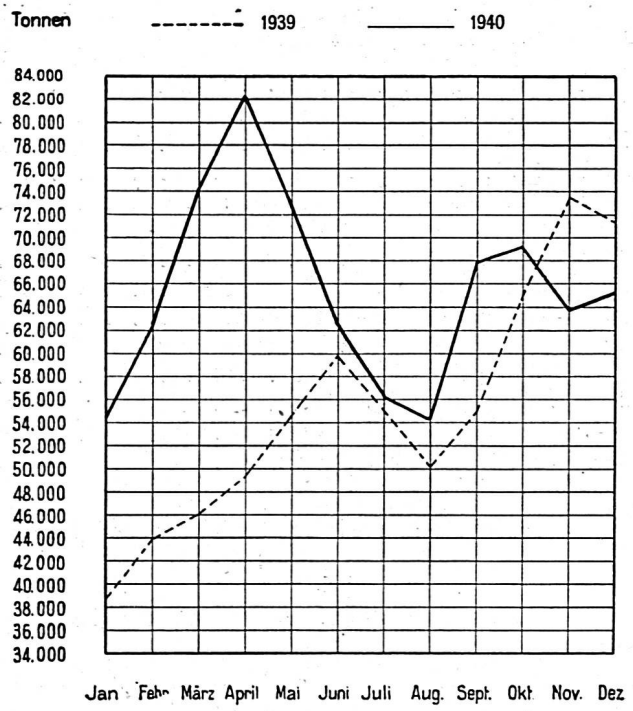
Die Tätigkeit des Werbedienstes ist gegenüber früheren Jahren etwas eingeschränkt worden.

8. Der direkte schweizerische Gütertarif für den Verkehr mit der Bulle-Romont-Bahn, den Greyerzerbahnen, den Viviserbahnen und der Montreux-Oberland-Bahn wurde wegen Herabsetzung der Tarifdistanzen dieser Bahnen auf 1. Januar 1940 neu herausgegeben.

Abbildung 11.

Werktäglich beförderte Tonnen im Gesamtgüterverkehr.

1939 und 1940.



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

In das Artikelverzeichnis des Ausnahmetarifs Nr. 31 für den Export von Gütern schweizerischer Herkunft wurden neu aufgenommen:

Holzbaracken, neue, zerlegte; Baumwollgewebe und Baumwollteppiche; Spitzen und Stickereien aus Baumwolle. Während des Verkehrsunterbruches auf der Linie Genf–Bellegarde wurde der Tarif auch für Sendungen gewährt, die von Genf mit Lastwagen nach Annecy überführt wurden.

Der Ausnahmetarif Nr. 45 für Stickböden, Garne und Rohstickereien von und nach St. Gallen, dessen Anwendung seit 22. Oktober 1917 eingestellt war, wurde auf den 30. April aufgehoben.

Der temporäre Ausnahmetarif Nr. 50 für landwirtschaftliche Erzeugnisse schweizerischer Herkunft wurde auch im Jahre 1940 angewendet.

10. Eine Reihe von Ausnahmetaxen, die durch den Wettbewerb über ausländische Bahnwege bedingt waren, sind erhöht oder aufgehoben worden. Folgende Ausnahmetaxen sind neu eingeführt worden:

a. im innerschweizerischen Verkehr für: Kastanienholz Faido–Maroggia und Kastanienholzextrakt Maroggia–Zürich-Wollishofen; Kalziumkarbid zur Düngerfabrikation Flums–Meiringen/Gampel/Hohtenn und Visp; Zement ab Roche (Vd.) nach Basler und Zürcher Bahnhöfen; Talkstein ab Brusio; Salz Möhlin und Pratteln–Tessiner Stationen; ferner im Interesse der Abfallverwertung für Zuckerrübenblätter nach der Trocknungsanlage in Worb

und für flüssiges Tierblut nach der Verarbeitungsstelle in Münsingen;

b. für die Ausfuhr von Eisenerz ab Sargans, Trübbach, Martigny und Sembrancher;

c. für die Einfuhr von Erdnüssen.

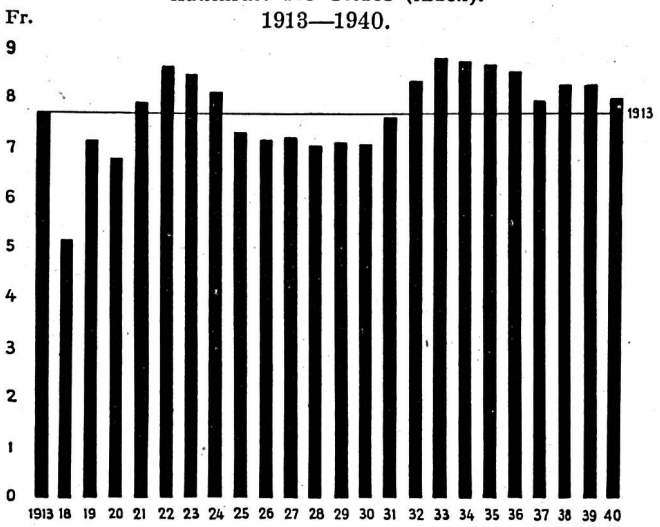
Die Frachtgleichstellung mit ausländischen Bahnwegen wird ab 1. Februar 1940 nicht mehr gewährt für Sendungen, die in den schweizerischen Bestimmungsstationen mit Lastwagen nach Ortschaften abgeführt werden, die im Empfangsgebiet einer andern Bahnstation liegen (Autoabfuhrklausel).

11. Am 15. September wurde der Temporäre Anhang für Kohlen ab Basel aufgehoben, da dessen Taxen (Wettbewerbssätze) der Frachtenlage nicht mehr entsprachen.

Abbildung 12.

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

1913—1940.



12. Im deutsch-schweizerischen Güterverkehr wurden als Ersatz für die aufgehobenen österreichisch-schweizerischen Tarife Artikeltarife eingeführt für Sammelgut, Papierholz, Brennholz, Magnesit und Talkstein. Neue Tarife sind erstellt worden für Steinkohlenteerpech und Wasserstoffsuperoxyd.

In Anpassung an die veränderte Tarif- und Kurslage wurden neu aufgelegt: der Stückguttarif, die Tarife für Malz und für Porzellan- und Tonwaren, der Seehafentarif, die Ausnahmetarife für Bier, für Holzschliff, für Elektrodenkohlen, für bestimmte chemische Güter ab Rheinfelden (Baden), für Lehm, für Kakaoschalen und für Kalidünger.

Aufgehoben wurden: der Tarif für Getreide und Hülsenfrüchte ab deutschen Rhein- und Mainhäfen, der Tarif für Zucker, der Ausnahmetarif für Steinkohlenteerprodukte, der Tarif für Südfrüchte und Weintrauben ab Genf transit nach Deutschland und der Ausnahmetarif für Schwefelkies nach schweizerischen Stationen.

13. Im böhmisch-mährisch- und slowakisch-schweizerischen Güterverkehr ist der Tarif für Holzkohle auf Ende Jahr ohne Ersatz aufgehoben worden.

14. Im Donau-Umschlag-Verkehr wurden auf 1. November die Frachtsätze für Getreide und auf 1. Dezember diejenigen für Benzin erhöht. Bei diesem Anlass wurde der Tarif für Benzin neu herausgegeben.

15. Der Ausnahmetarif für Getreide usw. ab Strasbourg wurde am 31. März aufgehoben, weil Verfrachtungen ab Strasbourg nicht mehr vorkamen.

16. Sämtliche polnisch-schweizerischen Gütertarife sind auf 31. Januar 1940 aufgehoben worden.

17. Im Verkehr Jugoslawien–Schweiz wurden die Artikeltarife für Eier, Geflügel, Chromerz und Wein neu herausgegeben und neue Tarife geschaffen für frische Fische, Magnesit, Ölkuchen, Zuckerrübenschnitzel und Hanf.

18. Im Verkehr Ungarn–Schweiz sind die Tarife für Wein, Malz, Bauxit, Heu und Stroh auf 15. September ersetzt worden.

19. Am 16. April wurde, in Anpassung an die italienische Tarifreform, im schweizerisch-italienischen Güterverkehr mit dem Nachtrag XI zum Teil I B (Tarifvorschriften und Güterklassifikation) eine neue Warenklassifikation für Eilgut und für Lebensmittel italienischer Herkunft eingeführt und gleichzeitig der Teil II B (Tariftabellen für den italienischen Schnitt) neu herausgegeben. Am 16. Juli ist eine Neuausgabe des Blattarifs für Metalle und Metallwaren erschienen. Die Blattarife für Benzin, Gasöl, Wein, Kastanien, Südfrüchte und Speisezwiebeln sind im Berichtsjahre ebenfalls aufgehoben worden.

20. Im Verkehr Frankreich–Schweiz sind, da die Voraussetzungen, die deren Einführung veranlasst haben, nicht mehr vorhanden waren, folgende Tarife ausser Kraft gesetzt worden: auf 1. Februar der Transittarif Marseille–Buchs und St. Margrethen, ferner die Ausnahmetarife für Benzin, für Pflanzenhaar, für Kartoffeln, Zwiebeln usw. ab Genf; auf 16. September der Getreidetarif Marseille–Schweiz und auf Ende September der Getreidetarif Bordeaux–Schweiz. Ferner wurden eine Anzahl Ausnahmetarife für verschiedene Güter ab Genf transit nach schweizerischen Stationen aufgehoben.

Im Interesse des Transitverkehrs Frankreich–Deutschland sind für die Zeit der Verkehrssperre zwischen Bellegarde und Genf besondere Transittaxen Bouveret Grenze – deutsch/schweizerische Grenzstationen eingeführt worden.

21. Infolge der kriegerischen Ereignisse im Westen wurde der Güterverkehr Deutschland–Italien, der normalerweise über Basel instradiert, vom 10. Mai an während einiger Zeit über östliche Übergänge geleitet. Zur Deckung der Mehrkosten wurden zu den ausseritalienischen Frachtsätzen besondere Umwegzuschläge eingeführt.

Am 1. April wurden die auf dem Wettbewerb über französische Wege beruhenden Ausnahmetarife ausser Kraft gesetzt, am 8. April die Sonderfrachtsätze für Kohlen aus dem Saargebiet erhöht und auf 1. Mai besondere Sätze für Kohlen ab den Wasserumschlagplätzen Ludwigshafen und Mannheim eingeführt. Auf 1. Juli erfolgte eine Neuausgabe des Kohlentarifs; gleichzeitig wurden Umwegzuschläge

veröffentlicht für den Fall, dass Transporte nicht über die tarifgemässen Wege geführt werden können. Der italienische Teil des direkten Tarifs wurde auf 16. April in Form von 3 Heften neu herausgegeben.

22. Der direkte Tarif für den böhmisch-mährisch- und slowakisch-italienischen Güterverkehr wurde auf 30. Juni ausser Kraft gesetzt. Dieser Verkehr wird im Rahmen des deutsch-italienischen Tarifs durch ein besonderes Tarifheft erfasst werden.

23. Im Güterverkehr Italien–Skandinavien wurden die ausseritalienischen Schnittfrachtsätze derjenigen Klassen des direkten Tarifs, welche auf die Seekonkurrenz abgestellt waren, am 1. Januar 1940 erhöht. Im weitern wurden Bestimmungen aufgenommen, die es erlauben, den direkten Tarif auch auf Sendungen anzuwenden, die wegen Sperrung der normalen Übergänge Sassnitz und Warnemünde über Padborg umgeleitet werden müssen.

24. In folgenden Verkehren wurden wegen der Kriegsereignisse im Berichtsjahr die direkten Tarife ausser Kraft gesetzt:

a. Italien–Frankreich,
b. Italien–England,
c. Italien–belgische und holländische Häfen über links- und rechtsrheinische Wege,
d. Italien–Belgien über rechtsrheinische Wege,
e. Italien–Belgien über Elsass.

D. Verkehrswerbung.

1. Infolge der Fortdauer der kriegerischen Ereignisse und besonders der Ausdehnung der Kriegsschauplätze nahm der Rückgang der Ausländerfrequenz sowohl für die Transportanstalten als auch für die Kurplätze beunruhigende Ausmasse an. Immerhin wurden Massnahmen getroffen, um für den Reiseverkehr möglichst günstige Voraussetzungen zu schaffen. So fassten die schweizerischen Transportunternehmungen im April den naheliegenden, praktisch leider wenig Wirkung versprechenden Beschluss, die Frist, während welcher die ausserordentliche Fahrpreisermässigung von 30 % für Einzelreisende und 15 % für Gesellschaften und Familien aus dem Ausland gewährt werden sollte, bis zum 31. Mai 1941 auszudehnen. Auf die Wintersaison hin wurde angeordnet, dass die Sonntagbillette ab 1. November in Übereinstimmung mit der Verkürzung der Arbeitszeit auf 5 Wochentage jeweilen schon am Freitag von 17.00 Uhr an gültig sein sollten. Zudem wurde das Ferienabonnement, das im Sommer grossen Erfolg hatte, ab 15. Dezember auch für die Wintersaison eingeführt.

Aus der Statistik über die Übernachtungen von Auslandgästen ergibt sich, dass die pessimistischen Annahmen vollauf berechtigt waren. Die ausgewiesenen Frequenzen, die nur noch Bruchteile der früheren Zahlen ausmachen, betreffen nur zu einem geringen Teil neue Einreisen; sie beziehen sich überwiegend auf die bei Kriegsausbruch und auch bei späteren Gelegenheiten in der Schweiz zurückgebliebenen Hotel- und namentlich Sanatoriumsgäste. Erfreulicherweise vermochten die Schweizergäste den Vorjahresstand nicht nur zu halten, sondern rückten an einzelnen begünstigten Plätzen noch zahlreicher ein. Wie weit die sogenannte freiwillige Evakuation dabei mitspielte, wenigstens im Frühjahr, entzieht sich unseren Feststellungen. Bemerkenswert ist, dass die Zahl der Übernachtungen verhältnismässig stark zugenommen hat.

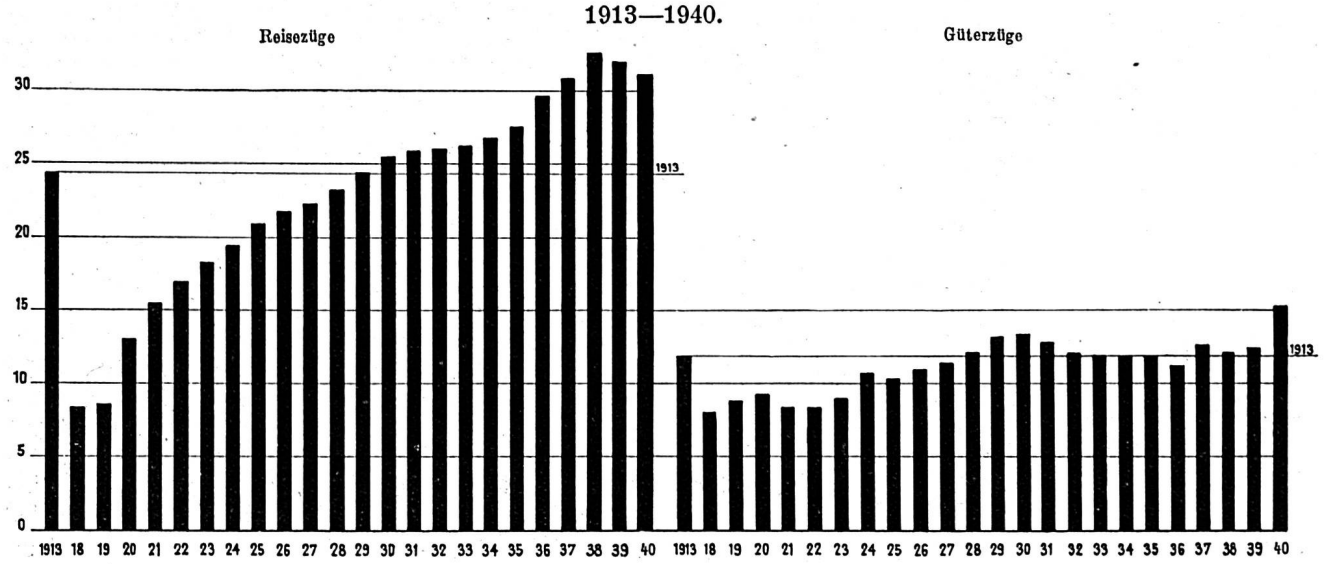
Trotzdem sind die finanziellen Ergebnisse des Fremdenverkehrs wesentlich ungünstiger als die Entwicklung der Frequenzen, weil die Preiserhöhungen auf dem gesamten Bedarf der Hotellerie und auf den Aufwendungen der Transportunternehmungen, verbunden mit der Zurückhaltung des Reisepublikums in bezug auf vermeidbare Ausgaben, keine genügende Verdienstmarge mehr erlaubten.

2. Der Betrieb unserer Agenturen in Paris, Amsterdam und Bruxelles erlitt angesichts der weiteren Entwicklung des Krieges neuerdings erhebliche Einschränkungen. Am 13. Juni musste unser Bureau in Paris vorübergehend geschlossen werden; das Personal, mit Ausnahme eines Bureaudieners, befindet sich seither in der Schweiz und arbeitet

Abbildung 13.

Anzahl der Züge pro Tag und Bahnkilometer.

1913—1940.



einstweilen im Bahnbetrieb, soweit es nicht zu Spezialaufgaben im Ausland herangezogen werden konnte. Alle übrigen Agenturen übten ihre Tätigkeit mit reduziertem Personal in engerem Rahmen weiter aus. Am 31. Dezember waren noch 46 Beamte und Angestellte im Agenturdienst beschäftigt gegenüber 157 Personen am 1. September 1939; 2 Agenturchefs standen zu Ende des Jahres noch unter den Waffen.

3. Wir beteiligten uns gemeinsam mit der PTT und der Schweizerischen Verkehrszentrale an der Schweizer Mustermesse in Basel. Unser Stand diente der Werbung für das Ferienabonnement. In gleichem Sinne organisierten wir unsere Beteiligung am Schweizer Comptoir in Lausanne, die grosse Beachtung fand.

Mit Rücksicht auf die Stockung des internationalen Reiseverkehrs verzichteten wir auf die selbständige Beschickung von ausländischen Messen und Ausstellungen. Dafür unterstützten wir die gemeinsam von der Schweizerischen Verkehrszentrale und der Schweizerischen Zentrale für Handelsförderung organisierten Beteiligungen an der Fiera di Milano, sowie an der Herbstmesse in Leipzig. In Mailand war uns Gelegenheit geboten, auf die Bedeutung der Elektrifikation der Schweizer Bahnen hinzuweisen.

4. Die Werbung in Zeitungen und Zeitschriften beschränkte sich auf besondere Anlässe und Veranstaltungen. Wir unterstützten u. a. die Propaganda für das Ferienabonnement mit verschiedenen Anzeigen.

Die im Interesse der Verkehrswerbung gewährten Fahrvergünstigungen erreichten die Summe von Fr. 10 560, die sich auf 43 Journalisten, 9 Photographen, 4 Radioreporter und -techniker, 149 Filmleute, 50 Vortragsredner und 3 Beamte von Verkehrsbureaux verteilte. Von der Sektion Personenverkehr wurden ausserdem 153 Freifahrtscheine an Reisebureaubeamte abgegeben. Die Mehrzahl der Begünstigten waren Schweizer. Auf Deutschland entfielen 12, auf Frankreich 19, auf England 12, auf Italien 6, auf Belgien 5, auf Holland 4 und auf verschiedene andere Länder 10 Gesuche.

5. Die Werbung mittels Drucksachen beschränkte sich notgedrungen fast ganz auf das Inland.

Im Vordergrund stand die Bekanntmachung des neugeschaffenen Ferienabonnements, für die ein Plakat nach Entwurf Hans Erni-Luzern unter dem Titel «Mit dem Ferienabonnement durchs helvetische Land» herausgegeben wurde. Dem gleichen Zweck diente ein in grosser Auflage gedruckter kleiner Prospekt. Zur Bekanntgabe verschiedener Tarifneuerungen wurde für die Personenwagen ein Plakätchen «Neues von den SBB» erstellt. Die Neugestaltung des Generalabonnementstarifs veranlasste uns zur Herausgabe eines besonderen Bahnhofplakats. Auch wurde ein neuer Generalabonnementsprospekt herausgegeben. Das Gotthard- und das Simplonplakat wurden neu aufgelegt. Ein bereits früher bis auf die Beschriftung fertig gestelltes Plakat nach Entwurf Baumberger (Rhein-Viadukt bei Eglisau) wurde durch Aufdruck eines Hinweises auf die Elektrifikation der Schweizerbahnen ergänzt. Die Einrichtung der Billetgutscheine zu Geschenkzwecken wurde durch ein Bildplakat von O. Baumberger mit dem Slogan «Schenkt Reisegutscheine» neuerdings bekanntgemacht. Zu Korrespondenzzwecken wurde für die Agenturen eine Ansichtskarte mit künstlerischer Darstellung des Nordeingangs des Gotthardtunnels geschaffen. Der Förderung des Wintersportverkehrs der Städte Bern und Genf dienten kleine Spezialfahrpläne. Für die Auslandspropaganda wurde eine im Benehmen mit der eidgenössischen Landestopographie neu bearbeitete Reisekarte 1 : 650 000 vorbereitet, von der vorläufig 2 Sprachausgaben erschienen sind.

6. Mit der Ausgabe 1941 erschien der SBB-Abreisskalender zum zehnten Male. Unter dem Titel «Aus dem Bilderbuch der Heimat» brachte er 53 landschaftliche, architektonische und kunsthistorische Motive.

7. Einige für die Landesausstellung 1939 gedrehte Schmalfilme aus dem Betrieb der Bundesbahnen liessen wir für den allgemeinen Filmausleihedienst umarbeiten. Ausserdem erwarben wir für den gleichen Zweck verschiedene Kopien von bereits bestehenden Filmen.

8. Unsere Bemühungen, das von der Armeeleitung verfügte Verbot des Erscheinens des täglichen Witterungsberichtes im Hinblick auf den sommerlichen Reiseverkehr rückgängig zu machen, blieben leider erfolglos.

Der Wetter- und Schneebericht wurde im Einverständnis mit dem Armeekommando am 13. Dezember wieder aufgenommen und wird bis 28. Februar fortgeführt; er umfasst 62 Meldestationen und erscheint jeweilen an Freitagen mit den Beobachtungen des Vortages. Die Verbreitung im Ausland unterbleibt.

9. Im Berichtsjahre wurde die 1939 begonnene Kontrolle unserer Bahnhöfe und wichtigeren Stationen in bezug auf den Plakataushang fortgesetzt. Nach und nach wurden 109 Bahnhöfe besucht. Wir halten darauf, dass unsere Abkommen mit den ausländischen Bahnen und Schiffahrtsgesellschaften aufrechterhalten bleiben, selbst wenn momentan auf der Gegenseite keine Leistungen zu erwarten sind. Es kann dem schweizerischen Verkehr nur nützen, wenn unsere Propaganda im Ausland nicht gänzlich unterbunden wird oder dann wenigstens durch Erfüllung unserer Verpflichtungen sofort nach Kriegsschluss wieder aufgenommen werden kann.

Es ist uns auch daran gelegen, den Plakataushang auf unserm Netze so zu pflegen, dass die in- und ausländischen Plakate wirklich zur Geltung kommen. Durch die systematische Kontrolle unserer Bahnhöfe und Stationen wurde grössere Ordnung erzielt; dabei wurde altes Material entfernt und nützlicher Platz für neue Affichen geschaffen.

10. Der Spezialchor der SBB veranstaltete in Langnau i. E. zwei Schüleraufführungen, ein Abendkonzert, sowie eine Aufführung für die Truppe in Verbindung mit der Sektion Heer und Haus. Bei allen Anlässen wurden Reisefilme gezeigt.

11. Im Rahmen von SBB-Heimatabenden zeigte Willy Fischer aus Ragaz seinen Farbenfilm «Kennst Du Dein Heimatland» an zahlreichen Orten mit organisatorischer Unterstützung durch unsere Bahnhöfe und Stationen. Ferner fand der Leiter unserer Agentur in Bruxelles, der sich zurzeit noch im Militärdienst befindet, Gelegenheit, Werbevorträge bei den Internierten französischer Zunge zu halten.

VIII. Stations- und Zugdienst.

A. Allgemeines.

1. Mit dem Regierungsrat des Kantons Basellandschaft ist eine provisorische Vereinbarung über den Betrieb der Rheinhafenanlagen in Birsfelden und Au abgeschlossen worden.

2. Mit der Schweizerischen Speisewagengesellschaft AG. in Bern wurde ein Nachtrag zum Vertrag vom 1. Februar /9. März 1935 betreffend den Speisewagenbetrieb auf dem Netz der Schweizerischen Bundesbahnen abgeschlossen.

3. Infolge Unterbruch zwischen Evires und St. Laurent (Haute Savoie) an der Bahnlinie Annemasse–Annecy musste am 4. September der gesamte Verkehr mit dem jenseits der Unterbruchstelle gelegenen französischen Gebiet eingestellt werden. Der durchgehende Personenverkehr wurde durch Einsatz von Autocars aufrechterhalten. Nach Erstellung einer Notbrücke an der Unterbruchstelle wurde der gesamte Verkehr am 21. Oktober wieder aufgenommen.

B. Rekrutierung und Ausbildung des Personals.

1. Zur Deckung des voraussichtlichen Bedarfes an Stations- und Zugdienstbeamten sind 130 Stationslehrlinge und 55 Zugdienstlehrlinge eingestellt worden.

2. Für die im Jahre 1938 eingetretenen Lehrlinge des Stationsdienstes, die im Berichtsjahr ihre Lehrzeit beendet und am vierwöchigen Schlusskurs teilgenommen haben, wurden die Wahlfähigkeitsprüfungen durchgeführt.

C. Personenverkehr.

1. Die Wiedermobilmachung der ganzen Armee am 11. Mai, die daran anschliessenden Truppenverschiebungen, die Transporte von Internierten in der zweiten Hälfte des Monats Juni sowie die Ablösungen der Heereseinheiten im Laufe des Jahres brachten eine starke Beanspruchung des Transportapparates. Alle diese Transporte wickelten sich ohne nennenswerte Störungen ab.

2. Mit Rücksicht auf die kriegerischen Ereignisse in den Nachbarländern gestalteten sich die internationalen Schnellzugverbindungen wie folgt:

Deutschland. Am 21. Januar ist der Verkehr mit durchlaufenden Wagen über Schaffhausen (1 Zugpaar), St. Margrethen (2 Zugpaare) und Buchs (1 Zugpaar) wieder aufgenommen worden, wogegen die Anschlüsse in Basel DRB nach wie vor durch Pendelzüge auf der Verbindungsbahn vermittelt wurden. Am 1. April gelangte in Deutschland die Sommerzeit, die der MEZ um eine Stunde vorgeht, zur Einführung. Die Fahrpläne der internationalen Verbindungen konnten dabei in befriedigender Weise geordnet werden. Vom 12. Mai—24. August musste der Verkehr auf der Basler Verbindungsbahn ganz eingestellt werden. Über Schaffhausen und Buchs trat ab Mitte Mai ein völliger Unterbruch in den Schnellzugverbindungen ein, wogegen diejenigen über St. Margrethen mit Umsteigen in den Grenzbahnhöfen ständig gewahrt blieben. Ab 9. Juni wurde der Verkehr auch über Schaffhausen und Buchs mit je einem Schnellzugpaar und Umsteigen in den Grenzbahnhöfen wieder aufgenommen. Die Sommerzeit, deren Einführung ursprünglich nur bis zum 4. Oktober geplant war, wurde in Deutschland auch für den Winter beibehalten.

Frankreich. Bis Mitte Juni verkehrten nach und ab Genf 4 Schnellzugpaare. Über Vallorbe und Delle wurden je 2 Schnellzugpaare und über Pontarlier 1 Schnellzugpaar je mit durchlaufenden Wagen geführt. Infolge der kriegerischen Ereignisse in Frankreich musste dann der Verkehr über sämtliche Übergänge vollständig eingestellt werden. Er ist seither nur über Genf mit 2 Schnellzugpaaren wieder aufgenommen worden, und zwar ab 15. Dezember.

Italien. Unmittelbar nach dem Eintritt Italiens in den Krieg wurde in diesem Lande am 15. Juni ebenfalls die Sommerzeit eingeführt und der Fahrplan auf den Anschlusslinien eingeschränkt. Dabei ergaben sich vorübergehend etwelche Störungen im Reiseverkehr, die auf den 1. Juli wieder behoben werden konnten. Während der übrigen Zeit wickelte sich der Verkehr mit Italien normal ab.

3. Vom 17. Mai bzw. 5. Juni an wurden die Schiffkurse Rorschach–Lindau und Romanshorn–Friedrichshafen wegen mangelnder Frequenz aufgehoben; damit ist der gesamte internationale Schiffverkehr auf dem Bodensee bis auf weiteres eingestellt.

D. Güterverkehr.

1. Zur Abholung lebenswichtiger Güter musste auf Verlangen ausländischer Bahnverwaltungen wieder eine grosse Zahl leere schweizerische Güterwagen nach dem Ausland gesandt werden.

2. Die zunehmende Verschärfung des Wagenmangels führte dazu, weitere betriebliche Massnahmen zur Beschleunigung des Wagenumlaufes zu treffen, die Belade-, Entlade- und Reexpeditionsfristen noch weiter herabzusetzen und die Wagenverspätungsgebühren zu erhöhen. Die letztere Massnahme wurde auf 1. Juli wieder aufgehoben.

3. Die Zunahme des Behälterverkehrs (Containers) machte die Anschaffung einer weitern Anzahl bahneigener Kleinbehälter notwendig.

4. Der Fahrplan für die Beförderung lebender Tiere hat seine frühere Bedeutung verloren, weil lebende Tiere heute mit allen Güter- und gewöhnlichen Personenzügen ohne Erhebung des Eilfrachtzuschlages befördert werden können. Unserem Vorschlag auf Aufhebung des Viehfahrplanes ist daher vom Eidgenössischen Amt für Verkehr vorläufig für die laufende Fahrplanperiode im Sinne eines Versuches zugestimmt worden.

5. Infolge des Krieges wurde der Güterverkehr auf der Basler Verbindungsbahn vom 28. Mai bis 25. Juni und auf der Strecke St. Louis–Basel-St. Johann seit 14. Mai eingestellt. Auf den übrigen Grenzübergängen wurde der Verkehr vorübergehend eingestellt und zum Teil ganz aufgehoben.

6. Anfangs Juni hatte die Deutsche Reichsbahn den Güterverkehr nach der Schweiz und im Transit über unsere Linien, mit Ausnahme der Kohlentransporte nach Italien, gesperrt. Diese Sperre ist am 13. August aufgehoben worden.

7. Am 20. November wurde die Strecke Genf–Bellegarde für zwei Güterzugpaare pro Tag freigegeben. (Seit 28. März 1941 ist der genannte Verkehr neuerdings unterbrochen.)

8. Der Stückgüterverkehr hat infolge militärischer Requisition von Strassenfahrzeugen und Einschränkung in der Abgabe flüssiger Brennstoffe eine Zunahme erfahren. So nahm beispielsweise dieser Verkehr im vierten Quartal 1940 gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres um 15—20 % zu.

E. Fahrplan.

1. Durch Bundesratsbeschluss vom 4. Dezember 1939 ist das Post- und Eisenbahndepartement ermächtigt worden, während der Dauer des Kriegsbetriebes der Transportanstalten nach Anhörung des Militäreisenbahndirektors für die Behandlung der Fahrpläne die sich aus den Bedürfnissen ergebenden Abweichungen von der Fahrplanverordnung vom 22. Juni 1923 anzuordnen. Auf Grund dieses Beschlusses fand nach der üblichen Vorlage und Behandlung der Entwürfe für den ab 19. Mai 1940 gültigen Jahresfahrplan keine interkantonale Fahrplankonferenz statt, sondern es wurde den Kantonsregierungen anheim gestellt, Begehren, über welche eine Verständigung nicht erzielt werden konnte, dem eidgenössischen Amt für Verkehr anzumelden. Letzteres hatte im Benehmen mit dem Militäreisenbahndirektor über diese Punkte endgültig zu entscheiden. Im Fahrplangenehmigungsverfahren wurden 366 Begehren angemeldet, darunter 275, die die schweizerischen Bundesbahnen berührten. 30 % der Begehren konnte ganz oder teilweise entsprochen werden, und 63 % der Begehren wurden von den Kantonsregierungen nicht aufrechterhalten. Der Jahresfahrplan 1940/41 sah gegenüber demjenigen 1939/40, vor Kriegsausbruch, für die Reisezüge 750 000 Zugkilometer Minderleistungen und gegenüber dem am 8. Oktober 1939 wieder eingeführten Zivilfahrplan rund 460 000 Zugkilometer an Mehrleistungen vor. Die letzteren waren auf eine weitere Auflockerung des Schnellzugsfahrplans zurückzuführen. Wegen nachträglicher Einschränkungen im internationalen Verkehr traten indessen keine Vermehrungen an Zugkilometern ein.

2. Infolge der vom Bundesrat am 10. Mai verfügten Wiedermobilmachung der ganzen Armee trat am 11. Mai um 00.01 der Kriegsfahrplan wieder in Kraft, der bis am 8. Juni beibehalten wurde. Am 9. Juni um 00.01 trat an dessen Stelle der auf den Fahrplanwechsel am 19. Mai vorbereitete Zivilfahrplan.

3. Mit der Inkraftsetzung des Winterfahrplans 1940/41 am 6. Oktober sind die Fahrleistungen auf den mit Dampf betriebenen Strecken wegen ungenügender Zuteilung von Brennstoffen um rund 12 % eingeschränkt worden.

4. Als Ersatz für die ausgefallene europäische Fahrplankonferenz fanden zur Festsetzung der internationalen Zugverbindungen in dem am 9. Juni in Kraft getretenen Fahrplan Besprechungen statt, und zwar am 2. Februar in München mit der deutschen Reichsbahn und vom 16.—20. Februar in Gstaad mit Frankreich, Italien und den Balkanländern.

5. Vom 12.—15. November fand in Wien eine unverbindliche Aussprache über den Fahrplan des Sommerabschnittes 1941 statt, an welcher die folgenden Länder teilnahmen: Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Italien, Jugoslawien, Niederlande, Rumänien, Schweden, Schweiz, Slowakei und Ungarn. Die Zugverbindungen über die deutschen und italienischen Grenzbahnhöfe können erst später endgültig festgelegt werden.

Das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement hat die Gültigkeitsdauer des nächsten Jahresfahrplanes vom 5. Mai 1941 bis 3. Mai 1942 festgesetzt. Die Inkraftsetzung des Fahrplanes wird mit der vom Bundesrat beschlossenen Einführung der Sommerzeit zusammenfallen.

6. Am 6. und 7 Dezember wurde in Bern eine Besprechung mit Vertretern der französischen Bahnen, die von Abgeordneten der deutschen Wehrmachtverkehrsdirektionen in Paris und Bruxelles begleitet waren, abgehalten betreffend Wiederaufnahme des seit Mitte Juni eingestellten Schnellzugsverkehrs über Vallorbe, Pontarlier und Delle. Es sind Fahrpläne für je ein Schnellzugspaar über Vallorbe und Pontarlier, sowie für zwei solche über Delle für den Zeitpunkt vereinbart worden, an welchem die deutschen Okkupationsbehörden in Frankreich die Wiederaufnahme des Verkehrs zulassen werden.

F. Betriebs-, Anschluss- und Mitbenützungsverträge.

1. Mit der Berner Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon wurde ein Nachtrag zum Vertrag vom 22. Dezember 1932/3. Februar 1933 betreffend den Betrieb der Linie Münster–Lengnau abgeschlossen.

2. Mit den Verwaltungen der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn, der Gürbetalbahn, der Bern-Schwarzenburg-Bahn und der Bern-Neuenburg-Bahn wurden Verträge über die Mitbenützung der Bahnhöfe Thun, Bern und Neuchâtel sowie der Station Kerzers abgeschlossen.

G. Errichtung und Eröffnung neuer Haltestellen.

Am 5. Februar wurde zwischen Brugg und Birrfeld die in der Gemeinde Hausen gelegene Fabrikhaltestelle «Münzelwerk» und am 2. Dezember eine zwischen der Haltestelle Emmen und der Station Waldibrücke gelegene unbediente Privathaltestelle eröffnet.

IX. Zugförderungs- und Werkstättedienst.

A. Anschaffung und Ausrüstung von Rollmaterial.

1. Im Laufe des Berichtsjahres 1940 wurde folgendes Rollmaterial neu in den Dienst gestellt:

Normalspur.

3 elektrische Rangierlokomotiven der Serie $Ee^3/_3$,
3 Gepäckschnelltriebwagen der Serie RFe $^4/_4$,
4 elektrische Traktoren der Serie Te,
4 RIC-Personenwagen der Serie $AB^{4ü}$ mit Seitengang,
6 Personenwagen der Serie $BC^{4ü}$ leichte Bauart,
12 Personenwagen der Serie $C^{4ü}$ leichte Bauart,
6 RIC-Gepäckwagen der Serie $F^{4ü}$,
1 RIC-Gepäckpostwagen der Serie $FZ^{4ü}$,
324 gedeckte Güterwagen der Serie K^3, wovon 36 auf Rechnung des Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartementes,
313 offene Güterwagen der Serie L^6 und $L6^1$,
4 vierachsige offene Spezialwagen der Serie 0^1,
1 sechsachsiger offener Spezialwagen der Serie 0,
8 Schotterkippwagen der Serie S^{kt},
5 Schotterwagen der Serie S^{3t}.

Schmalspur (Brünigbahn)

1 Personenwagen der Serie B^4,
2 Personenwagen der Serie C^4.

2. In Auftrag gegeben wurde folgendes Rollmaterial:

Normalspur:

Bau von 900 Güterwagen der Serien K^3 und $K3^1$ auf Rechnung des Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartementes,
Bau von 6 Schotterkippwagen der Serie S^{kt},
Umbau des brandbeschädigten Schnelltriebwagens $Re^8/_{12}$ in einen Doppelschnelltriebwagen der Serie Re $^4/_8$,
Umbau von 10 $AB^{4ü}$-Personenwagen in je 5 der Serien BC^4 und $C^{4ü}$.

Schmalspur (Brünigbahn):

1 elektrischer Traktor der Serie Te zu 100 PS,
2 sechsachsige Rollschemel.

3. Im Berichtsjahr wurde folgendes Rollmaterial umgebaut:

Normalspur:

5 Personenwagen der Serie BC^4, umgebaut aus $AB^{4ü}$-Wagen,
7 Personenwagen der Serie $C^{4ü}$ mit Mittelgang, umgebaut aus $AB^{4ü}$-Wagen,
1 Buffetwagen der Serie $Cr^{4ü}$ leichte Bauart, umgebaut aus $C^{4ü}$-Wagen,
15 offene Güterwagen der Serie L^2, umgebaut aus ausrangierten L^4-Wagen,
16 Dienstwagen, umgebaut aus alten Wagen, wovon 3 zur Sicherstellung des elektrischen Bahnbetriebes.

Schmalspur:

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

B. Zugförderung.

1. Zur Deckung des voraussichtlichen Bedarfes an Lokomotivpersonal sind 265 Schlosser eingestellt worden.

2. Zwischen der Generaldirektion der Bundesbahnen und den Direktionen der Südostbahn und der Bodensee-Toggenburg-Bahn wurde eine Vereinbarung abgeschlossen über die gegenseitige Verwendung von Triebfahrzeugen und Lokomotivpersonal, sowie über die Verrechnung dieser Fahrleistungen.

3. Auf Wunsch der SNCF übernahmen die SBB vom 26. April bis 18. Juni 1940 die Führung und Begleitung der für die Schweiz bestimmten Güterzüge auf der Strecke Ambérieu–Genf.

4. Am 6. Oktober trat eine neue Signalisierung an den Liniensignalen in Kraft. Sie brachte nicht nur eine Verbesserung der bisherigen Signalisierung für Fahrten über ablenkende Weichen, sondern gestattet mit Hilfe von Lichttagessignalen nun auch die unterschiedliche Signalisierung ablenkender Fahrwege über Weichen verschiedener Bauart, die mit entsprechender Höchstgeschwindigkeit befahren werden können.

5. Seit März reichte der Bestand an elektrischen Lokomotiven und Triebwagen zur Bewältigung des grossen Verkehrs nicht mehr aus. Es mussten Dampflokomotiven eingesetzt werden, die bis Ende des Jahres auf elektrifizierten Linien ca. 140 000 km leisteten, das sind ca. $0,_3$ % der gesamten Fahrleistung auf elektrisch betriebenen Linien.

X. Bahnbau und Kraftwerke.

A. Neu- und Ergänzungsbauten.

1. Der Ausbau eingeleisiger Strecken auf Doppelspur wurde fortgesetzt. Neu-Inbetriebnahmen fanden keine statt. Im Bau befinden sich die Strecken Sisikon–Flüelen als erstes Teilstück von Brunnen–Flüelen, Taverne–Lugano, Pfäffikon–Lachen und als Teilstück der Strecke Flums–Mühlehorn der neue zweigeleisige Bommersteintunnel.

Ende 1940 waren von den auf eigene Kosten betriebenen Linien des eigenen Netzes von total 2885 km Länge 1088 km zweigeleisig ausgebaut.

2. Zur Beantwortung verschiedener Eingaben von Behörden und Verbänden wurde für den weitern Ausbau der einspurigen Hauptlinien der Bundesbahnen auf Doppelspur ein Programm aufgestellt.

3. Folgende wichtigere Bauten wurden vollendet:

Der Umbau des westlichen Teils der Lokomotivremise in Freiburg, die Verbesserung der Stationsanlagen in Busswil, die Zusammenlegung der Zentralheizungen im Dienstgebäude Ost und Postdienstgebäude in Basel SBB, die Änderung der beiden Anschlüsse der direkten Verbindungslinie Hauenstein–Aarau, die Erweiterung der Freiverladeanlagen in Giubiasco, die Verbesserung der Geleiseanlage in Maroggia zur Erhöhung der Durchfahrgeschwindig-

keit, der Umbau des Südkopfes in Chiasso infolge der Einführung der elektrischen Zugförderung durch die FS und die Verlängerung der Geleise A I—IV in Chiasso, die Erstellung eines neuen Abstellgeleises und einer elektrischen Zugvorheizungsanlage in Rapperswil, sowie die Verbesserung der Bahndiensträume und der Wirtschaftseinrichtungen in Rorschach-Hafen.

4. In Ausführung begriffen waren folgende grösseren Bauten:

Der Umbau und die Erweiterung der Bahnhöfe Genf und Neuenburg, Umbauten im Aufnahmegebäude Bern mit Änderungen und Verbesserungen der elektrischen Licht- und Kraftanlagen, die Verlegung der Bahnlinie Wylerfeld–Bern an die Lorrainehalde mit gleichzeitigem Ausbau auf zwei Doppelspuren, der Ausbau des Geleises A IV als Überholungsgeleise in Burgdorf, die Erstellung einer direkten Güterzuglinie vom Rangierbahnhof Basel SBB nach der Juralinie, der Ausbau der Geleiseanlage in Kaiserstuhl zur Vergrösserung der Ausweichlänge, die Verbesserung der Geleiseanlagen in Renens, Immensee und Arth-Goldau zur Erhöhung der Durchfahrgeschwindigkeit, die Erstellung einer Lautsprecheranlage auf den Perrons, in den Wartsälen und Wirtschaftsräumen, sowie Umbauten im Aufnahmegebäude in Zürich-HB, die Erweiterung der Geleiseanlagen und des Aufnahmegebäudes in Rüti-Zch, sowie die Erstellung eines Personendurchganges beim Aufnahmegebäude in Rorschach.

5. Brückenbauten und Brückenverstärkungen. Es sind fertiggestellt worden:

Der Ersatz der eisernen Brücke über die Menthue bei Yvonand und der Ersatz der Brückenkonstruktion über den Hagneckkanal bei Aarberg.

In Ausführung begriffen waren:

Der Ersatz der eisernen Brücke über die Broye bei Payerne und der Umbau der Langensandbrücke in Luzern.

6. Fahrleitungen.

Fertiggestellt wurde die Ausdehnung der Fahrleitungen auf Remisengeleisen in Luzern und die Verstärkung der Isolation zwischen Zürich-Wollishofen und Thalwil.

In Ausführung befanden sich die Ausdehnung der Fahrleitung auf Güter-, Rangier- und Remisengeleisen in Yverdon und Zürich und die Erstellung der Fahrleitung für das zweite Geleise Pfäffikon–Lachen.

7. Niederspannungs- und Schwachstromanlagen.

Vollendet wurde die Erstellung einer automatischen Telephonzentrale in Solothurn-HB.

In Ausführung befanden sich die Automatisierung der Telephoneinrichtungen zwischen Lausanne und Brig und die Erstellung einer automatischen Telephonzentrale in Brig.

B. Niveauübergänge.

1. Im Berichtsjahr sind 17 Niveauübergänge aufgehoben worden. Davon wurden 13 ersetzt durch 8 Unterführungen und 3 Überführungen und 3 durch Wegverlegungen; 1 Übergang konnte 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 Erstellung der Unterführungen bei Giubiasco, bei Case del Pozzo zwischen Cadenazzo und Magadino und bei Al Monda zwischen Cadenazzo und Reazzino.

3. Folgende wichtigere Ersatzbauten befanden sich in Ausführung: die Unterführungen in Coulet bei Allaman, in Burgdorf (Kirchbergstrasse), bei Gerra zwischen San Nazzaro und Ranzo–S. Abbondio, sowie in Meilen, sodann die Überführungen bei Fedoccio zwischen Faido und Lavorgo, in Giubiasco und in Altendorf.

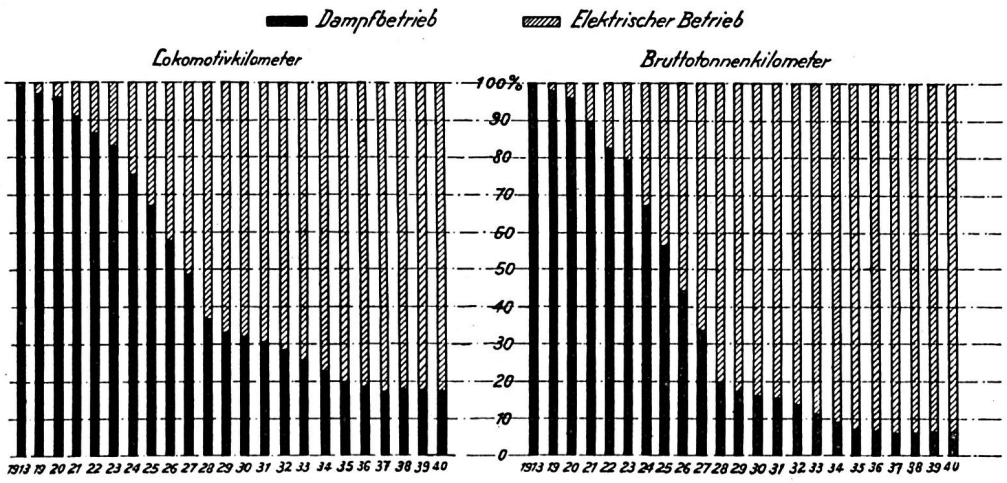
4. Bei 5 bisher bewachten Niveauübergängen sind die Barrieren entfernt und durch Warnkreuze ersetzt worden, während 2 bisher unbewachte Übergänge mit Blinklichtsignalanlagen ausgerüstet wurden. Bei 9 Niveauübergängen wurden die Barrierenanlagen verbessert.

C. Weichen- und Sicherungsanlagen.

1. In Neuenburg, Basel-SBB (Westseite) und Bern-HB (Nordseite) befanden sich neue elektrische

Abbildung 14.

Entwicklung der Elektrifizierung.



Stellwerkanlagen im Bau. Auf 10 Stationen wurde die Signalisierung durch den Ersatz der alten Formsignale durch Lichttagessignale wesentlich verbessert.

2. Der elektrische Streckenblock wurde erstellt auf der Doppelspurstrecke Wynigen–Burgdorf; in Ausführung begriffen war er auf der Doppelspurstrecke Sursee–Sempach und auf der Einspurstrecke Rotkreuz–Mühlau. Zur Beschleunigung der Zugfolge wurde der Streckenblock zwischen Lausanne und Renens vollautomatisiert und die Bedienung auf der Blockstelle Malley aufgehoben. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit auf der stark belasteten Strecke Zürich HB–Zürich-Oerlikon wird diese in 5 statt bisher 3 Blockstrecken unterteilt und der Streckenblock automatisiert.

3. Auf drei Stationen wurde die elektrische Signal- und Weichenbeleuchtung neu eingeführt bzw. erweitert.

D. Bahnunterhalt.

Ausser den regelmässig wiederkehrenden Unterhaltungsarbeiten ist die Fertigstellung des Wiederaufbaues der abgebrannten Remise im Lokomotivdepot Rorschach zu erwähnen.

E. Elektrifikation.

1. Auf der gepachteten Linie Vevey–Puidoux-Chexbres ist am 16. Mai der elektrische Betrieb aufgenommen worden.

2. Auf der Brüniglinie wurden vollendet die Geleiseabsenkungen im Lopper-, Käppeli- und Tschorrentunnel, die Montage der neuen Brücke über die Grosse Schliere und die Verlegung des Schwachstromkabels von Luzern bis Brünig. In Arbeit befand sich die Aufstellung von Masten zwischen Luzern und Meiringen und die Montage der Tragwerke zwischen Giswil und Meiringen.

3. Zur Beantwortung verschiedener Eingaben von Behörden und Verbänden wurde über die Ausdehnung der Elektrifikation auf mit Dampf betriebenen Linien ein Programm aufgestellt.

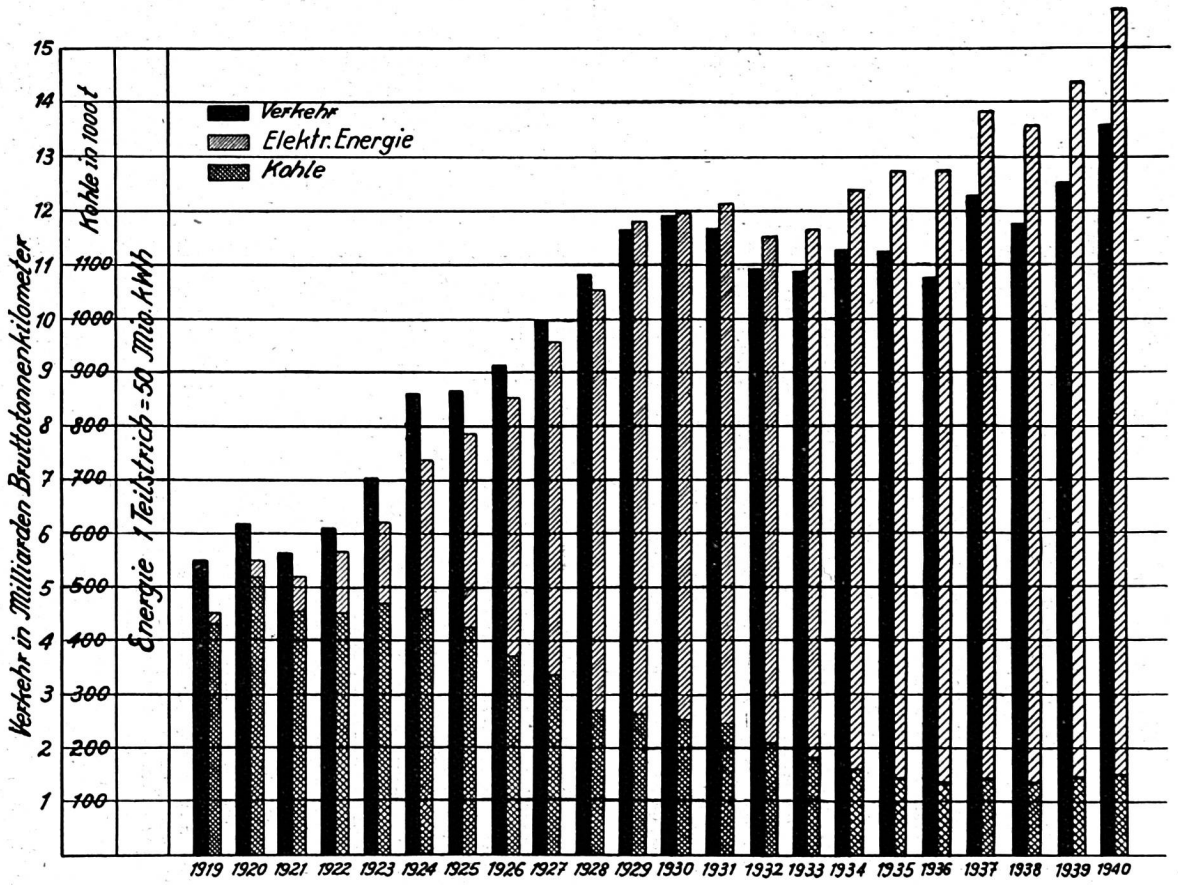
F. Energieversorgung.

1. Energiewirtschaft.

In den eigenen Kraftwerken erzeugte Einphasenenergie:

	1940 kWh	1939 kWh
Kraftwerkgruppe Amsteg—Ritom—Göschenen	323 388 000	287 252 000
Kraftwerkgruppe Vernayaz—Barberine—Trient	256 188 000	224 160 000
Kraftwerk Massaboden	10 627 000	10 256 000
Total	590 203 000	521 668 000
Bezogene Einphasenenergie:		
vom Etzelwerk	100 805 000	101 913 000
von andern Kraftwerken	60 451 000	47 575 000
Summe der erzeugten und bezogenen Einphasenenergie	751 459 000	671 156 000

Abbildung 15.



In den eigenen Kraftwerken erzeugte Dreiphasenenergie:	1940 kWh	1939 kWh
Kraftwerk Amsteg . . .	28 776 000	22 292 000
» Vernayaz . .	—	—
» Massaboden .	5 165 000	4 576 000
Total	33 941 000	26 868 000
In den eigenen Kraftwerken erzeugte Einphasen- und Dreiphasenenergie	624 144 000 (100 %)	548 536 000 (100 %)
wovon:		
a. mit Hilfe der Stauseen in den Kraftwerken Ritom, Barberine und Vernayaz erzeugt . .	226 480 000 (36 %)	181 481 000 (33 %)
b. von den Flusswerken Amsteg (einschliesslich Göschenen), Vernayaz (einschliesslich Neben-Kraftwerk Trient) und Massaboden erzeugt .	397 664 000 (64 %)	367 055 000 (67 %)
Energieabgabe für die Zugförderung der SBB ab Kraftwerken . . .	712 436 000	645 416 000

Mit der «Nordostschweizerische Kraftwerke AG. in Baden» und der AG. Bündner Kraftwerke in Klosters wurde die Lieferung von elektrischer Ergänzungsenergie für den Winter 1940/41 vereinbart.

2. Kraftwerke.

Kraftwerk Amsteg.

Am vierten Generator wurde ein Buchholzschutz eingebaut und die Bolzenisolation verbessert. Die eingestürzte Strecke im Umleittunnel beim Stausee am Pfaffensprung wurde instandgestellt und die Erneuerung der Sohlenpflästerung mit Unterbrechung der Arbeiten wegen Durchleitung der Reuss vom Mai bis Oktober, fortgesetzt.

Kraftwerk Göschenen.

Von Mitte Januar bis Mitte März stund dieses Kraftwerk zur Behebung eines Frostschadens am Turbineneinlaufschieber ausser Betrieb.

Kraftwerk Ritom.

Die tiefste Absenkung des Ritomsees betrug am 28. April $26,_7$ m, mit einem verbliebenen Nutzinhalt von $4,_4$ Millionen m³. Nach Füllung mit $27,_5$ Millionen m³ am 4. August begann die Absenkung am 14. Oktober; bei Absenkung bis Ende des Jahres um $4,_6$ m verblieb ein Nutzinhalt von 22 Millionen m³.

Kraftwerk Vernayaz.

Ein Statordefekt an einem Generator wurde instandgestellt und der Anstrich an den zwei untersten Teilstrecken der Druckleitung, ohne Deckanstrich, erneuert.

Kraftwerk Barberine.

Die dritte Turbine wurde umgebaut und der zugehörige Generator instandgestellt. Die tiefste Absenkung des Barberinesees betrug am 27. April $24,_0$ m, mit einem verbliebenen Nutzinhalt von $11,_4$ Millionen m³. Nach Füllung mit 39 Millionen m³ am 19. Juli begann die Absenkung am 7. November; bei Absenkung bis Ende des Jahres um 5,9 m verblieb ein Nutzinhalt von $31,_3$ Millionen m³.

Kraftwerk Massaboden.

Die Drehstromgruppe wurde auf Einphasen-Wechselstrom umgebaut unter Anpassung der Schaltanlage. Die Inbetriebnahme erfolgte mit einem neuen Bahntransformator.

Etzelwerk.

Die Baukosten wurden nicht vermehrt und betrugen auf Ende des Jahres unverändert $61,_4$ Millionen Franken, wovon $14,_0$ Millionen Franken auf den Landerwerb entfallen.

Die Etzelwerk AG. wurde ermächtigt, vorübergehend den Normalstau des Sihlsees ($892,_{60}$) um 20 cm zu erhöhen, wodurch 2,2 Millionen m³ Wasser mehr zur Erzeugung von ebensoviel kWh Winterenergie aufgespeichert werden konnten.

Die tiefste Absenkung des Sihlsees betrug am 17. April $6,_4$ m, mit einem verbliebenen Nutzinhalt von $31,_2$ Millionen m³. Nach Füllung bis zur erhöhten Staukote mit 94 Millionen m³ am 29. September wurde mit der Absenkung am 14. Oktober begonnen. Am Ende des Jahres war der Seestand $3,_1$ m unter Normalstau und es verblieb ein Nutzinhalt von 60 Millionen m³, wovon zugunsten der SBB $33,_3$ Millionen m³.

3. Übertragungsleitungen:

Im Gotthardtunnel wurde das zweite Ersatzkabel 33/66 kV in Betrieb genommen.

4. Unterwerke:

In Puidoux wurde das neue Dienstwohnhaus Ende März bezogen. In Emmenbrücke befand sich der Ausbau für die Speisung der Brüniglinie mit elektrischer Energie in Ausführung. In Göschenen wurde ein Transformator umgebaut und die Schaltanlage zwecks Stromabgabe an die Schöllenenbahn und die elektrifizierte Strecke Andermatt–Oberalpsee der Furka-Oberalp-Bahn ausgebaut (Eröffnung 3. September).

G. Verkehrsstörungen durch Naturgewalten und besondere Vorkommnisse.

1. In der Nacht vom 10./11. Februar erfolgte beim Südportal des Axenbergtunnels der Strecke Brunnen–Flüelen ein Felssturz, wodurch das Geleise verschüttet wurde. Der Zugverkehr war am 11. Februar von 3.00 bis 8.10 Uhr unterbrochen.

2. Auf der Strecke Ebligen–Oberried der Brienzerseebahn ging am Morgen des 19. Februar durch den Hirscherengraben eine Lawine nieder. Durch den Druck der grossen Schneemassen und des darin befindlichen Holzes vom Belag der höher gelegenen Strassenbrücke wurde die Eisenkonstruktion der Bahnbrücke auf den Widerlagern seewärts verschoben. Der Unterbruch des durchgehenden Verkehrs dauerte vom 19. Februar 9.20 bis am 20. Februar 17.25. Der Verkehr wurde durch Umsteigen aufrechterhalten.

3. Ebenfalls am 19. Februar wurde auf der Brüniglinie zwischen Giswil und Kaiserstuhl infolge Niederganges einer Lawine das Geleise von 18.00 bis folgenden Tages um 3.00 Uhr gesperrt. Der Verkehr wurde durch Umsteigen aufrechterhalten.

4. Zwischen Brugg und Birrfeld wurde die Bahnlinie durch Hochwasser des Süssbaches in der Nacht vom 18./19. Februar überschwemmt, so dass der Zugverkehr für diese Nacht eingestellt werden musste.

5. In der Nacht vom 11./12. Juni um 1.30 Uhr warfen ausländische Flieger Bomben über dem Bahnhof Renens ab. Diese verursachten Beschädigungen an den Geleiseanlagen, der Fahrleitung und am Wagenmaterial. Die dadurch entstandenen Störungen im Bahnhofbetrieb und im fahrplanmässigen Zugverkehr konnten gleichen Tages mit Einschaltung von Dampfbetrieb behoben werden.

6. Am 12. Dezember morgens ging bei der Station Wassen die Entschigtallawine nieder und überschüttete die Bahn auf eine Länge von ca. 100 m mit einer hohen Schneeschicht. Der unterwegs befindliche Zug 8545 fuhr in die Lawine, wobei die Lokomotive entgleiste. Ein Umsteigen war nicht möglich. Der einspurige Betrieb konnte gegen Abend wieder aufgenommen werden.

7. Am 16. Dezember, 23.05 überflogen bei hellem Mondschein ausländische Flugzeuge die verdunkelte Stadt Basel und warfen auf diese, insbesondere auf den Personenbahnhof Basel SBB, Sprengbomben ab. Diese richteten an Geleisen, an einem Dienstgebäude und hauptsächlich an Personenwagen erheblichen Schaden an. Der Zugverkehr wurde nicht gestört.

8. Am 22. Dezember überflogen um 20.50 und 21.25, also vor Beginn der angeordneten Verdunkelung, ausländische Flugzeuge den Hauptbahnhof Zürich und warfen Brand- und Sprengbomben auf den Güterbahnhof und den Bahnviadukt zwischen Zürich HB und Wipkingen ab. Dabei wurde die Fahrleitung beschädigt. Während deren Wiederherstellung explodierte um 00.25 eine Zeitbombe, wobei 3 Mann des Leitungsunterhaltes schwer und 2 Mann leicht verletzt und der Viadukt beschädigt wurde. Der Personenverkehr zwischen Zürich HB und Zürich-Oerlikon musste während einiger Stunden stark eingeschränkt und der Güterverkehr bis zum Einlegen einer Notbrücke umgeleitet werden.

XI. Militärisches Eisenbahnwesen.

Auf Grund des vom Bundesrat verfügten Kriegsbetriebes der schweizerischen Transportanstalten ist bei der Betriebsgruppe III ein zweimaliger Wechsel eingetreten, indem zu Beginn des Jahres an Stelle des Herrn Oberingenieur Bärlocher Herr Kreisdirektor Cottier und nach dessen Wahl zum Direktor des Eidgenössischen Amtes für Verkehr auf den 1. Oktober 1940 Herr Kreisdirektor Dr. Hess zum Betriebsgruppendirektor III ernannt wurde.

Mit der vom Bundesrat auf den 11. Mai verfügten Wiedermobilmachung der ganzen Armee trat am genannten Tage um 00.01 der Kriegsfahrplan wieder in Kraft, worüber wir bereits unter Kap. VIII. E. 2 berichtet haben. Mit der Wiedermobilmachung der Armee traten auch die Stäbe des Militäreisenbahndirektors und der Betriebsgruppendirektoren in den Aktivdienst; seit ihrer Pikettstellung auf Ende Mai führen diese Stäbe die ihnen zufallenden Aufgaben in ihrer zivilen Tätigkeit weiter.

Durch Befehl des Chefs des Generalstabes wurde das Personal der Transportanstalten anlässlich der Wiedermobilmachung wiederum vom Einrücken am 6. Mobilmachungstag dispensiert, welche Massnahme sich mit Rücksicht auf den starken Inland- und Transitverkehr als sehr zweckmässig erwies. Das dispensierte Bahnpersonal wurde aber ab 1. Mai 1940 serienweise zu einer Aktivdienstleistung in der Dauer von 2 Monaten aufgeboten.

Infolge Verschärfung der Lage während des zweiten Quartals wurde das Anhalten der Eisenbahnzüge an der Landesgrenze zwecks Durchführung einer militärischen Kontrolle angeordnet. Die Bundesbahnen beteiligten sich hieran mit der Erstellung und der Bedienung der dazu erforderlichen baulichen Einrichtungen. Gegen Mitte des Jahres konnten die getroffenen Massnahmen auf allen Grenzübergängen wieder gelockert werden.

Die bereits im Jahre 1939 begonnenen Arbeiten für den Ausbau der Bahnanlagen mit Rücksicht auf die militärischen Bedürfnisse, wie Ergänzung von Geleiseanlagen, Bau von festen und provisorischen Rampen, Erstellung von Umfahrungslinien, Materialbeschaffungen für die Instandstellung zerstörter Brücken und Fahrleitungen usw., wurden im Einvernehmen mit dem Armeekommando, das sich weitgehend an den Kosten beteiligte, fortgesetzt. Im Laufe des Berichtsjahres wurden diese Arbeiten der veränderten militärpolitischen Lage angepasst.

Mit der Wiedermobilmachung der Armee rückten die für eine rasche Wiederherstellung in einem Kriegsfall eventuell zerstörter Brücken und elektrischer Anlagen gebildeten Detachemente aus Wehr- und Hilfsdienstpflichtigen zum Aktivdienst ein und wurden unter Anleitung der aus Bahnpersonal bestehenden Kader mit ihren Aufgaben vertraut gemacht. Im weitern wurden die Hilfsdienst-Detachemente für die Wiederherstellung des eventuell zerstörten Bahnkörpers organisiert und in kurzen Einführungskursen durch Bahnpersonal ausgebildet.

Auf Grund der Verordnung des Schweizerischen Bundesrates vom 8. Dezember 1939 über die örtlichen Fliegerabwehrorganisationen wurde die Fliegerabwehr der Kraftwerke der Bundesbahnen organisiert. Neben der Beschaffung des erforderlichen Materials wurde mit der Ausbildung der aus Bediensteten der Bundesbahnen bestehenden Kader und Mannschaften der Ortsflab-Batterien begonnen.

Mit den Anschaffungen des erforderlichen Materials für den passiven Luftschutz wurde fortgefahren; desgleichen wurde der Bau von behelfsmässig eingerichteten sowie von bombensichern Luftschutzräumen gefördert.

Der bewaffnete Bahnbewachungsdienst wurde während des ersten Semesters des Berichtsjahres durch Ausdehnung der zu bewachenden Bahnanlagen und Vermehrung der Ausrüstung verstärkt. Für das zur Bahnbewachung beorderte nicht militärdienstpflichtige Personal, das seit längerer Zeit nicht

mehr geschossen hat, wurden Schiessübungen durchgeführt.

Vom 7. November an hat das Armeekommando die Verdunkelung des Landes jeweilen von 22 Uhr bis zur Morgendämmerung, später bis 6 Uhr morgens als Dauerzustand verfügt. Die Bundesbahnen beteiligten sich hieran nach den vom Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement im Jahre 1937 aufgestellten Weisungen und den im Befehl des Generals für die Bahnen zugestandenen Erleichterungen.

XII. Schlussbemerkungen und Anträge.

Gemäss Bundesbeschluss vom 7. Juni 1940 wurde der Einnahmenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1939 von Fr. 7 478 151.70 in der Rechnung 1940 als ausserordentliche Abschreibung auf dem Anlagevermögen der Werkstätten verwendet. Ferner wurde dem Konto «Kriegsdefizit» auf den 1. Januar 1940 ein Betrag von Fr. 7 782 420.30 als Verzinsung des Kriegsdefizites für das Jahr 1939 belastet. Dadurch ergab sich auf den 1. Januar 1940 ein aufgelaufener Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von 263 670 429.30 Franken und ein Kriegsdefizit von 202 342 928.62 Franken.

Der Einnahmenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1940 beträgt Franken 13 404 932.50. Die Verwendung dieses Betrages ist vorgezeichnet. Er muss zur Nachholung rückständiger Abschreibungen verwendet werden, trotzdem schon in der Gewinn- und Verlustrechnung ausserordentliche Abschreibungen enthalten sind. Es ist nicht nur dringend notwendig, die jährlichen Abschreibungen zu erhöhen. Die Sanierung erfordert auch die Beseitigung des aufgelaufenen Abschreibungsausfalles. Dieser ist so hoch, dass eine Abtragung des Einnahmenüberschusses vom aufgelaufenen Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung vorerst nicht in Frage kommt.

Wird die Verzinsung des Kriegsdefizites zugunsten des aufgelaufenen Passivsaldos der Gewinn- und Verlustrechnung fortgesetzt wie bisher, so ergibt sich für das Jahr 1940 ein Zinsbetreffnis von Fr. 8 093 717.14. Das sind 4 % von 202 342 928.62 Franken. Das Kriegsdefizit erhöht sich dadurch auf den 1. Januar 1941 auf Fr. 210 436 645.76. Ferner ermässigt sich der aufgelaufene Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von Fr. 263 670 429.30 auf Fr. 255 576 712.16.

Wir gestatten uns, zuhanden der Bundesversammlung folgende

Anträge

zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen des Jahres 1940 und die Bilanz auf den 31. Dezember 1940 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1940 wird genehmigt.

3. Der Einnahmenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1940 von 13 404 932.50 Franken wird auf den 1. Januar 1941 zur Nachholung rückständiger Abschreibungen auf dem Anlagevermögen der Bahn und der Nebengeschäfte verwendet.

4. Auf den 1. Januar 1941 wird dem Kriegsdefizit ein Zins von 4 % oder Fr. 8 093 717.14 belastet.

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

Bern, den 16. April 1941.

Für die Generaldirektion
der Schweizerischen Bundesbahnen,
Der Präsident:
Meile.