Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1934)

Artikel: Geschäftsbericht der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1934 an den schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung

Autor: Schrafl.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676173

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: 13.07.2025

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

Geschäftsbericht

der

Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen

für das

Jahr 1934

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 1934 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 1934:

Baulänge 2877,$_{257}$ km, Betriebslänge		2936,$_{216}$ km
Hievon haben die Bundesbahnen verpachtet die Strecken:		
Basel-SBB—St. Johann (Grenze)	5,$_{281}$ km	
Wohlen—Bremgarten	7,$_{011}$ »	
Wattwil—Ebnat-Kappel	4,$_{854}$ »	17,$_{146}$ »
Die Betriebslänge des auf eigene Kosten betriebenen eigenen Netzes beträgt		2919,$_{070}$ km
Die Bundesbahnen haben gepachtet die Linien:		
Nyon—Crassier La Rippe (Grenze)	5,$_{941}$ km	
Vevey—Puidoux-Chexbres	7,$_{825}$ »	13,$_{766}$ »
Die Gesamtlänge des auf eigene Kosten betriebenen Netzes (mit den gepachteten, aber ohne die verpachteten Linien) beträgt		2932,$_{836}$ km
Sie verteilt sich auf die drei Kreise wie folgt:		
Kreis I		954,$_{886}$ km
Kreis II		976,$_{498}$ »
Kreis III		1001,$_{452}$ »

Die Bundesbahnen sind am Betriebe anderer Bahnen wie folgt beteiligt:

a. Der gesamte Betrieb wird besorgt auf den Strecken:

Güterbahn: Basel-D. R. B.—Kleinhüninger-Rheinhafen	4,$_{005}$ km	
Crassier La Rippe (Grenze)—Divonnes-Les Bains	3,$_{202}$ »	
Delle (Grenze)—Delle	0,$_{440}$ »	
Koblenz (Grenze)—Waldshut	1,$_{743}$ »	9,$_{390}$ km
b. Der Zugsbegleitungs- und der Zugförderungsdienst wird besorgt auf den Strecken:		
Pont—Brassus	13,$_{259}$ km	
Les Verrières (Grenze)—Pontarlier	11,$_{284}$ »	
Münster—Lengnau	12,$_{979}$ »	
Iselle (Eigentumsgrenze)—Domodossola	19,$_{068}$ »	
Pino (Grenze)—Luino	14,$_{639}$ »	71,$_{229}$ »
Die Länge der Linien, an deren Betrieb die Bundesbahnen mitwirken, beträgt		80,$_{619}$ km
Die Gesamtbetriebslänge des auf eigene Kosten betriebenen Eisenbahnnetzes (mit den gepachteten, aber ohne die verpachteten Linien) und der Linien, an deren Betrieb die Bundesbahnen mitwirken, beträgt		3013,$_{455}$ km

Die Bulle-Romont-Bahn mit 18,$_{092}$ km Betriebslänge, für die die Schweizerischen Bundesbahnen den Zugförderungsdienst besorgten, ist auf den 1. Januar 1934 zum Selbstbetrieb übergegangen.

II. Allgemeine Lage und finanzielle Ergebnisse.

Die im Voranschlag für das Jahr 1934 zum Ausdruck gebrachte Befürchtung einer weitern Verschärfung der seit 1929 anhaltenden Verkehrskrise bei den Bundesbahnen hat in dem Verkehrsergebnis des abgelaufenen Jahres ihre Bestätigung gefunden.

Während die in der ersten Jahreshälfte deutlich sich abzeichnende Verkehrsbelebung eine Verbesserung der Betriebsergebnisse erhoffen liess, traten nach der Jahresmitte erneut Rückschläge ein, die die Verkehrseinnahmen im Gesamtergebnis des Jahres 1934 unter den Stand des Vorjahres sinken liessen.

Die Transporteinnahmen, die von 1931 bis 1932 einen Rückgang um 42,$_{70}$ Millionen Franken, von 1932 auf 1933 einen solchen um 6,$_{58}$ Millionen Franken aufwiesen, erreichten im Jahre 1934 den Betrag von 321,$_{26}$ Millionen Franken und verzeichnen damit gegenüber dem Vorjahre eine weitere Abnahme um 2,$_{91}$ Millionen Franken oder 0,$_{9}$ %. Der in der zweiten Jahreshälfte verstärkt in Erscheinung tretende Verkehrsrückgang wird dadurch gekennzeichnet, dass im Vergleich zu 1933 die Transporteinnahmen im ersten Vierteljahr sich um 3,$_{4}$ %, im zweiten Vierteljahr noch um 2,$_{4}$ % höher stellten, während sie im dritten Vierteljahr bereits um 3,$_{7}$ % und im letzten Vierteljahr sogar um 4,$_{8}$ % zurückgingen. Gegenüber den Transporteinnahmen des Jahres 1929, die mit 401,$_{95}$ Millionen Franken ihren bisher höchsten Stand verzeichneten, beträgt der Ausfall 80,$_{69}$ Millionen Franken, d. h. 20,$_{1}$ %.

Im Personenverkehr hat die seit 1930 zu beobachtende rückläufige Entwicklung weiter angehalten, wenn auch der Rückgang geringer war als in den Vorjahren. Die im Berichtsjahre erreichte Gesamtzahl der Reisenden fiel auf 114,$_{29}$ Millionen Personen zurück, was im Vergleich zur vorjährigen Frequenz einen Verkehrsausfall von 0,$_{56}$ Millionen Reisenden oder 0,$_{5}$ % ausmacht, der im Jahre vorher noch 1,$_{7}$ % und im Jahre 1932 gegen 1931 sogar 6,$_{0}$ % betrug. Gegenüber der Rekordziffer des Jahres 1930 mit 127,$_{91}$ Millionen Reisenden stellt sich die Verminderung auf 13,$_{62}$ Millionen Reisende oder 10,$_{6}$ %, was einem Rückgang der Zahl der Reisenden pro Kopf der schweizerischen Bevölkerung von 31,$_{6}$ auf 27,$_{6}$ entspricht.

Als Folge der weiterhin abwärts gerichteten Bewegung im Reiseverkehr haben die Einnahmen aus dem Personenverkehr ebenfalls eine Abnahme um 2,$_{00}$ Millionen Franken oder 1,$_{5}$ % auf 133,$_{21}$ Millionen Franken erfahren. Dieser Rückschlag ist etwas grösser als der vorjährige, der nur 1,$_{54}$ Millionen Franken oder 1,$_{1}$ % ausmachte, jedoch erheblich kleiner als im Jahre 1932, in welchem die Einbusse gegenüber 1931 noch 13,$_{97}$ Millionen Franken oder 9,$_{3}$ % betrug. Im Vergleich zu den im Jahre 1930 erzielten Höchsteinnahmen von 159,$_{12}$ Millionen Franken ergibt sich ein Ertragsausfall von 25,$_{9}$ Millionen Franken oder 16,$_{3}$ %. Hervorzuheben ist, dass die Personenverkehrseinnahmen im abgelaufenen Jahre verhältnismässig stärker gesunken sind als die Reisendenzahl, was in den fortgeführten Tarifermässigungen und den neu eingeführten Fahrvergünstigungen sowie in der weiteren Abwanderung der Reisenden in die unteren Wagenklassen seine Erklärung findet. Zu dem weiteren Rückgang der Einnahmen im Personenverkehr dürften insbesondere auch die Witterungsverhältnisse im Juli und August, die im Vorjahr günstiger waren, beigetragen haben.

Nach den vorliegenden Ergebnissen ist bei den wichtigsten europäischen Bahnen von 1933 auf 1934 in den Personenverkehrseinnahmen ein Rückgang bei den Italienischen Staatsbahnen von 3,$_{6}$ %, bei der Nationalen Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen von 5,$_{2}$ %, bei den Österreichischen Bundesbahnen von 8,$_{4}$ % und bei den Niederländischen Eisenbahnen von 9,$_{3}$ % festzustellen, während sie bei den englischen Hauptbahnen um 1,$_{4}$ % und bei der Deutschen Reichsbahn um 8,$_{3}$ % anstiegen.

Der Güterverkehr hat nach einem seit 1929 fortgesetzten Verkehrsrückgang im Jahre 1934 erstmals wiederum eine bescheidene Steigerung der Gütermengen erfahren, während die Frachteinnahmen sich weiterhin in absteigender Linie bewegten. Die im Gepäck-, Tier-, Post- und Güterverkehr beförderten Transportmengen, die im Jahre vorher noch um 477 000 Tonnen oder um 3,$_{1}$ % zurückgegangen sind, erhöhten sich im Berichtsjahre um 187 000 Tonnen oder 1,$_{3}$ % auf insgesamt 14,$_{98}$ Millionen Tonnen. Verglichen mit dem Höchststand des Jahres 1929 von 19,$_{28}$ Millionen Tonnen ist die Güterbeförderung um 4,$_{30}$ Millionen Tonnen, d. h. um 22,$_{3}$ %, oder, auf den Kopf der Bevölkerung gerechnet, von 4,$_{8}$ Tonnen auf 3,$_{6}$ Tonnen gesunken. Die im letzten Jahre erfolgte Mehrbeförderung betrifft in der Hauptsache die zu Ausnahmetarifen abgefertigten Gütersendungen mit einer Vermehrung um 325 000 Tonnen, während die übrigen Tarifklassen, sowie der Gepäck-, Tier- und Postverkehr nur unerhebliche Verschiebungen nach oben oder unten aufweisen. Die gewichtsmässige Zunahme des Güterverkehrs ist vor allem auf die starke Steigerung des Durchfuhrverkehrs um 480 000 Tonnen oder 24,$_{3}$ % auf 2,$_{46}$ Millionen Tonnen zurückzuführen, die indessen fast ausschliesslich schwergewichtige Massengüter, wie Kohlen (+ 405 000 Tonnen), Eisen und Eisenerze (+ 54 000 Tonnen) betrifft.

Bei der Einfuhr ist gegenüber dem Vorjahre ein mengenmässiger Rückgang um 190 000 Tonnen oder 2,$_{3}$ % auf 8,$_{13}$ Millionen Tonnen eingetreten, während die Ausfuhr, trotz der verschärften internationalen Handelshemmnisse und Währungsschwierigkeiten, um 28 000 Tonnen oder 5,$_{8}$ % auf insgesamt 520 000 Tonnen gesteigert werden konnte.

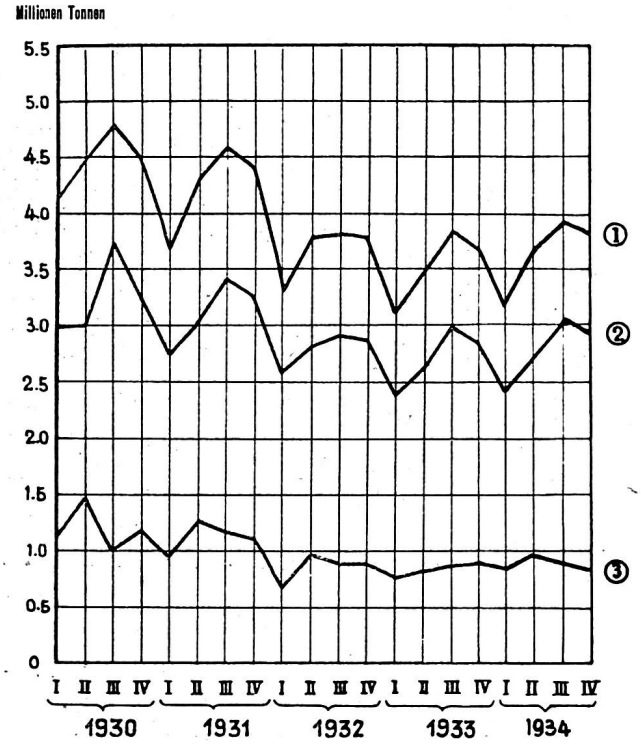
Der schweizerische Aussenhandel zeigt dem Werte nach eine erhebliche Abnahme der Einfuhr um 160 Millionen Franken auf 1434 Millionen Franken, die Ausfuhr eine solche um bloss 8 Millionen Franken auf 844 Millionen Franken. Es bedeutet dies eine weitere Verbesserung unseres Handelsbilanzdefizites, das im Jahre 1932 mit 962 Millionen Franken seinen Höhepunkt erreichte, um 152 Millionen Franken auf 590 Millionen Franken.

Der Binnenverkehr, der rund ein Drittel der gesamten Güterbeförderung der Bundesbahnen ausmacht, hat sich unter der Einwirkung der zum Schutz des Inlandsmarktes getroffenen staatlichen konjunkturpolitischen Massnahmen und der un-

Abbildung 1.

Güterverkehr der S. B. B. und Ein-, Aus- und Durchfuhrverkehr in den Quartalen der Jahre 1930—1934.

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



geschwächten Bautätigkeit im Gesamtergebnis des Jahres 1934 auf ungefähr der Höhe des Vorjahres gehalten. Trotz der Mehrbeförderung im Güterverkehr, die sich allerdings hauptsächlich auf nieder tarifierte Transitsendungen von Kohlen beschränkte, blieben die Einnahmen aus dem Güterverkehr mit einem Total von 188,$_{04}$ Millionen Franken um 0,$_{91}$ Millionen Franken oder 0,$_{5}$ % hinter denen des Vorjahres zurück. Damit erhöht sich der gegenüber dem günstigen Frachterträgnis des Jahres 1929 von 245,$_{70}$ Millionen Franken sich ergebende Einnahmenausfall auf 57,$_{66}$ Millionen Franken oder 23,$_{5}$ %.

Für die ausländischen Bahnen stellt sich der Ausfall in den Frachteinnahmen im Jahre 1934 gegenüber 1933 bei der Nationalen Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen auf 4,$_{7}$ %, bei den französischen Hauptbahnen auf 8,$_{4}$ %, bei den Italienischen Staatsbahnen auf 9,$_{4}$ % und bei den Niederländischen Eisenbahnen auf 12,$_{7}$ %, während bei den Österreichischen Bundesbahnen eine Ertragssteigerung um 2,$_{0}$ %, bei den englischen Hauptbahnen um 5,$_{2}$ % und bei der Deutschen Reichsbahn um 17,$_{9}$ % festzustellen ist.

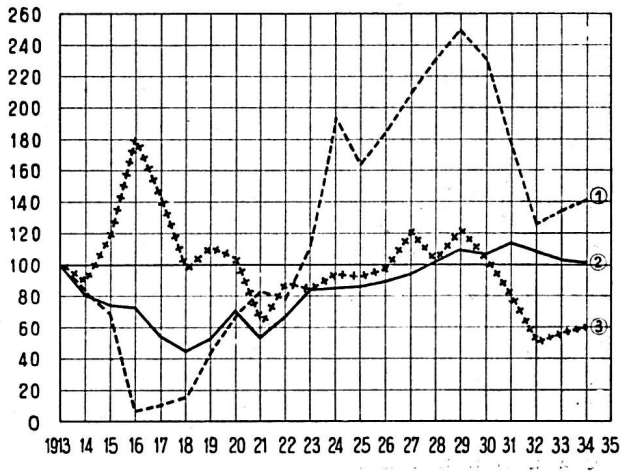
Die schweren Rückschläge, die die Bahnen allgemein unter dem Einfluss der Wirtschafts- und Verkehrskrise erleiden mussten, gelangen in nachstehender Übersicht über den prozentualen Rückgang der Verkehrseinnahmen von 1929 bis 1933 deutlich zum Ausdruck, wobei hervorzuheben ist, dass im Verhältnis zur rückläufigen Entwicklung der zum Vergleich herangezogenen ausländischen Bahnen die Schweizerischen Bundesbahnen hinsichtlich der gesamten Verkehrseinnahmen und der Güterverkehrseinnahmen die kleinste Einbusse und

Abbildung 2.

Aussenhandels- und Durchfuhrmengen.

1913=100 gesetzt.

1 Durchfuhr 2 Einfuhr 3 Ausfuhr



bezüglich der Personenverkehrseinnahmen fast den geringsten Ausfall zu verzeichnen haben.

Rückgang 1929—1933 in Prozenten*)

	Verkehrseinnahmen	Einnahmen aus Personenverkehr	Einnahmen aus Güterverkehr
Schweizerische Bundesbahnen	19,$_{4}$	13,$_{5}$	22,$_{8}$
Englische Hauptbahnen . .	20,$_{5}$	17,$_{7}$	24,$_{2}$
Dänische Staatsbahnen . . .	20,$_{7}$	18,$_{4}$	27,$_{6}$
Schwedische Staatsbahnen .	26,$_{2}$	8,$_{2}$	37,$_{2}$
Französische Hauptbahnen .	26,$_{8}$	17,$_{7}$	28,$_{5}$
Niederländische Eisenbahnen	32,$_{6}$	28,$_{1}$	36,$_{5}$
Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen . . .	34,$_{6}$	12,$_{8}$	41,$_{2}$
Österreichische Bundesbahnen	35,$_{2}$	31,$_{2}$	37,$_{0}$
Ungarische Staatsbahnen . .	37,$_{2}$	31,$_{2}$	40,$_{4}$
Italienische Staatsbahnen . .	40,$_{0}$	28,$_{7}$	45,$_{6}$
Deutsche Reichsbahn. . . .	45,$_{8}$	40,$_{2}$	47,$_{9}$

*) Vgl. auch die graphischen Darstellungen in Tafel I des Anhanges.

Abbildung 3.

Die Entwicklung der Betriebsleistungen.

1913—1934.

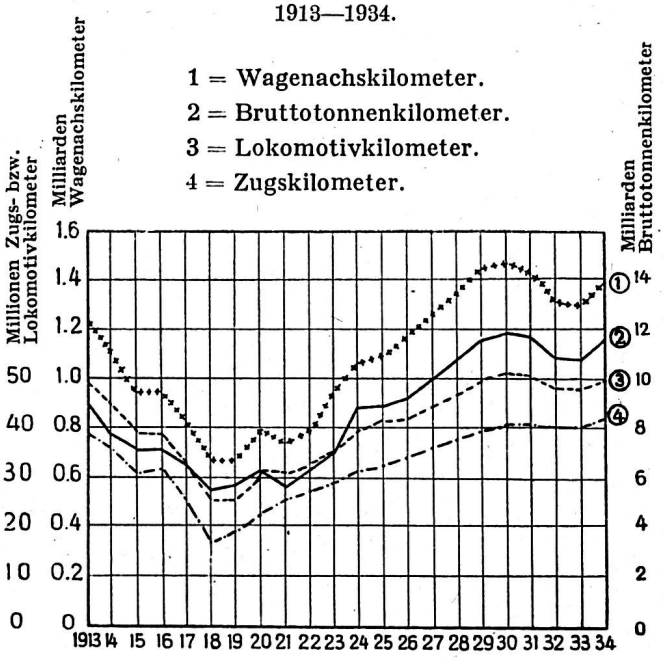
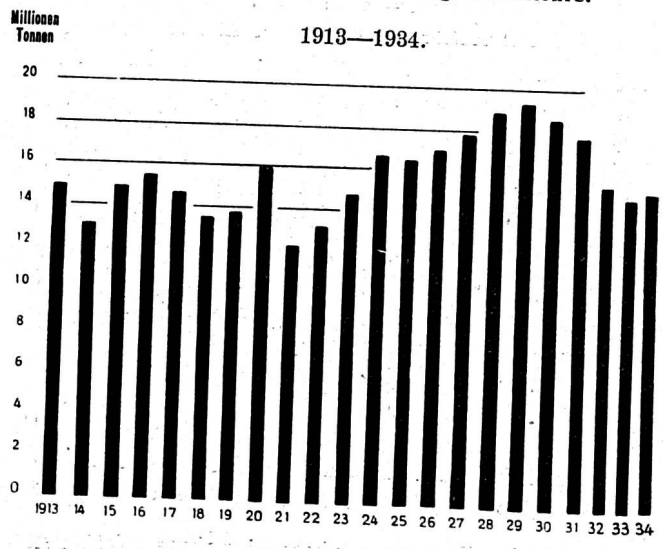


Abbildung 4.

Die Entwicklung des Gesamtgüterverkehrs.

1913—1934.



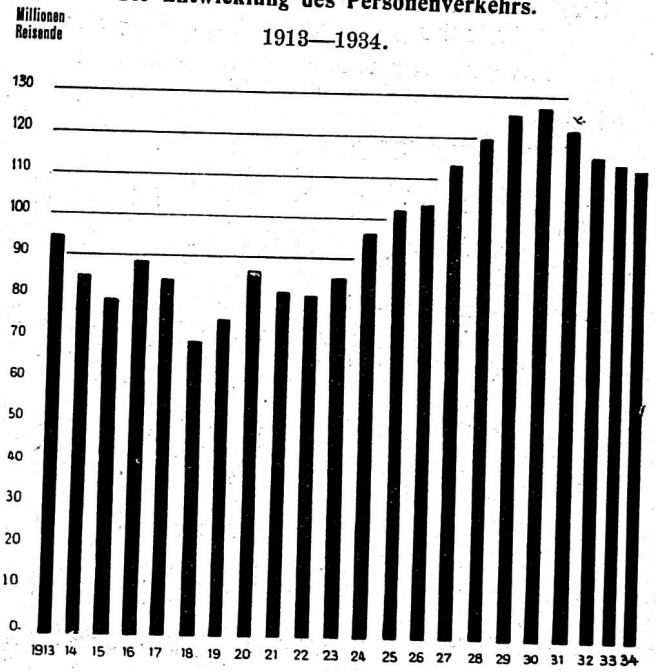
Was die Betriebsleistungen anbetrifft, so haben die Zugskilometer im Personenverkehr eine Vermehrung um 1,8 %, im Güterverkehr dagegen eine Verminderung um 0,4 % erfahren, während die Lokomotivkilometer um 0,7, die Wagenachskilometer um 2,8 % und die Bruttotonnenkilometer um 3,7 % angestiegen sind.

Trotzdem die Fahrleistungen eine kleine Zunahme erfahren haben, sind die Betriebsausgaben von 259,9 Millionen im Jahre 1933 auf 247,6 Millionen im Jahre 1934 oder wieder um 12,3 Millionen zurückgegangen. Dieser Rückgang ist entstanden aus 13,7 Millionen Minderausgaben und 1,4 Millionen Mehrausgaben oder Mindereinnahmen. Von den Minderausgaben entfallen 8,7 Millionen auf den durch den Bundesbeschluss vom 13. Oktober 1933 über die ausserordentlichen und vorübergehenden

Abbildung 5.

Die Entwicklung des Personenverkehrs.

1913—1934.



Massnahmen zur Wiederherstellung des finanziellen Gleichgewichtes im Bundeshaushalt auf den 1. Januar 1934 möglich gewordenen Abbau der Personalausgaben (Besoldungen und Löhne im Mittel 5,1 %); 4,3 Millionen rühren von der weiteren Senkung der Personalzahl und 0,7 Millionen von weiteren Einsparungen her. Die Mehrausgaben entstanden in der Hauptsache durch die auf 1. Januar 1934 fällig gewesenen Besoldungs- und Lohnerhöhungen und von der Erhöhung der Einlagen der Verwaltung in die Pensions- und Hilfskasse. Im Jahre 1920 betrugen die Betriebsausgaben noch 358 Millionen, und seit 1930 sind sie von 291,4 Millionen auf 247,6 Millionen herabgesetzt worden.

Abbildung 6.

Die Verteilung der Betriebseinnahmen 1934.

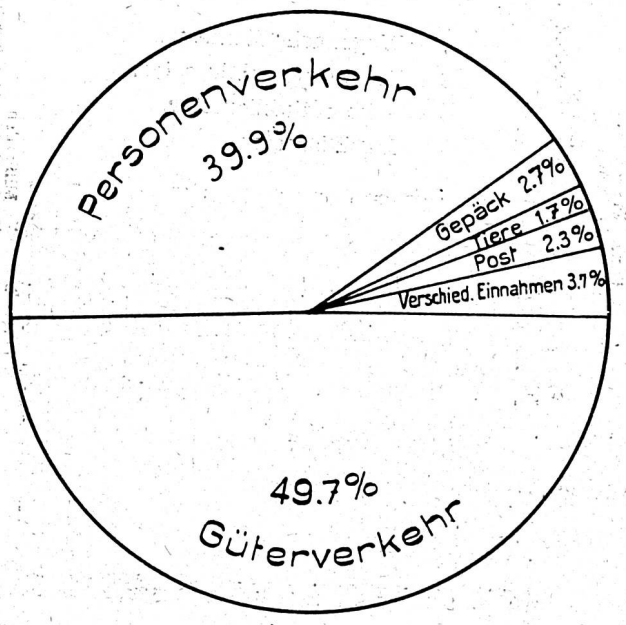


Abbildung 7.

Die Verteilung der Betriebsausgaben 1934.

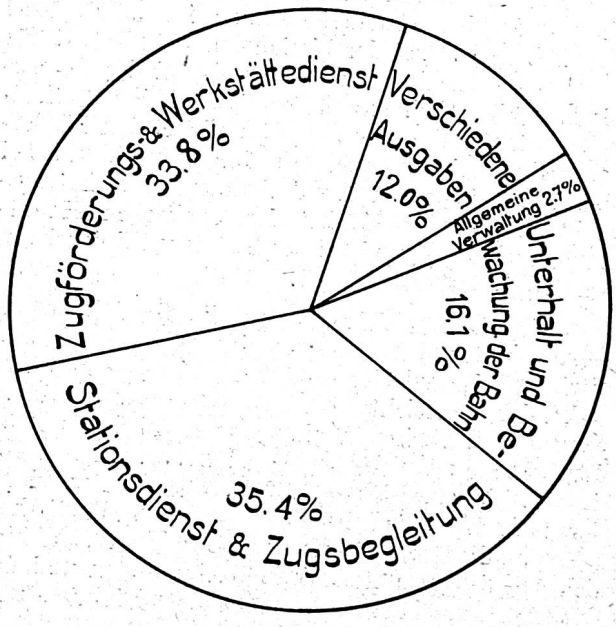
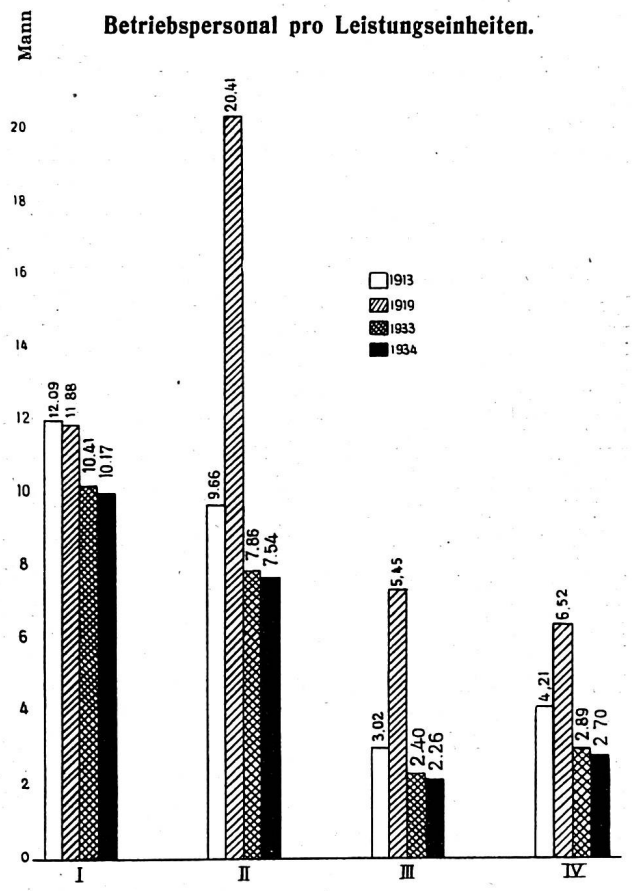


Abbildung 8.

Betriebspersonal pro Leistungseinheiten.



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

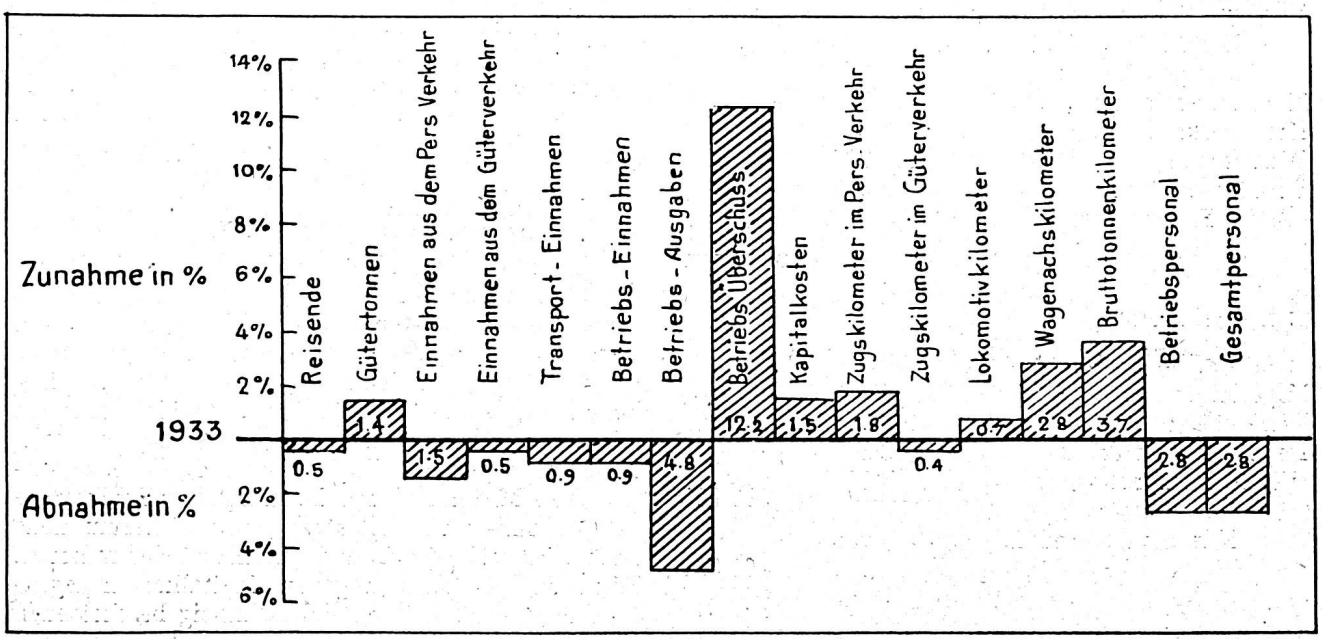
Der Personalbestand, der im Juli 1920 mit 40 498 Mann das Maximum erreicht hatte, ist seither auf 29 984 Mann (Februar 1935) oder um 26.$_0$ % gesenkt worden, obwohl in der gleichen Zeit die Betriebsleistungen in Bruttotonnenkilometern um 79,$_7$ % zugenommen haben. Der Personalbestand im Jahresdurchschnitt einschliesslich Unternehmerarbeiter und vorübergehend beschäftigte Hilfsarbeiter war im Jahre 1934 um 945 Mann geringer als im Jahre 1933 und um 2382 Mann als im Jahre 1932. Über den Personalbestand und die Betriebsleistungen in den verschiedenen Jahren geben die beiden Tafeln II und III Aufschluss. Aus der Tafel III ist auch zu ersehen, wie sich die Leistungen pro Mann infolge der Rationalisierung und der Verkehrszunahme im Laufe der Jahre verbessert haben.

Infolge der auch im Jahre 1934 beobachteten Zurückhaltung in der Anstellung neuen Personals ist das mittlere Dienstalter der Beamten und Angestellten und damit auch die Zahl der Bediensteten, die die maximale Besoldung erhalten, neuerdings gestiegen. Das mittlere Dienstalter des vorhandenen Personals betrug im Jahre 1920 = 14,$_7$ Jahre, 1930 = 18,$_9$ Jahre und 1934 = 20,$_6$ Jahre. Das mittlere Lebensalter ist von 39,$_5$ Jahren im Jahre 1920 auf 43,$_1$ Jahr im Jahre 1934 angewachsen.

Nach dem vom Verwaltungsrat beschlossenen Sanierungsplan der Pensions- und Hilfskasse vom 24. Januar 1928 waren dieser Kasse an ordentlichen und ausserordentlichen Einlagen im Jahre 1934 mindestens 28,$_5$ Millionen zuzuwenden. Ausserdem ist gemäss Verwaltungsratsbeschluss vom 1. Oktober 1921 für die Wertbestände der Versicherungskasse ein Zins von 5 % zu gewährleisten. Da die Jahresbeiträge der Verwaltung nach dem Sanierungsplan vom Jahre 1934 an auf 15 % der versicherungsberechtigten Besoldungen und Löhne festgesetzt sind, zur Erfüllung der Verpflichtungen der Kasse normalerweise aber eine jährliche Einlage von 7 und 7$^1/_4$ % genügen würde, so können von den gesamten Leistungen der Verwaltung im Betrage von 32,$_2$ Millionen (1933 = 31,$_5$ Millionen) 21 Millionen Franken als Beitrag zur Tilgung des Fehlbetrages angesprochen

Abbildung 9.

Betriebs- und Wirtschaftszahlen 1933 und 1934.



werden. Hätte die Verwaltung nur mit einem Beitrag von 7 und 7¼ % zu rechnen, so wäre das Jahr 1934 lediglich mit 11,$_2$ Millionen Franken belastet worden. Infolge der um 1 % erhöhten Einlagen der Verwaltung (15 statt 14 %) hat der Fehlbetrag am Deckungskapital, der im Jahre 1933 wieder um 12,$_9$ Millionen angewachsen war und den Betrag von 362,$_3$ Millionen erreicht hatte, im Jahre 1934 nur um 0,$_4$ Millionen zugenommen. Diese erfreuliche Erscheinung bedeutet aber noch nicht, dass damit das Maximum des Fehlbetrages erreicht sei. In den kommenden Jahren wird vielmehr dieser Fehlbetrag wieder weiter zunehmen, wenn nicht eine durchgreifende Sanierung der Kasse gelingt.

Für die Unfall- und Krankenversicherung sind im Jahre 1934 durch die Verwaltung 3,$_2$ Millionen aufgewendet worden. Alles in allem genommen bemessen sich die sozialen Lasten der Bundesbahnen im Jahre 1934 auf 35,$_4$ Millionen Franken, das sind 17,$_3$ % der gesamten Personalausgaben.

Über die Abschreibungen im Jahre 1934 unterrichtet die nachfolgende Übersicht:

	Fr.	Fr.
1. Anlagevermögen.		
a. Ordentliche Abschreibungen:		
Einlagen in den Erneuerungsfonds:		
Bahnbetrieb	20 562 964	
(davon Wattwil—Ebnat-Kappel Fr. 6 701)		
Materialverwaltung	2 275	
Kraftwerke	2 720 790	
Werkstätten	110 299	
Werfte Romanshorn . . .	989	23 397 317
Abschreibungen vom Baukonto:		
Materialverwaltung	12 943	
Werkstätten	526 095	
Schiffbetrieb auf dem Bodensee	84 295	
Werfte Romanshorn . . .	12 869	636 202
b. Ausserordentliche Abschreibungen:		
Untergegangene Bahnanlagen		1 187 997
Beseitigte Objekte und Inventargegenstände:		
Materialverwaltung	26 543	
Kraftwerke	1 043	
Werkstätten	116 726	
Depotwerkstätten	3 037	
Werfte Romanshorn . . .	—	147 349
		25 368 865
2. Betriebsvermögen.		
a. Magazin- und Betriebsvorräte:		
Materialverwaltung	207 757	
Werkstätten	169 791	
Depotwerkstätten	8 355	
Werfte Romanshorn . . .	6 000	391 903
b. Kursverlust und Minderwert von Titeln		62 081
		25 822 849

Zu diesen Abschreibungen kommen noch folgende Tilgungen:

	Fr.
Auf dem Anlagekapital der Bahn (Frist 100 Jahre)	5 377 255
Auf dem in den Kraftwerken investierten Kapital (Frist 60 Jahre) .	832 732
Auf den Anleihenskosten	2 442 778
	8 652 765

Im Berichte des Verwaltungsrates und der Generaldirektion, vom 7. Februar 1933, über die Finanzlage und die zu ihrer Sanierung zu ergreifenden Massnahmen, wurde die Stabilisierung der Schuldenlast als die hauptsächlichste Voraussetzung für die Sanierung der Finanzen unserer Verwaltung bezeichnet. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde die Forderung aufgestellt, dass das Unternehmen künftig für den Ausbau des Netzes sowie für Neuanschaffungen auf Kapitalrechnung nur noch so viel sollte aufwenden dürfen, als es im Durchschnitt der Jahre herauszuwirtschaften in der Lage sei. Im Jahre 1933 beliefen sich die zu Lasten des Erneuerungsfonds und des Baukontos gehenden Bauausgaben auf 47 281 546 Franken und die Abschreibungen und Tilgungen auf Fr. 33 385 854. Die Bauausgaben überschritten somit die Abschreibungen und Tilgungen noch um 13,$_9$ Millionen. Im Jahre 1934 erreichten die Bauausgaben den Betrag von Fr. 37 807 303 und die Abschreibungen auf dem Anlagevermögen und die Tilgungen Fr. 34 021 630. Die Bauausgaben überschreiten demnach in diesem Jahre die Abschreibungen und Tilgungen nur noch um Fr. 3 785 672, und vom Jahre 1935 an werden voraussichtlich die Abschreibungen und Tilgungen ausreichen, um die Bauausgaben ganz zu decken. Die Nettoschuldenlast der Bundesbahnen würde alsdann nur noch um das Defizit der jährlichen Gewinn- und Verlustrechnung ansteigen, wie dies im erwähnten Finanzbericht vorgesehen ist.

Die Kapitalkosten der Bundesbahnen setzen sich zusammen aus der Verzinsung der festen und schwebenden Schulden und den Finanzkosten. Diese Ausgaben haben im Jahre 1934 betragen:

1. Verzinsung der Anleihen und Depotscheine	Fr.	116 349 335
2. Verzinsung des Unfallrentenfonds	»	148 535
3. Verzinsung der schwebenden Schulden	»	1 737 514
4. Finanzunkosten	»	244 181
	Fr.	118 479 565

Diesen Kosten stehen gegenüber die Erträgnisse aus den Wertbeständen und Guthaben sowie die Zinsen für das zu Neubauten verwendete Kapital mit 3,$_3$ Millionen Franken. Im Jahre 1933 beliefen sich die Kapitalkosten auf 115,$_8$ Millionen und unter Berücksichtigung der Bauzinsen und der Erträgnisse aus den Wertbeständen und Guthaben auf 113,$_4$ Millionen Franken. Die Zunahme der Kapitalkosten erklärt sich daraus, dass ungeachtet der aus den Abschreibungen und Tilgungen für Bauzwecke verfügbaren Mittel und zur Deckung der Fehlbeträge der Gewinn- und Verlustrechnung wiederum neue fremde Mittel beschafft und verzinst werden mussten. Wenn sich die Erhöhung der Kapitalkosten gegenüber dem Vorjahr in verhältnismässig bescheidenen

Grenzen hielt, so ist das in der Hauptsache dem niedrigen Zins für die schwebenden Schulden zuzuschreiben.

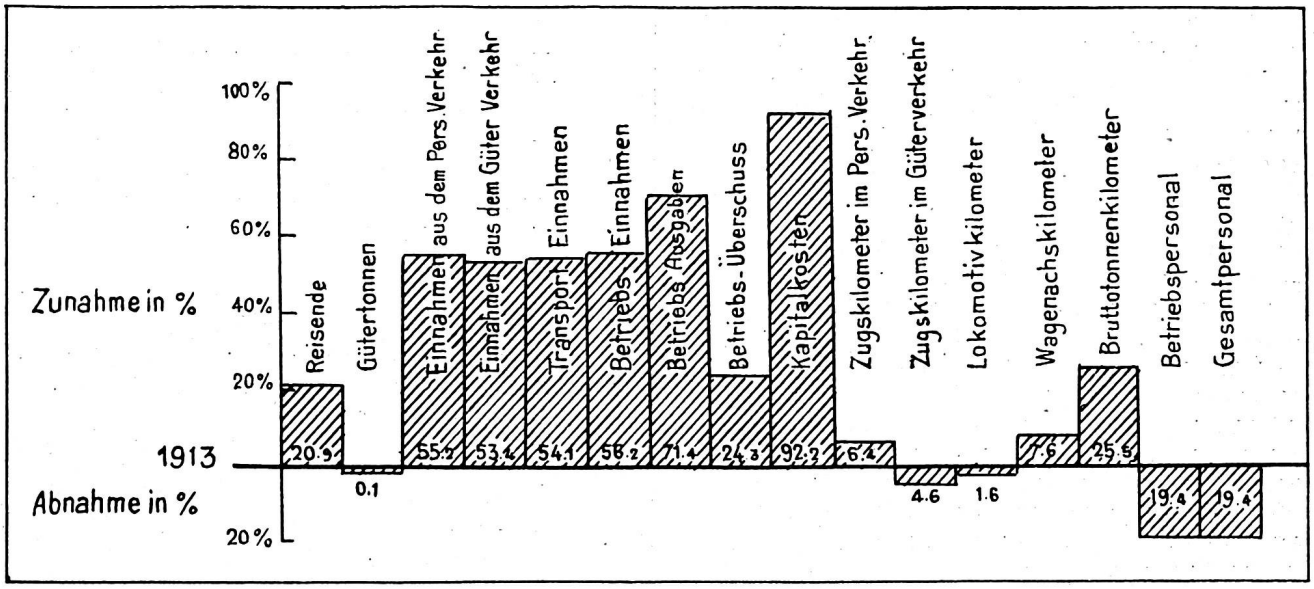
Im Berichtsjahr ist die Frage der Bundesbahnsanierung über die ersten Vorschläge und Beratungen nicht hinausgekommen.

Am 12. Juni 1934 hat der Vorsteher des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes dem Verwaltungsrate den von ihm ausgearbeiteten Vorentwurf vom 1. Juni 1934 für ein «Bundesgesetz über die Organisation der Verwaltung des dem Bunde gehörenden Eisenbahnnetzes» zur Vernehmlassung zugestellt. Verwaltungsrat und Generaldirektion haben in ihrem Bericht vom 16. Oktober 1934 zu diesem Gesetzesvorentwurf Stellung genommen und dessen Richtlinien zugestimmt. Mit der Weiterverfolgung der Angelegenheit musste zugewartet werden, bis der Volksentscheid über das Verkehrsteilungsgesetz vorliegt, weil die Höhe der Entwertung von diesem Entscheid abhängt. Ferner ist auch die Prüfung der Frage, ob und in welcher Weise an eine Hilfeleistung für die Privatbahnen gedacht werden kann, noch nicht abgeschlossen.

Gleichzeitig mit dem Vorentwurf für ein neues Bundesbahngesetz hat der Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartementes am 12. Juni 1934 dem Verwaltungsrat einen Entwurf zu einem dringlichen Bundesbeschluss über ausserordentliche und vorübergehende Massnahmen zur Einleitung der Reorganisation der Verwaltung und Sanierung der Finanzlage der Schweizerischen Bundesbahnen zur Begutachtung übermittelt. Zu diesem Entwurf hat sich der Verwaltungsrat in seinem Bericht vom 11. Juli 1934 geäussert. Gestützt auf die Botschaft des Bundesrates vom 16. November 1934 erging am 20. Dezember 1934 der als dringlich erklärte Bundesbeschluss über die vorübergehenden Massnahmen zur Vorbereitung der Reorganisation und Sanierung der Schweizerischen Bundesbahnen. Die Durchführung dieses Bundesbeschlusses ist eingeleitet. Sie fällt aber nicht mehr in das Berichtsjahr.

Abbildung 10.

Betriebs- und Wirtschaftszahlen 1913 bis 1934.



III. Allgemeine Verwaltungsangelegenheiten.

A. Internationale Verkehrsorganisationen.

1. Die internationale Simplondelegation versammelte sich am 4./5. Mai und am 14/15. September in Bern zur Beratung der üblichen Fahrplan- und Tariffragen sowie zur Entgegennahme der Bau- und Betriebsrechnung für die Strecke Brig–Iselle im Jahr 1932.

2. Das Internationale Eisenbahntransportkomitee tagte unter unserm Vorsitz am 4. und 5. Juli in Krakau. Es befasste sich mit verschiedenen Fragen der Benutzung von Reisebürofahrscheinen und beschloss die Vereinheitlichung der gebräuchlichsten internationalen Fahrausweise. Mit Rücksicht auf die Revision der beiden internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr (IÜP) und den Eisenbahn-Frachtverkehr (IÜG) in Rom — November 1933 — wurde die Anpassung verschiedener Erlasse des Komitees an die beiden revidierten Übereinkommen beschlossen.

3. Vom 4. bis 16. Juni fand in Baden-Baden eine Vereinigung der Ausschüsse des Internationalen Eisenbahnverbandes statt. Bei diesem Anlass waren wir zum erstenmal im Ausschuss für den Personenverkehr, in den die Schweiz auf Anregung ausländischer Eisenbahnverwaltungen aufgenommen worden war, vertreten. Daneben nahmen wir, wie bisher, teil an den Arbeiten des Ausschusses für den Güterverkehr, in dem wir den Vorsitz führen, des Ausschusses für den Austausch des Rollmaterials, des Ausschusses für technische Angelegenheiten und des von uns geleiteten Unterausschusses für die Bremse. Behandelt wurden verschiedene Fragen betreffend den kombinierten Eisenbahn- und Luft-

verkehr; die Ausgabe internationaler Fahrausweise; die Förderung der Gesellschaftsfahrten und der Reisen mit Volkszügen; die Beförderung von Gütern in Behältern (Containers); Heizung der Züge mit Dampf; Verwendung und Betrieb der durchgehenden Güterzugbremse; Zweckmässigkeit der Zettelhalter mit Gitterverschluss; Vorrichtung zur Erleichterung der Kupplung der Faltenbälge; Vorschriften über den Bau, den Austausch und die Taxierung von Behältern; Vereinheitlichung der Signal- und Laternenträger; elektrische Heizung der Personenwagen; Erfahrungen über den Betrieb leichter Schienentriebwagen.

Der Unterausschuss für die Bremse hielt unter dem Vorsitz unserer Verwaltung verschiedene Sitzungen ab und führte Versuche aus: Vom 30. April bis 9. Mai 1934 mit der Breda-Güterzugbremse in Bologna und auf der Strecke Bologna–Reggio und vom 26. Juni bis 3. Juli 1934 auf der Strecke Brennero-Bressanone.

Der geschäftsführende Ausschuss des Internationalen Eisenbahnverbandes tagte am 15. und 16. November in Paris. Er prüfte und genehmigte die Arbeiten und Anträge der Arbeitsausschüsse und legte deren Tätigkeitsprogramm für das Jahr 1935 fest.

4. Der Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen hat im Berichtsjahr keine Vereinsversammlung abgehalten. Die Haupttätigkeit des Vereins entfaltete sich in den ständigen Hauptausschüssen (Verwaltungsausschuss, Personenverkehrsausschuss, Güterverkehrsausschuss, Technischer Ausschuss), in denen wir vertreten sind. Sie befassten sich mit folgenden wichtigeren Geschäften: Voranschlag für die Einnahmen und Ausgaben der Vereinsverwaltung im Jahre 1935; Rechnungsablegung über die Verwaltung der Vereinskasse und der Versorgungskasse im Jahre 1933; Fragen der Vereinsstatistik sowie Angelegenheiten der Zeitung des Vereins; Bestrebungen für die engere Zusammenarbeit der Bahnärzte der Vereinsverwaltungen; Muster für einen Tarif für den internationalen Personen- und Gepäckverkehr; Aufstellung gemeinsamer Richtlinien für ein einheitliches internes Frachtrecht der Vereinsländer; Untersuchungen über die zweckmässigste Gestaltung des Frachtstundungsverfahrens und über die Anwendung des Durchschreibeverfahrens bei Ausstellung der Frachtbriefe; Neufassung und Vereinfachung der Vorschriften über das Ermittlungsverfahren bei fehlenden, überzähligen und beschädigten Sendungen; Erfahrungsaustausch über den gegenwärtigen Stand des Behälterverkehrs, um die Vervollkommnung der Neueinrichtung und ihre einheitliche Weiterentwicklung zu fördern; Rollmaterialfragen.

5. Unter dem Vorsitz unserer Verwaltung fand vom 25. Juni bis 2. Juli in Stockholm eine Sitzung des technischen Ausschusses und die Vollversammlung des Internationalen Güterwagenverbandes (R. I. V.) statt zur Neubearbeitung des Übereinkommens über die gegenseitige Benützung von Güterwagen im internationalen Verkehr. Dieses Übereinkommen wurde in einer vom 7.—17. März in Neapel ebenfalls unter dem Vorsitz unserer Verwaltung abgehaltenen Sitzung des Ausschusses vorbereitet.

Die Schweizerischen Bundesbahnen wurden für weitere fünf Jahre als geschäftsführende Verwaltung gewählt.

6. Am 14. und 15. September tagte in München unter dem Vorsitz unserer Verwaltung ein Ausschuss des Verbandes für die Benützung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr (R. I. C.). Dieser hatte einen Änderungsantrag der Jugoslawischen Staatsbahnen betreffend die Haftung für Beschädigungen, die offenbar vorsätzlich herbeigeführt wurden, zuhanden der im Oktober stattfindenden europäischen Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz vorzuberaten.

7. Vom 8.—13. Oktober wurde in Dubrovnik unter dem Vorsitz unserer Verwaltung die Europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz für das Fahrplanjahr 1935/36 abgehalten, an der 22 Regierungen und 121 Verwaltungen vertreten waren.

8. Vom 9.—10. April fanden in Florenz und vom 5.—9. November in Bruxelles internationale Güterzugfahrplankonferenzen statt, an denen unsere Verwaltung vertreten war. Diese Konferenzen befassten sich mit der Aufstellung von Ferngüterzugsverbindungen für Frachtgutwagenladungen im internationalen Verkehr sowie mit der Behandlung allgemeiner Betriebsfragen dieses Verkehrs.

B. Sachversicherung und Haftpflicht.

1. Von den kantonalen Brandversicherungsanstalten sind uns für 8 Brandfälle Fr. 2169 vergütet worden.

Im Kanton Luzern ist mit Wirkung ab 1. Januar 1934 das Gesetz betreffend die Ausdehnung der kantonalen Brandversicherung auf Elementarschäden an Gebäuden in Kraft getreten. Diese Elementarschädenversicherung ist für alle Gebäude auf Kantonsgebiet obligatorisch und beträgt $0{,}_1\,‰$ der Gebäudeschatzung.

2. Die unserer Selbstversicherung unterstellten Werte wurden im Berichtsjahr von 63 Brandfällen betroffen. Zu Lasten des Feuer- und Unfallversicherungsfonds sind Fr. 75 322 verrechnet worden.

3. Die Anzahl der Unfälle und der Betrag der im Jahre 1934 ausbezahlten Haftpflichtentschädigungen sind aus den statistischen Tabellen und den Rechnungen ersichtlich.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden von den Kreisdirektionen 111 Haftpflichtfälle erledigt (1933: 146).

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

a. Bei den Schweizerischen Bundesbahnen eingereichte Reklamationen.

Aus dem Jahre 1933 wurden unerledigt übernommen	479	Reklamationen	(1933: 812)
Im Berichtsjahr sind dazugekommen	12 499	»	(1933: 13 015)
Erledigt wurden: durch Abweisung	4 100	»	(1933: 4 374)
durch Zahlung	8 133	»	(1933: 8 974)

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

Den Bundesbahnen wurden von andern Verwaltungen überwiesen 1 555 Reklamationen (1933: 1 822)
Zu einer Zahlung der Bundesbahnen gaben Anlass . . . . . 1 335 » (1933: 1 560)

c. Unregelmässigkeiten.

Wegen Beschädigung oder Minderung sind 338 (1933: 857)
und wegen Ablieferungshindernissen . . . 852 (1933: 822) Meldungen eingegangen.

d. Prozesse.

Aus dem Vorjahr hängige Prozesse .	1	(1933: 2)
Im Berichtsjahr neu dazugekommen.	3	(1933: 2)
Im ganzen erledigt	2	(1933: 3)

C. Automobil und Eisenbahn.

a. Gesetzgebung.

Wie wir bereits vor einem Jahr feststellten, ist die Automobilverkehrsgesetzgebung durch die Inkraftsetzung der wichtigsten Vollzugserlasse zum neuen Automobilgesetz zu einem vorläufigen Abschluss gelangt. Im Berichtsjahr ist noch die schon im letzten Geschäftsbericht erwähnte Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer von der Bundesversammlung genehmigt und vom Bundesrat auf 1. Juli 1934 in Kraft gesetzt worden. Für den Wettbewerb von Bahn und Automobil ist diese Verordnung trotz des darin enthaltenen Nachtfahrverbotes für schwere Motorlastwagen nicht von grosser Bedeutung.

Von Wichtigkeit für den Haushalt der Bundesbahnen ist dagegen das Schicksal des eidgenössischen Verkehrsteilungsgesetzes, über dessen Entstehungsgeschichte und Inhalt wir schon letztes Jahr berichtet haben. Der Bundesrat hat den im Jahre 1933 von den Bahn- und Automobilinteressenten gemeinsam aufgestellten Gesetzesentwurf mit Botschaft vom 23. Januar 1934 im wesentlichen unverändert an die eidgenössischen Räte weitergeleitet. Der Ständerat behandelte das Geschäft in der Juni-Session und stimmte dem Gesetz mit allen gegen 1 Stimme zu; bei der Schlussabstimmung im Nationalrat am 28. September 1934 sprachen sich nur 2 Mitglieder des Rates gegen das Gesetz aus. Auch die eidgenössischen Räte haben am Entwurf keine wesentlichen Änderungen angebracht. Da innert der am 1. Januar 1935 abgelaufenen Referendumsfrist von 100 823 Stimmberechtigten gegen das Gesetz das Referendum ergriffen wurde, muss es noch der Volksabstimmung unterbreitet werden. Diese wurde vom Bundesrat auf den 5. Mai 1935 festgesetzt.

b. Astoversuche und Sesa.

In der Schweiz kann die SESA (Schweizerische Express AG.), an der heute neben den Bundesbahnen 68 Privatbahnen beteiligt sind, als Generalunternehmerin des Eisenbahntransport-Ergänzungsdienstes betrachtet werden. Der planmässige Ausbau und die Vereinheitlichung des Camionnagedienstes wurde auch im Berichtsjahr fortgesetzt, so dass heute 673 Stationen und 1669 Ortschaften (die auch bedienten, aber zu grösseren politischen Gemeinden gehörenden Weiler werden bei dieser Zählung nicht berücksichtigt) über einen SESA-Camionnagedienst verfügen. Im Jahre 1927 waren es 101 Eisenbahnstationen und 122 Ortschaften. Die SESA vergibt diese Ergänzungsdienste an private Unternehmungen. Der von der SESA gleichfalls eingeführte SESA-Franko-Domizillieferungsdienst erfreut sich zunehmender Beliebtheit. Von 1930 bis 1934 wuchs die Zahl der Sendungen auf das Dreieinhalbfache an.

Die schon im letzten Bericht erwähnten Versuche, den Lastwagen nicht nur im Eisenbahntransport-Ergänzungsdienst zu verwenden, sondern ihm bis zu einem gewissen Grad auch eigentliche Bahnersatzdienste zu übertragen, sind von unserer Verwaltung durch Vermittlung der SESA im Berichtsjahr fortgesetzt worden. Seit dem 15. Mai 1934 erstreckte sich der ASTO-Dienst auf 721 km oder rund einen Viertel des gesamten für ihn in Betracht kommenden Bundesbahnnetzes. Es sind für den ASTO-Dienst zurzeit insgesamt 91 Lastwagen nötig. Diese bedienen neben den 22 Verkehrszentren (Sammelstationen) 161 Zwischenstationen und legen je Arbeitstag zusammen 9000 km zurück. Sie schliessen bis jetzt im Zubringer- und Verteilungsdienst 730 nicht an der Bahn gelegene Ortschaften und Weiler an das Bahnnetz an.

Die ASTO wird im Vollausbau 400 bis 500 Lastwagen benötigen, die zum grossen Teil mit Anhängern verkehren werden. An Stelle der 641 heutigen Güterabfertigungsstationen der Bundesbahnen würden künftig nur noch 60 Verkehrszentren von den Stückgüterzügen direkt bedient. Dafür würden rund 4000 Ortschaften und Weiler an das Bundesbahnnetz angeschlossen und eine nach dem Vorbild der Paketpost ausgebaute Güter-Haus-Hausbedienung erhalten.

Die Versuche mit diesem gemischten Transportdienst stehen im Zusammenhang mit dem angestrebten Bundesgesetz für die Verkehrsteilung und Zusammenarbeit von Bahn und Auto, von dem unter *a* die Rede war; sie sollen in erster Linie darüber Aufschluss geben, welche Einsparungen und Vereinfachungen im Güterzugs- und Stationsdienst durch die gemischte Betriebsweise erzielt werden können.

D. Beteiligung an andern Unternehmen.

1. Der Verkehr im Bahnhof-Kühlhaus in Genf hat sich gegenüber dem Vorjahr verbessert. Der nach Verzinsung der Anleihen verbleibende Einnahmenüberschuss übersteigt wesentlich den des Jahres 1933. Er wird zu Abschreibungen verwendet. Eine Dividende an das Aktienkapital kann nicht ausgerichtet werden.

2. In erfreulicher Weise haben sich die Geschäfte im Bahnhof-Kühlhaus in Basel entwickelt. Das Betriebsjahr 1934 schliesst mit einem befriedigenden Einnahmenüberschuss ab, der zu Amortisationen verwendet wird. Eine Dividende an das Aktienkapital wird nicht ausgerichtet.

3. Das finanzielle Ergebnis der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft Basel liegt noch nicht vor.

Wie uns mitgeteilt wird, ist jedoch gegenüber dem Vorjahr eine weitere Besserung zu erwarten.

Der Umschlag in den Basler Hafenanlagen betrug im Berichtsjahr 1 897 903 Tonnen gegenüber 1 694 631 Tonnen im Vorjahr.

4. Die Arbeiten beim Etzelwerk schreiten entsprechend dem neuen Bauprogramm, das die Betriebseröffnung auf Herbst 1937 vorsieht, vorwärts. Im Gebiete des künftigen Stausees sind 11 km Strassen fertiggestellt und $8{,}_5$ km im Bau. Die Arbeiten am Hühnermattdamm (Abschluss gegen das Alptal), an der Staumauer, am Druckstollen und Wasserschloss sind in Angriff genommen worden. Der Aushub der 20 m tiefen Baugrube für das Maschinenhaus ist beendigt und vom Unterbau sind $^2/_3$ betoniert. Die Bleche für die Druckleitung sind zur Hauptsache angeliefert und es ist in einigen Fabriken bereits mit der Herstellung der Rohre begonnen worden. Die Turbinen, Generatoren und Transformatoren befinden sich in den Werkstätten der Maschinenfabriken, denen sie vergeben wurden, in Arbeit.

Die Bauausgaben betragen bis 31. Dezember 1934 Fr. 15 370 779. 60. Zur Deckung der Vorschüsse der beiden Partner (SBB und NOK) und zur Beschaffung weiterer Mittel wurde im Berichtsjahr bei einer Bankengruppe ein Obligationenanleihen von Fr. 10 000 000 aufgenommen.

5. Das Geschäftsergebnis der Schweizerischen Kraftübertragungs-AG., an der wir beteiligt sind, ist im Jahre 1934 wesentlich besser als im Vorjahr. Das Aktienkapital bleibt aber trotzdem ohne Verzinsung. Dagegen werden vermehrte Abschreibungen an Übertragungsleitungen vorgenommen. Bauaufwendungen von Belang sind im Berichtsjahr nicht gemacht worden.

6. Die SESA, Schweizerische Express AG., war auch während des letzten Berichtsjahres wiederum hauptsächlich in zwei Richtungen tätig. Sie traf innerhalb des Rahmens bahnamtlicher Verfügungen und der durch den kommerziellen Dienst unserer Verwaltung aufgestellten Richtlinien mit Verfrachtern Vereinbarungen über die Gewährung von Vergünstigungen, um den Bahnverwaltungen Transporte zu erhalten, die sonst auf der Landstrasse befördert würden, und sie vermehrte und erweiterte in allen Gegenden des Landes die Bahntransport-Ergänzungsdienste (Camionnagedienste). Die Sesa hat schon vor einigen Jahren begonnen, mit Inhabern von Agenturen und mit verschiedenen Speditionsfirmen Abmachungen über die Bildung von Sammelwagen durch diese Unternehmer zu treffen. Die Bedeutung dieser Sammelwagendienste nimmt ständig zu. Seit der Einführung und der inzwischen erfolgten beträchtlichen Ausdehnung von Bahntransport-Ersatzdiensten, der ASTO, besorgt die SESA auch die Einrichtung und die Aufsicht des automobilbetriebstechnischen Teiles aller dieser Dienste. Sie wird für das Jahr 1934 die übliche Dividende von 5 % ausrichten.

E. Geschäftsleitung.

Die Generaldirektion hat in 51 Sitzungen 323 Geschäfte behandelt.

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

Die Lage der Pensions- und Hilfskasse und die zu ihrem Schutz zu ergreifenden Massnahmen; Ausdehnung der Bahnhofreklame; Bericht der Kommission für die Untersuchung der Personalverhältnisse bei den Bauabteilungen der Generaldirektion und der Kreisdirektionen sowie bei der Abteilung für Elektrifizierung; Personalbestand; Einstellung zum Verkehrsteilungsgesetz; Reorganisationsfragen.

F. Verwaltungsrat.

Der Verwaltungsrat hat während des Geschäftsjahres in 7 Sitzungen 22 Geschäfte beraten, die in der Hauptsache in den Abschnitten IV—XI des allgemeinen Teils des Geschäftsberichtes erwähnt sind.

G. Kreiseisenbahnräte.

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

Neben den ordentlichen Geschäften wurden in der Hauptsache, in Form von Anregungen, Interpellationen und Wünschen, Tarif- und Fahrplanangelegenheiten sowie Baufragen behandelt. Als wichtigere Geschäfte sind zu nennen: Verwendung von Holz- statt Eisenschwellen beim Oberbau der Bundesbahnen; Elektrifizierung der Brünigbahn; Abgabe von verbilligten Ausflugsbilletten, Neueinführung der normalspurigen Linien in den Bahnhof Luzern.

Die Kreiseisenbahnräte haben ferner eine gemeinsame Sitzung (28. Mai 1934) abgehalten und sich dabei mit den folgenden Fragen beschäftigt: Verwendung von Holz- und Eisenschwellen beim Oberbau der Bundesbahnen; besondere tarifarische Massnahmen zur Hebung des Personenverkehrs.

Im Einverständnis mit den drei Kreiseisenbahnräten ist die üblicherweise jeweilen im Monat November stattfindende zweite gemeinsame Tagung dieser Räte auch im Jahre 1934 ausgefallen.

IV. Finanz- und Rechnungswesen.

A. Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung.

1. Zur Deckung der laufenden Bedürfnisse musste zu Beginn des Jahres zur Ausgabe einer 4 % Bundesbahnanleihe von 100 Millionen Franken geschritten werden, die vom Kartell schweizerischer Banken und vom Verband schweizerischer Kantonalbanken fest übernommen wurde. Das Bankensyndikat legte die Anleihe vom 9. bis 16. Februar 1934, mittags, zum Kurse von 99 % plus 0,6 % Stempel zur öffentlichen Zeichnung auf. Der Emission war kein voller Erfolg beschieden. Unangenehme Rückwirkungen irgendwelcher Art ergaben sich aber daraus für unsere Verwaltung nicht.

2. Aus dem Ertrage der Anleihe wurden die im Vorjahre ausgegebenen Reskriptionen im Betrage von 15 Millionen, die vom Kanton Genf vorübergehend übernommenen 15 Millionen sowie ein Vorschuss des eidgenössischen Finanzdepartementes von 25 Millionen Franken zurückbezahlt. Der Rest diente zur Deckung der laufenden Bedürfnisse. Gegen Ende des Jahres waren wir neuerdings Schuldner des eidgenössischen Finanzdepartementes im Betrage von 6 Millionen Franken.

3. Die im Laufe des Jahres dem Portefeuille der Pensions- und Hilfskasse zugewiesenen Depotscheine im Betrage von Fr. 11 200 000 stellen den Überschuss dar, um welchen die Einnahmen der Kasse die Entnahmen aus derselben überwiegen. Auf Ende des Jahres besass diese Kasse für Franken 274 785 000 solcher Scheine gegen Fr. 263 585 000 im Vorjahre. Die Verzinsung betrug während des ganzen Jahres 4¼ %.

4. Infolge der Aufnahme der 4 % Bundesbahnanleihe vom März 1934 und der Ausgabe von neuen Depotscheinen nahm der Betrag der festen Anleihen um Fr. 123 500 000 zu; dieser Zunahme standen aber Kapitalrückzahlungen von Fr. 29 179 932. 65 gegenüber, so dass unsere Anleihensschuld auf Ende des Jahres Fr. 2 937 249 257. 94 betrug gegen Fr. 2 842 929 190. 59 im Vorjahre. An dieser Erhöhung der Anleihensschuld ist das Defizit der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1934 mit Fr. 42 969 107. 19 beteiligt.

5. Bei der Sparkasse des Personals hat sich die Zahl der Einleger von 10 127 auf 9629 vermindert. Dieser erstmalige Rückschlag ist wahrscheinlich auf die Aufhebung der kreisweisen Verwaltung zurückzuführen.

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

1510	Barhinterlagen und Garantierücklässe	Fr. 2 486 356. —
1083	Wertschriftenhinterlagen .	» 11 501 910. 95
2801	Bürgschaften	» 22 803 926. 85
5394	Sicherheiten im Gesamtbetrage von	Fr. 36 792 193. 80

(1933: Fr. 41 166 299. 80).

Der Rückgang ist in der Hauptsache auf die mit der Abnahme der Bauausgaben im Zusammenhange stehende Herabsetzung der Generalkautionen unserer Grosslieferanten zurückzuführen.

7. Das Portefeuille der eigenen Wertschriften weist auf Ende des Jahres einen Buchwert von Fr. 15 829 044. 85 auf gegen Fr. 14 191 606. 75 im Vorjahre. Die Neuwertung der Wertschriften ergab einen Minderwert von Fr. 60 171. 70, der auf den allgemeinen Kursrückgang bei den Eisenbahnobligationen zurückzuführen ist.

8. Im Laufe des Jahres wurden für Rechnung der Pensions- und Hilfskasse an 41 Bedienstete Hypothekardarlehen im Gesamtbetrage von 875 400 Franken ausgerichtet.

Während des Berichtsjahres erfolgten auf die Hypothekardarlehen Kapitalrückzahlungen im Betrage von Fr. 890 941. 70. Auf Jahresende belief sich der Gesamtbetrag der Hypothekardarlehen auf Fr. 61 382 944. 55 gegen Fr. 61 378 133. 35 im Vorjahre. Hievon entfallen Fr. 49 119 070. 75 für Wohnbauten des Personals.

Der Zinsfuss für Hypothekardarlehen an Private betrug 4¼ %, an einzelne Angestellte und an Eisenbahnerbaugenossenschaften 4 %.

B. Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung.

1. Im Rahmen der Reorganisation des Rechnungsdienstes wurde am 1. Juli 1934 die Sektion für Rechnungs- und Kassawesen des Kreises I aufgelöst. Infolgedessen sind beim Kreis I die Obliegenheiten der Bureaux für das Ausgabenrechnungswesen und des Rechnungsrevisors teils von den Rechnungsbureaux der Fachabteilungen (Bauabteilung, Betriebsabteilung Stations- und Zugsdienst, Betriebsabteilung Zugförderungsdienst), teils von der Rechnungskontrolle in Bern übernommen worden; die Kreisbuchhaltung und die Kreiskasse wurden aufgehoben und die Geschäfte dieser zwei Dienststellen der Hauptkasse und der Hauptbuchhaltung in Bern übertragen; das Bureau für Personalversicherung wurde der Sektion für Personalangelegenheiten angegliedert.

2. Im Verlaufe des Jahres 1934 sind folgende Revisionen bei den Rechnungs- und Kassenstellen der Generaldirektion und der Kreisdirektionen vorgenommen worden:

Durch Organe der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung 3 Revisionen des Kassabestandes bei der Hauptkasse; Revision der Bestände der eigenen Wertschriften, der Wertschriften der Pensions- und Hilfskasse, des Guyer-Zeller-Fonds und des Fonds für nicht pensionsberechtigte Bedienstete der SBB; Prüfung der Jahresergebnisse pro 1933 über den Bahnhofbuchhandel und über die Bahnhofreklame, sowie Prüfung der Geschäftsbücher der Jahre 1931/33 von 7 Bahnhofwirtschaften; ferner eine Anzahl Revisionen von Vorschusskassen der Dienststellen und eine Revision der Kasse einer Speiseanstalt.

Durch Organe der Kreise wurden 10 Revisionen der Kreiskassen, verschiedene Revisionen der Sparkasse des Personals, ferner eine Anzahl Revisionen von Vorschusskassen der Dienststellen und der Kassen von Speiseanstalten vorgenommen.

Die sämtlichen Revisionen haben die Richtigkeit der vorhandenen Bar- und Wertschriftenbestände und die Übereinstimmung mit der Buchführung

ergeben, mit Ausnahme einiger kleiner Differenzen, die jeweilen sofort aufgeklärt und ausgeglichen wurden.

3. Die Bau- und Betriebsrechnungen der Simplonlinie Brig–Iselle des Jahres 1932 sind am 19. März durch eine Kommission der internationalen Simplondelegation einer Prüfung unterzogen worden. Die Rechnungen des Jahres 1933 wurden am 16. Juli der internationalen Simplondelegation zugestellt.

C. Verkehrskontrolle.

1. Die den Geschäftsfirmen auf den Stationen eröffneten Frachtkredite haben folgende Änderungen erfahren: neu eröffnet 313, aufgehoben 254; Stand Ende Dezember 1934: 4236.

2. Auf den 1. September sind 37 weitere Abfertigungsstellen mit Postcheck- und Girorechnungen ausgerüstet worden.

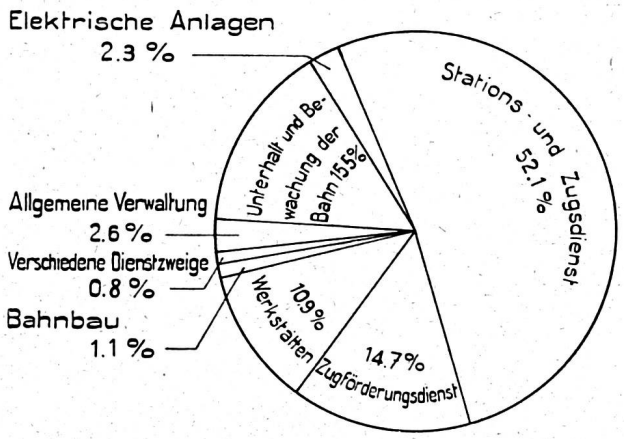
V. Personalangelegenheiten.

A. Allgemeine Personalangelegenheiten.

1. Gestützt auf den Bundesbeschluss über vorübergehende Massnahmen zur Vorbereitung der Reorganisation und Sanierung der Schweizerischen Bundesbahnen, vom 20. Dezember 1934, haben wir die notwendigen Vorschriften für das neu in unseren Dienst tretende Personal im Entwurf ausgearbeitet. Diese Vorschriften sollen provisorisch in Kraft treten, sie bedürfen aber noch der Genehmigung des Verwaltungsrates und des Bundesrates.

Abbildung 11.

Die Gliederung des Personals nach Dienstzweigen 1934.



2. Den Disziplinarkommissionen wurden 17 Disziplinarbeschwerden zur Begutachtung vorgelegt. In 11 Fällen lautete das Gutachten der Disziplinarkommission auf Bestätigung der durch die erste Instanz verfügten Strafe, und in 6 Fällen wurde eine Milderung empfohlen. Die Beschwerdeinstanz stimmte in 15 Fällen dem Antrage der Disziplinarkommission zu, und in einem Falle konnte dem Vorschlage nur teilweise Rechnung getragen werden. In einem Falle musste der Antrag der Disziplinarkommission abgelehnt werden.

3. Die Personalausschüsse haben in 10 Sitzungen verschiedene dienstliche Geschäfte begutachtet.

4. Vom Personal sind 51 Prämierungsvorschläge für die Vereinfachung, Verbesserung oder Verbilligung des Betriebes eingereicht worden. 20 Vorschläge konnten durch Verabfolgung von Anerkennungsurkunden sowie von Geldbeträgen prämiiert werden.

5. Zu Lasten des «Hilfsfonds für nicht pensionsberechtigte Bedienstete» ist in einem Fall eine Unterstützung im Betrage von Fr. 360 verabfolgt worden.

6. Aus dem Guyer-Zeller-Fonds wurden an 15 Bedienstete Belohnungen im Gesamtbetrage von Fr. 460 für die Verhütung von Unfällen oder die Abwendung von Gefahren ausgerichtet.

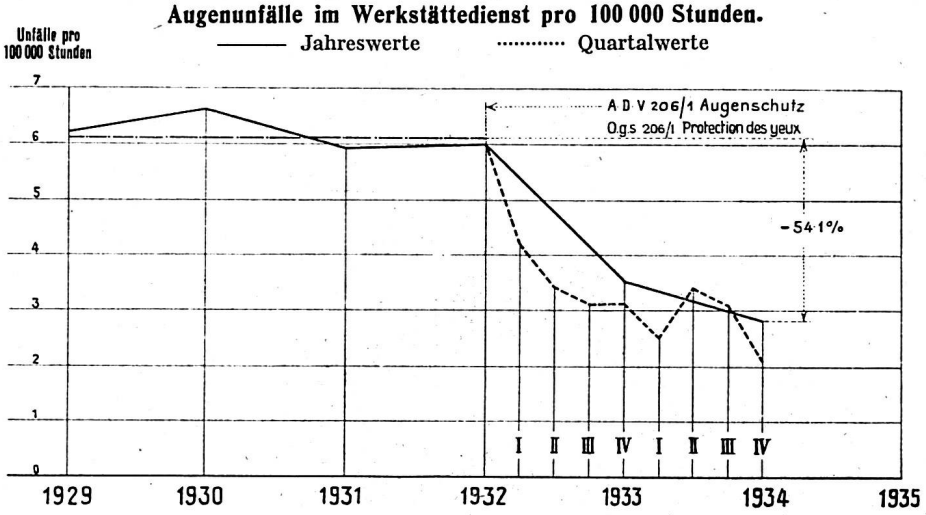
7. Psychotechnik. Im Berichtsjahre wurden psychotechnisch begutachtet 81 Bewerber für den Stations- und 72 für den Kondukteurdienst. Von 264 Bewerbern um Handwerkerlehrstellen der Werkstätten, die die Kenntnisprüfung ablegten, wurden 130 zu den Eignungsprüfungen einberufen. Die fortgeführten Erfolgskontrollen zeigten gute Ergebnisse. Am Ausbau der Eignungsprüfungen wurde weiter gearbeitet.

8. Unfallverhütungsdienst. Die in den Hauptwerkstätten begonnene systematische Unfallverhütung wurde in verstärktem Masse fortgesetzt. Nachdem man sich während der 1. Etappe der Unfallverhütungstätigkeit speziell mit dem Studium des Unfallrisikos sowie mit dem unfallsicheren Ausbau der Betriebseinrichtungen befasste, galt die 2. Etappe mehr der Personalinstruktion. Die Bediensteten, deren Leben und Gesundheit geschützt werden soll, mussten notwendigerweise in den Brennpunkt des Interessekreises gestellt, d. h. zur Unfallverhütung erzogen, mit den Schutzvorrichtungen und ihrer Handhabung vertraut gemacht und zu vorsichtigem und überlegtem Arbeiten angehalten werden. Dabei trat immer deutlicher in Erscheinung, dass eine wirksame Unfallverhütung nur im Zusammenhang mit einer strengen Arbeitsdisziplin durchgeführt werden kann. Dies führte in der Folge zur Einordnung der Unfallverhütung in den ordentlichen Pflichtenkreis eines jeden Aufsichtsbeamten. Im fernern wurde in jeder Werkstätte ein besonderer Beamter bezeichnet, der sich neben seinen Obliegenheiten mit den Aufgaben der Unfallverhütung zu befassen hat und für den einheitlichen Vollzug der erlassenen Unfallverhütungsvorschriften und Weisungen dem Werkstättevorstand gegenüber verantwortlich ist.

Die Massnahmen zur Verhütung von Unfällen bei der mechanischen Holzbearbeitung, unter Beizug eines Instruktionsmaschinisten, wurden beendigt. Diese Massnahmen kamen indessen nicht nur in prophylaktischer Hinsicht zur Geltung, sondern führten auch zu einer Modernisierung der Betriebe und Einrichtungen, zu einer rationelleren Ausnützung der Maschinen und Werkzeuge sowie zu einer wirtschaftlicheren Gestaltung der Arbeit selbst.

Abbildung 12.

Augenunfälle im Werkstättedienst pro 100 000 Stunden.

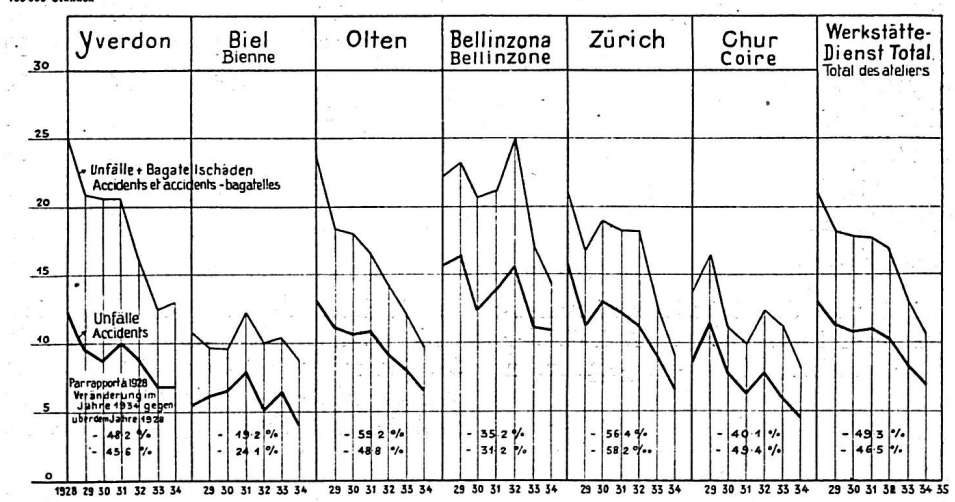


Die Augenunfälle haben im Berichtsjahre eine weitere Abnahme erfahren. Die Unfallhäufigkeit ist nunmehr gegenüber dem Mittelwert der Jahre 1929—1932 um 65,5 % gesunken.

Die Abnahme der gesamten Unfallhäufigkeit in den einzelnen Werkstätten ist aus der folgenden graphischen Darstellung ersichtlich.

Abbildung 13.

Betriebsunfälle im Werkstättedienst bezogen auf 100 000 Stunden.



Ähnliche Massnahmen wie in den Hauptwerkstätten wurden auch beim Bahnunterhaltungsdienst und namentlich zur Verhütung von Starkstromunfällen durchgeführt. Mit Befriedigung darf festgestellt werden, dass die Anstrengungen von sichtlichem Erfolg begleitet waren; die Zahl der Starkstromunfälle hat seit dem Jahre 1930, insbesondere aber seit dem Jahre 1932, trotz fortschreitender Elektrifikation stark abgenommen (s. Abb. 14). Trotz Zunahme der Verkehrsleistungen und Abnahme des Personalbestandes zeigt die Unfallhäufigkeit beim gesamten Bundesbahn-Personal seit dem Jahre 1929 ausgesprochen sinkende Tendenz. Gegenüber dem Jahre 1928 hat die gesamte relative Unfallhäufigkeit im Jahre 1934 um 25 % abgenommen. Noch in viel stärkerem Masse ist ein Rückgang der schweren Unfälle, insbesondere der Todesfälle, festzustellen.

Es ereigneten sich Todesfälle auf 1000 Bedienstete im Jahre

1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
0,98	0,60	1,07	0,79	0,78	0,60	0,40

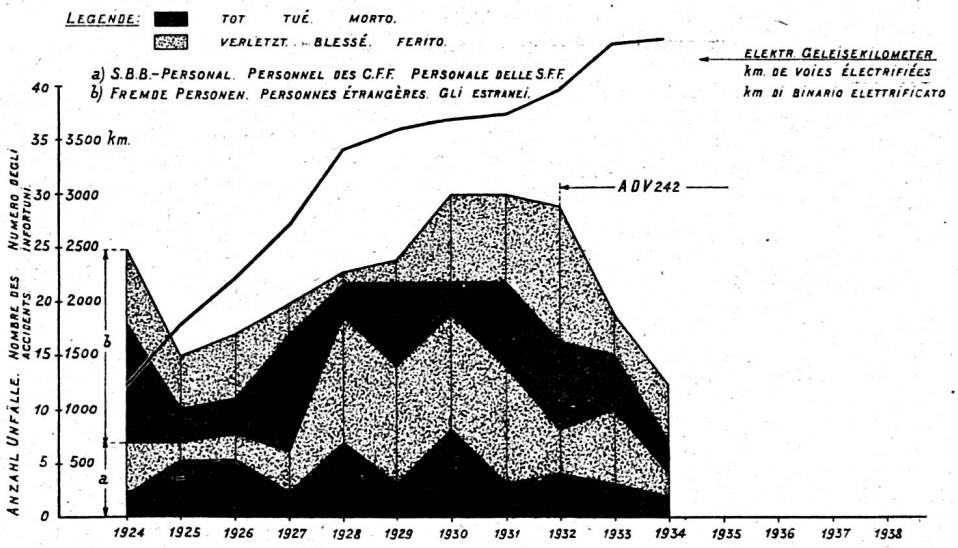
B. Personalversicherung.

1. Pensions- und Hilfskasse.

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

Fälle	G.-D.	Kreise I	Kreise II	Kreise III	Zusammen
Invalide					
mit Pension	12	259	263	220	754
mit Abfindung	—	—	2	—	2
Gestorbene Aktive	10	43	49	38	140
Pensionierte Witwen	8	30	41	31	110
» Waisen	2	30	53	29	114
» Doppelwaisen	3	6	—	6	15

Abbildung 14.



STARKSTROMUNFÄLLE AN ELEKTR. TRAKTIONSANLAGEN.
INSTALLATIONS DE LA TRACTION ÉLECTRIQUES, ACCIDENTS DÛS AU COURANT FORT.
INFORTUNI CAUSATI DALLA CORRENTE FORTE AD IMPIANTI DELLA TRAZIONE ELETTRICA.

Invalide — Fälle	G.-D.	Kreise I	Kreise II	Kreise III	Zusammen
Gestorbene Invalide	30	109	167	170	476
Pensionierte Witwen	10	66	98	99	273
» Waisen	1	18	14	14	47
» Doppelwaisen	—	2	1	1	4
Gestorbene Witwen	14	57	58	79	208
Pensionierte Doppelwaisen	—	1	1	6	8
Wiederverheiratete Witwen	1	1	4	3	9
Abfindungen gemäss Art. 41	—	—	1	—	1

Ausserdem sind von den Hilfskassenkommissionen Unterstützungen im Sinne des Art. 43 der Statuten im Betrage von Fr. 86 666.— zugesprochen worden (238 Fälle).

b. Über den Stand der versicherten Aktiven und des anrechenbaren Jahresverdienstes auf den 31. Dezember 1934, sowie an pensionierten Invaliden, Witwen, Waisen und Unterstützten gibt nachstehende Zusammenstellung Auskunft.

Versicherte Aktive:	1934	1933	Anrechenbarer Jahresverdienst: 1934	1933
Vollversicherte	29 698	30 545	Fr. 153 565 686	Fr. 158 541 903
Spareinleger	549	637	» 1 725 186	» 1 993 742

	1934	1933	Betrag der Jahrespension: 1934	1933
Pensionierte Invalide	10 665	10 416	Fr. 37 568 391	Fr. 36 352 841
» » vorübergehend, zu Lasten des Betriebes	47	—	» 288 568	» —
» teilweise Invalide	90	—	» 30 374	» —
» Witwen	6 235	6 060	» 9 617 035	» 9 173 230
» Waisen	1 372	1 442	» 663 512	» 697 286
» Doppelwaisen	112	110	» 106 809	» 103 983
» erwerbsunfähige Waisen	280	254	» 151 426	» 134 046
Unterstützte Verwandte	88	91	» 46 772	» 48 781
» gem. Art. 56 des Beamtengesetzes	21	19	» 25 015	» 22 495

Die Zahl der versicherten Aktiven und der Betrag der anrechenbaren Besoldung sind infolge der Personalverminderung, wie im Vorjahre, zurückgegangen. Die Abnahme betrug bei der Zahl der versicherten Aktiven 935 und bei der anrechenbaren Besoldungssumme Fr. 5 244 773. Neu sind im Rechnungsjahre bloss 109 Mitglieder in die Kasse (86 in die Vollversicherung und 23 in die Sparversicherung) aufgenommen worden.

c. Da für die Reservenberechnung ein um 1 % höherer Verwaltungsbeitrag (15 % statt 14 %) eingestellt werden konnte, weist die Gewinn- und Ver-

lustrechnung auf Ende 1934 eine Zunahme der fehlenden Reserven um bloss Fr. 443 369 auf, gegenüber 12,$_9$ Millionen Franken im Vorjahre. Wäre der Fehlbetrag voll verzinst worden, so hätten sich im Rechnungsjahre die fehlenden Reserven um rund 13,$_3$ Millionen Franken vermindert.

Über die auf den 31. Dezember 1934 abgeschlossene Bilanz gibt die Seite 132 Auskunft.

d. Der Wertschriftenbestand der Pensions- und Hilfskasse hat sich im verflossenen Jahre von Fr. 328 231 889. 35 um Fr. 8 969 561. 20 auf Franken 337 201 450. 55 vermehrt. Die Bewertung des Titelportefeuilles ergab eine Wertverminderung von Fr. 33 155, herrührend von einem allgemeinen Rückgang der Obligationenkurse.

2. Unfallversicherung.

a. Für die Versicherung unseres Personals haben wir der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern im Jahre 1934 folgende Prämien bezahlt:

Für Betriebsunfälle	1934	1933
Versicherte Lohnsummen	Fr. 146 374 739	Fr. 154 912 887
Prämien	» 2 103 320	» 2 228 043
Mittlerer Prämiensatz	14,$_{37}$ ‰	14,$_{38}$ ‰
Für Nichtbetriebsunfälle		
Versicherte Lohnsummen	Fr. 145 828 597	Fr. 154 333 378
Prämien	» 577 800	» 611 622
Mittlerer Prämiensatz	3,$_{96}$ ‰	3,$_{96}$ ‰

Als Agenturdienstentschädigung hat uns die Anstalt Fr. 214 489 (1933: Fr. 209 349) vergütet.

b. Den Haftpflichtrentnern ist auch im Jahre 1934, bei weiterem Vorhandensein der besondern Bedürftigkeit und der übrigen Voraussetzungen des Bundesbeschlusses vom 15. Juni 1920, eine Hilfeleistung im Betrage der im vorigen Jahre gewährten Zulage zu Lasten des Betriebes ausgerichtet worden. Ebenso wurde den von der ehemaligen Seetalbahn übernommenen Pensionierten die Teuerungszulage, die sie von dieser Bahn erhalten haben, auch im Jahre 1934 zu Lasten des Betriebes ausgerichtet. Die ausbezahlten Hilfeleistungen und Teuerungszulagen betrugen insgesamt Fr. 39 817.15 (1933: Fr. 40 187.50).

3. Krankenkasse.

Am 31. Dezember 1934 waren gemäss Art. 16 und 17 der Statuten versichert (die entsprechenden Zahlen des Vorjahres sind in Klammern angegeben):

Klasse *a* (nur für Krankenpflege) 22 760 (23 094) Männer und 1195 (1213) Frauen;

Klasse *b* (nur für Krankengeld) 1 (3) Mann, keine Frauen;

Klasse *c* (für Krankenpflege und Krankengeld) 173 (170) Männer und 13 (19) Frauen.

Über die Gewinn- und Verlustrechnung geben die Seiten 135 und 136 Auskunft.

Die Versicherungsklasse *a* hat einen Vorschlag von Fr. 140 299. 50 (1933: Fr. 81 799. 50) aufzuweisen. Die Krankenpflegekosten sind, wie im Vorjahre, zurückgegangen. Auf Ende des Rechnungsjahres beträgt der Ausgleichsfonds Fr. 458 021. 60 (1933: Fr. 317 722. 10).

Die Versicherungsklasse *b* verfügt über einen Reservefonds von Fr. 8107. 35 (1933: Fr. 7852. 45).

Die Versicherungsklasse *c* hat einen Rückschlag von Fr. 633. 20 (1933: Fr. 3039. 60) erlitten, der aus den Zinsen des Spezialfonds gedeckt wurde. Der Spezialfonds hat um Fr. 3143. 90 (1933: Fr. 777. 50) zugenommen und beträgt auf Ende des Rechnungsjahres Fr. 129 337.65 (1933: Fr. 126 193.75).

Über die Krankheitsverhältnisse im Rechnungsjahr gibt die «Statistik zur Gewinn- und Verlustrechnung pro 1934» auf Seite 137 dieses Berichtes Auskunft. Die auf einen Versicherten entfallenden Heilungskosten (Arzt-, Arznei- und Spitalkosten) betrugen bei den Werkstättenkrankenkassen Fr. 39. 41 (1933: Fr. 44. 41) und bei den Kreiskrankenkassen Fr. 38. 32 (1933: Fr. 40. 33). Die Verhältnisse haben sich somit gebessert. Während von den neun administrativen Kasseneinheiten im Vorjahre noch vier Kassaverluste aufzuweisen hatten, hat im Rechnungsjahre nur noch eine Kasseneinheit (Werkstätte Bellinzona) mit Verlust abgeschlossen.

Die dem Bundesamt für Sozialversicherung vorgelegte Rechnung unserer Krankenkasse pro 1933 hat dieser Behörde keinen Anlass zu Bemerkungen oder Verfügungen gegeben.

C. Bahnärztlicher Dienst.

1. Im Jahre 1934 kamen 13 888 Krankheitsfälle und 4621 Unfälle zur Anmeldung gegenüber 16 468 Krankheitsfällen und 4726 Unfällen im Vorjahre. Die Zahl der Krankheits- und Unfalltage beträgt 484 284 (1933 = 523 588). Das ergibt auf einen Beschäftigten eine Morbidität von 15,$_{70}$ Tagen (1933: 16,$_{50}$).

Die mittlere Heilungsdauer betrug:

	1934	1933
bei Krankheiten (ohne Kurzabsenzen) Tage	25,$_{31}$	25,$_{15}$
bei Unfällen » » »	19,$_{83}$	19,$_{27}$

2. Im Berichtsjahr fanden statt:

Aufnahmeuntersuchungen	197	388
Begutachtungen auf Invalidität	679	632
Kontrolluntersuchungen bei Dienstaussetzungen wegen Krankheit	1312	1465

VI. Materialverwaltung.

A. Materialbeschaffung.

Im Berichtsjahre sind folgende wichtigeren Materialien beschafft worden:

Oberbau- und Stellwerkmaterial . . .		24 408 t
Holzschwellen (Schweizerholz) Stück .		35 283
Betriebsstoffe für die Zugförderung (ohne Kohlen)		8 144 t
Eisen und Metalle für die Werkstätten und übrigen Dienste		7 416 t
Verschiedene Artikel für die Werkstätten und übrigen Dienste im Werte von	Fr.	1 050 500
Baumaterialien (Zement usw., Karbid, Farben)		1 773 t
Materialien für Heizung, Beleuchtung und Reinigung; ferner elektrisches Material, Einfriedigungen, Inventargegenstände, Bureaumaterial, Unkraut- und Staubbekämpfungsmittel usw. im Werte von	Fr.	3 197 100
Dienstkleider im Werte von rund	»	1 468 000

B. Verkauf von Altmaterial.

Es wurde verkauft:

Altmaterial der Werkstätten und übrigen Dienste für	Fr.	678 700
Altmaterial aus dem Oberbau für	»	1 203 000

C. Kohlenversorgung.

Der Verwaltungsrat genehmigte am 30. April den Vertrag mit den Mines Domaniales françaises de la Sarre über die Lieferung von 60 000 t Kohlen.

Gesamteingänge an fossilem Brennmaterial:

Holland	2 480 t
Frankreich	1 110 t
Saargebiet	69 030 t
Deutschland	22 832 t
Belgien	2 452 t
Polen	3 051 t
England	14 536 t
im ganzen	115 491 t
(1933:	208 103 t)

Der Kohlenlagerbestand betrug:
Anfang 1934: 189 661 t
Ende 1934: 137 711 t

VII. Tarifwesen und Verkehrswerbung.

A. Allgemeines.

Die Kommerzielle Konferenz der Schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten hielt am 15. Juni ihre 43. Sitzung ab.

B. Personen- und Gepäckverkehr.

1. Auf 1. September wurde die Gültigkeitsdauer der Streckenabonnemente Serie B für 10 Hin- und Rückfahrten, die bisher einheitlich 3 Monate betrug, wie folgt nach der Entfernung abgestuft:

1—100 km	. .	3 Monate
101—200 km	. .	4 »
über 200 km	. .	6 »

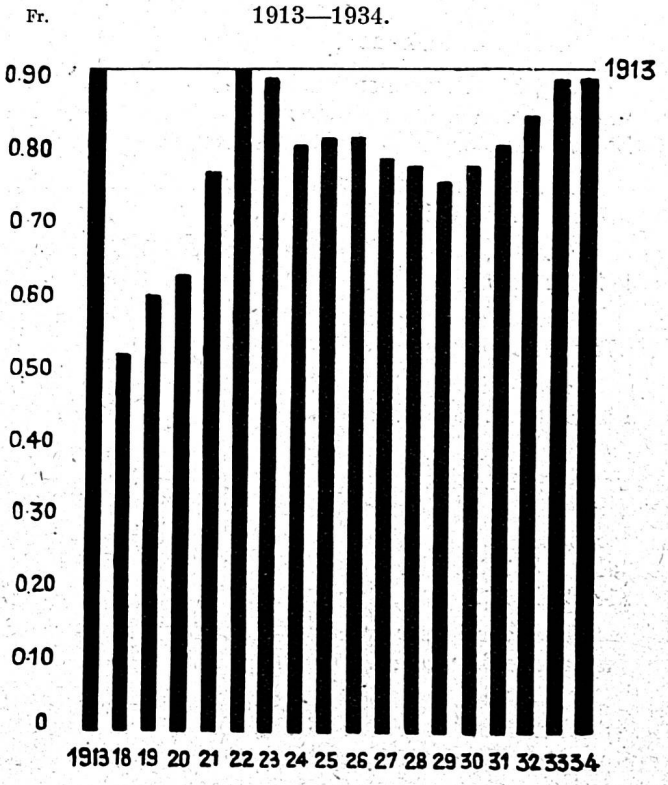
Dadurch haben diese Abonnements, die sich grosser Beliebtheit erfreuen, eine noch stärkere Verbreitung gefunden.

2. Die seit dem 15. Juli 1933 für die 10tägigen Retour- und Rundfahrtbillette zugelassene Verlängerung der Gültigkeitsdauer ist auf 1. Juli auch auf die 45tägigen schweizerischen zusammenstellbaren Billette und die 45tägigen festen Rundfahrtbillette ausgedehnt worden. Gegen Bezahlung eines Zuschlages von 10 bzw. 20 % kann die Gültigkeitsdauer dieser Billette auf 60 bzw. 90 Tage verlängert werden.

3. Vom 7. bis 22. April ist als Propagandamassnahme die «Jugend-Reisewoche» durchgeführt worden, wobei die Vergünstigung gewährt wurde, dass mit jedem Reisenden, der ein Billett zur ganzen Taxe löste, ein Jugendlicher bis zum 16. Jahr oder zwei Kinder bis zum 12. Jahr taxfrei mitreisen konnten. Von den Bundesbahn-Stationen wurden insgesamt 186 607 Gratisbillette für Jugendliche ausgegeben.

Abbildung 15.

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



4. Vom 2. bis 10. Juni gelangte eine zweite «Schweizer Reisewoche» zur Durchführung. Wie bei der gleichnamigen Veranstaltung im Herbst 1933, berechtigten die Billette einfacher Fahrt zur Gratisrückfahrt. Im Gegensatz zur ersten Reisewoche konnte dagegen diesmal die Rückfahrt nach Ablauf der Reisewoche stattfinden. Die Schweizer-Reisewochebillette hatten eine Gültigkeit von 10 Tagen, mit der einzigen Einschränkung, dass die Hinfahrt während der Dauer der «Reisewoche» ausgeführt werden musste.

Der Verkehr der zweiten «Reisewoche» war etwas schwächer als derjenige der ersten. Es ist dies namentlich auf das weniger günstige Wetter und auf den Umstand zurückzuführen, dass sie ausserhalb der Schulferien stattfand. Die Zahl der bei den Bundesbahn-Stationen ausgegebenen Billette einfacher Fahrt, die zur Gratisrückfahrt berechtigten, betrug 971 269, bei der Reisewoche im Herbst 1933 dagegen 1 241 084. Unter Berücksichtigung aller Umstände dürfen die Ergebnisse der zweiten Reisewoche dennoch als befriedigend bezeichnet werden.

5. Zur Erleichterung des Wintersportes und namentlich des Skisportes wurde beschlossen, nach Ausserkrafttreten des Tarifs für Winter-Wochenendbillette (gültig vom 9. Dezember 1933 bis 18. März 1934) Winterend-Sportbillette auszugeben, und zwar während der Zeit vom 24. März bis 29. April. Wie bei den Winter-Wochenendbilletten bestand die Vergünstigung im allgemeinen darin, dass das Billett einfacher Fahrt zur freien Rückfahrt berechtigte, wobei immerhin der Schnellzugzuschlag für den Hin- und Rückweg voll zu zahlen war. Die Winterend-Sportbillette wurden nach einer Reihe von Stationen ausgegeben, die zu dieser Zeit für die Ausübung des Wintersportes noch in Frage kamen. Es handelte sich hier um eine versuchsweise Lösung, die getroffen wurde, weil es wegen des sonst eingetretenen grossen Einnahmenausfalls nicht möglich war, die Vergünstigung der Winter-Wochenendbillette auf die Osterfeiertage mit ohnehin sehr starkem Verkehr auszudehnen.

6. Auf 6. Oktober ist der Tarif für Sonntagsbillette, mit Gültigkeit bis 14. April 1935, eingeführt worden. Durch diese Massnahme wurde die gleiche Vergünstigung gewährt wie im Vorjahr, auf Grund des damaligen Tarifs für Winter-Wochenendbillette, mit der Erweiterung, dass die Monate Oktober und November sowie die Zeit vom 19. März bis 14. April in die Ausgabedauer einbezogen wurden.

7. Zur Förderung des Reiseverkehrs aus dem Ausland gewähren die schweizerischen Transportunternehmungen (einschliesslich der Postverwaltung) mit Unterstützung des Bundes auf den vom 15. Juni bis 15. Oktober 1934 und vom 15. Dezember 1934 bis 30. April 1935 im Ausland bei Reisebureaux und Agenturen der Bundesbahnen sowie bei schweizerischen Grenzstationen gelösten schweizerischen Fahrausweisen für Hin- und Rückfahrten und Rundreisen wiederum eine ausserordentliche Ermässigung unter der Bedingung, dass sich die Reisenden mindestens 7 Tage in der Schweiz aufhalten.

Die Ermässigung beträgt auf den Einzelfahrausweisen 30 % und auf den Familien- und Gesellschaftsbilletten (für Gruppen von 8—99 Personen) 15 %.

8. Am 1. Juni ist infolge Herabsetzung der Personen- und Gepäcktaxen auf den Poststrecken für die direkte Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expressgut zwischen den wichtigern Bahnstationen und den bedeutendern Postautostationen (Höhenkurorte) ein neuer Tarif in Kraft getreten.

Dieser sieht als wesentliche Neuerung vor, dass die Billette in der Richtung nach den Postautostationen am Bahnschalter erhältlich sind, während sie bisher auf dem Postbureau zu lösen waren. Im Verkehr mit einer grossen Zahl Postautostationen fiel sodann die Vorausbestellung des Postplatzes weg.

9. Auf den Zeitpunkt ihrer Betriebseröffnung (26. Juli) ist mit der Drahtseilbahn Unterwasser-Iltios ein direkter Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet worden.

10. Auf den 1. Januar sind die Frachten für die Beförderung von Reiseautomobilen als Gepäck auf der Gotthardtunnelstrecke Göschenen-Airolo von Fr. 41.60 auf Fr. 25.— und auf der Simplontunnelstrecke Brig–Iselle transit von Fr. 52.60 auf Fr. 30. — herabgesetzt worden. Am 15. Mai wurden entsprechend gebildete Frachten für die Beförderung von Reiseautomobilen bei Aufgabe als Gepäck für einige weitere Stationsverbindungen der Gotthardstrecke eingeführt.

Gleichzeitig sind für die Beförderung von als Gepäck aufgegebenen Motorfahrrädern mit Seitenwagen die um 50 % ermässigten Ausnahmefrachten für die gepäckweise Beförderung von Reiseautomobilen bis zu 8 Sitzplätzen zugestanden worden.

11. Seit 1. Mai wird für die von Touristen (Pfadfinder usw.) mitgeführten zusammengelegten Zelte in ähnlicher Weise wie für Faltboote die Gratisbeförderung gewährt. Bedingung ist hiebei, dass die Besitzer der Zelte bei der Übergabe am Gepäckwagen Fahrausweise für wenigstens zwei Personen pro Zeltpaket oder Zeltsack vorweisen. Das Gewicht der Zeltpakete oder Zeltsäcke darf 30 kg nicht übersteigen.

12. Auf 15. September trat ein III. Nachtrag zum internationalen Tarif für die Ausgabe zusammengestellter Fahrscheinhefte in Kraft, der für die Bahnen verschiedener Länder die Wiedergewährung einer Ermässigung auf den Fahrscheinheften für Hin- und Rückfahrten und Rundfahrten vorsieht. Die von unserer Verwaltung gewährte Ermässigung von 20 % entspricht derjenigen der schweizerischen zusammenstellbaren Billette.

13. Seit 20. September können bei der Ausgabe von Fahrausweisen nach deutschen Stationen Registermark nicht mehr angerechnet werden.

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

a. Streckenabonnements:

		Anzahl der ausgegebenen Abonnements (mit und ohne Schnellzugzuschlag)		Einnahmen einschl. Ausfertigungsgebühr, aber ohne Schnellzugzuschläge Fr.	
		1934	1933	1934	1933
Serie I	Allgemeine Abonnements für beliebige Fahrten	56 893	58 807	982 765	1 036 030
Serie I*a*	Allgemeine Abonnements für täglich 2 einfache Fahrten	89 500	96 792	1 357 376	1 474 669
Serie II	Schülerabonnements für beliebige Fahrten	143 891	142 827	1 456 064	1 447 954
Serie II*a*	Schülerabonnements für beliebige Fahrten an bestimmten Tagen	38 796	35 237	285 393	278 730
Serie III	Arbeiterabonnements für werktäglich 1 Hin- und Rückfahrt	426 477	437 948	4 042 363	4 105 931
Serie III*a*	Arbeiterabonnements für werktäglich 2 Hin- und Rückfahrten	91 628	88 528	721 985	689 438
Serie III*b*	Arbeiterabonnements für 4 Hin- und Rückfahrten im Monat	—	4 404	—	43 110
Serie IV	Abonnement für beliebig zusammengestellte Strecken	806	588	259 818	233 160
Serie A	für 20 einfache Fahrten in 3 Monaten	35 638	28 711	377 196	315 017
Serie B	für 10 Hin- und Rückfahrten in 3 Monaten	47 087	43 573	1 171 322	1 111 293
Arbeiterabonnements zum Besuche der Familie		1 754	743	21 607	8 597
	im ganzen	932 470	938 158	10 675 889	10 743 929

b. Generalabonnements:

Generalabonnements für	Anzahl der ausgegebenen Abonnements ohne Schnellzugzuschlag		mit Schnellzugzuschlag		im ganzen	
	1934	1933	1934	1933	1934	1933
8 Tage	—	—	5 475	6 267	5 475	6 267
15 »	—	—	4 547	5 459	4 547	5 459
30 »	—	—	1 829	2 024	1 829	2 024
Kurzfristige Abonnements	—	—	11 851	13 750	11 851	13 750
3 Monate, gültig für 1 Person [1]	1 193	1 283	10 794	10 941	11 987	12 224
3 » » » 2 Personen [1]	17	30	333	337	350	367
6 » » » 1 Person [2]	510	536	4 711	4 763	5 221	5 299
6 » » » 2 Personen [2]	7	14	158	146	165	160
12 » » » 1 Person	86	91	648	694	734	785
12 » » » 2 Personen	5	5	36	42	41	47
Langfristige Abonnements	1 818	1 959	16 680	16 923	18 498	18 882

Die Einnahmen (einschliesslich Schnellzugzuschlag) betrugen:

im ganzen		Anteile SBB	
1934	1933	1934	1933
Fr. 8 811 347	Fr. 9 211 973	Fr. 7 440 932	Fr. 7 857 960

c. Abonnements zum Bezuge halber Billette:

	Anzahl der ausgegebenen Abonnements		Einnahmen im ganzen		Einnahmen Anteile SBB	
	1934	1933	1934	1933	1934	1933
für 3 Monate	3 198	4 038	Fr. 439 400	Fr. 524 428	Fr. 388 298	Fr. 466 553
» 12 »	695	767				

d. Schweizerische zusammenstellbare Billette:

Anzahl der ausgegebenen Billette		Einnahmen im ganzen		Einnahmen Anteile SBB	
1934	1933	1934	1933	1934	1933
157 856	129 649	Fr. 6 180 204	Fr. 5 329 258	Fr. 4 089 558	Fr. 3 652 103

e. Internationale zusammenstellbare Billette:

Anzahl der in der Schweiz ausgegebenen Billette		Einnahmen [3] alle schweizerischen Verwaltungen		Einnahmen Anteile SBB	
1934	1933	1934	1933	1934	1933
4 025	4 358	Fr. 486 267	Fr. 539 243	Fr. 437 275	Fr. 479 557

[1]) Einschliesslich der Ratenkarten zu 12monatigen Abonnements.
[2]) Es handelt sich hier um die 3. Ratenkarte zu 12monatigen Abonnements.
[3]) Aus den in der Schweiz und im Auslande ausgegebenen Billetten.

f. Die Einnahme der Bundesbahnen aus dem Verkauf von Streckencoupons für ihre Strecken durch private Reiseunternehmungen betrug Fr. 6 778 311 (im Vorjahre Fr. 7 088 242).

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

Agentur in	London	Fr. 2 171 743 (im Vorjahr Fr. 1 935 527), davon für die Schweiz Fr. 1 118 910 (847 304);
»	Paris	Fr. 2 170 507 (im Vorjahr Fr. 2 070 436), davon für die Schweiz Fr. 1 068 499 (1 042 501);
»	Berlin	Fr. 1 562 103 (im Vorjahr Fr. 1 073 243), davon für die Schweiz Fr. 657 898 (486 618);
»	New York	Fr. 120 468 (im Vorjahr Fr. 85 801), davon für die Schweiz Fr. 69 400 (38 769);
»	Wien	Fr. 154 120 (im Vorjahr Fr. 321 417), davon für die Schweiz Fr. 151 412 (173 899);
»	Rom	Fr. 140 781, davon für die Schweiz Fr. 112 157.

h. Die Einnahme der Bundesbahnen aus dem Verkauf der Spezialbillette für Verwaltungsextrazüge zu ermässigten Preisen betrug nach Abzug der sich auf rund Fr. 38 000 (im Vorjahre Fr. 43 000) belaufenden Propagandakosten Fr. 769 000 (Fr. 771 000).

i. Aus den von den Stationen veranstalteten Gesellschaftsfahrten zu ermässigten Preisen betrug die Einnahme der Bundesbahnen nach Abzug der sich auf rund Fr. 38 000 (im Vorjahre Fr. 38 000) belaufenden Propagandakosten Fr. 770 000 (Fr. 758 000).

C. Güter- und Tierverkehr.

1. Die schweizerischen allgemeinen Tarifvorschriften und die Güterklassifikation sind wie folgt geändert und ergänzt worden:

In Abweichung von den Bestimmungen des Art. 20 wurden die Stationen versuchsweise ermächtigt, die Fracht für Sendungen schmaler Gegenstände, die nur wegen ihrer Länge nicht in gedeckt gebaute Wagen verladen werden können, wie z. B. Leitern, Röhren, Stangen, bis zu einer Länge von höchstens 10 m, über Normalspurbahnen, nach dem wirklichen Gewicht zu berechnen, wenn die Beförderung auf einem in den Güterzügen vorhandenen und mit andern Gütern beladenen offenen Wagen erfolgen kann und der Absender sich im Frachtbrief mit der Verdoppelung der Lieferfrist einverstanden erklärt.

In den Art. 48 (Verzeichnis der in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter) wurden «Abfälle der Viscosefabrikation wie dem Spezialtarif I zugewiesen» und «Deckenhohlkörper aus Papierstoff» neu aufgenommen.

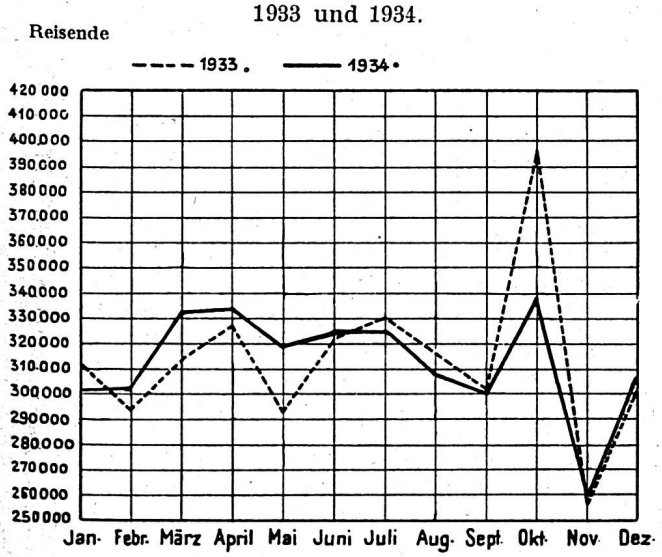
Vorgängig einer allgemeinen Regelung wurden unsere Stationen versuchsweise ermächtigt, von den Bestimmungen des Art. 57 über die beschränkte frachtfreie Eisbeigabe insofern abzuweichen, als den in besondern Wagen (Kühlwagen und andere) beförderten leichtverderblichen Waren, Eis (inbegriffen Kohlensäureeis [Trockeneis]) auch in grössern Mengen als 5 % frachtfrei beigeladen werden darf, soweit dies zum Schutze der Ware während der Beförderung unbedingt erforderlich ist.

In die Güterklassifikation sind einbezogen worden: «Ätzkalilauge» und «Essig (Obst- und Weinessig)» mit Tarifierung nach Spezialtarif I; «Deckenhohlkörper aus Papierstoff» mit Tarifierung nach Spezialtarif II.

Abbildung 16.

Täglich beförderte Reisende.

1933 und 1934.

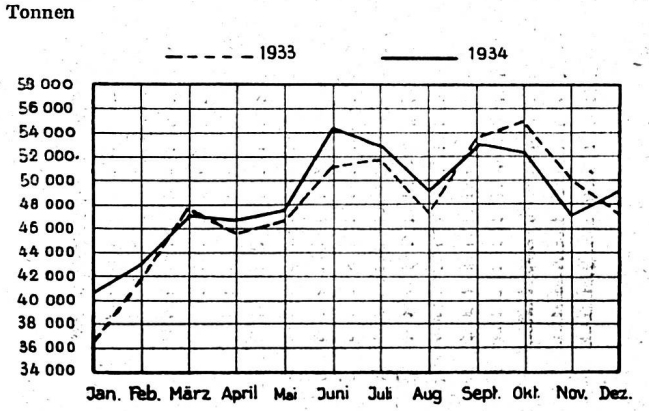


2. Die Anwendung des Reglements über die Gewährung von Frachterleichterungen für Aus-

Abbildung 17.

Werktäglich beförderte Tonnen im Gesamtgüterverkehr.

1933 und 1934.



stellungsgegenstände wurde für 138 Ausstellungen zugestanden.

3. Die Gebühr für die Überfuhr von Wagenladungen vom Bahnhof Luzern nach den Umladeplätzen am Vierwaldstättersee und umgekehrt wurde von Fr. 1. 80 auf Fr. 1. 30 pro Eisenbahnwagenachse (Hin- und Rückfahrt) herabgesetzt.

4. Am 1. Februar ist eine Neuausgabe der Vorschriften über die Abfertigung von Gütern nach Stationen schweizerischer Transportunternehmungen, für welche direkte Gütertarife nicht bestehen, in Kraft getreten.

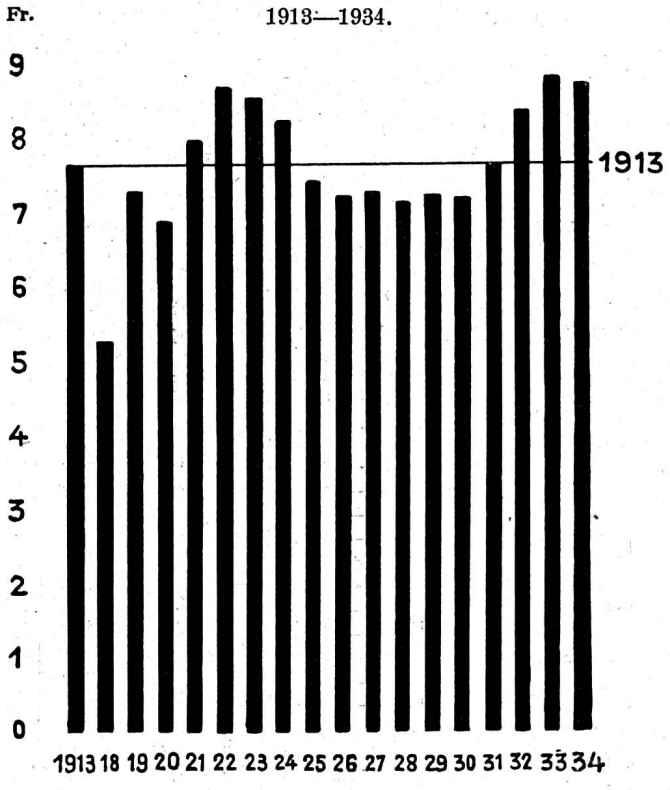
5. Am 1. August wurde der Gütertarif für den internen Verkehr der Bundesbahnen in zwei Heften neu herausgegeben. Heft 1 enthält die allgemeinen Bestimmungen, die Distanztabellen, das Normaltaxschema und die Leitungsvorschriften für den Verkehr SBB–SBB über Privatbahnen. Im Heft 2 sind die Taxen der Stations- und Ausnahmetarife enthalten. Die Neuerstellung war durch zahlreiche Distanzänderungen sowie durch die erforderliche Zusammenfassung der mittels 17 Nachträgen zur bisherigen Ausgabe vom 1. Januar 1918 durchgeführten vielen Änderungen und Ergänzungen bedingt. In die Neuausgabe sind auch die westschweizerischen Grenzstationen Bouveret frontière bis Delle frontière sowie die Stationen der Nyon-Crassier-Bahn aufgenommen worden, so dass die hiefür bestandenen besondern 3 Tarifhefte aufgehoben werden konnten.

6. Im direkten schweizerischen Güterverkehr wurden im Hinblick auf die erforderlichen zahlreichen Änderungen und Ergänzungen die Tarifhefte 6 (MLB), 13 (BN), 17 (FMA), 25 (PBr) und 39 (OCh) durch Neuausgaben ersetzt. Zu allen übrigen Tarifheften sind Nachträge herausgegeben worden.

Abbildung 18.

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

1913—1934.



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

Der Ausnahmetarif Nr. 3 für Lebensmittel in Eilfracht wurde auch im direkten Verkehr mit der Sierre-Montana-Vermala-Bahn gültig erklärt.

Die Gültigkeitsdauer des II. Nachtrages zum Ausnahmetarif Nr. 18 mit ermässigten Taxen für Papierholz ist bis und mit 30. Juni 1935 verlängert worden.

Der Ausnahmetarif Nr. 25 für gewisse Güter des Spezialtarifs III wurde anwendbar erklärt für Rohteer zur Veredelung, von Gaswerk zu Gaswerk und von den Gaswerken nach Pratteln.

In das Artikelverzeichnis des Ausnahmetarifs Nr. 31 für den Export verschiedener Güter schweizerischer Herkunft wurden «Graphit-Elektroden» mit Tarifierung nach Serie 1 aufgenommen. Die Taxen der Serie 5 dieses Tarifs werden bis auf weiteres für Kalziumkarbid im Rückerstattungsweg an diejenigen schweizerischen Karbidwerke gewährt, die sich verpflichten, ihre gesamten Transporte, d. h. sowohl die Rohstoffe als auch die Produkte im Empfang und Versand, mit der Bahn zu befördern.

Der Ausnahmetarif Nr. 41 für flüssige Milch usw. ist auch gültig erklärt worden im internen und direkten Verkehr der Biel-Täuffelen-Ins-Bahn.

Der temporäre Ausnahmetarif Nr. 50 für landwirtschaftliche Erzeugnisse schweizerischer Herkunft ist für das laufende Jahr wieder gültig erklärt worden, und zwar die Taxen der Serien 3, 6 und 7 wegen der diesjährigen frühzeitigen Reife der Früchte schon ab 1., anstatt erst ab 15. August. Die Taxen der Serie 2 *a* wurden sodann vom 18. Juni an für frisches Obst, frische Feld- und Gartengewächse sowie für frische Beeren schon für 2000 kg oder dafür zahlend angewendet. Ferner trat zu diesem Tarif ein II. Nachtrag in Kraft, der für die Dauer vom 1. September bis 31. Dezember 1934 für Weinmost (Sauser), neuen Wein, Obstmost und Obstwein in Wagenladungen von 5 und 10 t besonders ermässigte Taxen brachte.

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

a. vom 15. Februar bis 30. Juni für Wein und Obstwein schweizerischer Herkunft, in Fässern sowie in Fass- und Zisternenwagen, bei Aufgabe von 5000 und 10 000 kg als Frachtgut, die Taxen der Serien 4 und 5 des temporären Ausnahmetarifs Nr. 50;

b. vom 1. Mai 1934 bis 30. April 1935 für die als Eilgut leer zurückgehenden Verpackungen (Transportkisten) von Rahmeissendungen, die zuvor als Expressgut nach Stationen im Bereich des direkten schweizerischen Expressgutverkehrs aufgegeben worden sind, versuchsweise, ohne Rücksicht auf die Entfernung und das Gewicht eine einheitliche Taxe von 50 Rp. pro Sendung;

c. vom 15. Oktober 1934 bis 30. April 1935 für feldbesichtigte und anerkannte Saatkartoffeln inländischer Herkunft bei Aufgabe als Eil- und Frachtgut, in Einzelsendungen und in Wagenladungen um 50 % ermässigte Taxen;

d. vom 1. Dezember 1934 bis 31. März 1935 für Mineralwasser (auch mit Kohlensäure und Fruchtzusatz), für Obstmost, Obstwein (vergoren und unvergoren) sowie für Limonade und andere ähnliche künstliche Getränke bei Aufgabe als Eilstückgut die Taxen des Ausnahmetarifs Nr. 1 für Bier.

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

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

b. bei Aufgabe in Frachtgutladungen von 5 und 10 Tonnen höchstens Fr. 1. 50 pro 100 kg.

Die diese Sätze übersteigenden Frachten fallen zufolge eines Bundesratsbeschlusses zu Lasten des Bundes.

10. Ausnahmetaxen für Güter in Wagenladungen wurden eingeführt:

a. im innerschweizerischen Verkehr für:

Abfallauge der Sulfitzellulosefabrikation mit geringem Zusatz von Petroleumpech ab Luterbach; Asphalt Couvet (Rég.) und Travers–verschiedene Stationen; Backsteine Pieterlen-Lugano SFF; Gips Luzern–Tessin und Airolo-Castione; Granit Biasca und Osogna C.–Lugano; Hochofenschlackensand und Schaumschlacken Choindez-Pfäffikon (Schwyz); Kastanienholzextrakt und Quebrachoholzextrakt Maroggia-M.–verschiedene Stationen; Linoleum Giubiasco–verschiedene Stationen; Koksgries verschiedene Stationen–St. Sulpice sowie Vevey und Vouvry-Baulmes; Mörtel, feuerfester, und Steine, feuerfeste, Lausen–verschiedene Stationen; Pflastersteine verschiedene Stationen–Basel, Schaffhausen und Neuhausen; Sand, kiesel- und quarzhaltiger, Court, Marthalen und Moutier (Münster)–Dulliken; Sand, Kies und Schotter Villeneuve–Cully und Rivaz; Schwefelkohlenstoff Pratteln–verschiedene Stationen; Schwefelsäure Uetikon–Mendrisio;

b. für die Ausfuhr von

Kastanienholzextrakt schweizerischer Herkunft ab Maroggia–Melano; Ölkuchen Steffisburg–Romanshorn transit und Singen (Hoh.) SBB transit;

c. für die Einfuhr von

Tabakstaub Iselle transit–Renens (Vaud).

11. Seit 1. März wird für den in den Basler Rheinhäfen mit der Eisenbahn und mit Strassenfahrzeugen aus- und eingehenden Güterverkehr zugunsten des Kantons Baselstadt eine Hafenabgabe erhoben, die je nach der Güterart 5—50 Rp. für 1000 Kilogramm beträgt. Auf den gleichen Zeitpunkt ist an Stelle der bisherigen Hafenfrachten von Fr. 2 bzw. 3 pro Wagenachse eine einheitliche Gewichtstaxe von 35 Rp. für 1000 kg getreten.

12. Im deutsch-schweizerischen Güterverkehr erschien eine Neuausgabe des Tarifs, Teil I, enthaltend reglementarische Bestimmungen und besondere Vorschriften für bestimmte Güter. Für Elektrodenkohlen, Pflastersteine und Ton sind ab deutschen Stationen direkte Ausnahmetarife in Kraft getreten. Wegen Änderung der Auslandstaxen musste der Tarif für Südfrüchte und frische Weintrauben ab Genève-Cornavin transit neu herausgegeben werden. Für Sendungen nach Deutschland ist das Verbot der Nachnahmebelastung eingeführt worden.

13. Verschiedener ausländischer Taxänderungen wegen ist der Ausnahmetarif für Holz Österreich–Schweiz mit Anhang am 1. März neu erschienen.

14. Wegen Ermässigung der ungarischen Taxen musste der Getreidetarif Ungarn–Schweiz am 1. Juli neu herausgegeben werden.

15. Im tschechoslowakisch-schweizerischen Güterverkehr trat eine Neuausgabe des Tarifs, Teil I, enthaltend die Zusatzbestimmungen zum I. Ü. G. und allgemeine Tarifbestimmungen in Kraft. Ferner wurde ein neuer Tarif, Teil II, enthaltend die Stationsverzeichnisse, Kilometerzeiger und Leitungsvorschriften, eingeführt. Im weitern sind der veränderten Konkurrenzlage angepasste Neuausgaben des Ausnahmetarifs für Malz aus der Tschechoslowakei und des Ausnahmetarifs für Südfrüchte und frische Weintrauben ab Genève-Cornavin transit erschienen.

16. Für die Beförderung von Gasöl in Kesselwagen aus Polen nach der Schweiz ist am 1. Dezember ein direkter Tarif in Kraft getreten.

17. Für den Güterverkehr zwischen Österreich und weiter sowie Deutschland und weiter einerseits und Frankreich und weiter anderseits ist am 1. August eine den veränderten Wettbewerbsverhältnissen angepasste Neuausgabe des schweizerischen Transittarifs zwischen den östlichen, nördlichen und westlichen Grenzstationen eingeführt worden.

18. Für Schnittholz, Stamm- und Stangenholz von österreichischen Stationen nach den schweizerisch- und deutsch-französischen Grenzübergängen sind direkte Ausnahmetarife geschaffen worden.

19. Am 1. August ist im deutsch-italienischen Güterverkehr der direkte Tarif einschliesslich des Kohlentarifs neu herausgegeben worden. Nur der Teil mit den italienischen Schnittaxen der frühern Ausgabe bleibt weiterhin in Kraft. Die Neuausgabe war durch die im Laufe der Zeit durchgeführten zahlreichen Änderungen bedingt.

20. Im tschechoslowakisch-italienischen Güterverkehr sind direkte Tarife für Glas, Porzellan, Ton und Tonwaren sowie für Holzstoff eingeführt worden.

21. Am 15. November ist für saure Südfrüchte von französischen Mittelmeerhäfen nach deutschen Bahnhöfen ein direkter Tarif erschienen.

22. Zwischen der Tschechoslowakei einerseits und Frankreich und Luxemburg anderseits ist für verschiedene Güter ein direkter Tarif geschaffen worden. Er ist je nach der kürzesten Gesamtentfernung über Romanshorn-schweizerisch-französische Grenzstationen und die deutsch-französischen Grenzübergänge anwendbar.

23. Für die Beförderung von Gütern aller Art in Wagenladungen zwischen Buchs (St. G.) transit und den französischen Mittelmeerhäfen Marseille usw. ist ein direkter Transittarif in Kraft getreten.

24. Für saure Südfrüchte von spanischen nach deutschen Bahnhöfen wurde auf 15. November ein direkter Tarif geschaffen.

D. Verkehrswerbung.

1. Das vergangene Reisejahr verdient eine etwas bessere Beurteilung als das Vorjahr. Sowohl wirtschaftlich als auch namentlich politisch waren Anzeichen einer Entspannung bemerkbar, die eine Erleichterung im Reiseverkehr zur Folge hatten. Besonders augenfällig war die Zunahme des einheimischen Elementes auf unsern Kurplätzen, daneben aber auch die Vermehrung der deutschen Gäste in den von diesen bevorzugten Gegenden. Zu dieser Erscheinung hat vor allem die Lockerung der Devisenbestimmungen Deutschlands in bezug auf den Reiseverkehr nach der Schweiz beigetragen, dann nicht wenig das gute Beispiel führender Wirtschaftspersonen des Reichs, die in der Förderung der touristischen Freizügigkeit ein wirksames Mittel zur Gesundung und Kräftigung des gegenseitigen Handelsverkehrs erblicken. Trotz der zahlenmässigen Zunahme der Gäste während der Sommermonate äusserte sich die Hotellerie wenig befriedigt über das Ergebnis der Saison, weil überall grosse Preiszugeständnisse gemacht werden mussten. Etwas günstiger gestalteten sich die Verhältnisse in den Wintermonaten. Die Schweiz erlebt zurzeit mit andern Ländern eine eigentliche Wintersportkonjunktur, die interessanterweise bei uns mit der Förderung und Vereinheitlichung der Skitechnik zusammenfällt. Infolge der ausserordentlich günstigen Schneeverhältnisse im Winter 1933/34 waren nicht nur die hochgelegenen, sondern auch die in den Voralpen liegenden Kurorte während Wochen von fremden und einheimischen Sporttreibenden bevölkert. Im Gegensatz dazu brachte der relativ schneearme Dezember 1934 Bestellungen fast ausschliesslich nur für die höher gelegenen Plätze, zu Preisen, die sich mit denjenigen früherer guter Jahre messen konnten. Mit grosser Genugtuung ist der Zuwachs an Gästen aus Frankreich, England (für das die von Hotelkreisen angebotene Entgegennahme des Pfundsterlings zu 16 Franken stimulierte), und teilweise auch aus Italien zu vermerken, wo die Anhänger des Wintersportes immer zahlreicher werden. Die Zunahme des Sportverkehrs kann zum grossen Teil auf die den ausländischen Gästen gewährte 30 %ige Ermässigung auf den Fahrpreisen und auf die Einführung der sogenannten Winter-Wochenend- bzw. Sonntagsbillette zurückgeführt werden.

2. Für den vom 25. bis 27. Mai in Bern abgehaltenen II. Schweizerischen Kongress für Touristik und Verkehr führten wir den Anschlag von Plakaten und den Aushang von Kartons in den Personenwagen durch. An der Schweizer Mustermesse in Basel beteiligten wir uns mit der grossen, elektrisch beleuchteten Hyspa-Verkehrskarte und an der im Herbst in Genf abgehaltenen Exposition graphique ebenfalls mit einer grossen Verkehrskarte. Ausserdem beschickten wir die Foire de Paris mit einer besonders angefertigten Darstellung unseres Sommerfaltprospekts (Länge ungefähr 9 Meter). Im Auskunftsbureau unseres Standes liess sich die Schweizer Handelskammer in Paris vertreten. In Chicago, das seine internationale Ausstellung 1934 nochmals öffnete, unterhielten wir ebenfalls ein Auskunftsbureau, das erfolgreich für unser Land zu werben vermochte. An einer Wintersportausstellung in Lyon belegten wir eine Koje für Winterlandschaftsbilder aus der Schweiz. In den Schaufenstern der Agenturen Paris und Berlin wurde eine Gruppe von Wintersportfiguren gezeigt.

3. Für Sommer und Winter stellten wir gemeinsam mit der Schweiz. Verkehrszentrale Pläne für die Kollektivreklame in England, Deutschland, Frankreich, Italien und den Vereinigten Staaten auf. Zu den allgemeinen Reiseförderungs- und Werbemassnahmen gehörten auch die zu verschiedenen Zeiten des Jahres gewährten Fahrtvergünstigungen. Die Bekanntgabe der den ausländischen Reisenden zugestandenen Ermässigung von 30 bzw. 15 % (s. Ziffer A 7) der vom 15. Dezember 1933 bis zum 18. März 1934 ausgegebenen Winter-Wochenendbillette, der für die Zeit vom 6. Oktober 1934 bis 14. April 1935 eingeführten Sonntagsbillette, der «Jugend-Reisewoche» sowie der zweiten «Schweizer-Reisewoche» und der Verwaltungsextrazüge erfolgte vermittelst einer weitgehenden Plakat- und Zeitungsreklame. Für die Jugend-Reisewoche erstellten wir ferner Flugblätter und für die 30 %-Ermässigung einen farbigen Prospekt in sehr grosser Auflage für vier Sprachgebiete. Zugunsten der Pauschalreisen «Alles Inbegriffen» führten wir gemeinsam mit der Schweizerischen Verkehrszentrale eine Plakat- und Prospektreklame durch. Wir erwähnen bei dieser Gelegenheit auch eine im Sommer von uns veranstaltete Reise von Elsässer Journalisten nach dem Wallis und dem Gotthardgebiet, ferner eine Beteiligung von SBB-Beamten als Jodlergruppe an der Jahresreunion der Polytechnic Touring Association in der Albert Hall in London.

Eine ausgiebige Werbung erfolgte ferner für die Taxermässigungen im Wintersportverkehr. Ein unter dem Schlagwort «Einheits-Skischulen überall» lanciertes Plakat in 5 Sprachausgaben sowie ein Faltprospekt in 4 Sprachen, im weitern eine 4seitige, gut gelungene Sonderausgabe der «Times» warben namentlich im Ausland für die winterliche Schweiz, unter Hinweis auf die 30 % Ermässigung auf den Fahrpreisen. Diese Winterpropaganda wurde durch den regelmässig durchgeführten Wettermeldedienst zweckmässig ergänzt.

4. Sehr rege war die Nachfrage nach Filmen. Zur Verwendung in Deutschland schafften wir im Frühjahr 5 Schmalkopien der Filme «Schweizer Skischule», «Wintersport in der Schweiz», «Sitten und Gebräuche in der Schweiz» an, ausserdem eine Normalkopie des Films «Ferienfahrten im Berner Ober-

land» und eine Kopie des Tonfilms «In Fels und Eis», dazu noch eine stumme Fassung für England. Der Agentur und der Polytechnic Touring Association in London stellten wir Kopien der Filme «Wintersport in der Schweiz», «The Magic of the Jungfrau», «From Lake Thoune to Lake Geneva» zur Verfügung. Von diesen und den Filmen «Lucerne», «Lugano», «Skifilm von Arosa», «FIS-Rennen in St. Moritz», «Parsenn-Derby» und «Sprungkonkurrenz in Andermatt» schafften wir insgesamt 22 Kopien an. Wir erwarben auch 3 Kopien eines Schmalfilms «Wenn Kinder reisen».

5. An Werbedrucksachen für das Ausland gaben wir die kleine Reisekarte der Schweiz in 3 Sprachen, den «Kleinen Reisebegleiter», je eine englische Ausgabe des «Albums» für England und Amerika, Generalabonnementsprospekte für 4 verschiedene Sprachgebiete, eine italienische Simplonbroschüre, die «Internationalen Zugsverbindungen» und ein neues Simplonplakat «Sitten» in 4 Sprachen heraus. Neu geschaffen wurde ein für 1935 bestimmter Bundesbahn-Kalender als Fortsetzung der frühern, im Jahr 1933 unterbrochenen Ausgaben, im weitern ein Schweizer Reisealmanach in 4000 Exemplaren, der von der gesamten Presse gut aufgenommen und besprochen wurde. In den 14 bedeutendsten Bevölkerungszentren der Schweiz warben wir mittelst 200,000 Städteprospekten.

6. Der Sektion Publizität wurde im Berichtsjahr die Verwaltung der Lichtreklame in Personenwagen übertragen; der Ausbau dieser neuen Reklameart zeitigte bereits befriedigende Ergebnisse.

VIII. Stations- und Zugsdienst.

A. Allgemeines.

Mit der GEWA, Genossenschaft für Wanderausstellungen, in Zürich, wurde ein Vertrag abgeschlossen betreffend die Miete von Personenwagen für die Einrichtung einer Wanderausstellung und deren Beförderung auf unsern Linien. Der Ausstellungszug wurde auf 49 Bahnhöfen und Stationen aufgestellt.

B. Rekrutierung und Ausbildung des Personals.

1. Zur Deckung des Bedarfs an Stationsbeamten sind 42 Stationslehrlinge eingestellt worden.

2. Für die im Jahre 1932 eingetretenen 90 Lehrlinge des Stationsdienstes, die dieses Jahr ihre Lehrzeit beendigt und am vierwöchigen Schlusskurs teilgenommen haben, wurden die Wahlfähigkeitsprüfungen durchgeführt.

C. Klassifikation der Bahnhöfe, Stationen und Güterexpeditionen.

Für die Erstellung der Verkehrsstatistik sind neue Vorschriften herausgegeben worden, die am 1. Januar 1935 in Kraft treten. Sie dienen als Grundlage für die Klassifikation der Dienststellen ab 1. Januar 1939.

D. Güterverkehr.

Die Versuche mit dem Asto-Dienst wurden ab 15. Mai 1934 auf folgende Strecken ausgedehnt:

Vallorbe–Renens,
Daillens–Neuchâtel,
Neuchâtel–Biel,
Biel–Solothurn–Olten,
Olten–Aarau–Brugg,
Basel–Gelterkinden–Olten,
Sissach–Läufelfingen–Olten,
Olten–Sursee–Luzern,
Brugg–Zürich.

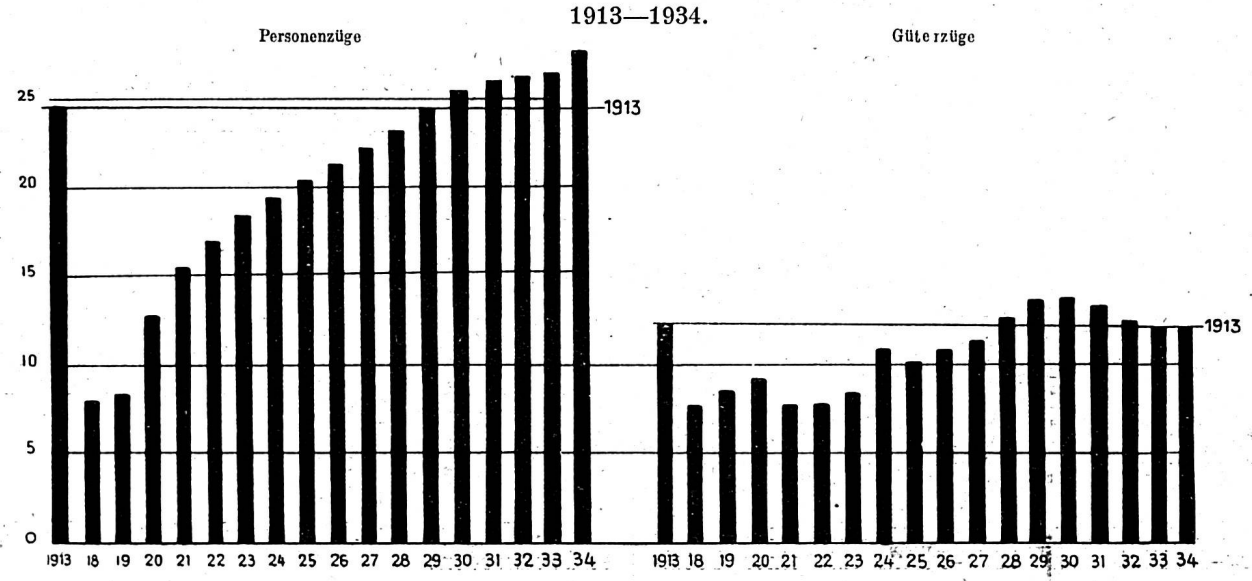
E. Fahrplan.

Zur Beratung des Entwurfes des vom 15. Mai 1934 bis 14. Mai 1935 gültigen Fahrplans fand vom 16. bis 17. Februar in Bern die interkantonale Fahrplankonferenz statt. Sie behandelte im ganzen 377 Geschäfte, wovon 281 unsere Verwaltung betrafen. Der neue Fahrplan brachte gegenüber dem letztjährigen Mehrleistungen von 370 000 Zugskilometern.

Abbildung 19.

Anzahl der Züge pro Tag und Bahnkilometer.

1913—1934.



F. Betriebs-, Anschluss- und Mitbenützungsverträge.

1. Mit der Regierung des Kantons Baselstadt haben wir einen neuen Vertrag abgeschlossen über den Betrieb der Rheinhäfen Basel-St. Johann und Basel-Kleinhüningen sowie der Güterbahn (Hafenbahn) zwischen dem Rheinhafen Basel-Kleinhüningen und dem Verschubbahnhof der Deutschen Reichsbahn in Basel. Dieser Vertrag trat am 1. Januar 1934 in Kraft und ersetzt denjenigen vom 29. Februar 1924.

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

G. Eröffnung neuer Haltestellen.

Im Laufe des Jahres 1934 wurden die nachfolgend bezeichneten unbedienten Haltestellen in Betrieb genommen, deren Erstellung wir unter der Bedingung zustimmten, dass die Interessenten die Baukosten zu eigenen Lasten übernehmen:

am 15. Mai 1934: Bossière zwischen den Stationen Grandvaux und La Conversion;

am 15. Mai 1934: Frinvillier-Taubenloch zwischen den Stationen Biel und Reuchenette-Péry;

am 15. Mai 1934: Mattstetten zwischen den Stationen Schönbühl und Hindelbank;

am 20. November 1934: Doppleschwand-Romoos zwischen den Stationen Entlebuch und Wolhusen.

IX. Zugförderungs- und Werkstättedienst.

A. Anschaffung und Ausrüstung von Rollmaterial.

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

8 Elektrolokomotiven der Serie Ae $^{4}/_{7}$ (Bestellung 1931),
4 Elektrotraktoren der Serie Te,
8 Traktoren mit Verbrennungsmotoren der Serie Tm,
9 vierachsige Personenwagen der Serie AB ^{4ü},
6 » » » » ABC ^{4ü},
8 » » » » BC ^{4ü},
10 » » » » C ^{4ü},
80 gedeckte Güterwagen der Serie K^{3},
7 offene Güterwagen der Serie M^{7}.

2. In Auftrag gegeben wurde folgendes Rollmaterial:

2 Diesel-Leichttriebfahrzeuge der Serie $CLm^{2}/_{4}$,
7 Traktoren mit Verbrennungsmotoren der Serie Tm für den Rangierdienst,
20 Personenwagen der Serie C ^{4ü} mit Seitengang,
100 gedeckte Güterwagen der Serie K^{3},
3 Tiefladewagen der Serie O^{1}.

3. Im Berichtsjahre wurde folgendes Rollmaterial umgebaut:

10 vierachsige Personenwagen der Serie $C^{4ü}$, umgebaut aus $AB^{4ü}$,
9 dreiachsige Personenwagen der Serie B^{3}, umgebaut aus AB^{3} und $AB^{3ü}$,
67 dreiachsige Personenwagen der Serie C^{3}, umgebaut aus $A^{3ü}$, AB^{3}, $AB^{3ü}$ und $BC^{3ü}$,
10 Schotterwagen der Serie S^{3t}, umgebaut aus Güterwagen,
14 Dienstwagen der Serie X, umgebaut aus ausrangierten Fahrzeugen.

Zur Ermöglichung einer bessern Ausnützung des Wagenmaterials haben wir den Umbau von weiteren 26 Personenwagen in Auftrag gegeben, und zwar 12 $A^{3ü}$ in Personenwagen II. Klasse der Serie B^{3} und 14 $A^{3üs}$, AB^{3} und B^{3} in Personenwagen III. Klasse der Serie C^{3}.

4. Es wurden 28 Personen- und 1 Instruktionswagen mit der elektrischen und 3 Personenwagen mit der Luftheizung, 54 Güterwagen und 2 Milchtransportwagen mit der elektrischen Heizleitung ausgerüstet.

B. Durchgehende Güterzugbremse.

Der Einbau der durchgehenden Güterzugbremse, System Drolshammer, in die Güterwagen wurde fortgesetzt. Auf Ende des Jahres waren 9527 Wagen mit der Drolshammer-Güterzugbremse und 2768 Wagen mit der Bremsleitung ausgerüstet. Von der Gesamtzahl der auf Ende des Jahres vorhandenen eigenen normalspurigen Güterwagen sind 60,6 % mit der durchgehenden Bremse und 17,6 % mit der Bremsleitung versehen. Es sind nur noch an den ehemaligen K^{2c}-Güterwagen mit Westinghousebremse Steuerventile der Bauart Drolshammer anzubringen und die Dienst- und Privatwagen mit der Güterzugbremse auszurüsten. Im Juni 1934 wurden 1500 Steuerventile der Bauart Drolshammer nachbestellt.

C. Schiffbetrieb auf dem Bodensee.

Zur Verbesserung der Trajektierung wurde Ende Oktober ein dritter Motorkahn, hergerichtet aus einem älteren Schleppkahn und ausgerüstet mit zwei Sulzer-Dieselmotoren, in Dienst genommen.

X. Bahnbau und Bahnunterhalt.

A. Neu- und Ergänzungsbauten.

1. Der Verwaltungsrat genehmigte den Vertrag mit der Signum AG., Wallisellen, über die Lieferung und Montage von 1000 Streckengeräten und die Lieferung von 500 Lokomotivgeräten für die automatische Zugsicherung System «Signum».

2. Auf den Strecken Freiburg–Schmitten, Neuenburg–St. Blaise und Mels–Flums mit einer Totallänge von 23084 m wurde das II. Geleise fertiggestellt. Auf Ende 1934 waren von den selbst betriebenen Linien des eigenen Netzes total 1103 km zweigeleisig ausgebaut.

In Ausführung begriffen war das II. Geleise auf der Strecke Sargans–Mels.

3. Folgende wichtigere Bauten sind vollendet worden:

Verlegung der Bahnlinie zwischen Genf und Pregny vor dem Völkerbundspalast; Erweiterung des Güterbahnhofes Morges; Umbau und Vergrösserung des schweizerischen Zollgebäudes in Vallorbe; Verlegung des Stückgüterbahnhofes von der Villette in Bern nach Weiermannshaus; Umbau und Erweiterung der Bahnhöfe Lugano und Wädenswil; Umbauten im Aufnahmsgebäude in Zürich-Hauptbahnhof und Erstellen eines neuen Bureaugebäudes für die Zollverwaltung im Güterbahnhof Zürich; Erweiterung der Geleiseanlagen in Linthal und Schüpfheim; Um- und Ergänzungsbauten im Lagerhaus an der Kühlhausstrasse in Basel-Güterbahnhof; Verbesserung und Auskleidung von Tunneln als Vorbereitung für die Elektrifikation auf den Strecken Biel–La Chaux-de-Fonds und Langnau–Luzern.

4. In Ausführung begriffen waren folgende grössere Bauten:

Umbau und Erweiterung der Bahnhöfe Genf, Neuenburg und Brugg; Erweiterung der Stationen Olten-Hammer und Dulliken; Umbau der Depotanlagen in Bellinzona; Erstellung der elektrischen Stellwerkanlage im Personenbahnhof Zürich und Erweiterung der Stromversorgungsanlage; Erstellen einer Stellwerkanlage in Roggwil.

5. An Brückenbauten und Brückenverstärkungen sind fertiggestellt worden:

Ersatz der Überfahrtsbrücke über die Staatsstrasse Baden–Mellingen bei Baden–Oberstadt, die Verstärkungen der Sohrentalbrücke der Strecke Sulgen–Gossau, von fünf Fachwerkbrücken auf der Brüniglinie sowie verschiedener kleinerer Brückenbauten auf der Strecke Sonceboz–Moutier.

B. Niveauübergänge.

1. Im Berichtsjahre sind 34 Niveauübergänge aufgehoben worden. Davon wurden 24 ersetzt durch 19 Unter- und 3 Überführungen, 10 Niveauübergänge konnten ohne Ersatz aufgehoben werden.

2. Von den wichtigeren fertiggestellten Ersatzbauten sind zu erwähnen: Die Überführung des Chemin Rigot anlässlich der Linienverlegung Genf–Prégny; der Ersatz von zwei Niveauübergängen bei Perreux der Strecke Bevaix–Boudry durch eine Unterführung; die Verlegung der Staatsstrasse zwischen Liesberg und Bärschwil zum Ersatz von zwei Niveauübergängen; die Verbreiterung der Unterführung der Kantonsstrasse Vevey–Alliaz zwischen Vevey und La Tour-de-Peilz; der Ersatz eines Niveauüberganges durch eine Unterführung zwischen Cully und Rivaz; der Ersatz des Niveauüberganges beim Westportal des Burgdorfertunnels durch die Verlegung der Strasse über das Tunnelportal zwischen Burgdorf und Wynigen; die Verlegung der Bahnlinie und Ersatz eines Niveauüberganges durch eine Unterführung zwischen Beinwil und Reinach; die Unterführung der Hubstrasse in Wil; der Ersatz der Niveauübergänge nördlich der Station Hüntwangen-Wil und bei Siggenthal-Würenlingen durch je eine Unterführung; die Verlegung der Staatsstrasse von Islikon bis Niederwil mit Aufhebung von vier Niveauübergängen.

3. In Ausführung begriffen waren der Ersatz von zwei Niveauübergängen durch eine Unterführung auf der Strecke Tavannes–Reconvilier; der Ersatz von drei Niveauübergängen auf der Strecke Claro-Castione durch Verlegung der Kantonsstrasse und Erstellung von zwei Wegunterführungen.

C. Weichen- und Sicherungsanlagen.

1. Auf 9 Stationen wurden wegen der abnormal langen Signalleitungen die mechanischen Vorsignale zu den Einfahrsignalen ein- oder beidseitig durch elektrische Lichttagessignale ersetzt.

Auf dem Bahnhof Brugg sind gleichzeitig mit dem Anschluss des östlichen Geleisekopfes an die neue elektrische Kraftstellwerkanlage die sämtlichen Ein- und Ausfahrsignale als elektrische Lichttagessignale ausgebildet worden.

2. Zur Erhöhung der Betriebssicherheit und zur Ermöglichung grösserer Durchfahrgeschwindigkeiten wurden 22 Bahnhöfe und Stationen mit modernen Signal- und Sicherungseinrichtungen ausgerüstet.

3. Der elektrische Streckenblock wurde auf weitere 7 Doppelspurstrecken (32 km) und 1 Einspurstrecke (4 km) ausgedehnt.

4. Auf 52 Bahnhöfen und Stationen wurde die elektrische Weichen- und Signalbeleuchtung, teils vollständig neu eingerichtet, teils wesentlich erweitert.

5. Auf der Strecke Basel–Olten sind sämtliche Streckengeräte für die automatische Zugsicherung, Bauart Signum, verlegt worden.

D. Besondere Arbeiten.

Ausser den gewöhnlichen regelmässig wiederkehrenden Unterhaltungsarbeiten wurden ausgeführt:

Instandstellung des Pierre-Pertuis-Tunnels zwischen Sonceboz und Moutier, des Tunnels de la Verrerie zwischen Moutier und Court, des Viaduktes de la Rochette zwischen Lausanne und La Conversion sowie der Umbau der Perronhallen im Personenbahnhof Basel.

E. Verkehrsstörungen durch Naturgewalten.

Ausserordentlich starke Regenfälle haben am 9. und 10. September an verschiedenen Orten der Zentral- und Ostschweiz Überschwemmungen, Erdrutsche und Murgänge verursacht, so dass der Verkehr auf verschiedenen Strecken mehr oder weniger lange Zeit unterbrochen wurde; besonders betroffen wurden die Strecken: Luzern–Arth-Goldau, Zug–Cham, Zug–Steinhausen, Zug–Arth-Goldau und Richterswil–Siebnen-Wangen.

Ferner sind Schäden und Gefährdungen eingetreten, ohne dass der Verkehr eingestellt werden musste, auf den Strecken: Sentimatt–Ebikon, Baar–Sihlbrugg, Benken–Schmerikon, Schwarzenbach–Wil–Bazenheid, St. Fiden–Mörschwil und im Tösstal an verschiedenen Stellen. Auf der Strecke Immensee–Goldau fuhr Zug 2590 bei km $4_{,550}$ in eine nieder-

gegangene Rüfe und entgleiste, wobei Wagen ineinandergeschoben und 4 Passagiere verletzt wurden.

Auf der Strecke Zug–Arth-Goldau musste über einen eingestürzten Durchlass eine Ersatzbrücke eingebaut werden, was sechs Tage erforderte, während welcher Zeit der Verkehr vollständig gesperrt war.

F. Ausbildung des Personals.

Auf Grund der Vorschriften über die berufliche Ausbildung der Beamten des Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungsdienstes wurde im Jahre 1934 ein Spezialinstruktionskurs für Stellwerkpersonal durchgeführt.

XI. Elektrifizierung.

A. Allgemeines.

Der Verwaltungsrat hat in seiner Sitzung vom 19. Oktober 1934 die Projekte für die Elektrifizierung der Linien Bellinzona-Locarno und Gossau–Sulgen genehmigt und für die Ausführung der Anlagen sowie für Mobiliar und Gerätschaften folgende Kredite bewilligt:

a. Für die Linie Bellinzona–Locarno Fr. 1 284 000, dazu für Abschreibungen Fr. 53 300.

b. Für die Linie Gossau–Sulgen Fr. 1 007 000 dazu für Abschreibungen Fr. 37 300.

B. Kraftwerke.

1. Energiewirtschaft.

In den eigenen Bahnkraftwerken erzeugte Einphasenenergie:

	1934 kWh	1933 kWh
Kraftwerkgruppe Amsteg/Ritom	241 414 000	215 347 000
Kraftwerkgruppe Vernayaz/Barberine	209 147 000	216 439 000
Kraftwerk Massaboden	9 983 000	7 573 000
Total	460 544 000	439 359 000
Von bahnfremden Kraftwerken bezogene Energie	77 700 000	74 598 000
Summe der erzeugten und bezogenen Energie	538 244 000	513 957 000

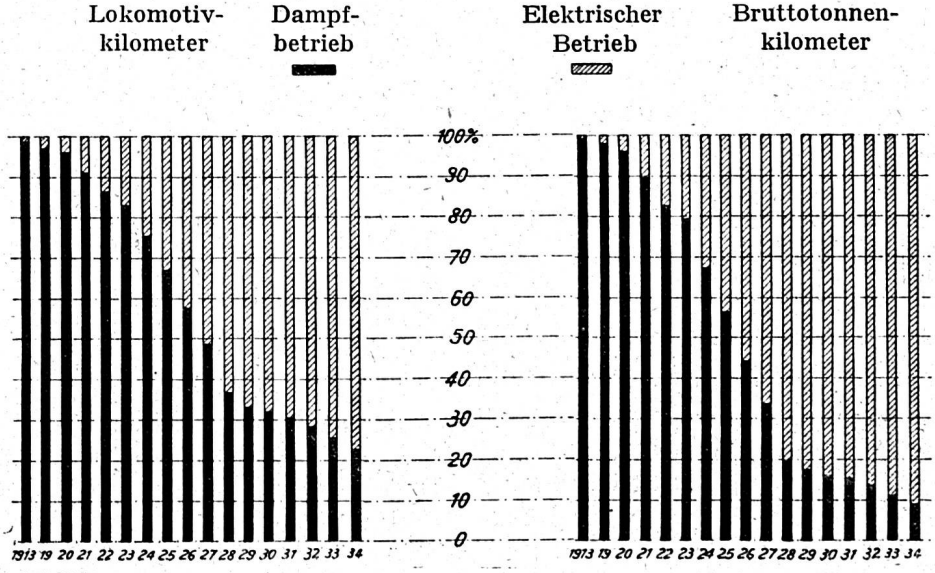
Überschussenergie an Dritte für Industriezwecke:

	1934 kWh	1933 kWh
Kraftwerk Amsteg	41 180 000	41 171 000
» Vernayaz	4 228 000	9 591 000
» Massaboden	4 115 000	7 761 000
Total	49 523 000	58 523 000
In den eigenen Bahnkraftwerken erzeugte Einphasen- und Dreiphasenenergie	510 067 000 (100 %)	497 882 000 (100 %)
Wovon:		
a. mit Hilfe der Stauseen in den Kraftwerken Ritom, Barberine und Vernayaz erzeugt	185 551 000 (36,4 %)	190 032 000 (38,2 %)
b. von den Flusswerken Amsteg (einschliesslich Göschenen), Vernayaz (einschliesslich Trient) und Massaboden erzeugt	324 516 000 (63,6 %)	307 850 000 (61,8 %)
Energieabgabe für die Zugförderung der SBB	515 742 000[1])	491 101 000

[1]) Der Mehrverbrauch von 24 641 000 kWh gegenüber dem Vorjahr ist in der Hauptsache auf die im Jahre 1934 erfolgte Elektrifizierung der Strecken Biel—Sonceboz—La Chaux-de-Fonds, Bern—Luzern und Rorschach—Buchs zurückzuführen.

Abbildung 20.

Fortschritte der Elektrifizierung.



2. Kraftwerk Ritom.

Der Ritomsee befand sich anfangs April bei $7,_5$ Millionen m^3 Nutzinhalt auf seinem tiefsten Stand und erreichte Mitte Juli seinen vollen Stauinhalt von 27 Millionen m^3. Mit der Absenkung wurde anfangs Oktober begonnen, und am Schlusse des Berichtsjahres betrug die zur Verfügung stehende nutzbare Wassermenge noch $22,_5$ Millionen m^3.

3. Kraftwerk Amsteg.

Die im Laufe des Berichtsjahres bei den Generatoren aufgetretenen Störungen zwingen uns nach dreizehnjähriger Betriebszeit zu weitgehenden Erneuerungen an den Statoren dieser Maschinen.

4. Kraftwerk Barberine.

Der Barberinesee verzeichnete Mitte April bei rund 3 Millionen m^3 Nutzinhalt seinen tiefsten Stand. Infolge des ausnahmsweise trockenen Sommers erreichte der Barberinsee nicht seinen vollen Stauinhalt von 39 Millionen m^3, sondern wies Mitte Oktober bei höchster Füllung nur einen Stauinhalt von $34,_4$ Millionen m^3 auf. Dank der im November und Dezember eingetretenen Niederschläge und Schneeschmelze erfolgte jedoch ein Ausgleich, so dass am Ende des Berichtsjahres die zur Verfügung stehende nutzbare Wassermenge noch $27,_6$ Millionen m^3 gegenüber $26,_6$ Millionen m^3 im Vorjahr betrug.

Die wegen Frostschäden bereits im Jahre 1931 in Angriff genommene Steinverkleidung auf der Wasserseite der in Gussbeton ausgeführten Staumauer wurde fortgesetzt.

C. Unterwerke.

1. Unterwerk Biel.

Die Erweiterung der 15 kV Schaltanlage für die Speisung der Strecke Biel–La Chaux-de-Fonds wurde beendet.

2. Unterwerk Burgdorf.

Für die Speisung der Strecke Bern–Luzern wurde die 15 kV Schaltanlage erweitert und ein Reguliertransformator von 4000 kVA eingebaut.

D. Fahrleitungen und Schwachstromanlagen.

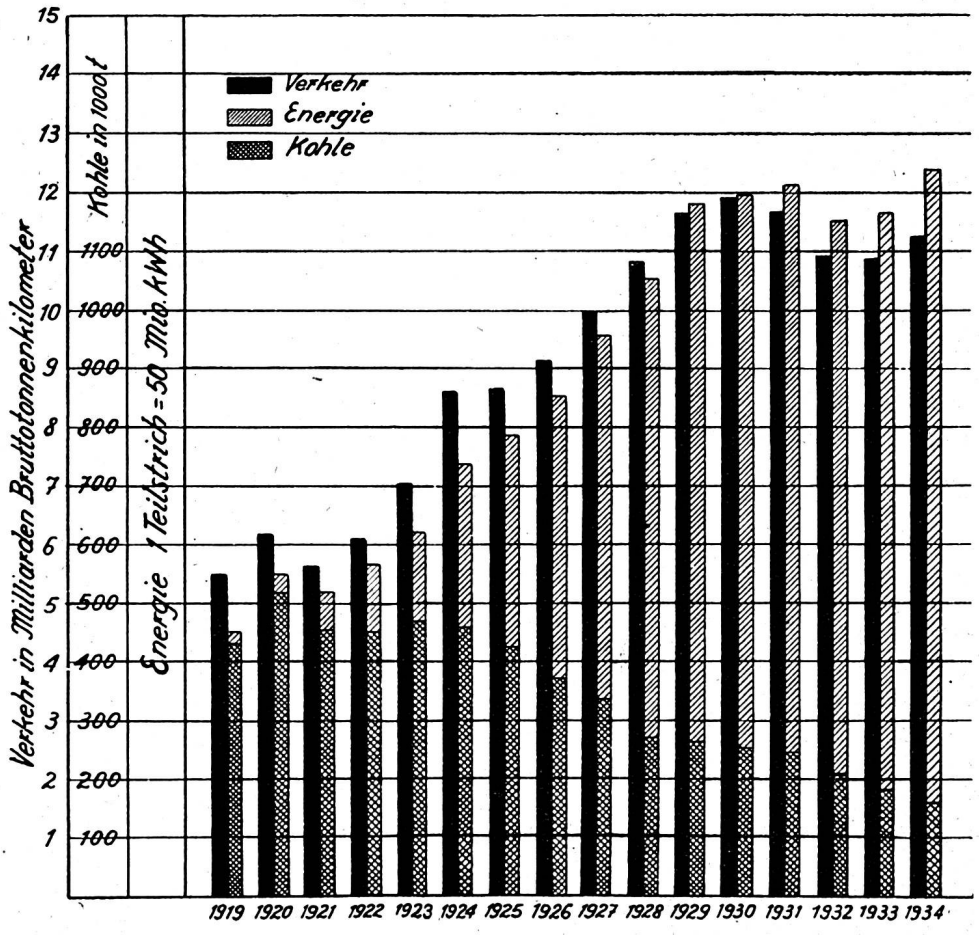
Strecken Biel–La Chaux-de-Fonds, Bern–Luzern und Rorschach-Buchs.

Die im Laufe des Berichtsjahres auf diesen 3 Strecken ausgeführten Arbeiten umfassten die Aufstellung der Tragwerke, die Montage der Fahrleitungen und die Legung der Schwachstromkabel.

Die Aufnahme des elektrischen Betriebes auf diesen Strecken erfolgte ihrer Reihenfolge nach:

Teilstrecke Biel–Sonceboz am 15. Mai.
Teilstrecke Rorschach–St. Margrethen am 15. Mai.
Teilstrecke Sonceboz–La Chaux-de-Fonds am 15. Juli.
Strecke Bern–Luzern am 15. August.
Teilstrecke St. Margrethen–Buchs am 21. September.

Abbildung 21.



XII. Schlussbemerkungen und Anträge.

Der Ausgabenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1933 betrug, einschliesslich eines Passivsaldo-Vortrages von Fr. 47 185 385 aus dem Jahre 1932, Fr. 96 003 989. 75. Von diesem Betrag ist gemäss Beschluss der Bundesversammlung vom 19. Juni 1934 ein Teil von Fr. 6 787 898. 90 als Verzinsung des Kriegsdefizites dem Konto «Kriegsdefizit» belastet, der Rest von Fr. 89 216 090. 85 auf die Rechnung des Jahres 1934 übertragen worden. Durch diese Verrechnung erhöhte sich das Kriegsdefizit auf den 1. Januar 1934 von Franken 150 842 197. 47 auf Fr. 157 630 096. 37.

Der Überschuss der Ausgaben des Jahres 1934 beträgt Fr. 42 969 107. 19. Mit Einschluss des vom Vorjahr übernommenen Passivsaldos von Franken 89 216 090. 85 ergibt sich auf Ende 1934 ein Passivsaldo von Fr. 132 185 198. 04.

Durch die Verzinsung des Kriegsdefizites mit 4,5 % wird die Gewinn- und Verlustrechnung mit Fr. 7 093 354. 35 belastet. Wir empfehlen, wie es in den Jahren 1932, 1933 und 1934 geschah, diesen Teil des Fehlbetrages auf 1. Januar 1935 wiederum auf das Konto «Kriegsdefizit» zu verrechnen und nur den Rest von Fr. 125 091 843. 69 als Defizit der Jahre 1931, 1932, 1933 und 1934 auf neue Rechnung vorzutragen. Das Kriegsdefizit erhöht sich dadurch auf Anfang des Jahres 1935 auf Fr. 164 723 450. 72.

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

Anträge

zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen des Jahres 1934 und die Bilanz auf 31. Dezember 1934 der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Geschäftsführung der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1934 wird genehmigt.

3. Vom Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung der Jahre 1931, 1932, 1933 und 1934 im Betrage von Fr. 132 185 198. 04, der im Jahre 1934 die Höhe von Fr. 42 969 107. 19 und in den Vorjahren Fr. 89 216 090. 85 erreichte, wird auf 1. Januar 1935 ein Betrag von Fr. 7 093 354. 35 dem Konto «Kriegsdefizit» belastet und der Rest von Fr. 125 091 843. 69 als Passivsaldo auf neue Rechnung vorgetragen.

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

Bern, den 18. April 1935.

Für die Generaldirektion
der Schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:
Schrafl.

Beilagen:

Rechnungen und Bilanz, nachstehend;
Statistisches Jahrbuch, in besonderer Ausgabe.