

Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1936)

Artikel: Geschäftsbericht der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1936 an den Schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung

Autor: Schrafl.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676036>

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

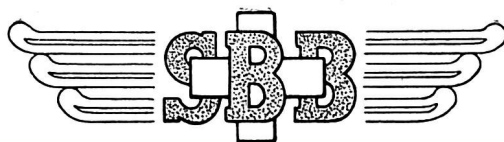
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 28.06.2025

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



Geschäftsbericht

der

Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen

für das

Jahr 1936

an den

Schweizerischen Bundesrat zuhnden 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 zuhnden der Bundesversammlung über die Geschäfts-

führung der Bundesbahnverwaltung für das Jahr 1936 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 1936:

Baulänge 2877,470 km, Betriebslänge 2936,047 km

Hievon haben die Bundesbahnen verpachtet die Strecken:

Basel-SBB—St. Johann (Grenze)	5,281 km	
Wohlen—Bremgarten	7,011 »	
Wattwil—Ebnat-Kappel	4,854 »	
		17,146 »

Die Betriebslänge des auf eigene Kosten betriebenen eigenen Netzes beträgt 2918,901 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 2932,867 km

Sie verteilt sich auf die drei Kreise wie folgt:

Kreis I	954,915 km
Kreis II	976,495 »
Kreis III	1001,257 »

Der schweizerische Bundesrat hat mit Beschluss vom 24. November 1936 die Schweizerischen Bundesbahnen ermächtigt, den Betrieb auf der Strecke Otelfingen—Niederglatt einzustellen. Die Betriebs-

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

a. Der gesamte Betrieb wird besorgt auf den Strecken:

Güterbahn: Basel-D. R. B.—Kleinhüninger-Rhein-		
hafen	4,005 km	
Crassier-La Rippe (Grenze)—Divonnes-Les Bains	3,202 »	
Delle (Grenze)—Delle	0,440 »	
Koblentz (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 3013,286 km

II. Allgemeine Lage und finanzielle Ergebnisse.

Im Gegensatz zu der im Verlaufe des Jahres 1936 bei verschiedenen ausländischen Hauptbahnen eingetretenen Verkehrsbelebung und Verbesserung der finanziellen Ergebnisse haben die Schweizerischen Bundesbahnen im abgelaufenen Jahre unter dem Einfluss der Schwierigkeiten auf dem Gebiete des internationalen Warenaustausches und der in unserem Lande anhaltenden Wirtschaftsdepression einen weiteren verschärften Verkehrs- und Einnahmerückgang erlitten.

Seit Ausbruch der Wirtschafts- und Verkehrskrise, die im Jahre 1930 begonnen hat, haben die Verkehrseinnahmen andauernd abgenommen; sie weisen für die einzelnen Jahre folgende Rückschläge auf:

	Rückgang der:							
	Einnahmen aus Personenverkehr		Einnahmen aus dem Gepäck-, Post-, Tier- und Güterverkehr		Verkehrseinnahmen Total			
	Mill. Fr.	%	Mill. Fr.	%	Mill. Fr.	%		
1930—1931	8,40	5,3	9,33	4,0	17,73	4,5		
1931—1932	13,96	9,3	28,73	12,9	42,69	11,4		
1932—1933	1,54	1,1	5,04	2,6	6,58	2,0		
1933—1934	2,00	1,5	0,91	0,5	2,91	0,9		
1934—1935	6,87	5,2	11,35	6,0	18,22	5,7		
1935—1936	6,18	4,9	17,54	9,9	23,72	7,8		
Zusammen (1930—1936)	38,95	24,5	72,90	31,4	111,86	28,6		

Im Personenverkehr ist im Berichtsjahre die Gesamtzahl der beförderten Reisenden auf 106,93 Millionen Personen gesunken, was gegenüber dem Vorjahre eine Verminderung von 2,93 Millionen Reisenden oder 2,7 % bedeutet, während im Jahre vorher der Verkehrsausfall 3,9 % und im Jahre 1934 nur 0,5 % betrug. Im Vergleich zu der im Jahre 1930 erreichten Rekordziffer von 127,91 Millionen Reisenden stellt sich der Frequenzrückgang auf 20,98 Millionen Personen, d. s. 16,4 %. Zu dem im vergangenen Jahre erfolgten Verkehrsrückgang dürften neben den Wirkungen der gedrückten einheimischen Wirtschaftslage besonders die den Ferien- und Ausflugsverkehr stark beeinträchtigenden ungünstigen Witterungsverhältnisse während der Sommersaison sowie die von einzelnen Staaten veranlassten Einschränkungen im internationalen Reiseverkehr beigetragen haben. Hervorgehoben zu werden verdient die Feststellung, dass in den letzten Monaten des verflossenen Jahres eine deutliche Verlangsamung in der rückläufigen Verkehrsbewegung eingetreten ist, die im Monat Dezember sogar in einen leichten Verkehrsanstieg überging. Diese Entwicklung wird dadurch gekennzeichnet, dass verglichen mit den Frequenzziffern des Vorjahres die Reisendenzahl im ersten Vierteljahr um 2,6 %, im zweiten Vierteljahr um 2,7 %, im dritten Vierteljahr sogar um 3,7 % und im letzten Vierteljahr nur noch um 1,7 % zurückgegangen war. In den beiden ersten Monaten des Jahres 1937 hat die Verkehrsbelebung, wenn auch in bescheidenem Masse, weiter angehalten, was immerhin als erfreuliches Zeichen der Besserung gedeutet werden kann.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr erreichten den Betrag von 120,17 Millionen Franken, was gegenüber dem Vorjahre einer Verminderung um 6,17 Millionen Franken oder 4,9 %

entspricht, während im Jahre 1935 ein Rückschlag von 6,87 Millionen Franken oder 5,2 % festzustellen war. Im Vergleich zu den im Jahre 1930 erzielten Höchsteinnahmen von 159,12 Millionen Franken beträgt der Ertragsausfall 38,95 Millionen Franken, d. s. 24,5 %. Die Einnahmen pro Reisendenkilometer betrugen im Jahre 1920 6,16 Cts., im Jahre 1930 5,25 Cts. und im Jahre 1936 noch 4,55 Cts. Die mittlere Transporteinnahme pro Reisendenkilometer ist somit von 1920—1936 um 26,1 % und von 1930 bis 1936 um 13,3 % zurückgegangen; dies ist den gewährten Ermässigungen und der Abwanderung in niedrigere Wagenklassen zuzuschreiben.

In weit grösserem Ausmasse als im Personenverkehr hat sich die rückläufige Tendenz im Güterverkehr fortgesetzt. Verzeichneten die im Gepäck-, Post-, Tier- und Güterverkehr beförderten Mengen im Jahre 1935 gegenüber dem Vorjahre eine Abnahme um 745 000 Tonnen oder 5,0 %, so erbrachte das Berichtsjahr einen wesentlich verstärkten Transportrückgang von 1 434 000 Tonnen oder 10,1 % auf insgesamt 12,80 Millionen Tonnen. Gemessen am Verkehrsvolumen des Jahres 1929, das mit 19,28 Millionen Tonnen seinen bisher höchsten Stand erreichte, bedeutet dies einen Rückschlag um 6,48 Millionen Tonnen oder 33,6 %. Die im Jahre 1936 eingetretene Minderbeförderung ist vor allem auf den Ausfall im internationalen Transitverkehr, daneben aber auch auf einen weiteren Rückgang der Einfuhr und des Binnenverkehrs zurückzuführen, während einzig bei der Ausfuhr eine Steigerung zu beobachten ist.

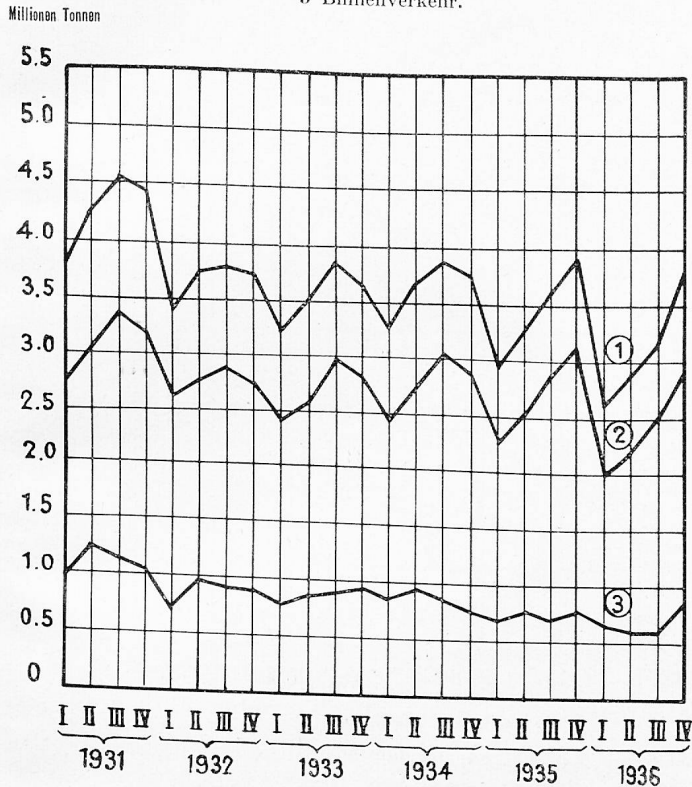
Die Einfuhr zeigt gegenüber dem Vorjahre mengenmässig eine Senkung um 326 000 Tonnen oder 4,3 % auf insgesamt 7,25 Millionen Tonnen und eine Wertverminderung um 17,0 Millionen Franken oder 1,3 % auf 1266 Millionen Franken. Der gewichtsmässige Rückgang ist vor allem bedingt durch die stark verringerte Einfuhr von Holz, Heu und Getreide, während Kohlen und Obst eine nennenswerte Importsteigerung aufweisen. Andererseits hat sich die Ausfuhr der Menge nach um 91 000 Tonnen oder 21,0 % auf 526 000 Tonnen erhöht; diese Zunahme beruht indessen zur Hauptsache auf einem vermehrten Auslandversand schwerer Massengüter, wie Kies, Sand und Eisenerzen. Dem Werte nach ist der Export um 87 Millionen Franken oder 10,9 % auf insgesamt 882 Millionen Franken angestiegen. Während bei der Ausfuhr bereits seit Monat März eine deutliche konjunkturelle Besserung festgestellt werden konnte, ist bei der Einfuhr erst in den letzten Monaten unter dem Einfluss der Abwertung eine bemerkenswerte mengen- und wertmässige Umsatzsteigerung in Erscheinung getreten. Infolge leicht verminderter Einfuhr und stark erhöhter Ausfuhr konnte der Fehlbetrag unserer Handelsbilanz im Vergleich zum Vorjahre nochmals um 104 Millionen Franken auf 385 Millionen Franken verringert werden.

Den weitaus grössten Rückschlag hat der Durchfuhrverkehr erfahren, der gegenüber dem Vorjahr um 805 000 Tonnen, d. h. um 29,9 % auf 1,89 Millionen Tonnen gefallen ist, im wesentlichen verursacht durch den stark rückläufigen Transit von Kohlen, Eisenerzen, Roh- und Altsen.

Abbildung 1.

Güterverkehr der S. B. B. und Ein-, Aus- und Durchfuhrverkehr in den Quartalen der Jahre 1931—1936.

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



Unter den Auswirkungen der anhaltenden Wirtschaftsdepression in unserem Lande, die hauptsächlich in der Abnahme der Bautätigkeit sowie im Rückgang des Fremdenverkehrs und in der Verschlechterung der Arbeitsmarktlage ihren Ausdruck findet, hat der schweizerische Binnenverkehr ebenfalls eine weitere Schrumpfung zu verzeichnen.

Der rückgängigen Güterbeförderung entsprechend sind die Einnahmen aus dem Gepäck-, Post-, Tier- und Güterverkehr mit einem Total von 159,15 Millionen Franken um 17,54 Millionen Franken oder 9,9 % hinter dem vorjährigen Ergebnis zurückgeblieben, gegenüber einem Minderertrag von 11,35 Millionen Franken oder 6,0 % im Jahre vorher. Verglichen mit den günstigen Einnahmen des Jahres 1929 von 245,70 Millionen Franken bedeutet dies eine finanzielle Verschlechterung um 86,55 Millionen Franken, d. s. 35,2 %. Die Einnahmen pro Tonnenkilometer betrugen im Jahre 1920 20,44 Cts., im Jahre 1930 11,23 Cts. und im Jahre 1936 noch 11,09 Cts. Die mittleren Transporteinnahmen pro Tonnenkilometer sind somit seit dem Jahre 1920 um fast 50 % zurückgegangen, was den zahlreichen Frachtermässigungen zuzuschreiben ist.

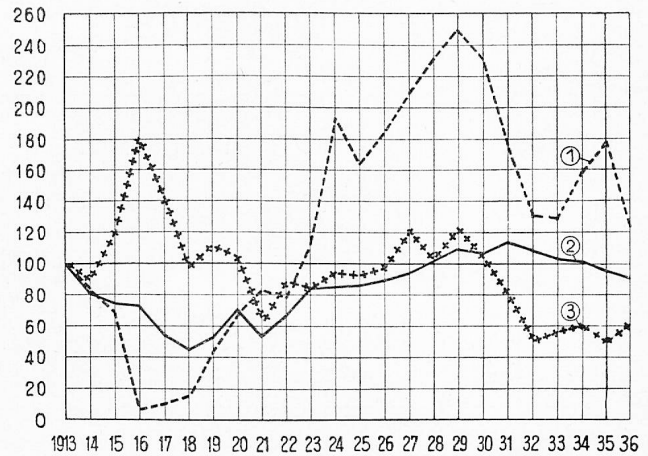
Wie bereits beim Personenverkehr hervorhoben, hat sich ebenfalls beim Güterverkehr die rückläufige Bewegung gegen Jahresende verlangsamt und ist im Monat Dezember erstmals wieder durch eine Verkehrssteigerung abgelöst worden. Während im ersten Vierteljahr 1936 die Transportmengen um 9,6 %, im zweiten Vierteljahr um 13,7 % und im dritten Vierteljahr um 14,0 % hinter den entsprechenden Quartalsziffern des Vorjahres zurückgeblieben, beträgt die Verminderung im letzten Vierteljahr nur noch 3,7 %. Die in den beiden ersten

Abbildung 2.

Aussenhandels- und Durchfuhrmengen.

1913=100 gesetzt.

1 Durchfuhr 2 Einfuhr 3 Ausfuhr



Monaten des Jahres 1937 fortschreitende Belebung berechtigt zu der Hoffnung, dass auch im Güterverkehr der Tiefpunkt der Verkehrskrise nun endlich als erreicht betrachtet werden kann. Immerhin ist zu betonen, dass die bestehenden Schwierigkeiten und Beschränkungen des zwischenstaatlichen Warenaustausches einer wirksamen Besserung im Frachtverkehr immer noch entgegenwirken und dass bei der starken Abhängigkeit des Güterverkehrs der Bundesbahnen vom schweizerischen Aussenhandels- und Durchfuhrverkehr eine dauernde und entscheidende Verkehrsbelebung erst nach Wiederherstellung normaler internationaler Wirtschaftsbeziehungen zu erwarten ist. Ferner konnten bisher noch keine Anzeichen dafür festgestellt werden, dass der Prozess der Abwanderung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Strasse zum Stillstand gekommen sei. Mit dem fortschreitenden Ersatz älterer Motorlastwagen durch Fahrzeuge moderner Konstruktion, vornehmlich durch solche mit Dieselantrieb, erfahren die durchschnittlichen Kosten des Lastwagentransportes eine weitere Senkung. Da die private Transporttätigkeit beim Einsatz ihrer Verkehrsmittel volle Aktionsfreiheit genießt, vermag sie einen günstigeren

Abbildung 3.

Die Entwicklung der Betriebsleistungen.

1913—1936.

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

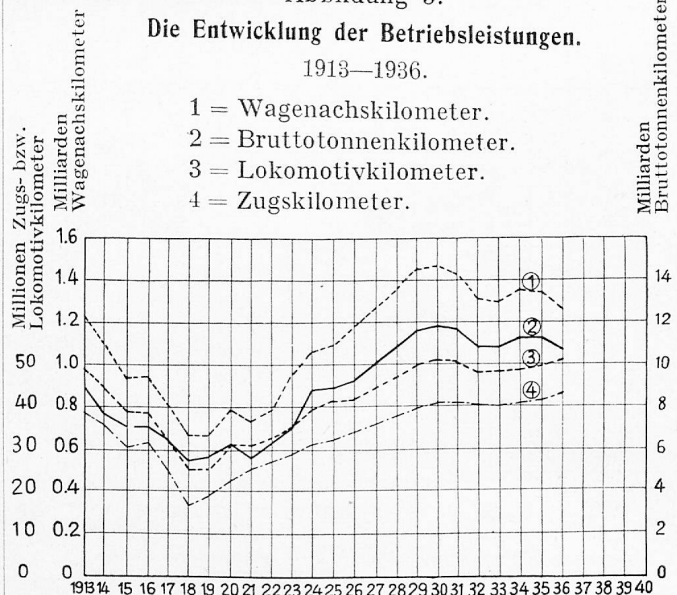


Abbildung 4.
Betriebs-Überschüsse 1903—1936.

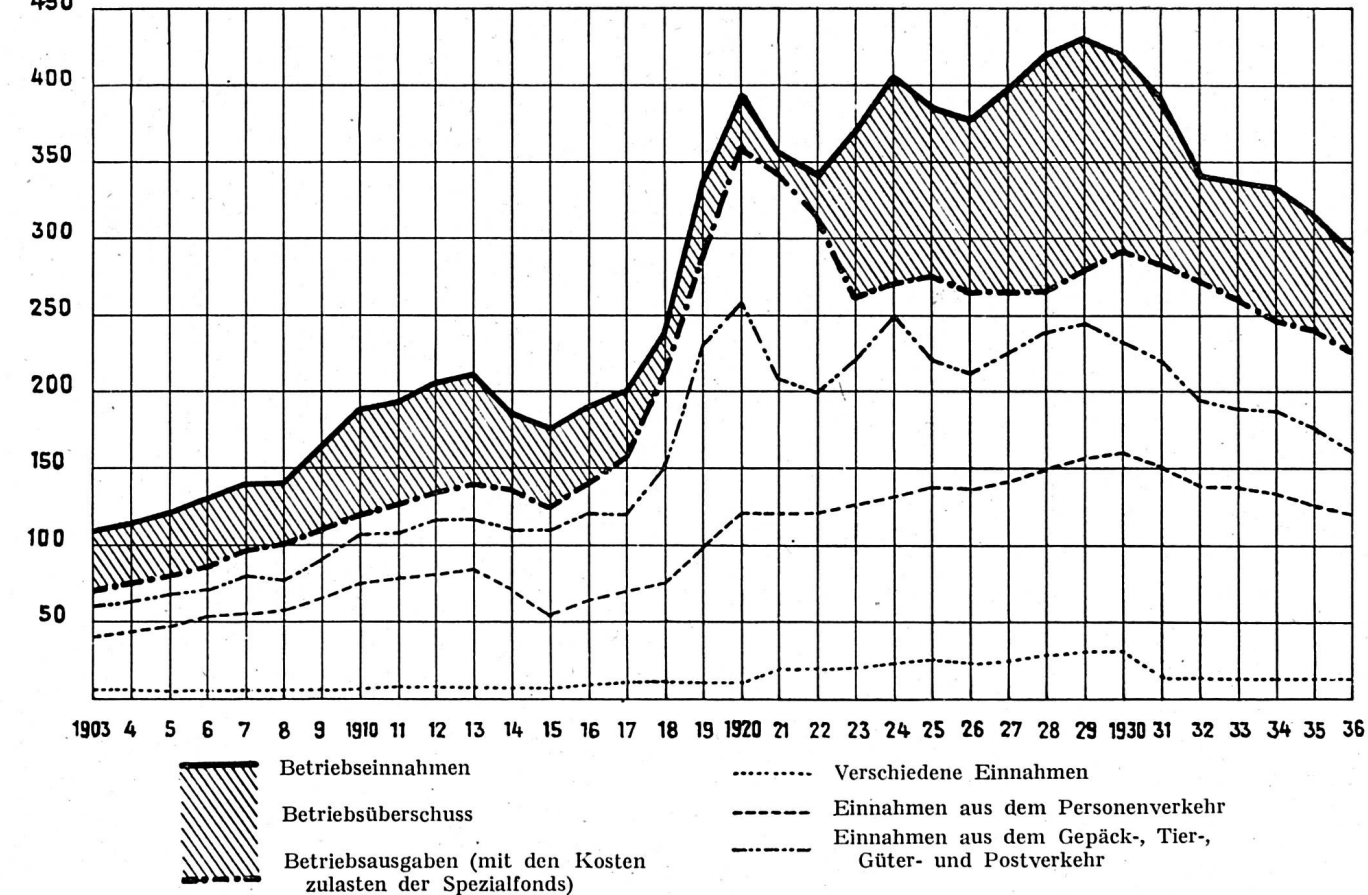
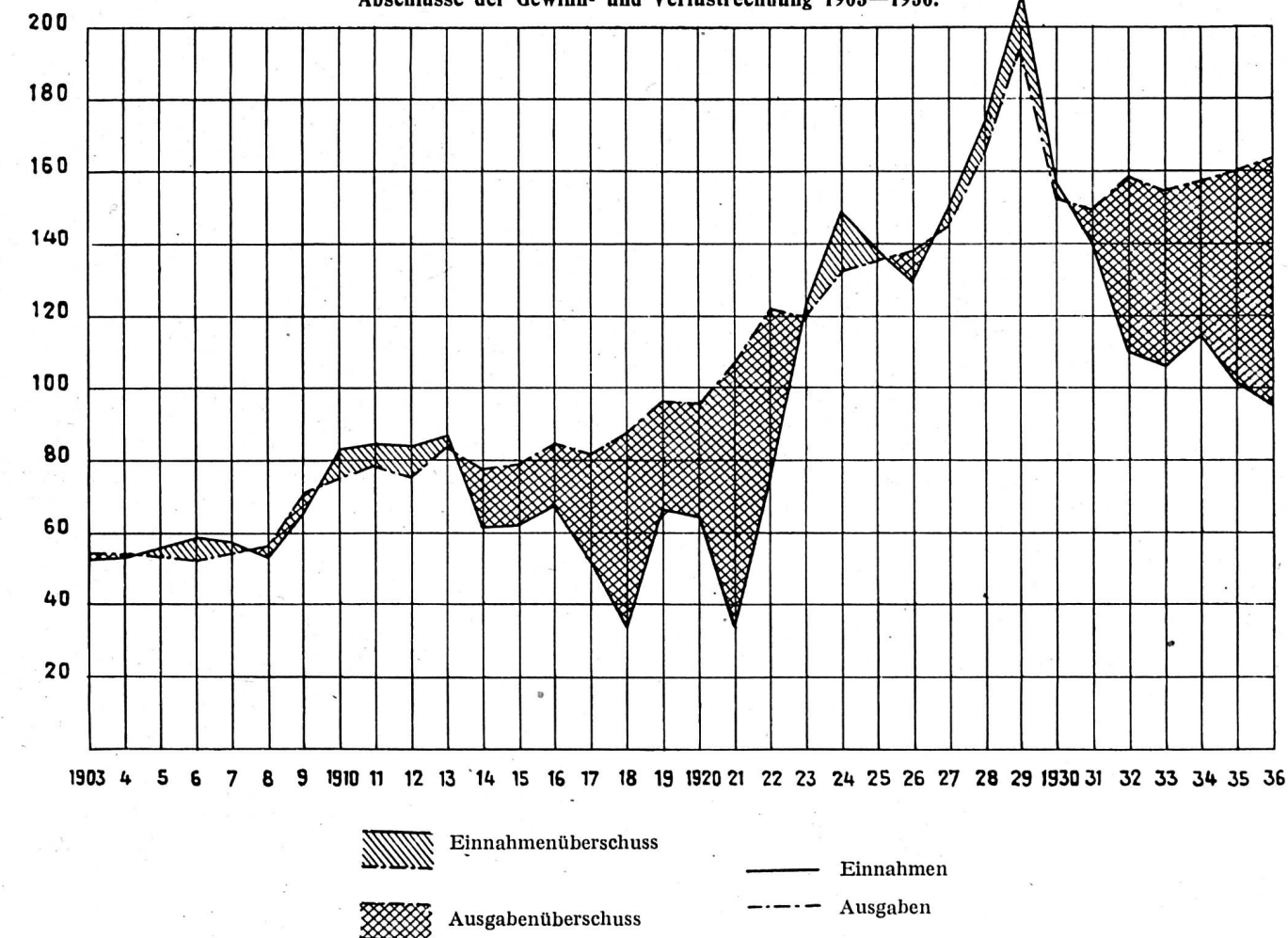


Abbildung 5.
Abschlüsse der Gewinn- und Verlustrechnung 1903—1936.



Ausnützungsgrad zu erreichen als die öffentlichen Transportanstalten, die namentlich durch ihre öffentlich-rechtlichen Pflichten zur Aufrechterhaltung eines regelmässigen Linienverkehrs und zur Bewältigung aller Verkehrsspitzen zur Ausführung von relativ unwirtschaftlichen Transportleistungen gezwungen sind. Werden zu ihrem Schutze keine gesetzlichen Massnahmen ergriffen, dann wird die Abwanderung des Verkehrs auf private Transportmittel nicht zum Stillstand kommen. Diese Entwicklung wird zwangsläufig eine weitere Verschlechterung der Ertragsbasis der Bahnen zur Folge haben.

Als Folge der gesunkenen Einnahmen im Personen- und Güterverkehr beliefen sich die Transporteinnahmen nur noch auf den Betrag von 279,32 Millionen Franken und blieben damit um 23,72 Millionen Franken oder 7,8 % hinter jenen des Vorjahres zurück, während der Ausfall im Jahre 1935 18,22 Millionen Franken oder 5,7 % ausmachte. Gegenüber den Transporteinnahmen des Hochkonjunkturjahres 1929, die mit 401,94 Millionen Franken ihren bisher höchsten Stand erreichten, ergibt sich eine Ertragsverminderung von 122,62 Millionen Franken oder 30,5 %.

Nach den bis jetzt bekannt gewordenen Ergebnissen haben die wichtigsten europäischen Bahnen im Jahre 1936 gegenüber dem Vorjahre in den Verkehrseinnahmen die folgenden prozentualen Veränderungen zu verzeichnen:

	Einnahmen aus Personenverkehr %	Einnahmen aus Güterverkehr %	Verkehrseinnahmen %
Ungarische Staatsbahnen	+10,0	+11,6	+11,1
Deutsche Reichsbahn- Gesellschaft	+ 8,0	+13,3	+11,7
Schwedische Staats- bahnen	+ 7,1	+11,0	+ 9,4
Norwegische Staats- bahnen	+ 7,0	+ 5,5	+ 6,2

	Einnahmen aus Personenverkehr %	Einnahmen aus Güterverkehr %	Verkehrseinnahmen %
Tschechoslowakische Staatsbahnen	+ 5,0	+ 7,4	+ 6,8
Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen	+ 0,1	+ 4,5	+ 3,0
Dänische Staatsbahnen .	+ 5,9	+ 4,2	+ 5,2
Englische Hauptbahnen .	+ 3,2	+ 4,7	+ 4,0
Französische Haupt- bahnen	— 0,1	+ 1,5	+ 1,1
Österreichische Bundes- bahnen	— 1,2	— 1,2	— 1,2
Schweizerische Bundes- bahnen	— 4,9	— 9,9	— 7,8
Niederländische Eisen- bahnen	— 7,2	—12,4	— 9,6

Die laufenden Einnahmen und Ausgaben der Schweizerischen Bundesbahnen sind in der Betriebsrechnung und in der Gewinn- und Verlustrechnung enthalten. Diese herkömmliche Zweiteilung der Erfolgsrechnung ist auf das Rechnungsgesetz vom Jahre 1896 zurückzuführen. Um eine bessere Übersicht über die gesamten, im Laufe des Jahres 1936 entstandenen Einnahmen und Ausgaben zu ermöglichen, sind die entsprechenden Beträge der Jahresrechnungen in der nachfolgenden Übersicht zu einer einheitlichen Erfolgsrechnung zusammengestellt. Dabei wurden unter die Einnahmen nur diejenigen Beträge eingestellt, die tatsächlich vereinnahmt wurden oder die Beiträge der Baurechnung an die laufenden Geschäftskosten darstellen. Rechnungsmässige Einnahmeposten, die entstehen, weil die entsprechenden Beträge unter verschiedenen Rubriken doppelt gebucht sind (z. B. der Rohertrag der Materialverwaltung, Kapitalverzinsung der Nebengeschäfte u. a.), wurden durch Abzüge an den entsprechenden Ausgabeposten zum Ausgleich gebracht.

Gesamte Einnahmen des Jahres 1936.

A. Ertrag der Betriebsführung und Finanzverwaltung.

1. Transporteinnahmen	Fr. 279 321 420
2. Einnahmen aus Pacht-, Miet- und Gemeinschaftsverhältnissen:	
a. Pachtzinse für Bahnhöfe und Bahnstrecken ¹⁾	Fr. 1 916 846
Strecke Wattwil—Ebnet-Kappel ²⁾	» 51 000
b. Rollmaterialmiete ¹⁾	» 582 183
c. Mietzinse für Gebäude, Lokale und Grundstücke ¹⁾	» 7 991 320
d. Einnahmen aus Gemeinschaftsbahnhöfen und -bahnstrecken ³⁾	» 6 084 461
e. Entschädigungen für Zugs- und Fahrdienstleistungen ³⁾	» 1 839 514
	» 18 465 324
3. Verschiedene Einnahmen der Betriebsrechnung ⁴⁾	» 722 345
4. Ertrag der Wertbestände und Guthaben	» 3 662 426
5. Sonstige Einnahmen der Gewinn- und Verlustrechnung ⁵⁾	» 195 105
	Total A Fr. 302 366 620

B. Zuwendungen zulasten der Baurechnung.

1. Verwaltungs- und Bauleitungskosten ³⁾	Fr. 180 479
2. Zinsen für die zu Neubauten verwendeten Kapitalien	» 186 448
	Gesamteinnahmen Fr. 302 733 547

¹⁾ Einnahmenrubrik IV, A der Betriebsrechnung.

²⁾ Einnahmeneziffer 2 der Gewinn- und Verlustrechnung.

³⁾ Unter Ausgabenrubrik VI der Betriebsrechnung von den Ausgaben abgezogen. Vgl. Erläuterungen zur Betriebsrechnung.

⁴⁾ Einnahmenrubrik IV, C der Betriebsrechnung.

⁵⁾ Einnahmeneziffer 9 der Gewinn- und Verlustrechnung.

Gesamte Ausgaben des Jahres 1936.

1. Betriebsausgaben:			
a. Brutto-Betriebsausgaben ¹⁾	Fr.	229 852 015	
b. Bauausgaben zulasten der Betriebsrechnung ²⁾	»	1 564 112	
		Fr. 231 416 127	
- Ausgaben zu Lasten der Spezialfonds	»	11 816 210	Fr. 219 599 917
2. Ausgaben für Pacht- und Gemeinschaftsverhältnisse:			
a. Pachtzinsen (Vevey—Chexbres und Nyon—Crassier)	Fr.	47 000	
b. Ausgaben für mitbenützte Bahnhöfe und Strecken anderer Bahnen ³⁾	»	853 276	
c. Entschädigungen für Zugs- und Fahrdienstleistungen ³⁾	»	562 905	» 1 463 181
3. Personalausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung:			
a. Ausserordentliche Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse ⁴⁾	Fr.	11 040 594	
b. Kapitalisierter Wert der zugesprochenen Unfallrenten ⁵⁾	»	141 852	» 11 182 446
4. Sonstige Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung ⁶⁾			» 453 767
5. Abschreibungen:			
a. Einlagen in den Erneuerungsfonds ⁷⁾	Fr.	21 032 639	
b. Abschreibung für untergegangene Bahnanlagen ⁸⁾	»	1 467 125	
c. Kursverluste ⁹⁾	»	16 729	» 22 516 493
6. Kapitalkosten:			
a. Verzinsung der festen Anleihen	Fr.	114 048 099	
b. Verzinsung des Unfallrentenfonds ⁵⁾	»	133 894	
c. Verzinsung der schwebenden Schulden	»	3 965 980	
d. Finanzunkosten etc. ¹⁰⁾	»	329 127	
e. Tilgung von Anleihenskosten ⁸⁾	»	4 061 936	
		Fr. 122 539 036	
- Verzinsung der Nebenbetriebe ¹¹⁾	»	13 443 182	» 109 095 854
7. Rücklagen:			
a. Gesetzliche Tilgung ⁸⁾	»	5 826 539	
b. Einlage in den Feuer- und Unfallversicherungsfonds ¹²⁾	»	241 763	» 6 068 302
8. Abschluss der Nebenbetriebe:			
Verluste der Nebenbetriebe	Fr.	221 438	
- Reinerträge der Nebenbetriebe ¹³⁾	»	187 476	» 33 962
		Gesamtausgaben	Fr. 370 413 922

Der Rechnungsabschluss des Jahres 1936 zeigt somit das folgende Bild:

Gesamtausgaben des Jahres	Fr. 370 413 922
Gesamteinnahmen	» 302 733 547
Überschuss der Ausgaben des Jahres	» 67 680 375

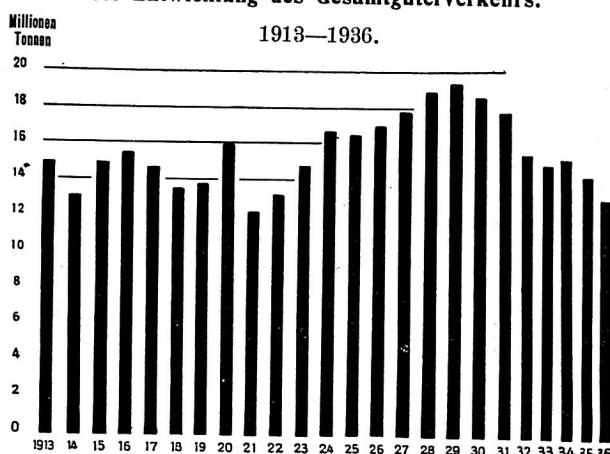
Die in gleicher Weise dargestellten Gesamtausgaben des Jahres 1935 erreichten den Betrag von Fr. 384 098 890. Der Rückgang im Berichtsjahre betrug Fr. 13 684 968 oder 3,6 %. Gegenüber dem Jahre 1930 ist ein Rückgang dieser Ausgaben von Fr. 46 314 309 oder 11,2 % festzustellen.

- ¹⁾ Bruttoausgaben der Rubriken I—V der Betriebsrechnung.
²⁾ Ausgabenrubrik VI, 1 der Betriebsrechnung.
³⁾ Vgl. Erläuterungen zu Ausgabenrubrik VI, 3 und VI, 4 der Betriebsrechnung.
⁴⁾ Ausgabenziffer 8 b der Gewinn- und Verlustrechnung.
⁵⁾ Vgl. die Rechnung des Fonds zur Deckung von Unfallrenten. Das Betreffnis ist in Ausgabenziffer 7, c der Gewinn- und Verlustrechnung enthalten.
⁶⁾ Ausgabenziffern 8, a und 8, c der Gewinn- und Verlustrechnung.
⁷⁾ Ausgabenziffer 7, a der Gewinn- und Verlustrechnung.
⁸⁾ Vgl. Erläuterungen zu Ausgabenziffer 6 der Gewinn- und Verlustrechnung.
⁹⁾ Vgl. Erläuterungen zu Ausgabenziffer 4 der Gewinn- und Verlustrechnung.
¹⁰⁾ Ausgabenziffer 4 der Gewinn- und Verlustrechnung, unter Abzug der Kursverluste.
¹¹⁾ Einnahmeneziffer 5 der Gewinn- und Verlustrechnung, dazu Kapitalverzinsung der Materialverwaltung. (Die Kapitalkosten der Nebenbetriebe bilden in der Betriebs- und Baurechnung einen Bestandteil der Sachausgaben; sie sind daher von den Kapitalkosten in Abzug zu bringen.)
¹²⁾ Ausgabenziffer 7, b der Gewinn- und Verlustrechnung.
¹³⁾ Einnahmeneziffer 6 der Gewinn- und Verlustrechnung, dazu Reinertrag der Materialverwaltung. (Die Reinerträge der Nebenbetriebe bilden in der Betriebs- und Baurechnung einen Bestandteil der Sachausgaben.)

Abbildung 6.

Die Entwicklung des Gesamtgüterverkehrs.

1913—1936.



Die Bedeutung dieser Ausgabensenkung tritt namentlich in Erscheinung, wenn man ihr die Entwicklung der Betriebsleistungen gegenüberstellt, die in den Jahren 1930, 1935 und 1936 die folgenden Zahlen aufwiesen:

	1930	1935	1936	1936/35	1936/30
	in 1000 Kilometer				
Lokomotivkilometer	50 590	49 500	50 868	+ 2,8	+ 0,5
Personenzugkilometer	28 060	30 163	32 651	+ 8,2	+ 16,4
Güterzugkilometer	12 555	11 022	10 440	— 5,3	— 16,8
Wagenachskilometer	1 474 768	1 338 937	1 277 189	— 4,6	— 13,4
Bruttotonnenkilometer	11 915 282	11 279 019	10 713 913	— 5,0	— 10,1

Infolge der Verbesserung und Verdichtung des Fahrplans hat die Zahl der Personenzugkilometer gegenüber dem Vorjahr um 8,2 % zugenommen. Im Güterverkehr, wo in vermehrtem Masse Bedarfszüge ausgeführt werden können, ist eine bessere (wenn auch nicht vollständige) Anpassung der Betriebsleistungen an den vorhandenen Verkehr möglich. Der Rückgang der beförderten Gütermenge hat daher eine Abnahme der geleisteten Güterzug-

kilometer um 5,3 % zur Folge gehabt. Die im Personen- und Güterverkehr insgesamt geleisteten Zugkilometer weisen gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme um 4,6 % auf. Gegenüber dem Jahre 1930 haben die Personenzugkilometer um 16,4 % zugenommen, die Güterzugkilometer um 16,8 % abgenommen; die Gesamtzahl der geleisteten Zugkilometer ist um 6,1 % gestiegen.

Abbildung 8.

Die Verteilung der Betriebseinnahmen 1936.

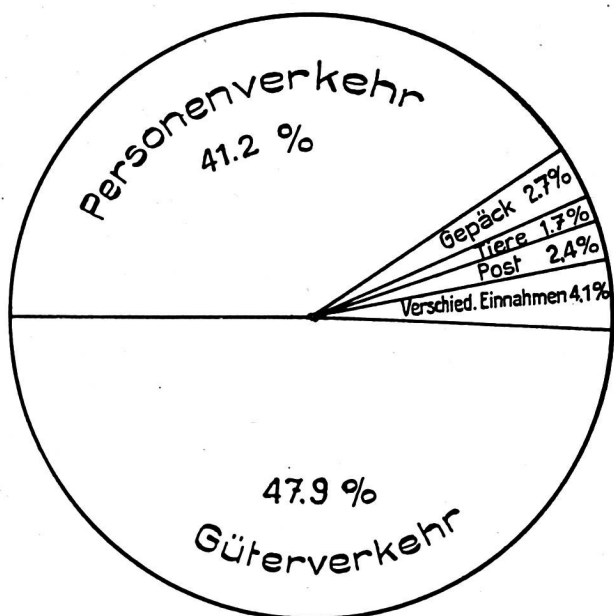


Abbildung 7.

Die Entwicklung des Personenverkehrs.

1913—1936.

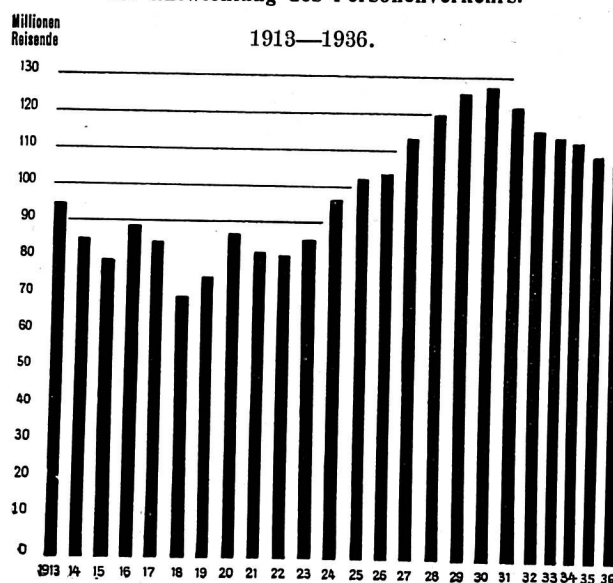


Abbildung 9.

Die Verteilung der Betriebsausgaben 1936.

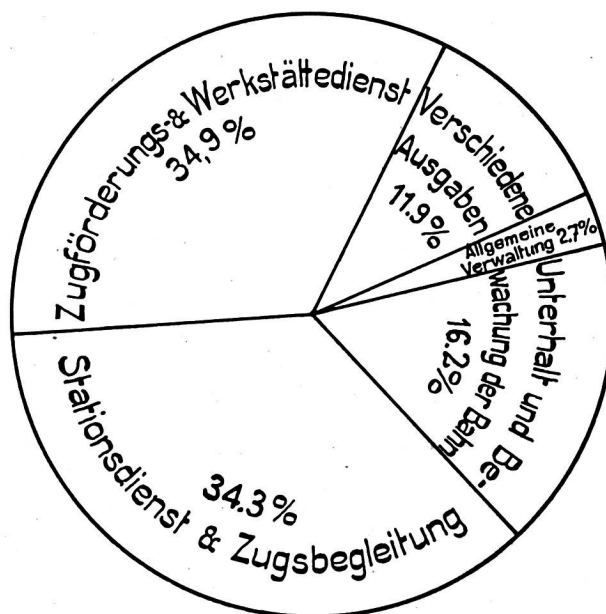
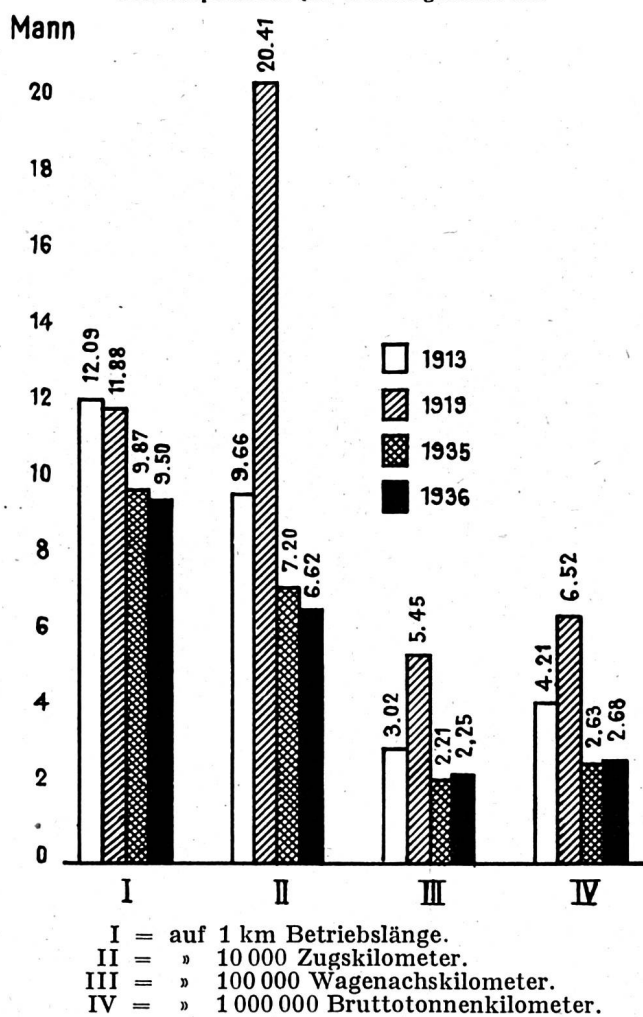


Abbildung 10.
Betriebspersonal pro Leistungseinheiten.



Obwohl die allgemeine Verkehrsbedienung in beachtenswerter Masse verbessert worden ist, was in der Zunahme der geleisteten Zugkilometer zum Ausdruck kommt, sind die Gesamtausgaben in den letzten Jahren ständig gesunken.

Die reinen Ausgaben der Betriebsrechnung, die im Jahre 1930 291,4 Millionen Franken erreichten, haben im Berichtsjahre 224,7 Millionen Franken betragen. Das bedeutet eine Senkung um 66,7 Millionen Franken oder 23 %.

Die Bestrebungen der Verwaltung zur Rationalisierung des Bahnbetriebes kommen in der Entwicklung des Personalbestandes deutlich zum Ausdruck. Im Durchschnitt des Jahres 1936 erreichte er mit Einschluss des Personals für den Rheinhafendienst sowie desjenigen für das Lebensmitteldepot in Bellinzona 28 642 Mann. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet das eine Senkung um 1192 Mann. Damit wurde auch der im Finanzprogramm II für die Jahre 1936 und 1937 vorgesehene Maximalbestand der Bundesbahnen von durchschnittlich 29 500 Mann bereits im Berichtsjahre nicht unwesentlich unterschritten.

Mit der Senkung des Personalbestandes ging auch ein Abbau der Besoldungs- und Lohnkosten Hand in Hand. Tafel V stellt die Entwicklung der gesamten Personalausgaben dar. Die Ausgaben für Besoldungen, Löhne, (Ortszuschläge, Kinderzulagen, Dienstaltersgeschenke und Besoldungsnachgenüsse) sind gegenüber dem Vorjahr um 12,3 Millionen Fran-

ken auf 140,8 Millionen Franken gesenkt worden. Davon sind 7,0 Millionen Franken auf den durch Bundesbeschluss vom 31. Januar 1936 (Finanzprogramm II) verfügten Besoldungs- und Lohnabbau, der Rest von 5,3 Millionen Franken ist auf die weiteren Sparmassnahmen der Verwaltung (Personalabbau) zurückzuführen.

Der gesamte, mit den Bundesbeschlüssen vom 13. Oktober 1933 und 31. Januar 1936 (Finanzprogramme I und II) durchgeführte Abbau der Besoldungen und Löhne hat im Jahre 1936 eine Einsparung von 14,1 Millionen Franken bewirkt. (Demgegenüber erreicht der seit dem Jahre 1930 durch sämtliche Sparmassnahmen bewirkte Abbau der Betriebsausgaben 66,7 Millionen Franken.)

Die Nebenbezüge des Personals haben im Jahre 1936 gegenüber dem Vorjahre die folgende Verminderung erfahren:

Nebenbezüge des fahrenden Personals	Fr. 600 617
Nachdienstentschädigungen.	» 62 034
Reiseentschädigungen etc.	» 142 285
Gesamte Einsparung auf Nebenbe- zügen.	Fr. 804 936

Das Finanzprogramm II hat eine Senkung der Nebenbezüge um Fr. 427 822 bewirkt. Die weitere Ersparnis von Fr. 377 114 ist auf die rationellere Verwendung des Personals zurückzuführen.

Eine ausserordentlich starke Senkung haben die Ausgaben für Dienstkleider erfahren, die um mehr als die Hälfte auf Fr. 809 111 reduziert werden konnten. Die durch eine Revision des Dienstkleiderreglementes verfügte längere Tragzeit hat bewirkt, dass im vergangenen Jahre nur geringe Abgaben an Dienstkleidern erfolgten.

Nur unwesentlich haben sich dagegen die Aufwendungen der Verwaltung für die Pensions- und Hilfskasse vermindert. Zwar sind die ordentlichen Beiträge als Folge des verminderten Personalbestandes um 2,1 Millionen Franken zurückgegangen. Dagegen haben sich die ausserordentlichen Beiträge zulasten der Gewinn- und Verlustrechnung von 9,6 auf 11,6 Millionen Franken erhöht, als Folge des Verwaltungsratsbeschlusses vom 24. Januar 1928, der die Summe der ordentlichen und ausserordentlichen Beiträge auf 30 Millionen Franken festsetzte, und der 5 %igen Ertragsgarantie der Wertbestände.

Die Aufwendungen der Verwaltung für die Pensions- und Hilfskasse stellen nur teilweise Leistungen zugunsten des heute aktiven Personals dar. Die ausserordentlichen wie auch ein Teil der ordentlichen Beiträge sind zur Deckung des vorhandenen versicherungstechnischen Defizits erforderlich. Auch im Berichtsjahre hat dieser Fehlbetrag eine Zunahme um 5,7 Millionen Franken auf 382,8 Millionen Franken erfahren. Gegenwärtig werden Mittel und Wege geprüft, wie die Pensions- und Hilfskasse im Zusammenhang mit dem neuen Bundesbahngesetz saniert werden kann.

Die gesamten Ausgaben für Sozialfürsorge — an denen die Unfallversicherung wiederum mit rund 3 Millionen Franken beteiligt ist — erreichten die Höhe von 35,9 Millionen Franken wie im Vorjahr.

Insgesamt erreichten die Ausgaben für das Personal (mit Einschluss des Baupersonals) im Jahre 1936 die Höhe von 185,2 Millionen Franken.

Gegenüber dem Vorjahr sind die Personalausgaben um 13,9 Millionen Franken oder 7,0 % zurückgegangen. Verglichen mit dem Jahre 1930 ist eine Senkung von 37,7 Millionen Franken oder 16,9 % eingetreten.

Da die Personalausgaben der Bundesbahnen in der Öffentlichkeit vielfach eine falsche Auswertung erfahren, ist es notwendig, zu den vorstehenden Zahlen einige Erläuterungen anzubringen. Es wäre unrichtig, den soeben genannten Gesamtbetrag der Personalausgaben mit den Ausgaben der Betriebsrechnung unmittelbar in Beziehung zu bringen, um daraus den Anteil der Personalkosten an den Betriebsausgaben zu errechnen. In der Betriebsrechnung wird nur ein Teil der gesamten Personalausgaben gebucht, während der Restbetrag auf die Rechnungen der Nebenbetriebe entfällt. Vom Standpunkt des Betriebes aus gesehen, stellen die in diesen Betrieben entstehenden Ausgaben reine Sachkosten dar, obwohl sie ihrerseits auch ein Personalkostenelement enthalten (was natürlich bei sämtlichen Ausgaben für Sach- und Leistungsgüter zutrifft). Ferner sind die ausserordentlichen Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse der Gewinn- und Verlustrechnung belastet. Diese stellen keine Leistung für das aktive Personal, sondern die Abtragung einer Schuld aus der Vergangenheit dar, die seit dem Jahre 1921 durch die Ausrichtung laufender sowie bereits erloschener Rentenzahlungen

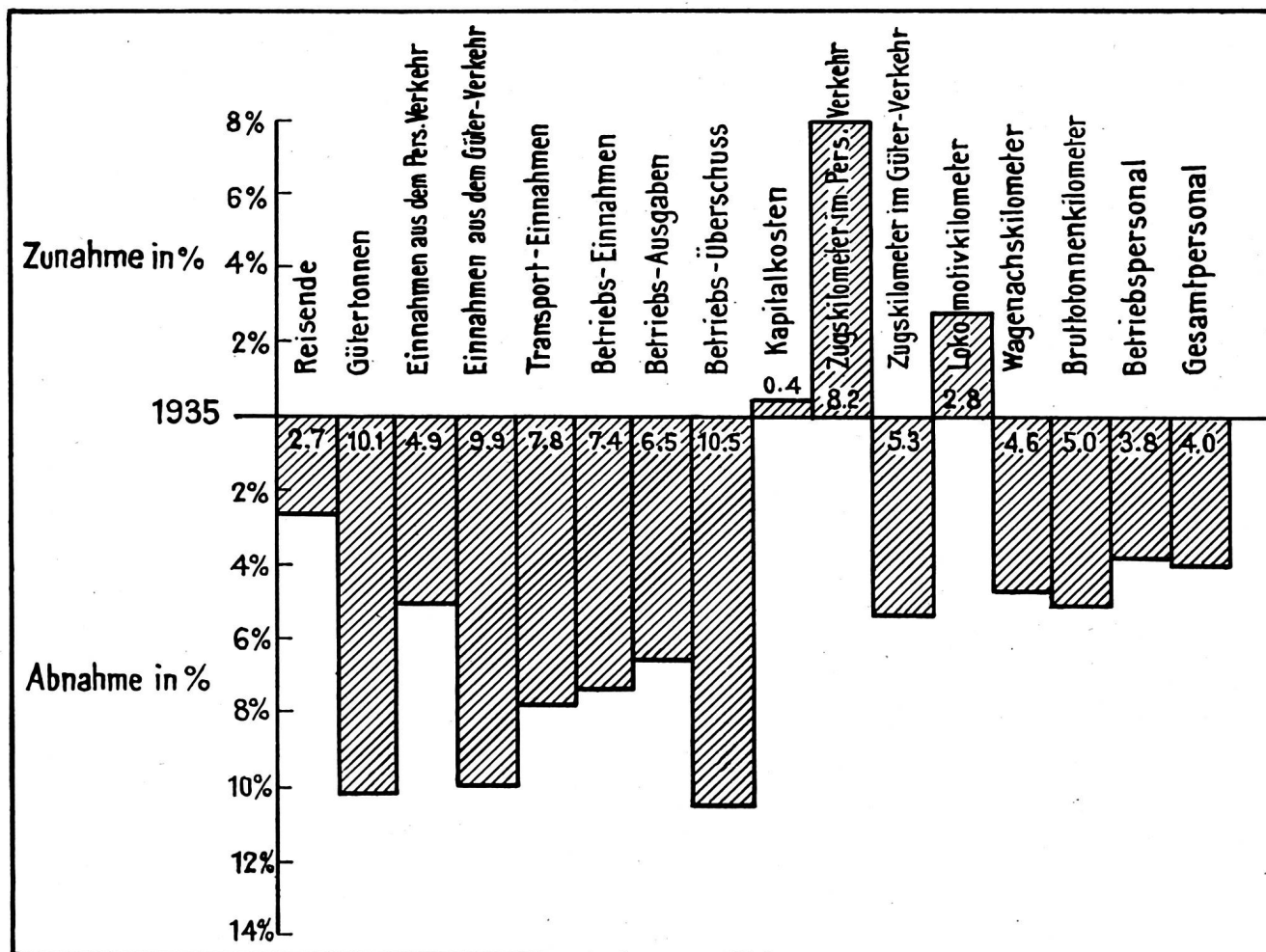
entstanden ist. Aus diesem Grunde ist es auch nicht zulässig, den vorstehend genannten Gesamtbetrag der Personalausgaben durch den Personalbestand zu dividieren, um die durchschnittliche Ausgabe der Verwaltung pro Mann des Personals zu ermitteln. Der so errechnete Durchschnittsbetrag enthält ein Betreffnis, das nicht für das aktive Personal aufgewendet worden ist. Über die auf Grund einer besonderen Erhebung des eidgenössischen Statistischen Amtes mit Stichtag 1. April 1936 festgestellten tatsächlichen Bezüge des Personals orientiert die Tafel IX im Anhang.

Über die Entwicklung der Sachausgaben gibt Tafel VI Aufschluss. Eine Erhöhung weisen einzig die Kosten für Oberbaumaterialien auf. Das ist eine Folge der notwendig gewordenen Nachholung zurückgestellter Geleiseerneuerungen; überdies hat die Erhöhung der Zuggeschwindigkeiten auf bestimmten Strecken eine Vermehrung der Unterhalt- und Erneuerungsarbeiten verursacht.

Eine geringe Senkung hat im Berichtsjahre auch die Nettozinsenlast erfahren. Die Verzinsung der festen Anleihen erforderte mit 114,0 Millionen Franken, rund Fr. 900 000 weniger als im Vorjahre. Dagegen stieg die Verzinsung der schwebenden Schulden um 2,0 Millionen auf 4,0 Millionen Franken. Das ist dadurch zu erklären, dass der laufende Kapitalbedarf des vergangenen Jahres in vermehrtem Masse durch verfügbare Mittel der Nationalbank und des

Abbildung 11.

Betriebs- und Wirtschaftszahlen 1935 bis 1936.



eidgenössischen Finanzdepartementes gedeckt worden ist. Andererseits wiesen die Finanzunkosten, Kursverluste etc. eine Senkung, die Erträge der Wertbestände und die der Gewinn- und Verlustrechnung gutgeschriebenen Bauzinse eine Erhöhung auf. Damit hat sich die Nettozinsenlast um 1,3 Millionen auf 114,5 Millionen Franken ermässigt (vgl. Tafel VIII).

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

	1935	1936
	Fr.	Fr.
Verzinsung der Anleihen und Depotscheine . . .	114 957 382	114 048 099
Verzinsung des Unfallrentenfonds	141 282	133 894
Verzinsung der schwebenden Schulden	1 969 150	3 965 980
Finanzunkosten	334 687	329 127
Tilgung von Anleihekosten	2 917 447	4 061 936
Gesamte Kapitalkosten . .	120 319 948	122 539 036
— Bauzinse und Erträge aus Wertbeständen und Guthaben . .	— 2 337 152	— 3 848 875
Verbleiben	117 982 796	118 690 161

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

1. Anlagevermögen.

a. Ordentliche Abschreibungen:

Einlagen in den Erneuerungsfonds:	Fr.	Fr.
Bahnbetrieb	21 039 341	
(davon Wattwil-Ebnat-Kappel Fr. 6 702)		
Materialverwaltung	1 836	
Kraftwerke	2 733 857	
Übertrag	23 775 034	

	Fr.	Fr.
Übertrag	23 775 034	
Werkstätten	103 216	
Werfte	859	23 879 109

Abschreibungen vom Baukonto:

Materialverwaltung	11 844	
Werkstätten	531 091	
Schiffbetrieb	92 157	
Werfte	19 629	654 721

b. Ausserordentliche Abschreibungen:

Untergegangene Bahnanlagen	1 467 125	
Kraftwerke	2 740	
Werkstätten	90 863	
Depotwerkstätten	7 423	101 026

2. Betriebsvermögen.

a. Magazin- und Betriebsvorräte:

Materialverwaltung	107 376	
Werkstätten	148 924	
Depotwerkstätten	14 277	
Werfte	—	270 577

b. Kursverlust und Minderwert von Titeln

	16 729	
--	--------	--

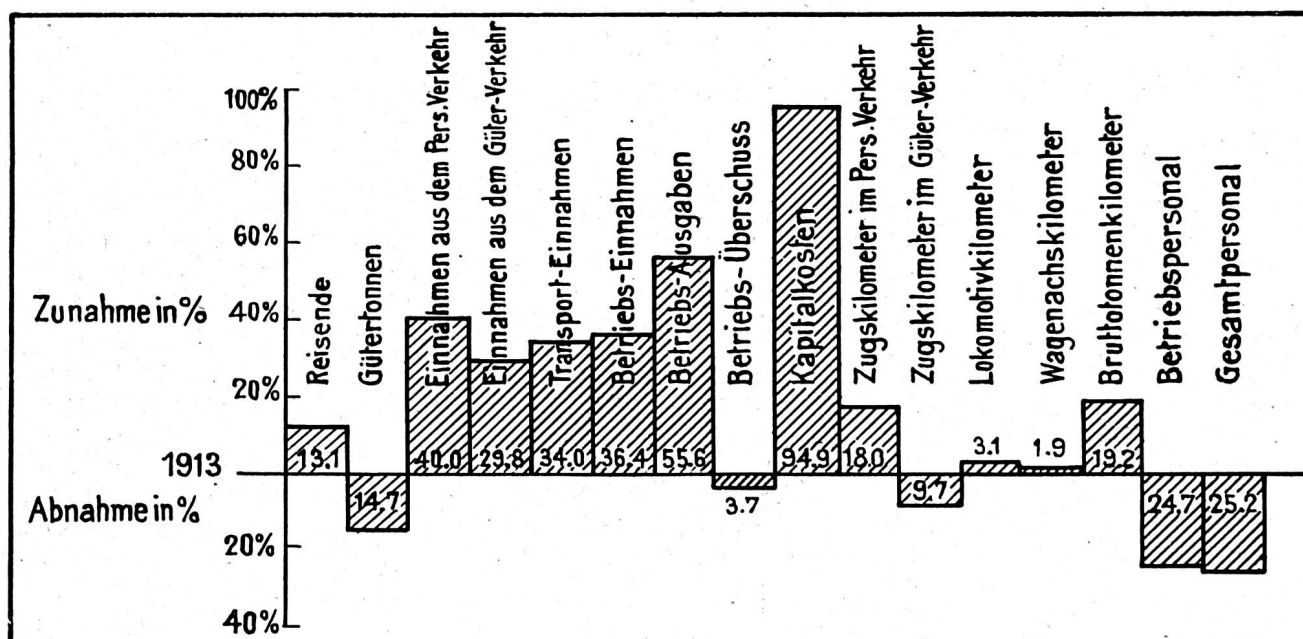
Zusammen 26 389 287

Neben den Abschreibungen haben die Bundesbahnen im Jahre 1936 folgende Tilgungen auf dem Anlagekapital in ihren Rechnungen verbucht:

Gesetzliche Tilgung (Tilgung in 100 Jahren)	Fr. 5 826 539
Tilgung der Kraftwerke (Tilgung in 60 Jahren)	920 403
	6 746 942

Abbildung 12.

Betriebs- und Wirtschaftszahlen 1913 bis 1936.



Dazu kommt die bereits in der Aufstellung über die gesamten Kapitalkosten erwähnte Tilgung von Anleihenskosten im Betrage von Fr. 4 061 936.

Auch im Jahre 1936 sind die aus den Abschreibungen und Tilgungen verfügbaren Mittel nicht vollständig für Bauzwecke beansprucht worden. Das geht aus der folgenden Gegenüberstellung hervor:

1. Bauausgaben im Jahre 1936:

a. Ausgaben zu Lasten des Baukontos	Fr. 18 781 530
b. Ausgaben zu Lasten der Betriebsrechnung (ohne Ausgaben zu Lasten des Erneuerungsfonds)	1 088 502
	19 870 032
c. Ausgaben zu Lasten des Erneuerungsfonds	7 795 387
Zusammen	27 665 419

2. Verfügbare Mittel im Jahre 1936:

a. Aus den Altmaterialerlösen	146 385
b. Aus dem Betriebsertrag (Bauausgaben zu Lasten der Betriebsrechnung)	1 088 502
Übertrag	1 234 887

	Fr.
Übertrag	1 234 887
c. Aus den Abschreibungen und Tilgungen (ohne die Abschreibungen auf Magazinverräten und Wertbeständen)	36 910 859
Zusammen	38 145 746

Die auf diese Weise verfügbar gewordenen Mittel überschreiten demnach die Bauausgaben, die zu Lasten des Baukontos und des Erneuerungsfonds verbucht wurden, um Fr. 10 480 327. Was die Einschränkung der Bauausgaben anbelangt, wurde damit der Zustand, den wir in unserem Finanzbericht vom 7. Februar 1933 als die erste zur Sanierung der Finanzlage der Bundesbahnen zu ergreifende Massnahme bezeichnet hatten, im Jahre 1936 neuerdings erreicht.

Das gesetzliche Sanierungs- und Reorganisationswerk ist im Berichtsjahr insofern in ein weiteres Stadium getreten, als am 24. November eine bundesrätliche Botschaft mit dem Entwurf für ein neues Bundesbahngesetz veröffentlicht worden ist und der Nationalrat durch Ernennung einer Kommission die Beratungen darüber aufgenommen hat.

III. Allgemeine Verwaltungsangelegenheiten.

A. Internationale Verkehrsorganisationen.

1. Die Internationale Simplondelegation versammelte sich am 15. Mai und am 9. Oktober in Bern zur Beratung der üblichen Fahrplan- und Tariff Fragen, sowie zur Entgegennahme der Bau- und Betriebsrechnung der Strecke Brig-Iselle für das Jahr 1934.

2. Das Internationale Eisenbahntransportkomitee tagte unter unserem Vorsitz am 25. und 26. Juni in Kopenhagen. Es befasste sich mit der Aufstellung verschiedener einheitlicher Zusatzbestimmungen zu den in Rom (November 1933) revidierten internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr (I. Ü. P.) und -Frachtverkehr (I. Ü. G.), mit der Ausgestaltung der Bestimmungen über die Vereinheitlichung der Reisebureaufahrtscheine und ihrer Umschläge und bereinigte die neue Fassung der gemeinsamen Abfertigungsvorschriften für den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr.

3. Die diesjährigen Sitzungen der Ausschüsse des Internationalen Eisenbahnverbandes fanden vom 8. bis 20. Juni in Kopenhagen statt. Wir waren vertreten in den Ausschüssen für den Personen- und Güterverkehr, für den Austausch des Rollmaterials und für technische Fragen. Es wurden dabei insbesondere folgende Fragen behandelt: Organisation von Gesellschaftsreisen; Annäherung der nationalen Vorschriften über die Personen- und Güterbeförderung; Beförderung internationaler Sportvereinigungen; Zulassung wahlweise gültiger Reiserouten im internationalen Verkehr; Beförderung von Gütern im gemischten Eisenbahn- und Luftverkehr; Behälterverkehr (Containers); Heizung der Züge mit Dampf und Elektrizität; Verwendung und Betrieb der durchgehenden Bremse; Verstärkung der

Wagenkupplungen; Benützung von Triebwagen im internationalen Verkehr.

Der Unterausschuss für die Bremse des technischen Ausschusses des internationalen Eisenbahnverbandes hielt unter dem Vorsitz unserer Verwaltung Sitzungen in Cannes, Wien und Paris ab zur Behandlung der internationalen Vorschriften für die Personen- und Güterzugbremsen sowie des Versuchsprogrammes für die Vorführung der Hardy-Güterzugbremse.

Der geschäftsleitende Ausschuss des Internationalen Eisenbahnverbandes vereinigte sich am 5. und 6. November in Paris zur Prüfung und Genehmigung der Anträge der Arbeitsausschüsse und zur Aufstellung des Arbeitsprogrammes für 1937.

4. Der Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen hielt im Berichtsjahr keine Vereinsversammlung ab. Die Haupttätigkeit des Vereins wickelte sich in den ständigen Hauptausschüssen (Verwaltungsausschuss; Personenverkehrsausschuss; Güterverkehrsausschuss; technischer Ausschuss) ab, die sich mit folgenden wichtigeren Fragen befasst haben: Ausgabe eines Handbuches über den Verein; Fortbildung der Vereinsstatistik; bahnärztlicher Erfahrungsaustausch; Fragen des Kraftwagenwettbewerbes; Erstellung eines neuen Tarifmusters für den internationalen Personen- und Güterverkehr; Überprüfung der Abfertigungsvorschriften des Vereins im Personenverkehr sowie der Bestimmungen über den internationalen Expressgutverkehr; Aufstellung gemeinsamer Richtlinien für die Einführung eines einheitlichen Frachtrechtes der Vereinsländer; Fortsetzung der Vorarbeiten für die Schaffung eines internationalen Gütertarifs; Überprüfung der Vereinszusatzbestimmungen zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-

Frachtverkehr (I. Ü. G.) und des Vereinsübereinkommens über den Güterverkehr für die Neuausgabe des I. Ü. G.; Behandlung von Fragen der Schwachstromtechnik; Untersuchung der Sicherheitsvorschriften für den Bau von Güterwagen; Regelung der verkehrsdienstlichen Fragen bei Gütern, deren Beförderung aussergewöhnliche Schwierigkeiten verursacht; Neubearbeitung des Personenwagenübereinkommens des Vereins; Ausbildung des Schienenstosses; einheitliche Bezeichnung der Lokomotiven, Tender und Triebwagen; Unterhaltung der Geleise und Weichen.

5. Vom 12. bis 17. Oktober wurde in Montreux-Territet unter dem Vorsitz unserer Verwaltung die Europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz für das Fahrplanjahr 1937/1938 abgehalten, an der 20 Regierungen und 118 Verwaltungen vertreten waren.

6. Unter dem Vorsitz unserer Verwaltung fanden vom 6. bis 8. Februar in Athen und vom 12. bis 14. November in Frankfurt a. M. Konferenzen des Ausschusses des Internationalen Güterwagenverbandes (R. I. V.) statt. In Athen wurden einige Auslegungsbeschlüsse zum Übereinkommen für die gegenseitige Benützung von Güterwagen im internationalen Verkehr gefasst und ein Streitfall zwischen zwei Verbandsverwaltungen erledigt.

In Frankfurt a. M. wurde beschlossen, den Schweizerfranken als Umrechnungswährung für alle

Zahlungen aus dem Übereinkommen für die gegenseitige Benützung von Güterwagen im internationalen Verkehr beizubehalten.

7. Vom 30. März bis 3. April fanden in Stuttgart und vom 16. bis 21. November in Nizza internationale Güterzugfahrplankonferenzen statt, an denen unsere Verwaltung vertreten war. Diese Konferenzen befassten sich mit der Aufstellung von Ferngüterzugsverbindungen für Wagenladungsgüter im internationalen Verkehr, sowie mit der Behandlung allgemeiner Betriebsfragen dieses Verkehrs.

B. Sachversicherung und Haftpflicht.

1. Von den kantonalen Brandversicherungsanstalten sind uns für 10 Brandfälle Fr. 35 877 vergütet worden.

2. Die unserer Selbstversicherung unterstellten Werte wurden im Berichtsjahr von 48 Brandfällen betroffen. Zu Lasten des Feuer- und Unfallversicherungsfonds sind Fr. 141 064 verrechnet worden, wovon Fr. 108 767 auf den Wiederaufbau des im Jahre 1933 abgebrannten Zoll- und Güterschuppens in Chiasso entfallen.

3. Die Anzahl der Unfälle und der Betrag der im Jahre 1936 ausbezahlten Haftpflichtentschädigungen sind aus den statistischen Tabellen und den Rechnungen ersichtlich.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden von den Kreisdirektionen 115 Haftpflichtfälle erledigt (1935: 104).

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

a. Bei den Schweizerischen Bundesbahnen eingereichte Reklamationen

Aus dem Jahre 1935 wurden unerledigt übernommen	399	Reklamationen (1935: 745)
Im Berichtsjahr sind dazugekommen	11 298	» (1935: 12 158)
Erledigt wurden: durch Abweisung	3 930	» (1935: 4 463)
durch Zahlung	7 510	» (1935: 8 041)

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

Den Bundesbahnen wurden von andern Verwaltungen überwiesen	1378	Reklamationen (1935: 1289)
Zu einer Zahlung der Bundesbahnen gaben Anlass	1030	» (1935: 1224)

c. Unregelmässigkeiten.

Wegen Beschädigung oder Minderung sind	215	(1935: 349)
und wegen Ablieferungshindernissen	845	(1935: 856) Meldungen eingegangen.

d. Prozesse.

Aus dem Vorjahr hängige Prozesse	2	(1935: 2)
Im Berichtsjahr neu dazugekommen	1	(1935: 2)
Im ganzen erledigt	2	(1935: 2)

C. Automobil und Eisenbahn.

1. Gesetzgebung.

Die Schweiz ist heute bald das einzige Land, in dem der Wettbewerb von Bahn und Auto durch den Gesetzgeber noch nicht geordnet wurde. Das ist deshalb von besonderer Tragweite, weil die Eisenbahnen fast ausschliesslich im Besitze der öffentlichen Hand sind, weil in unserem Gebirgsland die Wettbewerbslage der Eisenbahnen durch ausserordentlich hohe Anlagekosten und durch verhältnismässig kurze Entfernungen erschwert ist und weil

dank eines sehr ausgedehnten Strassennetzes und einer rechtlichen Privilegierung des Strassentransportes die Schweiz heute zu den Ländern mit der höchsten Automobildichte gehört.

Seit der Verwerfung des sogenannten Verkehrsteilungsgesetzes in der Volksabstimmung vom 5. Mai 1935, über das hier vor einem Jahr berichtet wurde, beschäftigen sich die Behörden fast unablässig mit der gesetzlichen Ordnung des Wettbewerbes auf neuer Grundlage. Da aber diese neuen gesetzgeberischen Versuche mit der organisatorischen und finanziellen Neugestaltung der

Staatsbahn, mit der Sanierung der Privatbahnen und mit dem Erlass eines neuen Eisenbahngesetzes im engsten Zusammenhang stehen, benötigten die Vorarbeiten für ein so weitgefasstes Gesetzgebungsprogramm längere Zeit.

Diese Vorarbeiten sind hinsichtlich der Teilvorlage einer Wettbewerbsordnung, für die im Gegensatz zu den übrigen Eisenbahnvorlagen der Weg der Notgesetzgebung unter Ausschaltung der Volksbefragung beschritten werden soll, im Berichtsjahr noch nicht zum Abschluss gekommen. Es würde sich darum handeln, eine auf 5 Jahre befristete Versuchslösung einzuführen. Der Vorentwurf vom 21. September 1936 fand auf der Eisenbahn- und Automobilseite gleichermassen Anfechtung und Ablehnung. Das zeigt, mit welch gewaltigen Widerständen in der Schweiz der Gedanke einer Ausgleichsgesetzgebung zwischen Bahn und Auto trotz des Beispiels der ausländischen Wettbewerbsordnungen noch immer zu kämpfen hat. Dem Vorentwurf vom September schwebte das Ziel vor, den Automobiltransport auf dem Weg einer Besteuerung wirtschaftspolitischen Beschränkungen zu unterwerfen, die eine gewisse Arbeitsteilung zwischen Schiene und Strasse im Ferntransport ermöglicht hätte. Das Schicksal der Vorlage war am Ende des Berichtsjahres noch nicht abzusehen. Wertvoll ist dafür der in der Botschaft für ein neues Bundesbahngesetz vom 24. November 1936 mit aller Deutlichkeit sichtbar gemachte Zusammenhang zwischen Sanierung und Wettbewerbsordnung, auf den von den Bundesbahnbehörden seit Jahren aufmerksam gemacht worden ist.

2. Automobilergänzungsdienste.

Als Ersatz für die sogenannten Astodienste wurde nach befriedigenden Versuchen ein vereinfachter Haus-Haus-Dienst geschaffen, der vom Handwagen und Milchfuhrwerk bis zum Lieferautomobil alle Transportmittel verwendet.

Auf Stationen, auf denen ein Bedürfnis vorliegt, wurde ein Ferncamionnagedienst nach schienenlosen Gegenden eingerichtet. Der Ortscamionnagedienst wurde je nach den Verhältnissen an ortsansässige Unternehmer, an Bahnpersonal oder Privatabläser übertragen. Als Transportmittel werden verwendet Pferdefuhrwerke der verschiedensten Art, Lieferungsautomobile, Fahrräder mit Anhängern, Handwagen und Zweiräderkarren. Der Ferncamionnagedienst wird durch Milchfuhrleute, Unternehmer, Boten sowie durch Postautokurse besorgt. Die Besorgung des Dienstes durch Postautokurse gestaltet sich sehr vorteilhaft. Es findet dadurch auch nach Gegenden mit sehr schwachem Verkehr täglich mindestens eine einmalige Bestellung statt, während eine solche früher wöchentlich nur ein- bis dreimal erfolgte. Die Postverwaltung begnügt sich mit niedrigen Taxen und hält nach vorheriger Vereinbarung zur Abgabe und Entgegennahme von Gütern auch ausserhalb der ordentlichen Poststellen an; die Übergabe und Übernahme der Güter und die Abrechnung zwischen der Post und der Bahn finden in einfacher Weise statt. Bahn- und Postpersonal sind gezwungen, zusammenzuarbeiten. Es handelt sich um einen mit bestehenden Mitteln eingeführten Bahnergänzungsdienst. Sowohl der Orts- als der Ferncamionnagedienst haben sich

in kurzer Zeit die Sympathie des Publikums erworben. Die Beanspruchung der Einrichtung nimmt im allgemeinen ständig zu. Der neue Haus-Haus-Dienst ist elastisch und kann den örtlichen Verhältnissen und dem Verkehrsumfang angepasst werden. (Vgl. auch den Abschnitt VIII E., Güterverkehr.)

D. Beteiligung an andern Unternehmungen.

1. Die Ergebnisse des Bahnhof-Kühlhauses in Genf haben sich der beschränkten Einfuhrmöglichkeiten und des durch die ungünstige Witterung der Sommermonate verursachten verminderten Eisabsatzes wegen weiterhin verschlechtert. Andererseits vermochten sich die Einsparungen aus der Zusammenlegung der Betriebe der frühern Société de Gares frigorifiques und der Société des Glacières et Frigorifiques de Genève im Geschäftsjahr noch nicht voll auszuwirken. Der verbleibende Betriebsüberschuss wurde zu Abschreibungen verwendet.

Im Bahnhof-Kühlhaus Basel ist aus den gleichen Gründen wie in Genf der Eisverkauf ebenfalls zurückgegangen. Dagegen ist eine Verbesserung des Lagergeschäftes festzustellen. Die Einnahmen sind gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Die Ausgaben konnten vermindert und damit der Betriebsüberschuss verbessert werden. Er dient zu Abschreibungen auf den Anlagen.

2. Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft Basel. Der Ertrag für das Jahr 1936 erreicht die gleiche Höhe wie 1935.

Der Umschlag in den Basler Rheinhafen-Anlagen hat gegenüber dem Jahre 1935 eine leichte Erhöhung erfahren. Die Totalmenge beziffert sich auf 2 291 206 Tonnen gegenüber 2 216 977 im Jahre 1935. Der Verkehr über den regulierten Rheinstrom verzeichnet im Geschäftsjahr eine starke Zunahme, während die auf dem Rhein-Rhone-Kanal zwischen Strassburg und Hünigen verfrachteten Gütermengen eine entsprechende Abnahme aufweisen.

3. Zu dem voll einbezahlten Aktienkapital der Etzelwerk A.G. im Betrage von 20 000 000 Fr. und dem Obligationenanleihen von 10 000 000 Fr. vom Jahre 1934 sind der Gesellschaft im Berichtsjahr durch unsere Vermittlung 7 000 000 Fr. vom Bund zu einem günstigen Zinsfuss zur Verfügung gestellt worden. Die über diese Beträge hinaus erforderlichen Mittel für den Bau des Etzelwerkes werden einstweilen durch Vorschüsse der beiden Partner (Schweizerische Bundesbahnen und Nordostschweizerische Kraftwerke A.G.) gedeckt. Für das investierte Kapital kommen Bauzinsen zur Verrechnung. Über die Bauaufwendungen und den Baufortschritt wird in Abschnitt XI (Elektrifizierung) berichtet.

4. Das Geschäftsergebnis der Schweizerischen Kraftübertragung A.G. hat sich im Jahre 1936 gegenüber dem Vorjahr infolge geringeren Energieabsatzes etwas verschlechtert. Das Aktienkapital bleibt neuerdings ohne Verzinsung. Immerhin konnten an den Anlagen noch Abschreibungen in ungefähr gleicher Höhe wie im Jahre 1935 vorgenommen werden. Bauaufwendungen sind im Berichtsjahr nicht gemacht worden.

5. Die SESA, Schweizerische Express AG., hat auch im Jahre 1936 in enger Zusammenarbeit mit dem Kommerziellen Dienst unserer Verwaltung ihre Tätigkeit auf dem Gebiete der Tarifabkommen im Güterverkehr fortgesetzt. Die Zahl der mit Verfrachtern abgeschlossenen Vereinbarungen über die Gewährung von Vergünstigungen zur Erhaltung gefährdeter Transporte, die sonst mit Motorlastwagen befördert würden, hat neuerdings zugenommen. Dagegen ist zufolge der bis zum Herbst sich immer noch verschärfenden Wirtschaftskrise die Zahl der zu Sesa-Frachtsätzen beförderten Gütertonnen und der Betrag der den Bahnen aus diesen Transporten zugeflossenen Frachten im Vergleich zum Vorjahre etwas zurückgegangen. Die Eisenbahn-Transport-ergänzungsdienste (Camionnage-Dienste) wurden weiter ausgebaut. Der Ende 1935 vereinfachte, erweiterte und erheblich verbilligte Sesa-Franko-Donizil-Dienst hat im Berichtsjahre eine noch kräftiger ansteigende Entwicklung erfahren als in früheren Jahren. Auch der mit einzelnen Agenturinhabern und mit verschiedenen Speditionshäusern organisierte Bahnsammelwagenverkehr hat sich wiederum in aufsteigender Linie entwickelt.

E. Geschäftsleitung.

Die Generaldirektion hat in 48 Sitzungen 297 Geschäfte behandelt.

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

Organisatorische Fragen; Vollzug der die Bundesbahnen betreffenden Bestimmungen des eidgenössischen Finanzprogrammes 1936; Vereinfachung des Geschäftsverkehrs zwischen Generaldirektion und Kreisdirektionen; Richtlinien für die Ordnung der Beziehungen zwischen Bundesbahnverwaltung und Presse; Teilnahme des SBB-Personals an Grenzschutzalarmübungen; berufliche Ausbildung des Personals; Sparmassnahmen.

F. Verwaltungsrat.

Der Verwaltungsrat hat während des Geschäftsjahres in 10 Sitzungen 24 Geschäfte beraten, die in der Hauptsache in den Abschnitten IV—XI des allgemeinen Teils des Geschäftsberichtes erwähnt sind.

Am 17. Oktober 1936 starb Herr Verwaltungsrat Henri Calame, der dem Rate seit dem Jahre 1913 angehörte. Der Verstorbene hat sich in hohem Masse um die Verwaltung verdient gemacht. An seiner Stelle wurde Herr E. Béguin, Regierungsrat und Ständerat in Neuenburg, gewählt.

G. Personelles.

Herr Dr. R. Herold, der seit 1926 an der Spitze der Kreisdirektion III stand, hat auf Beginn des Jahres 1936 einem Ruf des Vorstehers des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes zur Vorbereitung verschiedener gesetzgeberischer Arbeiten Folge geleistet und ist daher als Direktor des Kreises III zurückgetreten. An seiner Stelle wurde vom Bundesrat durch Beschluss vom 30. Dezember 1935 gemäss dem Vorschlag des Verwaltungsrates Herr Dr. jur. Raphael Cottier, der bisherige Generalsekretär, mit Amtsantritt auf 1. Januar 1936 zum Direktor des Kreises III gewählt.

Herr Kreisdirektor Edouard Savary ist am 8. Oktober mitten in seiner Arbeitstätigkeit ganz unerwartet im Alter von bloss 52 Jahren einem Schlaganfall erlegen. Er hat während zahlreicher Jahre mit unermüdlicher Schaffenskraft und vorbildlicher Pflichttreue den Bundesbahnen und dem Lande gedient. Seine grossen Verdienste um unsere Verwaltung sind bei der Trauerfeier, im Schosse des Verwaltungsrates, in unserem Nachrichtenblatt und in der Presse mit hoher Anerkennung gewürdigt worden. Die Schweizerischen Bundesbahnen werden ihm stets das beste Andenken bewahren.

An Stelle des Verstorbenen hat der Bundesrat als Direktor des Bundesbahnkreises I Herrn Ingenieur Fernand Chenaux, von Gollion (Waadt), vorher Stellvertreter des Betriebschefs des Kreises I, gewählt, mit Amtsantritt auf den 1. Januar 1937.

IV. Finanz- und Rechnungswesen.

A. Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung.

1. Gemäss Bundesbeschluss vom 23. April 1936 ist der Bundesrat unter den üblichen Bedingungen ermächtigt worden, während der Legislaturperiode 1935—1939 für die Bundesverwaltung Anleihen aufzunehmen:

- a. zur Konversion der zur Rückzahlung fälligen oder zur Rückzahlung gekündeten Anleihen, soweit sie nicht durch eigene Mittel zurückbezahlt werden können;
- b. zur Bestreitung von Ausgaben, die auf Gesetz oder auf Bundesbeschluss beruhen, soweit sie nicht durch Einnahmen des Bundes gedeckt werden können.

2. Auf den 1. August 1936 wurde die 5 % Bundesbahnanleihe von 1925 (V. Elektrifikationsanleihe) im Betrage von 175 Millionen Franken zur Rückzahlung fällig.

Für die Rückzahlung oder Konversion dieser Anleihe hat der Bundesrat am 3. März die Ausgabe einer 4 % eidgenössischen Anleihe von 1936, im Betrage von 100 Millionen Franken mit 10jähriger Laufzeit und einem Emissionskurse von 93,⁶⁵ zuzüglich 0,⁶⁰ % eidgenössischer Stempel, beschlossen. Die Anleihe wurde vom Kartell schweizerischer Banken und vom Verband der Kantonalbanken fest übernommen. Der Bundesrat hatte sich das Recht gewahrt, die Anleihe bis zum Betrage der Zeichnungen zu erhöhen. Für den Restbetrag bis auf 175 Millionen erklärten sich die Banken bereit, dem eidgenössischen Finanzdepartement die nötigen Mittel gegen 3 % Kassenscheine mit zweijähriger Laufzeit zum Kurse von 98,³⁸ zuzüglich 0,¹² % eidgenössischer Stempel zur Verfügung zu stellen.

Die 4 % eidgenössische Anleihe wurde vom 12. bis 19. März mit gutem Erfolge zur öffentlichen Zeichnung aufgelegt.

Zur Konversion wurden angemeldet	Fr. 71 600 000
Barzeichnungen gingen ein . . .	» 65 200 000
Zusammen	<u>Fr. 136 800 000</u>

Gestützt auf dieses Ergebnis gelangten zur Ausgabe:

Fr. 135 000 000 4 % Obligationen der eidgenössischen Anleihe 1936.	
» 40 000 000 3 % Kassenscheine auf zwei Jahre ergebend	
<u>Fr. 175 000 000</u>	

Der Ertrag dieser beiden Anleihen wurde uns vom Bunde zu den Selbstkosten zur Verfügung gestellt.

3. Der Pensions- und Hilfskasse ist der Überschuss der Einnahmen über die Ausgaben in Depotscheinen im Betrage von Fr. 9 000 000 zugewiesen worden. Auf Ende des Jahres besass die Kasse für Fr. 288 960 000 solcher Scheine gegen Fr. 279 960 000 im Vorjahre.

4. Wie unter Ziffer 2 erwähnt, sind an Stelle der rückbezahlten Anleihe zwei neue Anleihen im gleichen Betrage getreten. Andererseits waren die planmässigen Kapitalrückzahlungen um Fr. 11 639 866 höher als die gegenüber der Pensions- und Hilfskasse neu entstandene Depotschuld, so dass unsere Schuld der festen Anleihen von Fr. 2 925 028 048 auf Fr. 2 913 388 182 zurückgegangen ist.

Dagegen hat unsere schwebende Schuld infolge der Ausfälle in der Betriebsrechnung auf Jahresende eine Erhöhung von Fr. 88 000 000 auf Fr. 157 000 000 erfahren. Dieser Betrag wurde uns vom eidgenössischen Finanzdepartement vorgeschossen.

5. Durch die am 26. September vorgenommene Abwertung des Schweizerfrankens um rund 30 % wurde vorübergehend der Zahlungsverkehr mit dem Auslande unterbrochen. Nach Anpassung der Kurse an die neuen Verhältnisse konnte jedoch der Verkehr bald wieder aufgenommen werden.

Ebenso musste der Tarif für die Annahme fremder Banknoten und Geldsorten vollständig umgearbeitet werden.

Als weitere wichtige Folge der Abwertung ergab sich, verursacht durch den starken Goldrückfluss nach der Schweiz, eine plötzliche Kurssteigerung aller unserer Obligationen und in Verbindung damit eine erhebliche Senkung der Zinssätze, insbesondere derjenigen für kurzfristige Anlagen. Die Verzinsung unserer schwebenden Schuld blieb deshalb ganz erheblich unter dem Voranschlag.

6. Der Stand der von Frachtenkreditinhabern, Unternehmern, Lieferanten usw. hinterlegten Sicherheiten war auf 31. Dezember 1936 folgender:

1592 Barhinterlagen	Fr. 2 044 528.25
2575 Bürgschaften	» 22 322 665.85
1053 Wertschriftenhinterlagen	» 9 662 695.95
<u>5220 Sicherheiten im Gesamt-</u>	
<u>betrage von</u>	<u>Fr. 34 029 890.05</u>

(1935: Fr. 35 540 269.60).

7. Während des Berichtsjahres erfolgten auf die Hypothekendarlehen Kapitalrückzahlungen im Betrage von Fr. 1 154 386.40. Auf Jahresende belief sich der Gesamtbetrag der Hypothekendarlehen auf Fr. 59 810 409.70 gegen Fr. 60 819 517.30 im Vorjahre. Hievon entfallen Fr. 47 612 965.80 auf Liegenschaften des Personals.

Der Zinsfuss für Hypothekendarlehen im I. Range an Private betrug $4\frac{1}{4}$ %, an Angestellte und an Eisenbahner-Baugenossenschaften 4 %.

8. Das Portefeuille der eigenen Wertschriften hat sich im Jahre 1936 um Fr. 5 607 863.30 vermindert. Diese Verminderung rührt von Titelverkäufen her, die infolge der allgemein gebesserten Kurslage vorgenommen wurden. Die Neubewertung der Wertschriften ergab einen Mehrwert von Fr. 50 740.20. Auf Ende des Jahres weist das Portefeuille der eigenen Wertschriften einen Buchwert von Fr. 16 590 107.80 auf gegen Fr. 22 147 230.90 Ende 1935.

B. Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung.

Im Verlaufe des Jahres 1936 sind folgende Revisionen bei den Rechnungs- und Kassastellen der Generaldirektion und der Kreisdirektionen vorgenommen worden:

Durch Organe der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung 3 Revisionen des Kassabestandes bei der Hauptkasse; Revision der Bestände der bei der Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung hinterlegten Wertschriften der Portefeuilles der Kautionen der Unternehmer und Lieferanten, der eigenen Wertschriften, der Pensions- und Hilfskasse, des Guyer-Zeller-Fonds und des Hilfsfonds für nicht pensionsberechtigte Bedienstete der SBB; Revision einer Anzahl Vorschusskassen von Dienststellen; Prüfung der Rechnungen und Kassarevisionen bei drei Speiseanstalten und mehreren Milchküchen; ferner beteiligten sich Organe der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung an den Bestandesaufnahmen im Materialmagazin Basel, im Lebensmittelmagazin Bellinzona, im Stellwerkmagazin in Luzern, von Oberbaumaterial bei einigen Bahnmeisterbezirken und der Brenn- und Schmiermaterialvorräte in einer Anzahl Haupt- und Nebendepots.

Sämtliche Revisionen haben die Richtigkeit der vorhandenen Bar- und Wertschriftenbestände und die Übereinstimmung mit der Buchführung ergeben, mit Ausnahme einiger kleiner Differenzen, die jeweiligen sofort aufgeklärt und ausgeglichen wurden.

Durch Organe der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung sind ferner vorgenommen worden: Prüfung der Jahresergebnisse pro 1935 über die Bahnhofreklame und über den Bahnhofbuchhandel; Prüfung der Geschäftsbücher von 24 grössern und 27 kleinern Bahnhofwirtschaften und Prüfung der Roheinnahmen von 40 Bahnhofwirtschaften, sowie Einsichtnahme in die Geschäftsbücher von andern in den Bahnhöfen befindlichen Geschäften; Prüfung der Rechnungen der Liegenschaftsverwaltung in Genf-La Praille; Prüfung der Geschäftsbücher der Quellwasserversorgung Brunnen; Prüfung der Rechnungen über den gemeinschaftlichen Betrieb eines Bahnhofes; ferner Einsichtnahme in die Geschäftsbücher einer Anzahl Eisenbahnerbaugenossenschaften.

Die Ende 1935 aufgenommenen Vorbereitungsarbeiten zur Einführung der Betriebsbuchhaltung in der gesamten Verwaltung sind weiter gefördert worden; beim Zugförderungsdienst eines Kreises wurde die Zeitaufschreibung eingeführt, und Ende des Berichtsjahres waren die Vorarbeiten zur Einführung der Verrechnung bei diesem Dienst abgeschlossen.

Die Bau- und Betriebsrechnungen der Simplonlinie Brig-Iselle für das Jahr 1934 sind am 6. April durch die Prüfungskommission der internationalen Simplondelegation einer Revision unterzogen worden.

C. Verkehrskontrolle.

1. Auf den 1. Januar 1936 wurde eine Instruktion für die Agenturen der SBB über die Rechnungsstellung für den Billetverkauf mit Einführung der vierteljährlichen Abrechnung herausgegeben.

2. 17 weitere Bahnhöfe sind mit Apparaten für die Ausgabe der Handgepäcksscheine ausgerüstet worden.

3. Für den niederländisch- und den jugoslawisch-schweizerischen Güterverkehr, sowie für den Güterverkehr von Jugoslawien nach nordfranzösischen Seehäfen wurden eine Dienstanweisung für die Abfertigung und Verrechnung und Kontroll-, Abrechnungs- und Saldierungsvorschriften erlassen.

4. Durch die Kassenrevisoren wurden die Kassen und Bücher von 824 Dienststellen revidiert; 52 Stellen gaben Anlass zu besondern Untersuchungen. Es wurde ferner eine Kassen- und Bücherrevision auf den Agenturen der SBB in Paris und Amsterdam durchgeführt.

5. Die auf den Stationen den Geschäftsfirmen eröffneten Frachtkredite haben folgende Änderungen erfahren: Neueröffnungen 267, Aufhebungen 164; Stand Ende Dezember 1936: 4629.

V. Personalangelegenheiten.

A. Allgemeine Personalangelegenheiten.

1. Von dem Bundesbeschluss vom 31. Januar 1936 über neue ausserordentliche Massnahmen zur Wiederherstellung des finanziellen Gleichgewichts im Bundeshaushalte in den Jahren 1936 und 1937 (Finanzprogramm 1936) und den gestützt hierauf vom Bundesrate gefassten Beschlüssen wird das Personal der Schweizerischen Bundesbahnen hauptsächlich wie folgt betroffen:

a. Verminderung des Personalbestandes.

Der im Anhang zum Bundesbeschluss vom 31. Januar 1936 festgestellte Höchstbestand des Personals des Bundes und der Bundesbahnen von 60 500 Einheiten ist bis zum 31. Dezember 1937 um insgesamt 350 Jahreseinheiten gleichmässig dadurch herabzusetzen, dass in der Regel von je zehn abgehenden Jahreseinheiten durchschnittlich wenigstens eine Jahresarbeitskraft nicht ersetzt wird.

Von diesem Höchstbestande entfallen 29 500 Personen, d. i. rund die Hälfte, auf die Schweizerischen Bundesbahnen. Es entspricht diese Zahl dem mittleren Personalbestande, auf Grund dessen für das Jahr 1936 die Personalkosten veranschlagt

worden sind. Das Personal der Bundesbahnverwaltung müsste also bei gleichbleibenden Verhältnissen bis Ende 1937 um 170—175 Jahresarbeitskräfte abgebaut werden.

Der Personalbestand verminderte sich im Jahresmittel 1936 auf 28 642 Einheiten. Er ist also bereits um 858 Einheiten niedriger, als im Anhang zum Bundesbeschluss vom 31. Januar 1936 vorgesehen ist. Die für die Jahre 1936 und 1937 vorgeschriebene Abbauziffer ist also schon im Jahre 1936 erheblich überschritten worden. Immerhin steht dem Abbau des festen Personalbestandes eine leichte Vermehrung der sogenannten Unternehmerarbeiter, d. h. von Arbeitern gegenüber, die in keinem direkten Dienstverhältnis zur Bahnverwaltung stehen, sondern von Unternehmern vorübergehend zur Verstärkung der Rotten des Betriebsdienstes beigelegt werden. Die Vermehrung dieser Arbeiter gegenüber 1935 beträgt aber nur rund 50 Mann im Jahresmittel; sie beeinflusst den Abbau also nur unmerklich.

b. Vorübergehende Herabsetzung der Besoldungen, Gehälter und Löhne.

Von der nach dem Finanzprogramm II am 1. Februar 1936 in Kraft getretenen verstärkten Herabsetzung wurden betroffen:

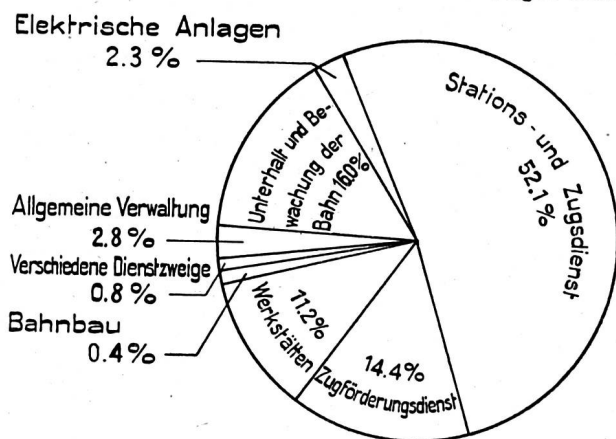
1. alle im Dienste der Bundesbahnen beschäftigten Personen;
2. Personen, die nicht in einem unmittelbaren Dienstverhältnis zu den Schweizerischen Bundesbahnen stehen, aber durch Vermittlung eines Organs der Verwaltung nach deren Erlassen belohnt werden.

Die Herabsetzung erstreckt sich auf alle festen Dienstbezüge; sie beträgt höchstens vierzehn vom Hundert und erfolgte nach folgenden Grundsätzen:

1. Ausgenommen von der Herabsetzung sind die Ortszuschläge und die Kinderzulagen, sowie ein Betrag von Fr. 1600 und je weitere Fr. 100 für jedes Kind unter 18 Jahren.
2. Der verbleibende Betrag war um fünfzehn vom Hundert zu kürzen.

Abbildung 13.

Die Gliederung des Personals nach Dienstzweigen 1936.



Durch die Herabsetzung darf der Besoldungs-, Gehalts- bzw. Lohnanspruch des ständig und mit vollem Tagewerk im Dienste des Bundes beschäftigten Verheirateten, Ortszuschlag und Kinderzulagen nicht mitgerechnet, nicht unter Fr. 3200 sinken.

3. Die Gehälter und Zuschläge der Schrankenwärterinnen und Haltestellenvorsteherinnen wurden um vier vom Hundert herabgesetzt.
4. Taggelder und Löhne der Lehrlinge wurden um vier vom Hundert herabgesetzt.

Durch die Herabsetzung der Besoldungen, Gehälter und Löhne wurden im Jahre 1936 Fr. 14 131 544 eingespart.

c. Vorübergehende Herabsetzung der Nebenbezüge.

Die Nebenbezüge des Personals wurden ab 1. Februar 1936 wie folgt herabgesetzt:

um 12 vom Hundert:

die Vergütungen für Dienstreisen und für auswärtige Verwendung; die Nebenbezüge des fahrenden Personals; die Vergütungen für Überzeitarbeit, für Stellvertretung in einem höher eingereihten Amte und für Pikettdienst in den Unterwerken;

um 10 vom Hundert:

die Zulagen für aussergewöhnliche Nachtarbeiten und für Arbeiten in langen Tunnels;

um 5 vom Hundert:

die Vergütungen für Nachtheizerdienst und für auswärtige Verwendung verheirateter Bediensteter von nominell Fr. 3 oder weniger für einen ganzen Tag.

Dagegen sind von jeder Herabsetzung ausgenommen:

die Verpflegungszulage für das Personal des Bahnunterhaltungsdienstes und die Zulagen für Felsabräumung; die Vergütungen für Nachtdienst und für besonders schwierige oder besonders schmutzige und unangenehme Arbeiten.

Durch die Herabsetzung der Nebenbezüge wurden im Jahre 1936 Fr. 783 313 eingespart.

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

Die Leistungen der Pensions- und Hilfskasse wurden ab 15. Februar 1936 um nominell 15 % der statutarischen Leistung gekürzt. Die effektive Kürzung darf aber in keinem Fall 10% der statutarischen Leistung übersteigen.

Von der Kürzung sind ausgenommen Fr. 2400 der Invalidenrente und Fr. 1500 der Ehegattenrente, sowie Leistungen an Waisen, Abfindungen, Unterstützungen (ausgenommen Invalidenunterstützungen) und Leistungen an Spareinleger.

Durch die Herabsetzung der Versicherungsleistungen wurden im Jahre 1936 Fr. 2 390 200 eingespart.

2. Das Dienstverhältnis der nach dem 1. Januar 1935 neu in den Dienst getretenen und ge-

stützt auf Art. 1, Ziffer 3, des Bundesbeschlusses vom 20. Dezember 1934 auf Grund von Art. 62 des Beamtengesetzes ernannten Angestellten und Arbeiter konnte im Berichtsjahre nicht endgültig geordnet werden.

Dagegen ist hinsichtlich der Zuständigkeit über den Erlass dieser Personalvorschriften und die Anwendbarkeit des Bundesbeschlusses vom 20. Dezember 1934 eine klare Lage geschaffen worden, indem der Bundesrat mit Beschluss vom 31. Juli 1936 die Bundesbahnverwaltung ermächtigt hat, unter dem Vorbehalt seiner Genehmigung die Vorschriften über die Ordnung des Dienstverhältnisses derjenigen Personen zu erlassen, die nicht als Beamte ihrer Dienstgewalt unterstellt sind, und die nach dem 1. Januar 1935 in ihren Dienst tretenden Personen auf Grund dieser Vorschriften anzustellen. Den Verhandlungen über die endgültige Beordnung des Dienstverhältnisses der nicht auf Amtsdauer gewählten Bediensteten wäre somit nichts im Wege gestanden; sie wurden aber auf Wunsch der Personalverbände im Hinblick auf die in den eidgenössischen Räten in Aussicht stehenden Beratungen des Entwurfes zum neuen Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen bis auf unbestimmte Zeit hinausgeschoben. Die von uns im Jahre 1935 aufgestellten provisorischen Vorschriften bleiben bis zur endgültigen Regelung in Kraft.

3. Nachdem schon im Jahre 1915 die im Dienstkleiderreglement vom 7. Februar 1914 vorgesehenen Tragzeiten der Dienstkleider eine bescheidene Verlängerung erfahren hatten, veranlasste uns die ungünstige Finanzlage zur Prüfung der Frage einer weiteren Einschränkung der Aufwendungen für die Dienstkleider. Erfahrungen und Beobachtungen hatten gezeigt, dass sich eine nochmalige Verlängerung der Tragzeit der meisten Kleidungsstücke rechtfertigte, dies um so mehr, als die tägliche Arbeitszeit für das Betriebspersonal seit 1914 von 10 bzw. 11 auf 8 bzw. 9 Stunden verkürzt, die Zahl der Ruhetage erhöht und die Ferien verlängert worden waren.

Ausserdem hat die Einführung und Ausdehnung des elektrischen Betriebes bewirkt, dass die Dienstkleider weniger beschmutzt und abgenützt werden. Wir verlängerten deshalb durch Erlass vom 14. April 1936 mit Zustimmung des Verwaltungsrates die Tragzeiten der Dienstkleider im wesentlichen wie folgt:

für die Mützen von 1 auf 1½ Jahr,

» » Wetterhüte von 4 auf 5 Jahre,

» » Mäntel von 4 auf 5 bzw. von 3 auf 4 Jahre,

» » Dienströcke und Winterblusen von 2½ auf 3 bzw. von 1½ auf 2 Jahre,

» » Hosen von 6 auf 8 bzw. von 8 auf 12 Monate.

Durch die Verlängerung der Tragzeiten der Dienstkleider werden ab 1937 jährlich rund Fr. 300 000 eingespart.

4. Der Bestand im Jahresdurchschnitt 1936 des von der Verwaltung direkt belohnten Personals gliedert sich nach Dienstzweigen und Anstellungsverhältnis wie folgt:

	Beamte mit Jahres- besol- dung	Ange- stellte mit Mo- nats- gehalt	Ar- beiter im Tag- lohn	Ar- beiter im Stun- den- lohn	Lehr- linge	Total
Allgemeine Ver- waltung . .	714	70	2	—	—	786
Unterhalt und Bewachung der Bahn. .	3 685	674	220	—	—	4 579
Elektrische An- lagen . . .	652	8	7	—	—	667
Stations- und Zugdienst. .	14 531	206	123	—	73	14 933
Zugförderungs- und Werk- stättedienst.	4 509	33	37	2 581	179	7 339
Verschiedene Dienstzweige	256	12	70	—	—	338
Total	24 347	1 003	459	2 581	252	28 642
Gliederung in %	85 %	3,8 %	1,62 %	9,01 %	0,87 %	100 %
Hiezu kommen Unternehmerarbeiter im Taglohn						545

5. Die Disziplinarcommissionen hatten 8 Disziplinarbeschwerden zu begutachten. In 4 Fällen wurde die Bestätigung der durch die erste Instanz verfügten Strafen beantragt und in 4 Fällen eine Milderung der Strafen empfohlen. Die Beschwerdeinstanzen stimmten den Anträgen auf Milderung der Strafen in 2 Fällen ganz und in 2 Fällen teilweise zu.

6. Die Personalausschüsse hielten 10 Sitzungen ab, in denen verschiedene Fragen begutachtet wurden, die die Verwaltung und den Betrieb im allgemeinen oder einzelne Dienstzweige betrafen.

7. Vom Personal wurden insgesamt 80 Prämiierungsvorschläge für die Vereinfachung, Verbesserung oder Verbilligung des Betriebes eingereicht. An 20 Einsender solcher Vorschläge sind Prämien im Betrage von Fr. 920 ausgerichtet worden.

8. Aus dem «Hilfsfonds für nicht pensionsberechtigte Bedienstete» sind in 7 Fällen Unterstützungen im Gesamtbetrage von Fr. 2120 verabfolgt worden.

9. Aus dem Guyer-Zeller-Fonds wurden in 12 Fällen Belohnungen von Fr. 290.40 für die Verhütung von Unfällen oder die Abwendung von Gefahren ausgerichtet.

10. Psychotechnischer Dienst. Es wurden eignungstechnisch begutachtet 56 Bewerber für Lehrstellen des Stationsdienstes, 10 Angestellte des Stations- und Zugdienstes, die zu Kondukteuren ausgebildet werden sollten, und 14 Bewerber für den Dienst bei der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung. Für die Handwerkerlehrstellen der Werkstätten wurden geprüft auf ihre Schulkenntnisse 294 Jünglinge, wovon 154 zu den Eignungsprüfungen einberufen wurden. Die Auswirkung der Eignungsprüfungen wurde wie bisher durch Erhebungen über die berufliche Bewährung nachgeprüft.

11. Unfallverhütungsdienst. Die Tätigkeit zur Verhütung von Unfällen in den Werkstätten erstreckte sich hauptsächlich auf die Erziehung der Arbeiterschaft zur Beachtung der Unfallverhütungsmassnahmen. Die Bemühungen waren erfolgreich und es hat die relative Unfallhäufigkeit weiter abgenommen. Sie beträgt im Berichtsjahre 6,3 (d. h. 6,3 Unfälle und Bagatellschäden auf 100 000 Arbeitsstunden) gegenüber 8,4 im Vorjahre und 21,1 im Jahre 1928. S. graph. Darstellung Abbildung Nr. 14. Die strenge Anwendung der Vorschriften über den Augenschutz bewirkte ebenfalls eine weitere Verminderung der Augenunfälle. Die relative Häufigkeit beträgt im Berichtsjahre 1,45 gegenüber 2,1 im Vorjahre und 6,1 in der Periode 1929—1932. S. graph. Darstellung Abbildung Nr. 15. Die Arbeiterschaft anerkennt den Wert eines guten Augenschutzes und unterzieht sich den getroffenen Massnahmen immer mehr aus eigener Überzeugung. Infolge der Abnahme der Unfallhäufigkeit im Werkstättedienst konnte auf 1. Januar 1937 eine weitere Senkung des Prämienatzes für Betriebsunfälle erwirkt werden.

Die systematische Unfallverhütung soll nun auch auf den Bahnunterhaltungsdienst ausgedehnt werden. Mit den erforderlichen Vorbereitungen wurde begonnen.

Der Verhütung von Starkstromunfällen wurde ebenfalls volle Aufmerksamkeit geschenkt.

Auf 100 elektrifizierte Geleisekilometer fallen:

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

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

Abbildung 14.

Unfälle im Werkstättedienst pro 100 000 Stunden.

a. Unfälle. b. Unfälle und Bagatellschäden.

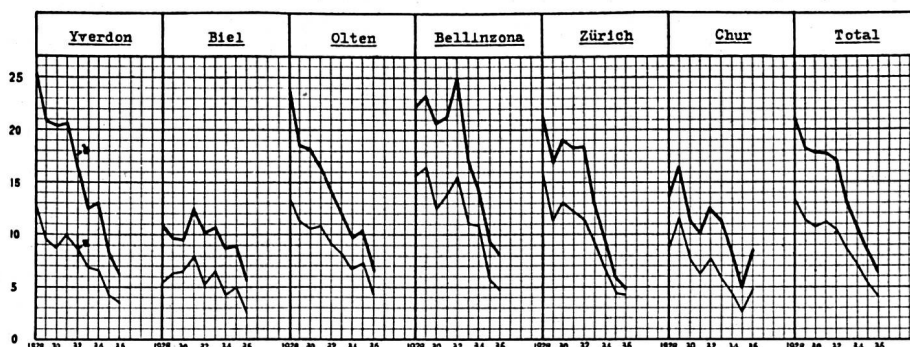
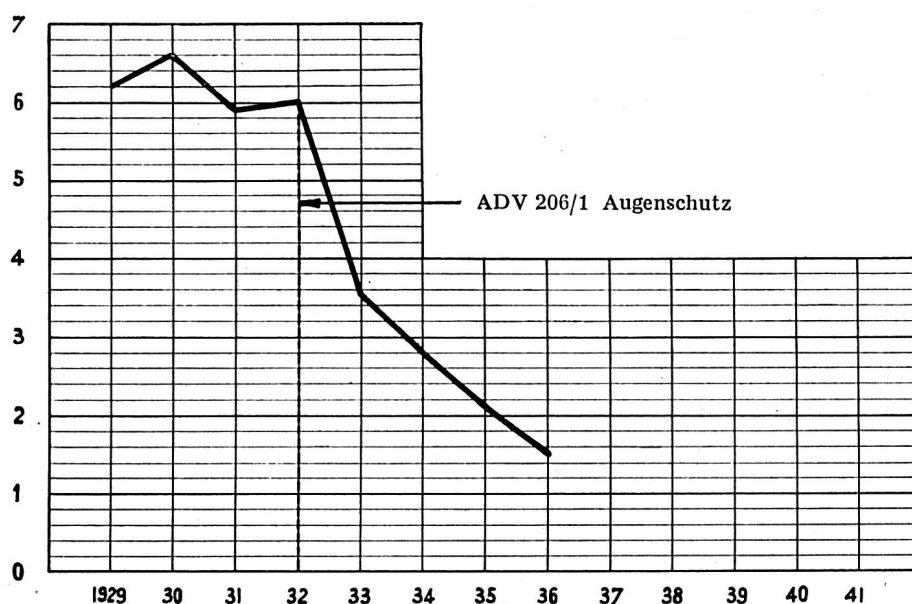


Abbildung 15.

Augenunfälle im Werkstätdienst pro 100 000 Stunden.



Die Unfallhäufigkeit beim gesamten SBB-Personal (d. h. die Zahl der Betriebsunfälle auf 100 Bedienstete, ohne Bagatellschäden) hat wiederum abgenommen.

Es ereigneten sich Betriebsunfälle auf 100 Bedienstete:

im Jahre	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Häufigkeit	13,37	12,24	11,93	11,01	10,37	10,07	9,27	8,90

Tödliche Betriebsunfälle:

Periode	Anzahl Todesfälle	Häufigkeit auf 1000 Bedienstete	Häufigkeit auf 1 Million Zugkilometer
1920—1928	264	0,815	0,946
1929—1936	170	0,663	0,510
Verminderung		18,6 %	46 %

B. Personalversicherung.

1. Pensions- und Hilfskasse.

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

Fälle	GD	Kreise			Zusammen
		I	II	III	
<i>Invalide:</i>					
mit Pension	15	191	235	182	623
» Abfindung	—	—	—	—	—
<i>Gestorbene Aktive</i>	5	47	47	41	140
als Folge hiervon wurden pensioniert { Witwen	3	37	40	34	114
Waisen	1	37	44	28	110
Doppelwaisen	—	—	—	—	—
<i>Gestorbene Invalide</i>	52	155	182	190	579
pensionierte Witwen	26	96	113	110	345
» Waisen	7	26	23	14	70
» Doppelwaisen	—	1	1	2	4
<i>Gestorbene Witwen</i>	47	61	78	73	259
pensionierte Doppelwaisen	1	3	1	1	6
<i>Wiederverheiratete Witwen</i>	2	4	2	5	13
<i>Ausgeschiedene Waisen</i>	23	61	100	57	241
» Doppelwaisen	6	6	7	6	25
<i>Abfindungen (Art. 41)</i>	—	—	—	—	—

Ausserdem sind von den Hilfskassenkommissionen Unterstützungen im Sinne von Art. 43 der Statuten im Betrage von Fr. 58 902.40 zugesprochen worden (189 Fälle).

b. Über den Stand an versicherten Aktiven und des anrechenbaren Jahresverdienstes auf den 31. Dezember 1936, sowie an pensionierten Invaliden, Witwen, Waisen und Unterstützten gibt nachstehende Zusammenstellung Auskunft.

Versicherte Aktive:			Anrechenbarer Jahresverdienst:	
	1936	1935	1936	1935
Vollversicherte	27 549	28 259	Fr. 142 174 499	Fr. 146 078 997
Spareinleger	603	570	» 1 734 691	» 1 701 833
			Betrag der Jahrespension:	
	1936	1935	1936	1935
Pensionierte Invalide	11 229	11 343	Fr. 40 361 327	Fr. 40 633 432
» » vorübergehend zu Lasten des Betriebes	105	35	» 519 908	» 205 844
» teilweise Invalide	146	146	» 59 040	» 56 822
» » vorübergehend zu Lasten des Betriebes	1	—	» 538	» —
» Witwen	6 643	6 466	» 10 591 402	» 10 151 080
» Waisen	1 265	1 335	» 621 069	» 652 617
» Doppelwaisen	90	108	» 84 571	» 103 847
» erwerbsunfähige Waisen	312	301	» 173 501	» 164 275
Unterstützte Verwandte	76	81	» 38 460	» 44 572
» gem. Art. 56 des Beamtengesetzes	22	19	» 25 440	» 24 296

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 677 und bei der anrechenbaren Besoldungssumme Fr. 3 871 640. Neu sind im Rechnungsjahre bloss 94 Mitglieder in die Kasse (6 in die Vollversicherung und 88 in die Sparversicherung) aufgenommen worden.

c. Die Gewinn- und Verlustrechnung der Pensions- und Hilfskasse schliesst für das Jahr 1936 mit einem Fehlbetrag von 5,7 Millionen Franken ab. Das Ergebnis des Rechnungsjahres aus dem Verlauf der statistischen Voraussetzungen und den verschiedenen Bestimmungen der Statuten war in seiner Gesamtheit an und für sich nicht ungünstig, betrugen doch die Gewinne aus diesen Quellen 4,9 Millionen Franken. Da jedoch für die volle Verzinsung des Fehlbetrages 10,6 Millionen Franken fehlten, ergab sich eine Zunahme der erforderlichen Erhöhung der Reserve um 5,7 Millionen Franken.

d. Das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement hat die Lage unserer Pensions- und

Hilfskasse durch Experten begutachten lassen. Mit der Erstattung des Gutachtens wurden die Herren alt Direktor Schärtlin in Zürich, alt Nationalrat de Cérenville in Lausanne und Professor Dumas in Bern betraut. Gleichzeitig hatten sie auch die Versicherungskasse des Bundes zu untersuchen.

Die Experten haben festgestellt, dass die verwendeten Rechnungsgrundlagen der Kasse den in den Jahren 1924 bis 1935 gemachten Erfahrungen angepasst und entsprechend abgeändert werden müssen. Die Bilanz der Kasse auf Ende 1937 soll nach den neuen Grundlagen berechnet werden.

Über die auf den 31. Dezember 1936 abgeschlossene Bilanz, die noch nach den bisherigen Grundlagen erstellt wurde, gibt die Seite 136 Auskunft.

e. Der Wertschriftenbestand der Pensions- und Hilfskasse hat sich im verflossenen Jahre von Fr. 341 478 423.30 um Fr. 7 983 307.40 auf Franken 349 461 730.70 vermehrt. Die Bewertung des Titelporfeuillees ergab eine Wertvermehrung von Fr. 35 415.

2. Unfallversicherung.

a. Für die Versicherung unseres Personals haben wir der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern im Jahre 1936 folgende Prämien bezahlt:

Für Betriebsunfälle		1936	1935
Versicherte Lohnsummen		Fr. 134 182 464	Fr. 143 018 828
Prämien		» 1 938 285	» 2 054 175
Mittlerer Prämienatz		14,45 ‰	14,36 ‰
Für Nichtbetriebsunfälle			
Versicherte Lohnsummen		Fr. 133 496 297	Fr. 142 319 882
Prämien		» 662 220	» 706 311
Mittlerer Prämienatz		4,96 ‰	4,96 ‰

Als Agenturdienstentschädigung hat uns die Anstalt Fr. 208 040 (1935: 204 406) vergütet.

b. Wegen der eingetretenen Kürzung der Beiträge des Bundes an die Prämien hat die Unfallversicherungsanstalt die Prämie für die Nichtbetriebsunfallversicherung vom 1. Januar 1937 an für die männlichen Versicherten um $\frac{1}{2}$ ‰ und für die weiblichen Versicherten um 1 ‰ erhöht. Sie betragen nun $5\frac{1}{2}$ ‰ für das männliche Personal und 4 ‰ für das weibliche Personal.

c. Den Haftpflichtrentnern ist auch im Jahre 1936, 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 1936 zu Lasten des Betriebes ausgerichtet.

Die ausbezahlten Hilfeleistungen und Teuerungszulagen betrugen insgesamt Fr. 38 518.35 (1935: Fr. 39 167.35).

3. Krankenkasse.

Auf den 31. Dezember 1936 waren gemäss Art. 16 und 17 der Statuten versichert (die entsprechenden Zahlen des Vorjahres sind in Klammern angegeben):

Klasse a (nur für Krankenpflege) 22 181 (22 532) Männer und 1181 (1190) Frauen;

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

Klasse c (für Krankenpflege und Krankengeld) 168 (168) Männer und 17 (12) Frauen.

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

Die Versicherungsklasse a hat einen Vorschlag von Fr. 87 324.55 (1935: Fr. 13 566.10) aufzuweisen. Die Krankenpflegekosten sind gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen. Auf Ende des Rechnungsjahres beträgt der Ausgleichsfonds Fr. 558 912.25 (1935: Fr. 471 587.70).

Die Versicherungsklasse b verfügt auf Ende 1936 über einen Ausgleichsfonds von Fr. 8639.55 (1935: Fr. 8369.55).

Die Versicherungsklasse c hat einen Vorschlag von Fr. 721.30 (1935: Fr. 55.70) aufzuweisen, welcher Betrag mit dem vorjährigen Vorschlag einen Ausgleichsfonds von Fr. 777 ergibt.

Der Spezialfonds hat um Fr. 4074.40 (1935: Fr. 3961.80) zugenommen und beträgt auf Ende des Rechnungsjahres Fr. 137 373.85 (1935: Fr. 133 299.45).

Über die Krankheitsverhältnisse im Rechnungsjahr gibt die «Statistik zur Gewinn- und Verlustrechnung pro 1936» auf Seite 141 dieses Berichtes Auskunft. Die auf einen Versicherten entfallenden Heilungskosten (Arzt-, Arznei-, Spitalkosten und sonstige Heilmittel) betrugen bei den Werkstattekrankenkassen Fr. 42.40 (1935: Fr. 46.04) und bei den Kreiskrankenkassen Fr. 40.17 (1935: Fr. 44.02). Die Verhältnisse haben sich somit gebessert. Während von den neun administrativen Kasseneinheiten im Vorjahr drei Kassaverluste aufzuweisen hatten, haben im Rechnungsjahr

deren zwei (Kreiskrankenkasse Lausanne und Werkstattekrankenkasse Bellinzona) mit Verlust abgeschlossen. Hervorzuheben ist, dass im Rechnungsjahr die Kreiskrankenkasse Lausanne einen wesentlich geringeren Verlust aufzuweisen hat als im Vorjahr, nämlich Fr. 19 899 gegenüber Fr. 56 175.50. Ungünstiger als im Vorjahr hat die Werkstattekrankenkasse Bellinzona abgeschnitten. Der Verlust ist von Fr. 9057.15 um Fr. 2059.90 auf Fr. 11 117.05 angestiegen.

Die dem Bundesamt für Sozialversicherung vorgelegte Rechnung unserer Krankenkasse pro 1935 hat dieser Behörde keinen Anlass zu Bemerkungen oder Verfügungen gegeben.

C. Bahnärztlicher Dienst.

1. Im Jahre 1936 kamen 12 741 Krankheitsfälle und 3537 Unfälle zur Anmeldung, gegenüber 16 851 Krankheitsfällen und 4007 Unfällen im Jahre 1935. Die Zahl der Krankheits- und Unfalltage beträgt 417 031 (1935: 516 654). Das ergibt auf einen Beschäftigten eine Morbidität von 15,12 Tagen (1935: 17,97). Die Verminderung der Morbidität ist in der Hauptsache darauf zurückzuführen, dass wir im Jahre 1936 keine Grippewelle hatten und dass weniger Leute pensioniert wurden, die die Krankheitsstatistik immer schwer belasten (Zeit zwischen der Invalidenklärung und der Überweisung an die Pensionskasse).

Die mittlere Heilungsdauer betrug:

	1936	1935
bei Krankheiten (ohne Kurzabsenzen) Tage	27,12	25,95
bei Unfällen » » »	20,20	19,82

2. Im Berichtsjahr fanden statt:

Aufnahmeuntersuchungen	177	174
Begutachtungen auf Invalidität . .	464	911
Kontrolluntersuchungen bei Dienstaussetzungen wegen Krankheit. .	1363	1217

3. Die vom Oberbahnarzt und seinen Mitarbeitern im Jahre 1935 begonnene Untersuchung der älteren Lokomotivführer wurde im Jahre 1936 zu Ende geführt.

VI. Materialverwaltung.

A. Materialbeschaffung.

Im Berichtsjahre sind folgende wichtigeren Materialien beschafft worden:

Oberbau- und Stellwerkmaterial . . .	30 817 t
Holzschwellen (Schweizerholz) . Stück	67 790
Betriebsstoffe für die Zugförderung (ohne Kohlen)	7 398 t
Eisen und Metalle für die Werkstätten und übrigen Dienste	9 783 t

Baumaterialien (Zement, Karbid usw., Farben)	1 357 t
Verschiedene Artikel für die Werkstätten und übrigen Dienste im Werte von	Fr. 715 467
Materialien für Heizung, Beleuchtung und Reinigung; elektrisches Material, Einfriedigungen, Staubbekämpfungsmittel und Unkrautvertilgungsmittel usw.; ferner Inventargegenstände, Bureau- material usw. im Werte von . . .	Fr. 2 889 400
Tücher und Anfertigung der Dienstkleider für	Fr. 686 625

B. Verkauf von Altmaterial.

Es wurde verkauft:

Altmaterial aus den Werkstätten und
übrigen Diensten für rund . . . Fr. 523 000
Altmaterial aus dem Oberbau für rund » 464 000

C. Kohlenversorgung.

Der Verwaltungsrat genehmigte am 30. Juni
den Vertrag mit dem Rheinisch-Westfälischen Koh-

lensyndikat über die Lieferung von 36 000 t Kohlen
und 15 000 t Briketts.

Im Berichtsjahr sind insgesamt 137 843 Tonnen
fossiles Brennmaterial eingegangen, gegenüber
123 571 Tonnen im Jahre 1935.

Der Kohlenlagerbestand betrug Anfang
1936 111 756 Tonnen und Ende 1936 107 249 Tonnen.

VII. Tarifwesen und Verkehrswerbung.

A. Allgemeines.

Die Kommerzielle Konferenz der Schwei-
zerischen Transportunternehmungen und
der Verkehrsinteressenten hielt am 6. März
ihre 46. und am 4. Juni ihre 47. Sitzung ab.

B. Personen- und Gepäckverkehr.

1. Auf 1. Januar ist bei den Abonnements
für beliebig zusammenstellbare Strecken
(Serie IV) die Entfernungsgrenze von 300 km (Höchst-
zahl) fallen gelassen, für die Bezahlung der Abonne-
mente in Raten das prozentuale Betreffnis geändert
und die Verlängerung der Gültigkeitsdauer sowie
die Übertragung zugelassen worden.

Am 1. Oktober trat sodann in den Preisen dieser
Abonnemente eine wesentliche Verbilligung ein da-
durch, dass der bisherige Grundpreis von Fr. 400
für ein Abonnement III. Klasse, statt für 50 km
für 100 km angenommen, für Entfernungen von
über 100 km der Zuschlag für jeden weiteren km
mit Staffelung bedeutend ermässigt und das Span-
nungsverhältnis zwischen den Preisen III., II. und
I. Klasse von 1:1,4:2 auf 1:1¹/₃:1²/₃ verrin-
gert wurde. Ferner wird der Schnellzugzuschlag
von 15 % nicht mehr auf Grund des Gesamtbetrages
der Abonnementstaxe, sondern nur noch für die-
jenigen Strecken angerechnet, auf denen während
des ganzen Jahres zuschlagspflichtige Schnellzüge
verkehren.

2. Am 1. April ist ein neuer Tarif für General-
abonnemente in Kraft getreten, der folgende

Änderungen aufweist: erhebliche Ermässigung der
Preise der langfristigen Abonnemente (3 und 12 Mo-
nate) mit Schnellzugzuschlag, unter Aufhebung der-
jenigen ohne Schnellzugzuschlag; Verringerung der
Klassenspannung von 1:1,4:2 auf 1:1¹/₃:1²/₃;
Verzicht auf die Ausfertigungsgebühr von Fr. 2 bei
allen Abonnements; Ausgabe von kurzfristigen
Abonnements (8, 15 und 30 Tage) zur halben Taxe
an Kinder von 4 bis 12 Jahren; Herabsetzung der
Hinterlage von Fr. 10 auf Fr. 5 und Verlängerung
der Rückgabefrist für die abgelaufenen Abonne-
mente. Die neuen Preise der langfristigen General-
abonnemente stellen sich im Vergleich zu den frü-
heren wie folgt:

Gültigkeitsdauer	I. Kl. Fr.	II. Kl. Fr.	III. Kl. Fr.
3 Monate			
neue Taxen, mit Schnellzug- zuschlag	500	400	300
alte Taxen, mit Schnellzugzu- schlag	692	487	347
alte Taxen, ohne Schnellzugzu- schlag	602	422	302
12 Monate			
neue Taxen, mit Schnellzug- zuschlag	1500	1200	900
alte Taxen, mit Schnellzugzu- schlag	2072	1452	1037
alte Taxen, ohne Schnellzugzu- schlag	1802	1262	902

3. Am 1. April wurde ferner der Tarif der
Abonnemente für halbe Billette neu heraus-
gegeben mit folgenden Neuerungen: Herabsetzung
der Abonnementspreise verbunden mit der Er-
setzung der früheren Karten I., II. und III. Klasse
durch ein Einheitsabonnement, gültig zum Bezug
halber Billette aller drei Klassen; Wegfall der Aus-
fertigungsgebühr von Fr. 2. Die neuen Preise be-
tragen im Vergleich zu den bisherigen (in Klammern):

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
für 3 Monate Fr. 70 (Fr. 150	Fr. 105	Fr. 75)	
» 12 » » 220 (» 480	» 340	» 240)	

4. Auf 1. April sind die Frachten für die Be-
förderung von Personenautomobilen mit höch-
stens 8 Sitzplätzen und von Motorrädern mit Seiten-
wagen als Reisegepäck durch den Gotthard- und
Simplontunnel um ungefähr 20 % ermässigt worden.

Abbildung 16.
Kilometrische Leistungen.

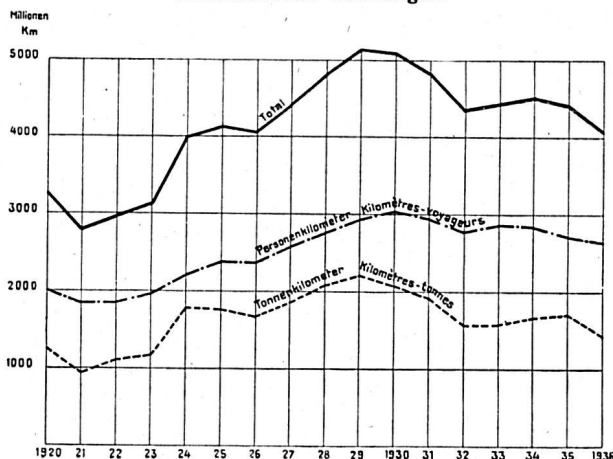
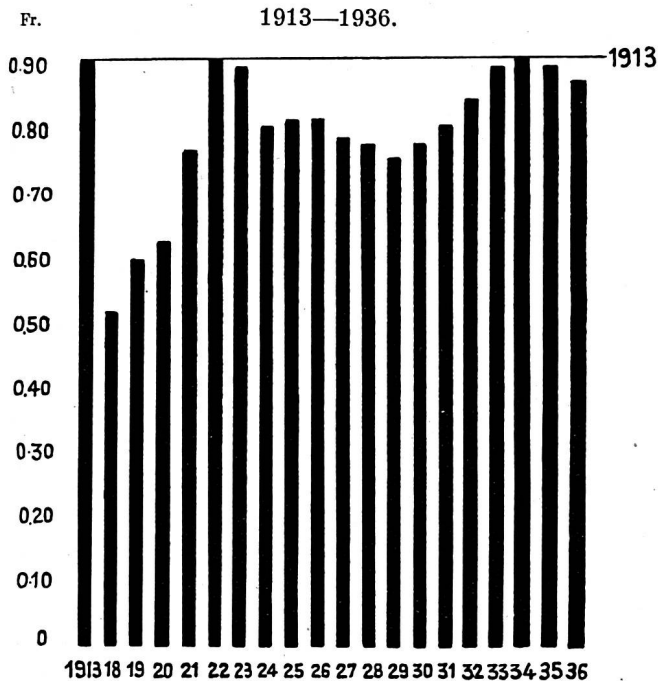


Abbildung 17

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



5. Die bis 5. April vorgesehene Ausgabe von Sonntagsbilletten (Billette einfacher Fahrt mit Gültigkeit für Hin- und Rückfahrt) ist bis 10. Mai ausgedehnt worden unter Erhöhung der Mindestfahrpreise auf folgende Beträge: I. Klasse Fr. 10 (vorher Fr. 4), II. Klasse Fr. 7 (vorher Fr. 2.80), III. Klasse Fr. 5 (vorher Fr. 2).

Der Tarif für Sonntagsbillette wurde auf 5. September wieder in Kraft gesetzt mit Gültigkeit bis auf weiteres und Ansetzung der Mindesttaxen auf die hiervor in Klammern angegebenen Beträge.

6. Auf 15. Mai ist die wahlweise Benutzbarkeit der Billette auf der Strecke Genève-Villeneuve mit Bahn oder Schiff mit der Dampfschiffgesellschaft für den Genfer See neu geregelt worden.

7. Durch einen am 10. Juni in Kraft gesetzten temporären Anhang zum schweizerischen Gesellschaftstarif wurden besondere Ermässigungen (10—20 % der Tarifsätze) für eintägige Retour- und Rundfahrten eingeführt.

8. Die unter Mitwirkung des Bundes zur Förderung des Reiseverkehrs aus dem Auslande bis 30. April 1936 gewährten Vergünstigungen bleiben bis Ende Oktober 1937 in Kraft (30 % Ermässigung auf Einzelfahrausweisen und auf Generalabonnementen für 8 und 15 Tage, 15 % Ermässigung auf den Preisen der Billette für Gesellschaften und Familien).

9. In den internationalen Personen-, Gepäck- und Expressguttarifen sind die infolge der Abwertung des Schweizerfrankens notwendigen Massnahmen durchgeführt worden (Änderung der Umrechnungskurse, Erhöhung oder Herabsetzung der in ausländischen Währungen vorgesehenen Tarifsätze).

10. Ab 1. Dezember werden ausser Geschenkgutscheinen zum Bezug eines bestimmten Fahrausweises auch solche ausgegeben, die auf einen bestimmten Betrag lauten, der dann zur Lösung eines beliebigen Fahrausweises verwendet werden kann.

Im Berichtsjahre sind von den SBB-Stationen 14 199 Gutscheine für einen Gesamtbetrag von Fr. 170 502 ausgegeben worden, gegen 13 533 Gutscheine mit einem Gesamtbetrag von Fr. 136 192 im Jahre 1935.

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

a. Streckenabonnemente:

		Anzahl der ausgegebenen Abonnemente (mit und ohne Schnellzugzuschlag)		Einnahmen einschl. Ausfertigungsgebühr, aber ohne Schnellzugzuschläge	
		1936	1935	1936	1935
Serie I	Allgemeine Abonnemente für beliebige Fahrten	60 682	57 514	977 085	969 668
Serie Ia	Allgemeine Abonnemente für täglich 2 einfache Fahrten	87 947	83 823	1 329 686	1 261 757
Serie II	Schülerabonnemente für beliebige Fahrten	150 642	149 459	1 506 188	1 492 739
Serie IIa	Schülerabonnemente für beliebige Fahrten an bestimmten Tagen	49 142	45 284	322 558	307 842
Serie III	Arbeiterabonnemente für werktäglich 1 Hin- und Rückfahrt	349 375	384 368	3 343 210	3 639 289
Serie IIIa	Arbeiterabonnemente für werktäglich 2 Hin- und Rückfahrten	90 002	93 071	700 029	727 845
Serie IV	Abonnemente für beliebig zusammengestellte Strecken	1 193	964	286 651	272 757
Serie A	Abonnemente für 20 einfache Fahrten in 3 Monaten	43 984	41 302	442 401	416 045
Serie B	Abonnemente für 10 Hin- und Rückfahrten in 3 Monaten	50 446	47 440	1 211 716	1 165 289
Arbeiterabonnemente zum Besuche der Familie		2 247	2 117	33 925	27 455
Im ganzen		885 660	905 342	10 153 449	10 280 686

b. Generalabonnemente:

Generalabonnemente für		Anzahl der ausgegebenen Abonnemente	
		1936	1935
8 Tage		6 030	5 000
15 »		4 568	4 169
30 »		1 253	1 845
Kurzfristige Abonnemente		11 851	11 014
3 Monate, gültig für 1 Person		2 018	1 512
3 » » » 2 Personen		19	26
12 » » » 1 Person ¹⁾		6 048	5 765
12 » » » 2 Personen ²⁾		212	181
Langfristige Abonnemente		8 297	7 484

Die Einnahmen (einschliesslich Schnellzugzuschlag) betrugen:

im ganzen		Anteile SBB	
1936	1935	1936	1935
Fr. 8 085 141	Fr. 8 440 551	Fr. 6 792 898	Fr. 7 099 873

c. Abonnemente zum Bezuge halber Billette:

Anzahl der ausgegebenen Abonnemente		im ganzen		Einnahmen		Anteile SBB	
1936	1935	1936	1935	1936	1935	1936	1935
für 3 Monate	2 632 2 822 }	Fr. 368 943	Fr. 394 560	Fr. 327 514	Fr. 348 556		
» 12 »	825 650 }						

d. Schweizerische zusammenstellbare Billette:

Anzahl der ausgegebenen Billette		im ganzen		Einnahmen		Anteile SBB	
1936	1935	1936	1935	1936	1935	1936	1935
134 971	165 179	Fr. 5 478 494	Fr. 6 596 994	Fr. 3 655 864	Fr. 4 218 574		

e. Internationale zusammenstellbare Billette:

Anzahl der in der Schweiz ausgegebenen Billette		alle schweizerischen Verwaltungen		Einnahmen ³⁾		Anteile SBB	
1936	1935	1936	1935	1936	1935	1936	1935
9 289	8 511	Fr. 1 773 568	Fr. 911 309	Fr. 1 555 817	Fr. 851 285		

f. Die Einnahme der schweizerischen Bundesbahnen aus dem Verkauf von Streckencoupons für ihre Strecken durch private Reiseunternehmungen betrug Fr. 6 176 032 (im Vorjahre Fr. 6 548 752).

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

Agentur in London	Fr. 1 823 217 (im Vorjahr Fr. 1 762 232), davon für die Schweiz Fr. 701 519 (1 087 948);
» » Paris	Fr. 2 315 828 (im Vorjahr Fr. 2 068 721), davon für die Schweiz Fr. 1 083 385 (987 055);
» » Berlin	Fr. 1 775 178 (im Vorjahr Fr. 2 190 025), davon für die Schweiz Fr. 794 093 (1 059 530);
» » New York	Fr. 166 242 (im Vorjahr Fr. 134 793), davon für die Schweiz Fr. 122 506 (83 382);
» » Wien	Fr. 196 729 (im Vorjahr Fr. 187 007), davon für die Schweiz Fr. 181 800 (184 021);
» » Rom	Fr. 161 042 (im Vorjahr Fr. 166 079), davon für die Schweiz Fr. 129 703 (124 434);
» » Amsterdam	Fr. 140 565 (im Vorjahr Fr. —), davon für die Schweiz Fr. 116 046.

h. Die Einnahme der schweizerischen Bundesbahnen aus dem Verkauf der Spezialbillette für Verwaltungsextrazüge zu ermässigten Preisen betrug nach Abzug der sich auf rund Fr. 25 000 (wie im Vorjahre) belaufenden Propagandakosten Fr. 386 000 (Fr. 471 000).

i. Aus den von den Stationen veranstalteten Gesellschaftsfahrten zu ermässigten Preisen betrug die Einnahme der schweizerischen Bundesbahnen nach Abzug der sich auf rund Fr. 63 390 (im Vorjahre Fr. 40 440) belaufenden Propagandakosten Fr. 1 138 333 (Fr. 792 722).

¹⁾ Davon in Raten bezogen 5 242 (im Vorjahr 5 048).

²⁾ » » » 176 (» » 150).

³⁾ Aus den in der Schweiz und im Auslande ausgegebenen Billetten.

C. Güter- und Tierverkehr.

1. Vom 16. September an wird bis auf weiteres für Pferde und Maultiere (Klasse I des Tiertarifs), die zur Abschachtung befördert werden, unter gewissen Bedingungen auf dem Rückerstattungsweg die Fracht der Klasse IIa des Tiertarifs gewährt.

2. In Art. 48 der allgemeinen schweizerischen Tarifvorschriften (Verzeichnis der bedeckungsberechtigten Güter der Spezialtarife) ist der Artikel «Trester (Obst- und Traubentrester, frisch oder getrocknet)» einbezogen worden.

3. Die Anwendung des Reglementes über die Gewährung von Taxermässigungen für Ausstellungsgüter ist für 25 Güter- und 97 Tieraussstellungen zugestanden worden.

4. Im schweizerischen Nebengebühren-tarif wurde der Zollgrenzzuschlag in Buchs (St. G.) für den Verkehr nach und von der Schweiz erhöht.

5. Seit 15. Juli sind die Dienststellen versuchsweise ermächtigt, unter gewissen Bedingungen Teilauslieferungen und Zuladungen bei Wagenladungs-gütern auf Zwischenstationen zuzulassen.

6. Im direkten schweizerischen Güterverkehr wurde das Tarifheft 32, Verkehr mit der Sihltalbahn, wegen der Distanzherabsetzungen auf dieser Bahn neu herausgegeben.

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

In den Ausnahmetarif Nr. 4 für Brot, frische Butter usw. wurde die Automobil-Unternehmung Frutigen-Adelboden aufgenommen.

Der Ausnahmetarif Nr. 13 für Zement, Kalk und Gips gilt seit dem 1. August nur für Absender und Empfänger, deren in diesem Tarif genannte Güter ausschliesslich mit der Eisenbahn befördert werden. Nicht unter die Einschränkung fallen Lastwagentransporte im Nahverkehr bis zu 25 Strassenkilometern und, soweit sich die beteiligten Bahnen einverstanden erklären, Lastwagentransporte über 25 Strassenkilometer.

Am 1. August ist der Ausnahmetarif Nr. 16 für Papier aus schweizerischen Fabriken und deren La-

gern in Kraft getreten. Er enthält hinsichtlich der Bekämpfung der Lastwagenkonkurrenz die gleichen einschränkenden Bestimmungen wie der Ausnahmetarif Nr. 13 für Zement usw.

Der Ausnahmetarif Nr. 19 für Steine usw. ist am 1. Dezember neu erschienen. Er enthält ein ermässigt Taxschema, für dessen Anwendung die nämlichen einschränkenden Bestimmungen vorgesehen sind, wie in den Ausnahmetarifen Nr. 13 und 16.

Der Ausnahmetarif Nr. 31 für die Ausfuhr verschiedener Güter schweizerischer Herkunft ist auch für das Jahr 1936 für Abfälle von unedlen Metallen, sowie auf Alteisen und Stahl wieder anwendbar erklärt worden.

Der temporäre Ausnahmetarif Nr. 50 für landwirtschaftliche Erzeugnisse schweizerischer Herkunft wurde auch für das Jahr 1936 wieder in Kraft gesetzt und ferner gültig erklärt für Trester (Obst- und Traubentrester, frisch und getrocknet, auch gemahlen). Es gelten für Frachtstückgut die Sätze der Serie 3 und für Frachtgutwagenladungen von 2, 5 und 10 t diejenigen der Serien 4, 10 und 11.

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

- vom 1. Mai bis 30. April 1937 für die als Eilgut leer zurückgehenden Verpackungen (Transportkisten) von Rahmeissendungen, die als Expressgut nach Stationen im Bereich des direkten schweizerischen Expressgutverkehrs aufgegeben wurden, ohne Rücksicht auf die Entfernung und das Gewicht, eine einheitliche Taxe von 50 Rp. pro Sendung;
- vom 15. Oktober bis 15. Mai 1937 werden feldbesichtigte und anerkannte Saatkartoffeln inländischer Herkunft frachtfrei befördert. Die Hälfte der tarifgemässen Frachten wird nachträglich der eidgenössischen Alkoholverwaltung belastet. Für Sendungen ausländischer Herkunft wird die zum Spezialtarif III, zum A. T. 25 und zur Stückgutklasse 2 zu berechnende Fracht um 50 % ermässigt;
- vom 1. Dezember bis 31. März 1937 gelten für Mineralwasser (auch mit Kohlensäure- und Fruchtsaftzusatz) sowie Limonade und andere

Abbildung 18.
Täglich beförderte Reisende.
1935 und 1936.

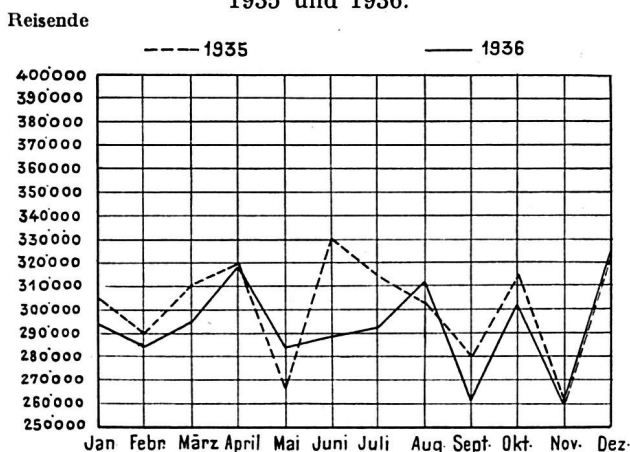
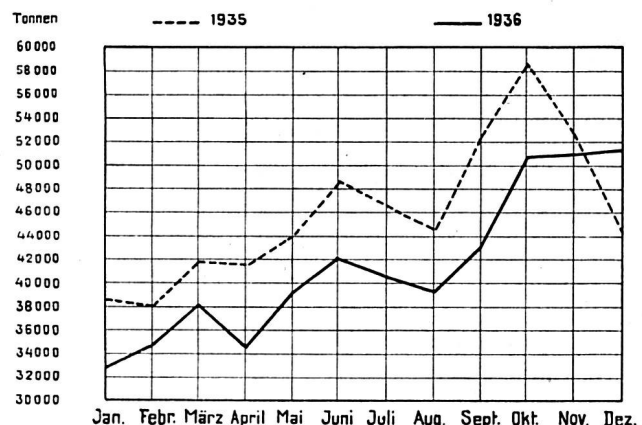


Abbildung 19.
Werktäglich beförderte Tonnen im Gesamtgüterverkehr.
1935 und 1936.



ähnliche, künstliche Getränke und Trinksole, als Stückgut, bei Aufgabe mit Eilgutfrachtbriefen die Taxen und Bestimmungen des Ausnahmetarifs Nr. 1 für Bier.

9. Ausnahmetaxen für Güter in Wagenladungen wurden eingeführt:

a. im innerschweizerischen Verkehr für:

Asphalt Couvet (Rég.) und Travers-schweizerische Stationen; Bandstahlröhren Niederweningen-Pratteln und Wolfhausen oder umgekehrt; flüssiges Chlor Monthey-Gisikon-Root; Kies, Sand und Schotter verschiedene Stationen-Zürcher Bahnhöfe; Koksgries Renens (Vd.)-Zürich-Hbf.; Magermilch Baar, Rotkreuz und Uster-Sulgen; Pyritasche Monthey-St.-Sulpice; Salzsäure Monthey-Basel und Münchenstein; Terrazzokörnungen und Steinhmehl Würenlos-Genève-C.; Zement Roche (Vd.)-Genève-C.; Zementklinker Liesberg und Münchenstein-Soyhières-Bellerive;

b. für die Ausfuhr von:

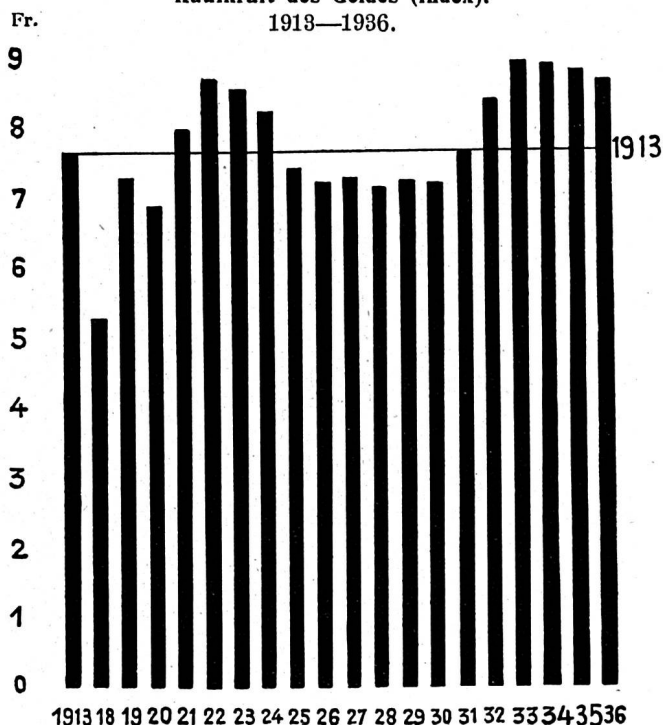
Asphalt Couvet (Rég.) und Travers-Basel transit und Buchs (St. G.) transit; Erzen Lugano-Basel transit; Schweissofenschlacken und Walzenschlacken Emmenbrücke und Gerlafingen-Basel transit.

10. Die über die deutschen und österreichischen Strecken ermittelten Kohlentaxen Basel transit-Ostschweiz im temporären Anhang zum Gütertarif Basel SBB-Schweiz sind auf 15. November aufgehoben worden, weil sie mit der schweizerischen Abwertung und der damit verbundenen Erhöhung der Umrechnungskurse für die deutschen und österreichischen Frachten ihre Grundlage einbüßten. Gegen diese selbstverständliche Massnahme wurde

Abbildung 20.

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

1913—1936.



beim Bundesrat und auch in der Presse Einspruch erhoben mit dem Ergebnis, dass das Eisenbahndepartement die Hinausschiebung der Aufhebung um einen Monat, d. h. auf 15. Dezember, verfügte.

11. In den in der Schweizerwährung erstellten Gütertarifen zwischen den Niederlanden und den Oststaaten einerseits und der Schweiz andererseits musste die durch die schweizerische Abwertung bedingte Erhöhung der ausländischen Taxbestandteile vorderhand in Form von Währungszuschlägen durchgeführt werden.

12. Im deutsch-schweizerischen Güterverkehr sind am 1. Januar hauptsächlich wegen des nötigen Einbezugs der Saarbahnhöfe der Ausnahmetarif für Eisen und am 1. März infolge Änderung der deutschen Taxen der Seehafentarif neu herausgegeben worden. Ferner sind für Rohschiefer von Frutigen nach deutschen Stationen, sowie für Benzin und Petroleum von Mannheim und Ludwigshafen (Rhein) direkte Ausnahmetarife erschienen. Am 1. Dezember traten sodann den veränderten Währungsverhältnissen angepasste Neuausgaben der Ausnahmetarife für Tonplatten, sowie für Bier und leere Bierfässer in Kraft.

13. Im schweizerisch-italienischen Gütertarif, sowie in allen übrigen Verbandstarifen mit Italien, ist die allgemeine italienische Tarifierhöhung vom 11. Januar durchgeführt worden. Am 1. April erschien ein 2. Anhang, enthaltend Ausnahmetaxen für verschiedene Güter nach und von bestimmten schweizerischen Stationen.

14. Für den Güterverkehr zwischen den Niederlanden und der Schweiz ist am 1. August ein direkter Tarif erschienen.

15. Am 1. Februar trat für Eier in Wagenladungen von Jugoslawien nach der Schweiz ein direkter Tarif in Kraft.

16. Für frisches Obst, sowie für Heu und Stroh in Wagenladungen von Ungarn nach der Schweiz sind am 1. September direkte Tarife eingeführt worden.

17. Infolge Änderung der Auslandstaxen musste auf 1. Januar der tschechoslowakisch-schweizerische Ausnahmetarif für Gerste und Hafer neu herausgegeben werden.

18. Am 1. August erschien eine durch deutsche Taxänderungen bedingte Neuausgabe des Ausnahmetarifs für Gasöl Polen-Schweiz.

19. Zu den Taxen des schweizerischen Transittarifs für den Verkehr zwischen den ost- und nord-schweizerischen Grenzstationen einerseits und den westschweizerischen Übergängen andererseits ist am 7. Oktober ein Währungszuschlag von 40 % eingeführt worden. Für den Verkehr mit Genève-Cornavin transit wurde alsdann der Zuschlag wegen des französischen und italienischen Wettbewerbes auf 1. November wieder aufgehoben.

20. Die Taxen der Spezialtransittarife Nr. 400, Kapitel 11 und 19 Basel- bzw. Buchs St. G.- und St. Margrethen-nordfranzösische Seehäfen sind um 40 % erhöht worden.

21. Infolge der Wechselkursenkung wurden die Taxen des Anhangs (Transittarif) zum schweizerisch-italienischen Gütertarif ab 7. Oktober allgemein einem Währungszuschlag von 40 % unterworfen. Am 11. November ist dieser Zuschlag für eine Anzahl italienischer Lebensmittel auf 20 % herabgesetzt worden.

Für Sendungen, die nachweisbar in Frankreich oder in Belgien verbleiben, wird der Zuschlag zurückerstattet.

22. Die in Schweizerfranken ausgedrückten ausserfranzösischen Taxen der Tarife Österreich-französische und luxemburgische Grenzübergänge, sowie des am 1. April eingeführten Tarifs für Schnittholz Österreich-Frankreich sind mit Ausnahme derjenigen für Genève-Cornavin transit um 40 % erhöht worden.

23. Im deutsch-französischen Güterverkehr erschien verschiedener Änderungen und Ergänzungen wegen eine Neuauflage des Südfrüchtetarifs.

24. Im deutsch-italienischen Güterverkehr musste infolge zahlreicher Änderungen und Ergänzungen der Tarif Teil V, Heft A (Ital. Stationsverzeichnis und Entfernungen, sowie Taxen für den italienischen Durchlauf) neu herausgegeben werden.

25. Im französisch-italienischen Verkehr wurden auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Ferry-boats-Verkehrs via Dunkerque (5. Oktober) die via Calais bestehenden Bestimmungen betreffend Gratis-transport der Ferry-boats-Wagen auch auf Dunkerque ausgedehnt.

26. In Anpassung an die neuen Währungsverhältnisse sind auf 1. November die Frachtsätze des Tarifs P. V. 300 (Verkehr mit den nordfranzösischen Häfen) um 40 % erhöht worden. Dies war notwendig, um die Parität mit den in belgischen Franken ausgedrückten Frachtsätzen der Hafentarife (links- und rechtsrheinischer Verkehr) herzustellen.

27. Am 15. April trat für die Beförderung von verschiedenen Gütern in Wagenladungen zwischen gewissen belgischen und gewissen italienischen Stationen ein via Schweiz-Deutschland gültiger direkter Tarif in Kraft. Mit dessen Taxen wird die Frachtgleichheit mit den linksrheinischen Wegen hergestellt.

28. Zu den Frachtsätzen der Serie 1, Kl. A (für Südfrüchte) des Tarifs Italien-London trat zwecks Ausgleichs der Kurssenkung ein einheitlicher Zuschlag von Lire 28 für 1000 kg in Kraft.

29. Für saure Südfrüchte in Wagenladungen von Spanien und Südfrankreich nach der Tschechoslowakei sind direkte Tarife in Kraft getreten.

D. Verkehrswerbung.

1. Angesichts der grossen Anstrengungen der ausländischen Konkurrenz, die in den wesentlich billigeren Preisen und in den Olympiadeveranstaltungen (Deutschland) besonders zugkräftige Argumente für die Verkehrswerbung besass, muss-

ten auch wir unsere Bemühungen, den Fremdenstrom nach unserem Lande zu leiten, bedeutend verstärken. Die kritische Lage im Reiseverkehr veranlasste die Bundesbehörden der Verkehrswerbung grösste Aufmerksamkeit zu schenken und die zuständigen Stellen, darunter auch unseren Werbedienst, mit zusätzlichen Mitteln auszustatten. Von einem Vorschuss von Fr. 200 000 auf den für 1936 gewährten ausserordentlichen Werbekredit des Bundes wurden unserer Agentur in Paris für Presse- und Plakatwerbung Fr. 30 000, der Agentur London für Insertionen in der allgemeinen und in der Automobilpresse Fr. 45 000, der Agentur Amsterdam für Inserate und Plakate Fr. 15 000 und der Agentur Berlin für Werbemassnahmen anlässlich der Olympischen Spiele in Berlin Fr. 8000 zur Verfügung gestellt. Aus der zweiten Rate des Kredites entfielen auf Massnahmen unserer Publizitätssektion, d. h. für ein allgemeines Winterplakat Fr. 8000, für die Werbung in den Vereinigten Staaten und in Canada Fr. 32 000, für das Vortragswesen Fr. 4000, für Projektionsreklame in Amsterdam Fr. 2000 und für Riesenpanneaux an besonders günstigen Plätzen in Paris Fr. 10 000. Aus dem mit Rücksicht auf die am 26. September 1936 vorgenommene Abwertung des Schweizerfrankens gewährten Nachtragskredit von Fr. 250 000 beanspruchten wir für die Verstärkung der Pressewerbung in England, Holland und den Vereinigten Staaten Fr. 62 500, für nachträgliche Aufwendungen in den USA und Canada, für Österreich und für Frankreich (ohne die Riviera und das Elsass) Fr. 19 500. Es versteht sich von selbst, dass unsere eigene Werbeaktion im Einvernehmen mit dem Eidgenössischen Amt für Verkehr und der Schweizerischen Verkehrszentrale in Zürich, d. h. nach gemeinsamem Plan durchgeführt wurde. Die volle Auswirkung dieser unter energischem Einsatz unserer Auslandsagenturen unternommenen Aktion zeigte sich allerdings erst in den Wintermonaten, nachdem unser Land infolge des 30prozentigen Währungsabbaus für die Gebiete mit hochwertigem Geld wesentlich interessanter geworden war. Angeregt von dieser Verbilligung der Schweizerreisen und -kuraufenthalte sind namentlich aus England und Holland zahlreiche Gäste für einen Winteraufenthalt in unser Land eingereist. Bei verhältnismässig günstigen Schneehöhen erlebten wir seit langem wieder einmal einen vielversprechenden Saisonanfang im Dezember, der übrigens mit einer allgemeinen wirtschaftlichen Erholung zusammenfällt und beruhigende Aussichten für die Sommersaison eröffnet.

2. Am 1. April bezog unsere Agentur in Berlin neue, modern eingerichtete Räumlichkeiten im «Haus der Schweiz» (s. Geschäftsbericht 1935, S. 23, unter D 2).

3. Im Verlaufe des Jahres beschickte unsere Sektion Publizität verschiedene Messen und Ausstellungen im Aus- und Inland. In Lyon stellten wir u. a. das von Ingenieur Straumann erstellte elektrische Modell «Schweizerbahnen», sowie ein Modell des Leichttriebwagens aus. An der Foire de Paris zeigten wir 4 grosse Landschaftsdioramen, in Mailand die Sammlung von Originalplakaten entwürfen aus dem Wettbewerb des eidgenössischen Departements des Innern, dazu eine Reihe aus-

gezeichneter Reproduktionen von Trachtenbildern, sowie Muster der neuen Langnauer Töpferei. Wir leisteten auch einen Beitrag an die Ausstellung der photographischen Landschaftsdarstellung am «Triennale di Milano 1936». Unter dem Protektorat von Herrn Minister Dunant veranstalteten wir in den Ausstellungsräumen unserer Agentur Paris eine vom 23. Mai bis Ende Juni dauernde Ausstellung kostbarer Originaltrachtenbilder und Trachtenfiguren, die sehr beachtet wurde. In der Schweiz wirkten wir an der «Grafa International» in Basel mit einer Auswahl eigener Werbedrucksachen in der Abteilung «Planmässige Werbung», ferner an der Mustermesse in Basel durch Stellung eines Auskunftsbeamten, am Comptoir Suisse in Lausanne mit 6 Landschaftsdioramen und einem Modell des Roten Pfeils und an der Ausstellung «La Maison Genevoise» in Genf mit Wintersportbildern und dem Modell des Roten Pfeils mit. Im Frühjahr und Sommer unternahmen wir gemeinsam mit der Schweizerischen Verkehrszentrale die gewohnte Kollektivreklame in England, Frankreich und Holland. Die Sommerkollektivreklame in New York wurde von unserer dortigen Agentur durchgeführt.

4. Von den im Verlauf des Jahres erstellten Werbedrucksachen nennen wir vorerst das vom bekannten Künstler Baumberger stammende Gotthardplakat, das den Blick auf den Salvatore und das Dörfchen Bissone bietet und das wir in 3000 deutschen, 2500 französischen, 3000 englischen, 2000 italienischen und 1500 holländischen Exemplaren verbreiteten. Vom Plakat der elektrischen Lokomotive mit dem Überdruck «Schweizerreisen verbilligt und preiswert» liessen wir 2147 deutsche, 2159 französische, 1027 italienische, 3252 englische und 2100 holländische Exemplare anfertigen. Für den Winter gaben wir ein vom Künstler Hermès entworfenes Plakat in Auflagen von 5500 englisch, 2700 französisch und deutsch, 1100 italienisch und 1000 holländisch heraus. Ferner wurden 5000 Plakate zur Ankündigung der Generalabonnemente in deutsch-französischer Fassung, je 3000 englische, deutsche und holländische Tiefdruckplakate «Frühling» und «Bergsteiger-Paradies», ausserdem je 3000 englische und deutsche Tiefdruckplakate «Schlittschuhläuferin» und 10 000 gleiche Plakate «Bergwanderungen» in deutscher, französischer, englischer und holländischer Sprache gedruckt. Für den inländischen Verbrauch stellten wir 10 000 Plakate für Fahrten mit dem Roten Pfeil bereit. Auf Ostern und auf Ende des Jahres liessen wir je 5000 Plakätchen mit dem Hinweis auf die Geschenkgutscheine in sämtlichen Personenwagen aushängen.

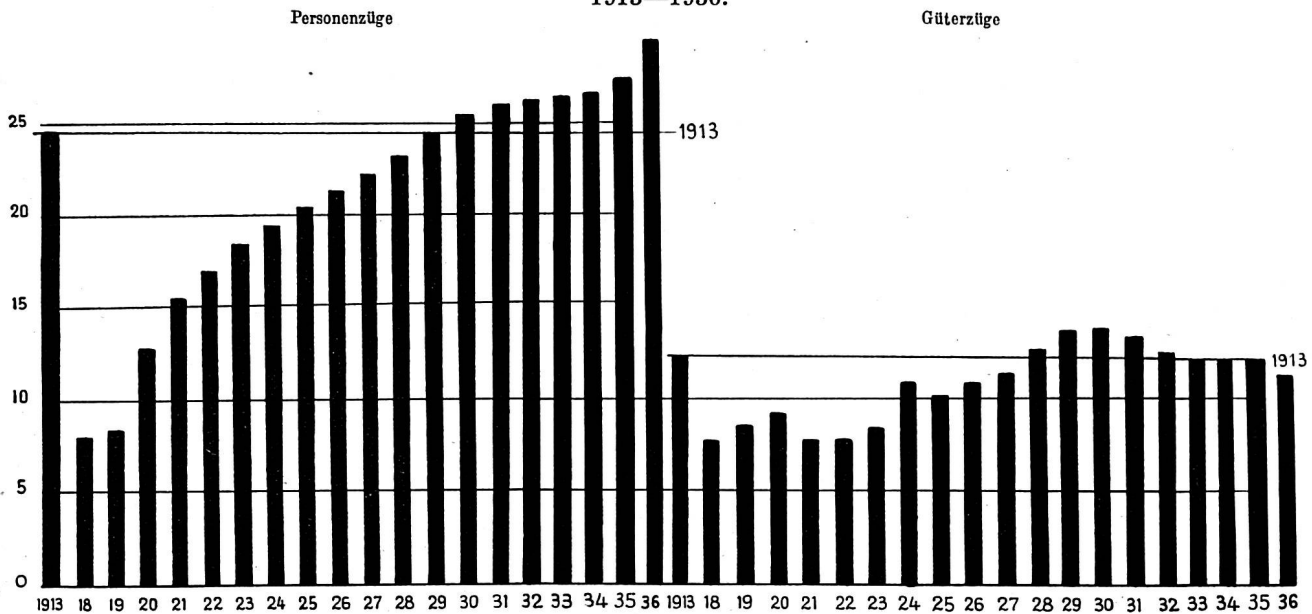
5. Für die Bekanntmachung unserer wichtigsten Durchgangslinien wurden 50 000 englische Gotthardbroschüren und 56 000 englische Simplonbroschüren, ausserdem je 40 000 italienische und holländische, 80 000 deutsche, 70 000 englische und 60 000 französische Gotthardkärtchen, im weitem 50 000 englische, je 30 000 deutsche und französische und je 40 000 italienische und holländische Simplonkärtchen herausgegeben. Wir beschafften ausser-

dem 76 000 englische und 38 000 holländische Prospekte «Die Durchgangslinien der Schweiz» und 50 000 englische Reisekarten der Schweiz mit Winter-text. Zu erwähnen sind ferner: der Prospekt «Ferien in der Schweiz», in einer Auflage von je 40 000 Exemplaren in deutscher, französischer und englischer Sprache, ebenso der Faltprospekt betreffend die den ausländischen Gästen gewährte 30 %ige Ermässigung auf den Fahrpreisen in Auflagen von je 70 000 Exemplaren deutsch und französisch, je 35 000 italienisch, englisch, amerikanisch und holländisch. Für Deutschland wurden 18 000 und für Österreich 10 000 Exemplare des «Kleinen Reisebegleiters für die Schweiz» bestimmt. Der Werbung im Ausland dienten auch die 29 000 deutschen, 23 500 französischen, 8600 englischen, 10 000 italienischen und 7500 holländischen Prospekte für die Bekanntmachung der Preise der kurzfristigen Generalabonnemente. Mehr für die Schweiz bestimmt war der Prospekt für die 3- und 12monatigen Generalabonnemente in der Auflage von 5000 Stück. Zu nennen sind auch die Frühjahrsausgabe von 32 000 und die Herbstausgabe von 30 000 Exemplaren der Broschüre «Internationale Zugverbindungen». Im weitem erschien eine neue Auflage der «Reisekarte der Schweiz» 1 : 750 000, die 50 000 englische, je 25 000 deutsche und holländische und 25 000 Spezialexemplare für die Firma Thos. Cook/Wagons-Lits umfasste. Unseren Bahnhöfen und Stationen, sowie den Konsularvertretungen in Strassburg, Stuttgart und München stellten wir rund 220 000 sogenannte Städteprospekte zur Verteilung an Vereine, Schulen und Private zu. An die Teilnehmer des Theosophen-Welt-Kongresses in Genf wurden je 2500 französische und englische Prospekte mit Tourenvorschlägen abgegeben.

6. Im Dezember nahmen wir wiederum den gewohnten Winterwettermeldedienst auf, der, wie im Vorjahr, täglich 30 und am Freitag 63 Stationen umfasst. Die Beobachtungen wurden diesmal versuchsweise den Bahn- und zum Teil den Postorganen anvertraut. Auf Jahresende kam unser Abreisskalender in 19 980 deutschen, 5360 französischen und 1070 italienischen Exemplaren heraus, ebenso der Schweizer Reise-Almanach, der von der Sektion Publizität im Verlag von Orell Füssli in Zürich herausgegeben und in 1500 Exemplaren zu Werbezwecken unentgeltlich an ausgewählte Adressen versandt wurde.

7. Auf dem Gebiete der Filmwerbung erwarben wir zuhanden unserer Auslandsvertretungen eine Kopie 16 mm des Films «Schweizer Skischule» in deutscher Fassung, ferner 2 deutsche Kopien «Im Silberlicht der Blümlisalp», eine deutsche Kopie «Lugano- und Luganersee», sowie 3 deutsche, 3 englische und eine französische Kopie des Films «Wintersport in der Schweiz». Im weitem stellten wir 2 deutsche und eine französische Kopie des Films 35 mm «Firn und Schiene» sowie der Aufnahme «Skisonntag der Kanonen» in englischer Sprache und des Films «Puissance invisible» ohne Text zur Verfügung.

Abbildung 21
Anzahl der Züge pro Tag und Bahnkilometer.
1913—1936.



VIII. Stations- und Zugdienst.

A. Allgemeines.

1. Mit der GEWA, Genossenschaft für Wanderausstellungen, in Zürich, ist ein Vertrag über die Ausführung eines Ausstellungszuges im Jahre 1936 abgeschlossen worden. Der Zug wurde auf 72 Bahnhöfen und Stationen aufgestellt.

2. Mit der schweizerischen Post- und Telegraphenverwaltung ist eine Vereinbarung betreffend den Verkauf von Postwertzeichen und die Annahme von Poststücken durch Bahnstationen abgeschlossen worden.

B. Rekrutierung und Ausbildung des Personals.

1. Zur Deckung des Bedarfs an Stationsbeamten sind 30 Stationslehrlinge eingestellt worden.

2. Für die im Jahre 1934 eingetretenen Lehrlinge des Stationsdienstes, die dieses Jahr ihre Lehrzeit beendet und am vierwöchigen Schlusskurs teilgenommen haben, wurden die Wahlfähigkeitsprüfungen durchgeführt.

3. Am 1. Juni ist eine Allgemeine Dienstvorschrift über die Rangordnung des Zugpersonals erlassen worden.

C. Klassifikation der Bahnhöfe, Stationen und Güterexpeditionen.

Auf 1. Januar wurde eine Neuklassifikation der Bahnhöfe, Stationen und Güterexpeditionen vorgenommen. Eine Station und eine Güterexpedition konnten auf Grund der während der Verkehrsperiode 1932—1934 erreichten Verkehrspunkte um eine Klasse gehoben werden. Dagegen mussten 20 Bahnhöfe, 71 Stationen und 38

Güterexpeditionen, die die vorgeschriebene Mindestpunktzahl der betreffenden Klasse wegen des Verkehrsrückganges nicht mehr erreichten, in den nächstniedrigeren Rang zurückversetzt werden.

D. Personenverkehr.

1. In dem ab 15. Mai gültigen Fahrplan sind die Paketpost-, Eilgut-, Vieh- und Milchtransporte auf bestimmte Züge konzentriert worden. Die von solchen Aufgaben entlasteten Züge wurden entweder in Leichtzüge mit erhöhter Geschwindigkeit und ganz kurzen Stationsaufenthalten umgewandelt oder sonst beschleunigt. Dadurch ist eine wesentliche Erhöhung der Reisegeschwindigkeit zahlreicher Personenzüge erzielt und die Möglichkeit geschaffen worden, noch bestehende Lücken im Fahrplan ohne wesentliche Mehrkosten auszufüllen.

2. Auf den 15. Juli wurde ein einheitlicher, für alle Bahnhöfe unseres Netzes verbindlicher Tarif für die Gepäckträger in Kraft gesetzt.

E. Güterverkehr.

1. Im Berichtsjahre wurde der Astodienst auf allen Strecken unseres Netzes, auf denen er noch bestand, aufgehoben. An dessen Stelle wird auf sämtlichen Stationen der Schweizerischen Bundesbahnen und auf vielen Stationen der Privatbahnen der Haus-Haus-Dienst durch einen bahnsseitig organisierten Orts- und Ferncamionnagedienst besorgt. Durch diese Neuerung wurde die Möglichkeit geschaffen, nach allen Stationen Franko-Donizilsendungen aufzugeben unter Bezahlung der Fracht und der Camionnagegebühr bei der Ablieferung.

2. Auf den 15. Mai ist ferner eine durchgreifende Neuerung des Stückgüterverkehrs im Sinne

einer rascheren Beförderung dieser Sendungen eingeführt worden. Dadurch wurde auch eine beschleunigte Führung der Stückgüterzüge ermöglicht, die erhebliche Einsparungen ergibt.

F. Fahrplan.

Zur Beratung des Entwurfes des vom 15. Mai 1936 bis 21. Mai 1937 gültigen Fahrplans fand am 18. Februar in Bern die interkantonale Fahrplankonferenz statt. Sie behandelte im ganzen 363 Geschäfte, wovon 263 unsere Verwaltung betrafen. Der neue Fahrplan brachte gegenüber dem letztjäh-

rigen Mehrleistungen von 1 862 000 Zugkilometern, wovon 546 900 auf Schnelltriebwagen und 354 700 auf die versuchsweise neu eingeführten leichten Schnellzüge Zürich-Genf-Zürich entfallen.

G. Eröffnung neuer Haltestellen.

1. Am 15. Mai ist die unbediente Haltestelle Sitterdorf zwischen den Stationen Bischofszell-Nord und Bischofszell-Stadt eröffnet worden.

2. Am 14. Mai wurde die Ausweichstation Würzenbach zwischen Luzern und Meggen in Betrieb genommen.

IX. Zugförderungs- und Werkstättendienst.

A. Anschaffung und Ausrüstung von Rollmaterial.

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

Normalspur.

- 1 elektrische Rangierlokomotive der Serie Ee $\frac{3}{3}$,
- 4 elektrische Schnelltriebwagen der Serie Re $\frac{2}{4}$ (frühere Bezeichnung CLe $\frac{2}{4}$),
- 3 Traktoren mit Verbrennungsmotoren der Serie Tm,
- 30 vierachsige Personenwagen der Serie C^{4u},
- 12 Gepäckwagen der Serie F^{4u},
- 62 gedeckte Güterwagen der Serie K³,
- 5 Dienstwagen der Serie X,
- 2 Schotterkippwagen der Serie Sk.

Schmalspur (Brüniglinie).

- 1 vierachsiger Personenwagen der Serie BC⁴,
- 2 vierachsige Personenwagen der Serie C⁴.

2. In Auftrag gegeben wurde folgendes Rollmaterial:

- 3 elektrische Rangierlokomotiven der Serie Ee $\frac{3}{3}$,
- 2 Schnelltriebzüge der Serie Re $\frac{8}{12}$,
- 2 elektrische Traktoren der Serie Te,
- 5 Traktoren mit Verbrennungsmotoren der Serie Tm,
- 10 Personenwagen der Serie BC^{4u} mit Seitengang,
- 10 Personenwagen der Serie C^{4u} mit Seitengang,
- 2 Personenwagen der Serie B^{4u} leichte Bauart,
- 6 Personenwagen der Serie C^{4u} leichte Bauart,
- 3 Schmalspurpersonenwagen der Serie BC⁴ und C⁴ (Brünig),
- 12 Gepäckwagen der Serie F^{4u},
- 100 gedeckte Güterwagen der Serie K³,
- 2 Eichgewichtswagen der Serie X⁴ zum Eichen der Brückenwaagen.

Die zwei Schnelltriebzüge bestehen aus je zwei elektrischen Triebwagen und einem Mittelwagen ohne Antrieb, leichte Bauart für grosse Geschwindigkeit. Sie haben 210 Sitzplätze, wovon 40 Plätze II. Kl. im Mittelwagen.

3. Im Berichtsjahr wurde folgendes Rollmaterial umgebaut:

- 15 vierachsige Personenwagen der Serie C^{4u}, umgebaut aus AB^{4u},

- 2 Schmalspur-Personenwagen der Serie BC⁴ und C⁴ (Brünig), umgebaut aus A⁴,
- 18 Schotterwagen der Serie Sst, hergestellt aus Untergestellen von P- und M-Wagen,
- 6 Motorwagen der Serie Fe $\frac{4}{4}$ sind für die Beförderung der Post eingerichtet worden, damit in den betreffenden Zügen der Linien Bellinzona-Locarno und Sulgen-Gossau keine Postwagen mehr geführt werden müssen.

4. Die im Jahre 1935 begonnene Ausrüstung der elektrischen Triebfahrzeuge mit der automatischen Zugsicherung, welche das Überfahren geschlossener Einfahrsignale verhindert, ist fortgeführt worden. Bis Ende 1936 waren 368 elektrische Lokomotiven, Motorwagen und Zugführungswagen mit dieser Einrichtung ausgerüstet. Es bleiben noch 126 elektrische Lokomotiven und 9 Motorwagen auszurüsten.

5. Auf Ende des Berichtsjahres waren 11 784 der eigenen Güterwagen (75 % des Bestandes) mit der durchgehenden Güterzugbremse, 1363 (8,6 %) mit der Westinghouse-Personenzugbremse und 2584 (16,4 %) mit der Bremsleitung ausgerüstet.

B. Zugförderung.

1. Auf den 1. November ist ein neues Dienstreglement für das Lokomotivpersonal der Normalspurbahnen in Kraft getreten. Es ersetzt das allgemeine Dienstreglement für die Lokomotivführer und Heizer der schweizerischen Normalbahnen vom 1. Juni 1900.

2. Am 1. Januar ist auf der Linie Lausanne-Payerne-Lyss-Solothurn der fahrplanmässige Betrieb mit Diesel-Schnelltriebwagen aufgenommen worden. Während der eine Triebwagen täglich fahrplanmässig 556 km leistet, dient der andere als Ersatz und für die Ausführung von bestellten Extrafahrten und für den Ausflugverkehr.

Auf den 15. Mai sind drei elektrische Schnelltriebwagen in den fahrplanmässigen Verkehr eingesetzt worden; die täglichen Leistungen betrugen bis 682 km. Die drei andern Schnelltriebwagen wurden für bestellte oder seitens der Verwaltung organisierte Ausflugsfahrten verwendet. Von den letztern sind hauptsächlich die Extrafahrten über den Gotthard, besonders aus dem Gebiete des Bodensees, zu erwähnen.

3. Auf Ende 1936 wurden für den leichtern Rangierdienst auf Stationen folgende Traktoren verwendet:

- 14 Traktoren mit Akkumulatoren,
- 21 Traktoren mit Stromentnahme aus der Fahrleitung,
- 91 Traktoren mit Verbrennungsmotoren.

Infolge der Besorgung des Rangierdienstes durch diese Fahrzeuge an Stelle der Zuglokomotiven wird durch Kürzung der Aufenthalte der Güterzüge auf den Stationen die Güterbeförderung beschleunigt, wodurch namhafte Ersparnisse erzielt werden.

4. Auf Ende des Berichtsjahres waren 7 Lokomotivdepots mit Anlagen zur Reinigung der Lokomotiven mittels Abspritzens ausgerüstet. Dadurch werden nicht nur Ersparnisse an Reinigungskosten erzielt, sondern die Kontrolle der Lokomotiven auf betriebssicheren Zustand wird bedeutend verbessert.

5. Im Laufe des Jahres 1936 sind in den Rangierbahnhöfen in Biel und Basel Anlagen zum Füllen und Prüfen der Luftbremse der Güterzüge in Betrieb genommen worden, die Einsparungen an Lokomotiv- und Personalstunden ergaben.

X. Bahnbau und Bahnunterhalt.

A. Neu- und Ergänzungsbauten.

1. Der Verwaltungsrat bewilligte einen Kredit von Fr. 1 835 000 für die Erstellung des zweiten Geleises zwischen Emmenbrücke und Sentimatt.

2. Folgende wichtigere Bauten sind vollendet worden:

Anpassung der Geleisanlagen des Personenbahnhofes Bern an die durch die Verlegung des Stückgüterbahnhofes nach Weiermannshaus entstandenen Verhältnisse; Erstellen einer Zugvorheizungsanlage im Bahnhof Neuenburg; Erweiterung der Bahnhofswirtschaft im Bahnhof Luzern; Ausweichstation Würzenbach; Wiederaufbau des abgebrannten Petrolkellers im Güterbahnhof Wolf in Basel und des abgebrannten Güter- und Zollschuppens in Chiasso; Erstellen von Schutzmauern im Felssturzgebiet zwischen Biasca und Osogna; automatische Telephonanlage im Bahnhof Schaffhausen; Umbau eines Teils des Lagerhauses in Romanshorn; neue Weichenverbindung für die Güterzüge von Zürich-Oerlikon und Zürich-Letten; Änderung der Telephonkabelanlage im Vorbahnhof und auf den Bahnsteigen, sowie der Licht-, Kraft- und Fahrleitungsanlagen im Bahnhof Zürich.

3. In Ausführung begriffen waren folgende grössere Bauten:

Umbau und Erweiterung der Bahnhöfe Genf und Neuenburg; Erweiterung der Station Chambrelieu; Beginn der Arbeiten für die Verlegung der Bahnlinie mit gleichzeitigem Ausbau auf zwei Doppelspur zwischen Wilerfeld und Bern; Verlegung der Stammlinie und Ersatz der bestehenden eisernen Birsbrücken bei Basel; Verlängerung der Perrons auf der Westseite mit Umbau des westlichen Geleisekopfes im Personenbahnhof Basel; Umbau des Güterdienstgebäudes im Bahnhof Schaffhausen.

4. An Brückenbauten und Brückenverstärkungen sind fertiggestellt worden:

Verstärkung der Überfahrtsbrücke über die Aarauer Linie bei Baden-Oberstadt; Umbau der Brücke über die aargauische Südbahn im Gexi zwischen Lenzburg und Othmarsingen; Umbau und Verstärkung der Rheinbrücke bei Hemishofen; Ersatz der Gumpischbachbrücke zwischen Sisikon und Flüelen.

Die Verstärkung der Brücke über die Thiële bei Yverdon und der Ersatz des eisernen Überbaues der Brücke über die Broye bei Bressonnaz sind in Ausführung.

B. Niveauübergänge.

1. Im Berichtsjahr sind 19 Niveauübergänge aufgehoben worden. Von diesen wurden 11 ersetzt durch 1 Über- und 6 Unterführungen sowie durch 4 Strassenverlegungen. 8 Niveauübergänge konnten ohne Ersatz aufgehoben werden.

Die als Notstandsarbeiten ausgeführten Ersatzbauten wurden in der Regel von den Kantonen oder Gemeinden veranlasst und von diesen ausgeführt. Die Bahnverwaltung beteiligte sich mit Beiträgen.

2. Von den wichtigeren fertiggestellten Ersatzbauten sind zu erwähnen:

Ersatz eines Niveauüberganges bei Travers durch eine Unterführung; Beseitigung von vier Niveauübergängen der Kantonsstrasse zwischen Trubach und Wiggen; Ersatz des Niveauüberganges beim Schützenhaus in Lenzburg durch einen Personendurchgang; Unterführung der Seetalstrasse in Emmenbrücke; Ersatz von zwei Niveauübergängen zwischen Altdorf und Erstfeld durch die Erstellung der Rütigass-Unterführung.

3. In Ausführung begriffen waren:

Ersatz eines Niveauüberganges zwischen Cully und Rivaz durch eine Parallelstrasse und zwischen La Tour und Burier durch eine Unterführung; Erstellen einer zentralen Strassenunterführung in Liestal; Unterführung der Villmergenstrasse in Wohlen; Überführung der Walderstrasse in Rütli-Zürich.

4. Bei drei Niveauübergängen wurden die Schranken durch optisch-akustische, vom fahrenden Zug betätigte Warnsignale ersetzt.

C. Weichen- und Sicherungsanlagen.

1. Im Personenbahnhof Zürich wurde eine neue elektrische Stellwerkanlage (Vierreihenstellwerk und Lichtsignale) in Betrieb genommen. Ausserdem sind auf 5 weiteren Stationen teils neue Sicherungsanlagen erstellt, teils vorhandene erheblich verbessert worden.

2. Auf 17 Stationen wurden zur Erhöhung der Betriebssicherheit die mechanischen Vorsignale zu den Einfahrtsignalen durch elektrische Lichttagessignale ersetzt und auf 3 weiteren Stationen zur Erhöhung der Durchfahrgeschwindigkeiten die Sicherungseinrichtungen verbessert. Beim grössten Teil der Vor- und Durchfahrtsignale wurde in der Fahrtstellung das weisse Signallicht durch grünes Licht ersetzt.

Die Haltestellen Henniez und Trey, die nur im Bedarfsfalle von einzelnen Zügen bedient werden, sind mit elektrischen Bedarfshaltsignalen ausgerüstet worden.

3. Der elektrische Streckenblock wurde auf weitere 8 Einspur- (26,8 km) und 8 Doppelspurstrecken (33,2 km) ausgedehnt. Ausserdem wurde auf der Einspurstrecke Luzern-Fluhmühle (3,3 km) unter Einschaltung einer Zwischenblockstation und auf der Doppelspurstrecke Zürich Personenbahnhof-Zürich/Wiedikon (2,8 km) der elektrische Handblock durch den automatischen Block ersetzt.

4. Auf 13 Stationen wurde die elektrische Signal- und Weichenbeleuchtung teils neu eingeführt, teils erheblich erweitert.

5. Auf den Strecken Lengnau-Delsberg-Basel, Delsberg-Delle, Murgenthal-Schönbühl, Rapperswil-Immensee, Luzern-Chiasso, Zug-Arth/Goldau, Zürich-Winterthur-Romanshorn, Oerlikon-Bülach-Schaffhausen, Winterthur-St. Gallen-St. Margrethen-Chur sind die Streckengeräte für die automatische Zugsicherung, Bauart Signum, verlegt worden.

D. Bahnunterhalt.

1. Zur Erzielung einer rationellen Arbeitsbesorgung wurde durch eine Allgemeine Dienstvorschrift das Arbeitsgebiet der Sektionen für Sicherungswesen und der Sektionen für elektrische Anlagen neu abgegrenzt.

2. Ausser den gewöhnlichen Unterhaltungsarbeiten ist die Fertigstellung des Umbaus des Perrondaches im Personenbahnhof Basel sowie die Instandstellung der Überführung der St. Margrethenbrücke in Basel zu erwähnen.

E. Verkehrsstörungen durch Naturgewalten und besondere Vorkommnisse.

1. Infolge eines Bruches von Hydrantenleitungen erfolgte am 21. März im Lettentunnel bei der Station Zürich/Stadelhofen ein Wassereinbruch,

der einen kürzeren Verkehrsunterbruch zur Folge hatte. Der Personenverkehr wurde durch die Strassenbahn und Automobile aufrechterhalten.

2. Infolge eines wolkenbruchartigen Gewitterregens wurde am 4. September 1936, morgens 6 Uhr, die Bahnlinie auf der Strecke Wiggen-Entlebuch an 14 verschiedenen Stellen durch Muhrgänge, Dammausbrüche und Erdrutschungen unterbrochen. Während des bis gegen Abend des 4. September dauernden Unterbruches wurde der Verkehr durch Automobile und zum Teil durch Umleitung der durchgehenden Reisenden und des Eilgutverkehrs über Olten aufrechterhalten. Der durch dieses Hochwasser an den Bahnanlagen der Strecke Trubschachen-Doppleschwand und an den bahneigenen Flussverbauungen der Ilfis und der Kleinen Emme entstandene Schaden beläuft sich schätzungsweise auf Fr. 80 000.

3. Ebenfalls am 4. September, morgens, überflutete der durch ein Gewitter stark angeschwollene Mauvoisinbach die Bahngeleise auf dem Bahnhofe St-Maurice, Seite Evionnaz, unter Ablagerung beträchtlicher Geschiebemassen. Der Bahnverkehr wurde dadurch bis am 5. September, morgens, sowie erneut durch eine weitere Überschwemmung in der Nacht vom 5./6. September gänzlich unterbrochen. Während dieser Unterbrechungen wurden die internationalen Schnellzüge über Bern-Lötschberg umgeleitet. Der Lokalverkehr wurde auf der Strecke St-Maurice-Evionnaz durch Automobile aufrechterhalten. Ausser den Räumungsarbeiten im Betrage von ca. Fr. 25 000 werden in Zusammenarbeit mit Kanton und Gemeinde Verbaubarbeiten durchgeführt werden müssen.

4. Am 16. November, morgens, brannte der südliche Teil des alten Aufnahmegebäudes auf dem Bahnhof Freiburg aus unbekannter Ursache vollständig aus. An die auf Fr. 65 000 veranschlagten Kosten des Wiederaufbaues leistet die kantonale Feuerversicherung einen Beitrag von Fr. 30 000.

XI. Elektrifizierung.

A. Allgemeines.

Der Verwaltungsrat genehmigte in seiner Sitzung vom 27. April 1936 das Projekt betreffend die Elektrifizierung der Linie Sonceboz-Moutier und bewilligte für die Ausführung der Anlage, sowie für Mobilien einen Kredit von Fr. 867 000 und für Abschreibungen zulasten des Kontos der zu tilgenden Verwendungen Fr. 38 000. Der Voranschlag für diese Arbeit beläuft sich auf Fr. 1 519 000. An diese Baukosten ist vom eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement, gestützt auf Art. 5 des Bundesbeschlusses vom 21. Dezember 1934 über Krisenbekämpfung und Arbeitsbeschaffung, ein ausserordentlicher Beitrag von Fr. 652 000 zugesichert worden, so dass zulasten der SBB die vorgenannten Fr. 867 000 verbleiben.

B. Kraftwerke.

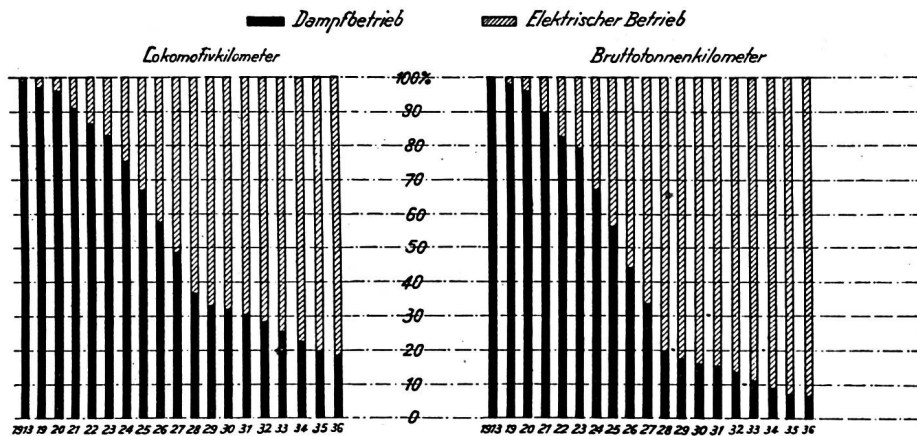
1. Energiewirtschaft.

In den eigenen Kraftwerken erzeugte Einphasenenergie:

	1936 kWh	1935 kWh
Kraftwerkgruppe Amsteg/ Ritom	269 141 000	274 328 000
Kraftwerkgruppe Ver- nayaz/Barberine . . .	204 388 000	198 162 000
Kraftwerk Massaboden.	9 174 000	7 871 000
Total	482 703 000	480 361 000
Von bahnfremden Kraft- werken bezogene Ener- gie	86 975 000	84 231 000
Summe der erzeugten und bezogenen Energie . .	569 678 000	564 592 000
Überschussenergie an Dritte für Industriezwecke:		
Kraftwerk Amsteg . . .	28 591 000	38 872 000
» Vernayaz . .	—	—
» Massaboden .	1 389 000	3 536 000
Total	29 980 000	42 408 000

Abbildung 22.

Fortschritte der Elektrifizierung



In den eigenen Kraftwerken erzeugte Einphasen- und Dreiphasenenergie 512 682 000 522 769 000
(100 %) (100 %)

wovon:

a. mit Hilfe der Stauseen in den Kraftwerken Ritom, Barberine und Vernayaz erzeugt . . 200 672 000 169 733 000
(39,1 %) (32,5 %)

b. von den Flusswerken Amsteg (einschliesslich Göschenen), Vernayaz (einschliesslich Trient) und Massaboden erzeugt 312 010 000 353 036 000
(60,9 %) (67,5 %)

Energieabgabe für die Zugförderung 545 679 000¹⁾ 539 452 000

2. Kraftwerk Ritom.

Der Ritomsee befand sich Ende April mit 7,6 Millionen m³ Nutzinhalt auf seinem tiefsten Stand und erreichte Ende Juni seinen vollen Stauinhalt von 27 Millionen m³. Mit der Absenkung wurde anfangs Oktober begonnen, und am Schlusse des Berichtsjahres betrug die zur Verfügung stehende nutzbare Wassermenge noch 22 Millionen m³. Am Überfall der Staumauer wurden zwecks zuverlässiger Regulierung des Seestandes bei Hochwasser in 6 der bisher mit Dammbalken abgeschlossenen 8 Öffnungen handbediente Schützen eingebaut. Ende Dezember kam an Stelle des ausrangierten hölzernen Wagenkastens der Seilbahn ein solcher mit Eisengerippe und Alumanverkleidung in Betrieb.

3. Kraftwerk Amsteg.

Die im Dezember 1935 begonnene teilweise Erneuerung der durch Hochwasser im August 1935 beschädigten Sohlenpflasterung im Umlauftunnel bei der Wasserfassung der Reuss wurde im Februar

¹⁾ Der Mehrverbrauch von 6 227 000 kWh gegenüber dem Vorjahr ist in der Hauptsache auf die im Jahre 1936 erfolgte Elektrifizierung der Strecken St. Gallen-Gossau-Sulgen und Bellinzona-Locarno zurückzuführen.

beendet; im ganzen mussten 165 m² Sohlensteine mit Betonunterlage ersetzt werden. Bei den Fassungen des Kärstelen- und Etzlibaches wurden die im August 1935 durch Hochwasser beschädigten und teilweise weggerissenen Uferschutzbauten und Sohlensicherungen wieder hergestellt. An einem der Bahngeneratoren wurde die Erneuerung der Statorwicklung, welche infolge wiederholter Störungen bei allen 5 Maschinen vorzunehmen ist, nahezu beendet.

4. Kraftwerk Barberine.

Der Barberinesee wies anfangs Mai mit 21,8 Millionen m³ Nutzinhalt seinen tiefsten Stand auf und erreichte Ende Juni seinen vollen Stauinhalt von 39 Millionen m³. Die Absenkung begann anfangs Oktober, und Ende des Berichtsjahres betrug die zur Verfügung stehende Wassermenge noch 26 Millionen m³. Wie beim Ritomsee, wurden auch am Überfall der Staumauer Barberine zwecks Regulierung des Seestandes bei Hochwasser in 3 der 6 Öffnungen Schützen eingebaut.

5. Kraftwerk Vernayaz.

Im Laufe des Berichtsjahres kamen folgende Bauarbeiten zur Ausführung:

Unterfangen des Werkstattgebäudes der Zentrale mit Betonpfählen.

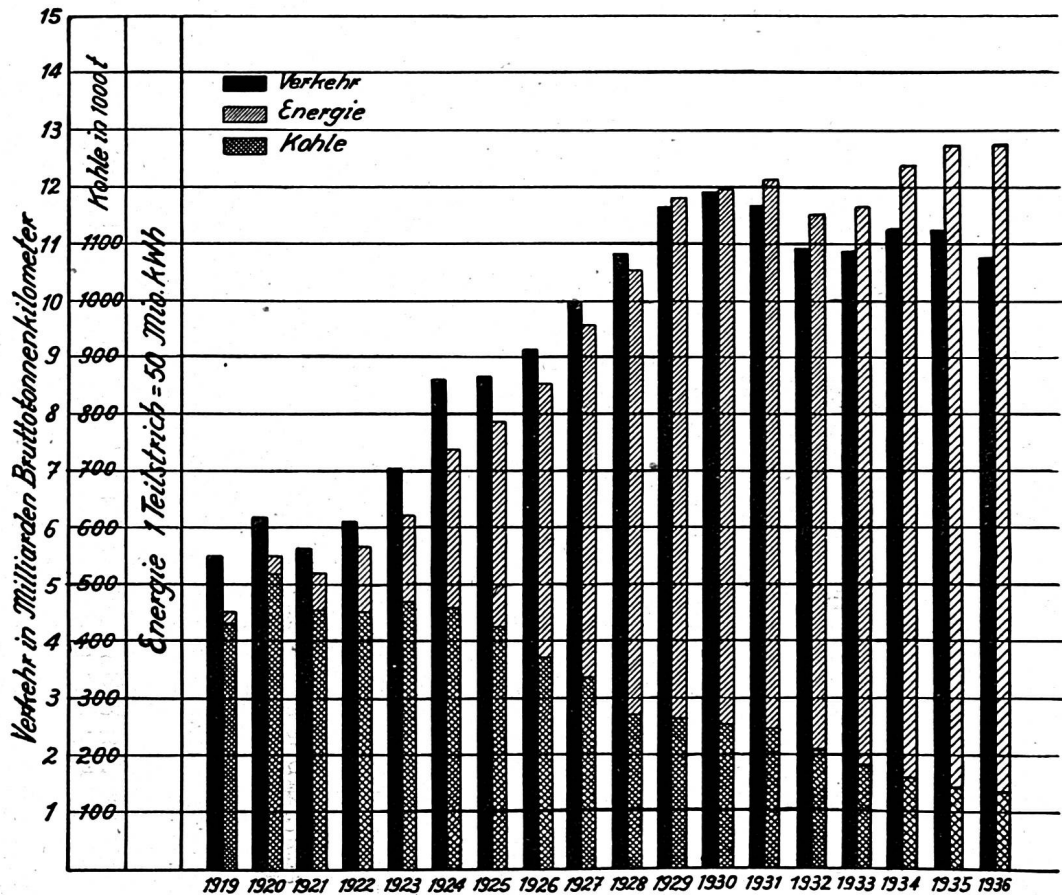
Ausbesserung des Unterbaues der Seilbahn und Instandstellung des Oberbaues.

Sicherung und Abräumen loser Felspartien oberhalb der Zentrale und über der Fassung der Bäche bei Finhaut.

6. Kraftwerk Massaboden.

Das Kraftwerk musste im Frühjahr zur Instandstellung einer durch Steinschlag beschädigten Stelle des Zulaufkanals und im Herbst zur Umänderung der maschinellen und elektrischen Einrichtungen kurzzeitig abgestellt werden. Die Umänderungen bezweckten die Vereinheitlichung des Drehstromnetzes auf 50 Perioden unter Ausschaltung des noch in beschränktem Umfange vorhandenen Drehstromsystems mit 16 ²/₃ Perioden (alte Simplontraktion), wodurch der Wirkungsgrad des Kraftwerkes erheblich verbessert, die Sicherheit erhöht und der Betrieb vereinfacht werden konnte.

Abbildung 23



7. Etzelwerk.

Die Bauaufwendungen des zu 65 Millionen Franken veranschlagten Werkes betragen auf Ende des Berichtsjahres 43,7 Millionen Franken, wovon 13,5 Millionen Franken auf den Landerwerb entfallen.

Die Strassenbauten im Seegebiet sind nahezu beendet und die Auffüllungen bei Gross, Euthal und Willerzell fertiggestellt. In Ausführung begriffen ist die Verbauung der Zuflüsse zum Stausee. Der Kanton Schwyz hat die Ausführung der von ihm zu erstellenden Sihlverbauung zwischen dem Kiessammler im Ochsenboden und der Studenerbrücke vergeben; mit den Arbeiten ist im September begonnen worden. Die Etzelwerk AG. hat an diese Arbeiten einen Beitrag von 45 % zu leisten. Die Viadukte bei Steinbach und Willerzell sind mit Ausnahme der Geländer fertiggestellt. Beim Abschlussdamm in der Hühnermatt ist im Frühjahr nach erfolgter Setzung noch die Fahrbahn für die über den Damm zu führende Etzelstrasse einzuwalzen. Das von den Herren Prof. Meyer-Peter in Zürich und Prof. Seifert in Berlin eingeholte Gutachten lautet in seiner Schlussfolgerung, dass der sorgfältig konstruierte Damm beim vorgesehenen Aufbau sowohl hinsichtlich Wasserdurchlässigkeit befriedigen, als auch die erforderliche Standfestigkeit aufweisen werde. Die Staumauer in den Schlägen geht ihrer Vollendung entgegen; es fehlen noch einige hundert m³ Beton am rechtsseitigen Widerlager. Der Grundablassstollen durch den linksseitigen Felsrücken wurde am 27. Oktober durchgeschlagen; mit der Ausweitung und Mauerung ist begonnen worden. Am 6. Februar ist der Druckstollen von rund 2900 m Länge durchgeschlagen worden; die Mauerung wurde

vollendet; die Aufbringung des wasserdichten Verputzes ist noch im Gange. Bei der Druckleitung sind die Unterbauarbeiten nahezu beendet; von den zwei Rohrsträngen von 2×2300 m Länge sind 2×1600 m montiert.

Der Innenausbau der Zentrale, des Bureaugebäudes und der Dienstwohnhäuser ist nahezu fertiggestellt. Die Turbinenmontage ist bis auf einige Kleinigkeiten beendet. Drei Generatoren sind aufgestellt und drei befinden sich in Montage. Bei den Lieferfirmen wurden drei Drehstrom- und ein Einphasentransformator abgenommen. Die Eisenkonstruktionen und die Ausrüstung der Freiluftschaltanlage sind in Auftrag gegeben worden. Im Frühjahr 1937 soll die Montage auf den bereits erstellten Fundamenten erfolgen. Der Stollen für die Ableitung des Betriebswassers in den oberen Zürichsee wurde durchgeschlagen und betoniert; mit dem Verputz wurde begonnen. Der offene Kanal mitsamt seiner Unterführung unter der Bahnlinie wie auch der Mündungstrichter in den See sind fertiggestellt.

Der Bezirk Einsiedeln hat bis Ende des Berichtsjahres 27 Siedelungen erstellen lassen, die alle bezogen sind; eine Siedelung befindet sich noch im Bau.

Seit Baubeginn des Etzelwerkes wurden 487 000 Arbeitstage geleistet, davon 325 000 durch Arbeitslose, die von den Kantonen Schwyz und Zürich zugewiesen wurden.

In Sachen der Beeinträchtigung der Wasserwerke im Sihltal durch die Erstellung des Etzelwerkes sind die Verhandlungen mit Ausnahme von 2 Fällen, die der Eidgenössischen Schätzungs-

kommission überwiesen werden mussten, abgeschlossen.

Mit der Stauung des Sihlsees soll anfangs April 1937 begonnen werden. Die Inbetriebnahme des Werkes ist anfangs Oktober 1937 geplant.

C. Unterwerke.

In den Unterwerken Biel, Seebach, Grütze und Sargans sind an den Relais und in Sihlbrugg an den Transformatoren Verbesserungen durchgeführt worden. Im Unterwerk Kerzers wurde die Telephon- und Signalanlage erweitert, wodurch der einschichtige Betriebsdienst, verbunden mit erheblichen Personaleinsparungen, ermöglicht worden ist.

D. Fahrleitungen und Schwachstromanlagen.

Strecken Giubiasco-Locarno und Gossau-Sulgen.

Nach Beendigung der Montage der Fahrleitungen konnte auf diesen Strecken am 15. Mai der elektrische Betrieb aufgenommen werden.

Strecke Sonceboz-Moutier.

Auf dieser Strecke sind die Mastfundamente betoniert und die Masten für die Fahrleitung aufgestellt worden. Ferner wurden die Schwachstromkabel gelegt. In den Stationen konnte mit der Umänderung der Niederspannungs- und Schwachstromanlagen begonnen werden. Die Aufnahme des elektrischen Betriebes auf dieser Strecke soll mit dem Sommerfahrplan 1937 erfolgen.

XII. Schlussbemerkungen und Anträge.

Der Ausgabenüberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1935 betrug, einschliesslich eines Passivsaldo-Vortrages von Fr. 125 091 843.69 aus dem Jahre 1934, Fr. 183 814 703.38. Von diesem Betrag ist gemäss Beschluss der Bundesversammlung vom 29. September 1936 ein Teil von Fr. 7 412 555.30 als Verzinsung des Kriegsdefizites dem Konto «Kriegsdefizit» belastet, der Rest von Fr. 176 402 148.08 auf die Rechnung des Jahres 1936 übertragen worden. Durch diese Verrechnung erhöhte sich das Kriegsdefizit auf den 1. Januar 1936 von Fr. 164 723 450.72 auf Fr. 172 136 006.02.

Der Überschuss der Ausgaben des Jahres 1936 beträgt Fr. 67 680 374.85. Mit Einschluss des vom Vorjahr übernommenen Passivsaldo von Fr. 176 402 148.08 ergibt sich auf Ende 1936 ein Passivsaldo von Fr. 244 082 522.93.

Durch die Verzinsung des Kriegsdefizites mit 4 ½ % wird die Gewinn- und Verlustrechnung mit Fr. 7 746 120.30 belastet. Wir empfehlen, wie es in den Jahren 1932, 1933, 1934, 1935 und 1936 geschah, diesen Teil des Fehlbetrages auf 1. Januar 1937 wiederum auf das Konto «Kriegsdefizit» zu verrechnen und nur den Rest von Fr. 236 336 402.63 als Defizit der Jahre 1931, 1932, 1933, 1934, 1935 und 1936 auf neue Rechnung vorzutragen. Das Kriegsdefizit erhöht sich dadurch auf Anfang des Jahres 1937 auf Fr. 179 882 126.32.

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

Anträge

zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen des Jahres 1936 und die Bilanz auf 31. Dezember 1936 der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Die Geschäftsführung der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1936 wird genehmigt.

3. Vom Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1936 im Betrage von Fr. 67 680 374.85 werden auf 1. Januar 1937 wie in den Vorjahren 4 ½ % Zins des Kriegsdefizites oder Fr. 7 746 120.30 dem Konto «Kriegsdefizit» belastet. Der Rest (Fr. 59 934 254.55) und die Passivsaldi der Jahre 1931, 1932, 1933, 1934 und 1935, welche auf 1. Januar 1936 den Betrag von Fr. 176 402 148.08 erreichten, werden mit Fr. 236 336 402.63 auf neue Rechnung vorgetragen.

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

Bern, den 9. April 1937.

Für die Generaldirektion
der Schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:
Schrafl.

